

**Шевченко А.М.**

## **ПРИДУНАВ'Є У МІЖНАРОДНІЙ ТОРГІВЛІ РОСІЇ (кінець XIX – початок XX ст.)**

**Вступ.** Включаючись у систему міжнародних економічних відносин, в умовах інтенсивного формування глобалізаційних процесів, Україна має враховувати досвід розвитку зовнішньоторговельних відносин Російській імперії у другій половині XIX – на початку XX ст. Важливою складовою цього процесу була зовнішня торгівля придунайських портів, які сприяли встановленню торговельних зв'язків з центральноєвропейськими державами і активно інтегрувалися у тогочасний світовий ринок.

**Аналіз останніх досліджень.** Дослідженням торговельних операцій придунайських портів займалися радянські дослідники І. Пухальський, І. Анцупов, В. Жуков та сучасні науковці В. Томулець, Т. Гончарук. Проте, поза увагою залишилися питання висвітлення умов розгортання торгівлі та організації збуту експортної продукції.

**Постановка завдання.** Метою статті є дослідження умов розгортання зовнішньоторговельних операцій з придунайських портів та їх вплив на динаміку та об'єми експортно-імпортних операцій.

**Результати.** Отримані результати можуть бути використані для підготовки краєзнавчого матеріалу з історії українського Придунав'я та для вивчення економічної історії України. Досвід минулого може бути використаний при формуванні сучасної зовнішньоторговельної стратегії України в Дунайському басейні, який на сьогодні є важливим транспортним вузлом Європи.

Економіка Придунав'я наприкінці XIX – початку XX ст. мала сільськогосподарський характер. Якщо у 1883-1887 рр. на 1 душу населення припадало 3,6 чвертей зерна, то у 1900-1905 рр. – 6,8 чвертей [1, с. 193]. На південні повіти Бессарабської губернії припадало 49,2 % губернського збору зерна і 45 % збору пшениці [2, с. 127]. Однак, відсутність комунікацій і торговельних зв'язків гальмували розвиток внутрішнього ринку, тому питання про зовнішній ринок збуту відіграло першочергову роль у місцевих виробників сільськогосподарської продукції.

Російський уряд сподівався, що будівництво нових транспортних сполучень прискорить транспортування вантажів за кордон.

У 1877 р. була побудована залізниця від Бендер до р. Прут, довжиною у 300 верст. В 1879 р. вона була доведена до дунайського порту Рені та передана Товариству Південно-Західних залізниць. Будівництво залізниці сприяло збільшенню обігів закордонної торгівлі Рені. У 1880 р. було вивезено 76 947 пудів зерна, у 1889 р. - 1 568,7 тис. пудів, у 1895 р. - 3 251,6 тис., у 1898 р.- 3 932 тис. пудів. Крім того Рені почав експортувати гас, вугілля за кордон [3, с. 654]. Так, у 1913 р. залізницею до Рені доставили 1,6 млн. пудів зерна, 25 тис. пудів вугілля, 18 тис. пудів гасу [4, с. 122].

Одеські комерсанти не були зацікавлені у піднесенні дунайської торгівлі. Вони вимагали відведення вантажів до Одеси. На жаль, царський уряд всіляко сприяв їх планам. У жовтні 1897 р. було введено новий залізничний тариф. Згідно з ним транспортування від ст. Скиноси до Одеси (214 верст) коштувало 3,44 коп. за пуд, а від Скиноси до Рені (174 версти) – 6,96 коп. Вартість перевезення ст. Бессарабська – Одеса (240 верст) складала 5,69 коп., ст. Бессарабська – Рені (152 версти) – 6,08 коп. за пуд. Комерсанти Рені у цьому тарифі бачили відкрите ігнорування своїх інтересів: «Штучне, шляхом зменшення тарифів, спрямування вантажів до Одеси зменшило привіз зерна до Рені». Прибутково було привозити вантажі лише з найближчих станцій Вулканешті, Тараклія, Троянів вал. На початку XX ст. залізницею доставлялося від 0,5 до 5 % експортного зерна [2, с. 155]. Ренійські комерсанти наполягали на створенні залізничних гілок до портів Ізмаїлу, Кілії, щоб відвернути вантажі від Бендер. Але уряд дозволив лише будівництво шосе Ізмаїл – Болград. На початку XX ст. було прокладено 12 з 60 верст [5, с. 196].

На відміну від Рені, інші південнобессарабські порти взагалі не мали залізничних сполучень. У Кілії у 1896 р. була споруджена набережна довжиною у 100 погонних сажнів, де завантажувалися невеликі пароплави. На Пруті не було жодної добре облаштованої пристані [5, с. 196].

Чи не єдиним шляхом постачання вантажів до придунайських портів залишався Дністер. Тут знаходилося 40 пристаней, які постачали товари до Одеси та Акерману. Головним вантажем постачання було зерно (45 % загальної кількості всіх товарів), за ним йшла деревина (35,6 %), гіпс (8,2 %), камінь (4,3 %), вугілля – 3,5 % [4, с. 248]. Щорічно до Акерману привозили 14 млн. пудів зерна та 2 млн. іншого вантажу. У 1899 р. міська влада підняла питання щодо відкриття морського порту і навіть заключила договір з австро-угорським громадянином Б. Вангелем про будівництво причалу та елеватору. Однак, уряд не підтримав ідею, через небажання одеських комерсантів втратити монополію на зовнішню торгівлю в регіоні. У 1902 р. Акерман тимчасово припинив каботажну торгівлю. Отже, транспортування вантажів до придунайських портів здійснювалося залізницями, ґрунтовими шляхами і каботажом виключно з найближчих повітів [5, с. 190-191].

Для розвитку закордонної торгівлі в регіоні царський уряд заохочував створення приватних судноплавних компаній. У 1881 р. російським урядом було утверджене «Положення о строковим пароплаванні між Одесою, Рені, Кілією, Ізмаїл», за яким було утворено російське пароплавне товариство «Русько-Дунайське пароплавання». Утримання цієї лінії було доручено князю Ю. Гагаріну, який у 1883 р. очолив торговельний дім «Князь Юрій Гагарін і К» [6]. У 1886 р. компанія князя Гагаріна отримала нову назву «Акціонерне товариство Чорноморсько-Дунайського пароплавання» (далі ЧДП), яке нараховувало у 1902 р. 12 пароплавів, вантажообігом в 2087 тон [7, с. 1]. Реорганізація компанії сприяла зростанню її торговельних обертів: у 1886 р. перевезли 208 тис. пудів вантажу, у 1894 р. - 3772,5 тис. пудів [8].

Незважаючи на зростання обігів, утворене пароплавання не витримувало конкуренції з румунськими

пароплавствами. Румунія володіла єдиним торгівельним шляхом через Сулінське гирло і змушувала російські судна сплачувати 1,5 - 2,5 коп. за пуд вантажу в залежності від фрахту. За 1881 - 1908 рр. судовласники з Росії виплатили Румунії 65 млн. франків за користування Сулінським гирлом. У регіоні також діяла Угорська пароплавна компанія, яка мала 17 суден та 282 баржі на нижньому Дунаї; друге Румунське пароплавство (25 суден, 65 барж) та приватні компанії (75 пароплавів, 450 барж). На р. Прут Греція мала 651 судно, Росія - 2. На думку І. Пухальського, на ЧДП у 1886-1889 рр. припадало від 3,3 до 13,7 % загального експорту зерна з Придунав'я [9, с. 283].

**Таблиця.** Участь ЧДП у експорті зерна з Придунав'я

Рік	Вивезено ЧДП тис. пудів	Вивезено іноземними компаніями тис. пудів	Частка ЧДП у %
1886	208 326	5 180 461	3,8
1889	392 384	11 188 708	3,3
1893	1 289 705	8 056 679	13,7
1899	1 138 198	7 242 523	13,5

За даними І. Анцупова, на початку XX ст. частка російського флоту складала 3,6 % придунайського експорту та 3,1 % імпорту товарів [5, с. 194-195]. Можна стверджувати, що ЧДП не відіграло значної ролі у міжнародній торгівлі по Дунаю і його подальше утримання було неприбутковим.

У 1903 р. на базі «Акціонерного товариства Чорноморсько-Дунайського пароплавства» було утворене державне Російське Дунайське пароплавство – РДП. Головними причинами утворення державної компанії на думку урядовців «російське судноплавство по Дунаю є неприбутковим і лише держана допомога врятує загибель руської торгівлі». Від держави нова компанія отримала майна у розмірі 1092 тис. крб., і щорічної допомоги – 313,2 тис. крб. У 1910 р. РДП володіло вже 12 пароплавами 39 баржами місткістю 1738 тис. пудів. Пароплавство утримувало 50 агентств в Вилково, Рені, Ізмаїлі, Кілії, Одесі, Акермані, Леово, Фальчі, Кагулі, Марселі, Гамбурзі, Берліні [4, с. 131-132].

Одразу зростає присутність РДП на Пруті, де фактично не існувало вітчизняного судноплавства. З 1903 р. на Пруті діяв пароплав «Керч» та 16 шаланд. У 1906 р. флот поповнився 2 пароплавами та 22 шаландами, місткістю в 622 тис. пудів. У 1910 р. на Пруті загалом діяло 54 російських судна, які за сезон перевезли 500 тис. пудів зерна. За 1904 – 1913 рр. вивіз РДП на Пруті зріс у 112 разів: з 35 до 3922 тис. пудів. У 1914 р. на судах РДП перевезли 2700 пудів або 50,3 % всього вивозу, а кількість іноземних суден з 1906 по 1910 рр. зменшилася з 260 до 140 суден [4, с. 126, 132].

За 1904-1912 р. компанія отримала прибутків на 6604 тис. крб., видатки становили 8054 тис. крб., на 1450 крб. більше. У 1913 р. активи компанії повинні були скласти 5902 крб., а вони становили 3951 тис. крб. Отже, за роки свого існування Російсько-Дунайське пароплавство принесло чистого збитку державі на 1851 тис. крб. [4, с. 132].

Причинами збитковості РДП були надання переваги каботажу та пасажирським перевезенням. Так, у 1904 р. РДП експортувало 393 831 пудів зерна, тоді як в неврожайні 1901-1903 рр. всіма суднами вивезено за кордон 4 - 7 млн. пудів хліба [10]. У 1906 р. РДП перевезло 7264 тис., у 1909 р. - 11134 тис. пудів, у 1911-1912 рр. - 13948 тис. пудів збіжжя. За ці роки загальний експорт зерна з дунайських портів зріс з 4 до 24,5 млн. пудів. Представник Російської імперії на Міжнародній прутській комісії у липні 1904 р. писав: «На жаль, російські підприємці віддали всю торгівлю на Дунаї іноземцям». Лише у 1903 р. з Рені відправилося 15 російських барж, місткістю в 947 тонн та 768 грецьких, румунських барж, місткістю в 69328 тон [4, с. 199-201].

Іншою причиною занепаду російської дунайської торгівлі була протекціоніська політика румунського уряду. У звітах РДП за 1909 р. зазначалося, що у Галаці (Румунія) було збудовано зерносховища з автоматичними пристосуваннями для прискореного завантаження зерна. Зерно з російських суден обкладалося митом у 0,25 коп. з пуда. Тому, вітчизняні підприємці були змушені тільки продавати зерно і перевозити його на пароплавах закордонних компаній [4, с.157 -158].

У придунайських портах найбільшим експортером була компанія «Бланк і Ефрусі». Купівлею зерна в придністровських районах займалися французькі фірми Луї Дрейфус і Маас, які на власних судах доставляли зерно до Одеси. Продажем за кордон також займалися приватні особи. Відомими купцями у Придунав'ї були Дрейфуар, Вільдельшам. У 1913 р. вони разом вивезли за кордон 121 тис. пудів хліба [11, арк. 7, 9].

У припрутських і придунайських районах іноземні експортери в цілях залучення вантажів видавали землеробам позики під хліб, під векселі, із стягуванням великих відсотків. Комісіонери утримували з виробників зерна 1% комісійних, 0,5% маклерських, - 0,5% страхових, фрахт від Ізмаїла до Галаца становив 4-7 коп. з пуда, митні витрати в Галаці - 6 крб. за баржу. У травні 1908 р. селяни с. Готешти Ізмаїльського повіту повідомляли Бессарабському губернатору, що продаж зерна перекупникам здійснюється «за збитковими для нас цінами». Так, у с. Леово ціни за пуд хліба були на 15 коп. нижче, ніж в Одесі. В квітні 1909 р. середня вартість пшениці складала 1 крб. 24 коп. за пуд, у вересні – 1 крб. 5 коп. за пуд; на ячмінь - відповідно 73 і 58 коп. за пуд. Із цього приводу Бессарабська казенна палата писала: «Зазначені ціни неможливо призначити низькими, вони збиткові для виробників» [4, с. 196-204].

При цьому іноземні експортери не мали витрат в Бессарабії, оскільки торгівля зерном в селах і на базах губернії не обкладалася податками. Тільки маклерські, комісійні, страхові, позикові операції, без урахування різниці в ціні, щорічно складали 1 млн. крб. Збитки Придунав'я від такої торгівлі щорічно складали 5 млн. крб. [4, с. 202].

Для подолання монополії іноземних банків та фірм у 1906 р. були відкриті відділення Російського для зовнішньої торгівлі, Північного, Сибірського і Петербурзького міжнародного банків. Російський банк для зовнішньої торгівлі банк в Кілії, Кагулі, Леово, Фальчі видавав позики під зерно у розмірі 80 % вартості товару, під 8 % річних, а також субсидував місцевих поміщиків, які припиняли зв'язки з торговими фірмами Румунії.

Кредитні операції цього банку проводилися в тісній співпраці з Російським Дунайським пароплаванням. Газета «Бессарабське життя» в 1906 р. повідомляла: «Руське Дунайське пароплавання і Руський банк зовнішньої торгівлі відкривають з 20 вересня видачу позик, прийом на комісію зерна для продажу, зберігання, фрахт барж. Операції банку проводяться в Кагулі, Фальчі, Леово» [4, с. 201].

Місцева буржуазія вимагала покращення судноплавних умов, будівництва каналів, залізниць, портів. На Першому з'їзді діячів торгівлі і комерційного судноплавства Півдня Росії у жовтні 1910 р. в Одесі було визнано необхідним будівництво Жібрієнського каналу «оскільки він має важливе загальнодержавне значення для посилення російського флоту на Дунаї». Для залучення хлібних вантажів з Бессарабії до Одеси визнавалося необхідним будівництво нових залізничних гілок: Лейпциг-Леово, Лейпциг - Акерман. Напередодні 1914 р. уряд вніс в Державну думу проект будівництва морського каналу і Жібрієнського порту, але початок Першої світової війни зупинив розгляд цього питання [4, 202].

Покращення вітчизняної торгівлі було пріоритетним завданням Бессарабського земства. 17 лютого 1908 р. на засіданні Особового представництва земств і міст Ізмайльського повіту було прийняте рішення побудувати залізницю Леово-Ізмаїл, а 19 травня 1912 р. Київський комітет врегулювання перевезень залізницями затвердив проект гілки Леово-Комрат. Однак його так і не втілили у життя [12, арк. 131, 211].

Після масової загибелі виноградників на початку ХХ в. від філоксери, земські установи на власні кошти імпортували щеплені саджанці з Франції, Угорщини. Кишинівське земство повіту у 1908 р. взяло позику на придбання 250 тис. саджанців, вартістю 16 тис. крб. В 1912 р. царський уряд дозволив Бессарабському губернському і Кишинівському повітовому земствам безмитно привезти з-за кордону 1032 тис. щеплених саджанців. У 1913 р. Бессарабське губернське земство придбало у Франції 4335 тис. саджанців, вартістю 230 тис. крб. [4, с. 202].

**Висновки.** Наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст. економіка Придунав'я мала аграрну спрямованість, що зумовило зростання та реалізацію продовольчих надлишків за кордон. Проте, відсутність транспортної мережі, слабкість вітчизняного судноплавства дозволили монополізувати зовнішню торгівлю іноземними компаніями. На початку ХХ ст. російський уряд робить перші серйозні спроби витіснення іноземних конкурентів, але подальшому розгортанню придунайської торгівлі завадила Перша світова війна.

**У перспективі** доцільно більше уваги приділити структурі та об'ємам експортно-імпорتنих операцій з портів Придунав'я на початку ХХ ст.

#### Джерела та література

1. Гросул Я.С., Будақ И.Г. Очерки истории народного хозяйства Бессарабии (1861–1905 гг.). – Кишинев: Карта молдовеняскэ, 1972.– 603 с.
2. Жуков В.И. Города Бессарабии 1861–1900 гг. Очерки социально-экономического развития. – Кишинев, 1975.– 291 с.
3. Пухальский И.Д. Внешняя торговля зерном в Бессарабии в 1850–1902 гг. // Ежегодник по аграрной истории Восточной Европы. 1964. – Кишинев, 1966.– С.654–657.
4. Шемяков Д.Е. Очерки экономической истории Бессарабии эпохи империализма. – Кишинев: Штиинца, 1980.– 250 с.
5. Анцупов И. А. Сельскохозяйственный рынок Бессарабии в ХІХ в. – Кишинев: Штиинца, 1981. – 251 с.
6. Михайлова. Н. Судходство на Дунае – вехи истории // Курьер Неделі. – 13.07.2002. – С. 4
7. Мальцева Л. Г. Из истории Русско-Дунайского пароходства – Измаил, 1991. – 8 с.
8. Архив Измаильского музея Дунайского пароходства. – Ф.2.– Оп.1. – Спр.3. – Табл. 1.
9. Пухальский И.Д. Развитие промышленности и торговли в Бессарабии в пореформенный период / Дисс. канд. ист. наук. 07.00.02. – История СССР. – Кишинев, 1968 – 317 с.
10. Архив Измаильского музея Дунайского пароходства. – Ф. 2. Оп.1. – Спр. 4. – Табл. 1.
11. Комунальне Управління «Ізмайльський архів» – Ф. 443. – Оп.1.– Спр. 462.
12. Національний архів республіки Молдова (НАРМ). – Ф. 72. – Оп.1. – Спр. 302.