

Розділ I

СТОРІНКИ ВІТЧИЗНЯНОЇ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОЇ ІСТОРІЇ

УДК 94(47)08+631.1:339.654 «1861/1914»

О.П. Реснт
(м. Київ)

ПОРТОВІ МІСТА — ОСНОВНІ РЕАЛІЗАТОРИ ХЛІБНИХ ПРОДУКТІВ З УКРАЇНСЬКИХ ГУБЕРНІЙ РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ (1861–1914 рр.)

Проаналізовано роль і значення портів Північного Причорномор'я та Приазов'я у реалізації хлібних продуктів з українських губерній Російської імперії (1861–1914 рр.). Розкрито комплекс проблем, які гальмували цей процес: відсутність досконалої інфраструктури, неефективна логістична політика уряду, неналежне кредитування сільськогосподарських виробників, високі фрахти на іноземні судна та ін. Доведено, що протягом досліджуваного періоду портові міста майже винятково обслуговували саме українські губернії. Підкреслено, що це демонструвало наявність замкнутого виробничо-торгового циклу та, відповідно, відсутність інфраструктурної і продовольчої залежності від інших регіонів Російської імперії.

Ключові слова: експорт, морські порти, зернові культури, українські губернії, Російська імперія, елеватор.

Вигідне географічне розташування України обумовлює необхідність розробки не просто прямих механізмів підвищення участі держави в розвитку міжнародних транспортних коридорів, а й акцентування уваги на постійному вдосконаленні вітчизняної логістичної та виробничої інфраструктури тих регіонів та населених пунктів, які займають провідні ролі у зовнішньоторговельних операціях. У цьому контексті лідируючі позиції посідають портові міста Північного Причорномор'я та Приазов'я, які забезпечують функціонування зовнішньоторговельних та транзитних потоків масових вантажів далекого спрямування, перш за все, Євразійського транспортного коридору. При цьому їх значення підвищується й завданнями

національного масштабу — експортуванням сільськогосподарської продукції. Відтак, у полі зору центральних органів влади та управління постійно перебувають питання, пов'язані із регулюванням та контролем відповідних процесів, залученням приватних інвестицій, оптимізацією амортизаційних витрат, розвитком логістичної інфраструктури і т.д. Вирішення подібних проблем повинне ґрунтуватися не лише на вивченні позитивного міжнародного досвіду, а й враховувати історичну практику та відповідати стратегії розвитку міст (особливо коли мова йде про порти, розташовані в межах потужних урбанізаційних центрів). Зважаючи на це, розкриття такого питання як значення і роль портових міст Північного Причорномор'я та Приазов'я у зовнішньоторговельній реалізації хлібних продуктів з українських губерній Російської імперії (1861–1914 рр.) має не лише наукове, а й прикладне суспільне значення. Обрання для дослідження вказаної статті експорту обумовлене тим, що саме хліб був беззаперечним головним товаром для вивозу з України, Бессарабії і ряду регіонів Росії, особливо Північного Кавказу і Донської області. При цьому владні кола імперії прагнули до збільшення об'ємів вивозу зерна на зовнішні ринки з огляду на потреби у валюті для покриття урядових витрат за кордоном, закупівлі новітнього промислового устаткування, стабілізації платіжного балансу тощо.

Протягом досліджуваного періоду обсяги експортованого з Російської імперії збіжжя, хоча й з деякими коливаннями, поступово зростали. У 1877 р. на світовий ринок було вивезено 252,011 млн пудів п'яти головних хлібних культур (пшениця, жито, ячмінь, овес, кукурудза), враховуючи борошно та висівки. У 1910 р. їх вивіз становив уже 821,240 млн пудів, або на 225,87% більше. Характерно, що найбільший приріст дали пшениця та ячмінь. Вивіз першої за ці роки зріс з 86,629 до 374,590 млн пудів (+332,4%), а другого — з 17,357 до 244,701 млн пудів (+1309,81%). Саме ці зернові культури становили найбільшу частку в українському хлібному експорті. Натомість вивіз жита на зовнішні ринки зменшився у понад два рази — з 90,331 до 40,538 млн пудів¹. Нарощування хлібного експорту призвело до небувалого раніше збільшення виручки за нього на зовнішніх ринках, особливо в 1909–1911 рр. При цьому вартість усього збіжжя, вивезеного з Російської імперії у 1907 р. становила 431,192 млн руб., у 1908 р. — 380,302 млн, у 1909 р. — 750,094 млн, у 1910 р. — 747,952 млн, у 1911 р. — 739,466 млн руб.² Частка хлібних продуктів у грошовому обчисленні становила в середньому за 1909–1913 рр. 45% від усього експорту, а в окремі роки перевищувала навіть 50%³. Загалом, обсяги зерна, що відправлялося на зовнішні ринки, зростали відносно швидше, ніж його загальне виробництво.

Справедливо відзначити, що організація експортної хлібної торгівлі в Російській імперії протягом усього досліджуваного періоду характеризувалася стихійністю, низьким рівнем ефективності та навіть присутністю елементів безладу й хаосу на основних шляхах транспортування. За великим

рахунком, у ній не було нічого спільного з експортом зерна і продуктів його переробки з США. Для підтвердження цієї тези доцільно навести деякі витяги із статті голови Експортної палати Російської імперії В. Денисова «Сучасне становище російської торгівлі (з приводу економічної записки Міністерства фінансів)». Так, він констатував, що «все, що російське [мається на увазі зернова продукція. — *О.Р.*], потребує попередньої обробки, сортування. З огляду на підвищену засміченість хліб приречений на найнижчу розцінку». Натомість за зерном США, влада яких запровадила унікальну систему хліботоргівлі з елеваторами, хлібними «сертифікатами», класифікацією товару та інспекцією, на світових ринках закріпилася репутація добре очищеного та якісного продукту⁴. Подібну позицію займали й учасники зібрання Імператорського товариства сільського господарства Південної Росії, яке відбулося 18 березня 1911 р. в Одесі, оскільки дійшли об'єктивного висновку, що «наші сільськогосподарські виробники втрачали через негаразди в організації торгівлі 25% вартості хліба»⁵.

У процесі реалізації експортованого хліба спостерігалися регіональні відмінності, однак їх суть залишалася одна — повна залежність виробників від посередників і хліботоргового капіталу. Зазвичай селянський хліб проходив такий шлях: скупник — крамар чи агент-мішуріс; містечковий скупник; відправник місцевого хліба; комісіонер чи дисконтер; борошномел чи експортер⁶. Зважаючи на те, що селянське зерно спочатку закуповувалося дрібними скупниками, які не мали ні комор для його зберігання, ні достатнього капіталу для вигідної реалізації, то вони прагнули тільки одного — якнайшвидше продати товар, хоча б з мінімальною для себе вигодою. У цьому контексті в більш сприятливих умовах перебували великі землевласники до яких великі хліботоргові фірми Одеси, Миколаєва та інших українських (і не лише) портових міст прислалали своїх комісіонерів. Однак навіть у цьому випадку мали місце збитки у вигляді комісійних, станційних та інших накладних витрат. Навіть не рахуючи аванси під високі відсотки від скупників, вони мали менше від справжньої вартості проданого хліба на 0,07–0,11 руб. з кожного пуда⁷. При цьому посередники (особливо на Правобережжі) часто орієнтувалися на закордонні ціни, зокрема, в Одеському порту. У цьому випадку своєрідними біржами були залізничні станції, де збиралися скупники хліба. Отримавши повідомлення про ціни з Одеси чи Підволочиська, вони перекуповували під час стоянки потягів один у другого хлібні дублікати і «виразом обличь» засвідчували землевласникам про стан хлібного ринку⁸. Від цього далеко не об'єктивного чинника залежали рішення останніх — продавати зерно негайно чи вичікувати кращої кон'юнктури.

Звісно, посередництво у хлібній торгівлі було наслідком неспроможності уряду й, зокрема, фінансових кіл Російської імперії, забезпечити сільських господарів дешевим кредитом та відсутності розгалуженої мережі елеваторів

і зерносховищ. Останні, поблизу великих пристаней і в портах морських міст України, мали застарілу конструкцію та обладнання порівняно з елеваторами США, Канади та розвинених країн Західної Європи. До того ж їх значна частина, по суті, відносилася до елементарних складських приміщень і хлібних комор із загальною низькою пропускною спроможністю. Для прикладу, у 1912 р. місткість портових елеваторів Російської імперії становила лише 100 млн пудів. Загалом же, враховуючи середній збір зерна, місткість усіх елеваторів і зерносховищ становила ледве 300 млн пудів, тобто була розрахована приблизно на 8% збору⁹.

Нестачу елеваторів і зерносховищ особливо гостро відчували сільські господарі України, які мали репутацію чи не найбільших експортерів зерна на континенті. У тому ж 1912 р. чисельність елеваторів, зерносховищ і звичайних складських приміщень України досягла 91 одиниці, а місткість — 8,9 млн пудів. На одне зерносховище припадало в середньому лише 98 тис. пудів зерна. При цьому протягом 1909–1913 рр. збір тільки чотирьох головних хлібних культур (пшениця, жито, ячмінь, овес) у середньому становив 1071 млн пудів, а закордонний вивіз значно перевищував 300 млн пудів. Відтак, слід визнати надзвичайно мізерну місткість українських зерносховищ, що не перевищувала 1% хлібного збору.

Дещо іншою була ситуація в морських портах України, де експортна торгівля обслуговувалася ще й приватними складськими приміщеннями. Зокрема, в порту Одеси їх місткість становила до 40 млн пудів, а в Миколаєві — 25 млн пудів. Проте вони також були недостатньо оснащені механічним устаткуванням. Саме тому накладні витрати в Одеському порту, за даними місцевого біржового комітету, у 1910 р. становили близько 0,07 руб. з пуда¹⁰. Це суттєво знижувало конкурентність українського збіжжя на зовнішніх торговельних ринках. У ряді інших чорноморсько-азовських портів накладні витрати були значно більшими, особливо там, де судна вантажилися або довантажувалися на рейдових стоянках. Варто додати, що нестача елеваторів і зерносховищ призводила до ускладнень на залізницях, по яких за серпень-листопад кожного року перевозилося приблизно стільки зернових вантажів, скільки за решту вісім місяців.

Подібно до цього низька пропускна спроможність портів морських міст України призводила до накопичення величезних хлібних завалів, а наслідком відсутності необхідних інфраструктурних потужностей було те, що часто зерно просто неба зсипалося в бурти та швидко псувалося. Розмір збитків від такого стану речей був особливо відчутним у періоди щедрих врожаїв. Так, в Одесі у 1904 р. накопичилося в завалах 1,892 млн пудів зерна, а в Миколаєві — 15,317 млн пудів. Через три роки, у 1907 р. хлібні завали в Одеському порту вже виражалися цифрою 27,8 млн пудів і в подальшому становище лише загострювалося, в тому числі й через слабку пропускну спроможність залізниць та нестачу рухомого складу. У 1909 р. завали хлібних вантажів у портах Чорного моря — Одесі й Миколаєві — досягли 45,634 млн пудів¹¹. Як

бачимо, саме інфраструктурна слабкість залізничної мережі і морських портів, гостра нестача елеваторів та зерносовищ суттєво гальмували вивіз хліба за кордон, спричиняючи додаткові фінансові втрати для сільських господарів й експортерів.

Названі проблеми були менш відчутними для сільськогосподарських виробників Російської імперії у середині XIX ст., коли вони, за висловлюваннями перших дослідників хлібного експорту, з'явилися на європейських ринках «за відсутності там серйозних конкурентів». Дійсно, середній річний вивіз чотирьох головних зернових культур у 1845–1860 рр. почав перевищувати 50 млн пудів¹². Будівництво залізниць і розвиток господарства після селянської реформи 1861 р. лише стимулювали подальший експорт. У 1861–1865 рр., за даними професора І. Кулішера, підготовленими для чиновників Особливої наради з продовольства в роки Першої світової війни, на зовнішні ринки вивозилося в середньому 80 млн пудів різного зерна щороку¹³. До світової сільськогосподарської кризи, тобто приблизно до середини 1870-х рр., становище виробників хліба Російської імперії було сприятливим навіть на найбільш дорогому пшеничному ринку Великої Британії (44% місцевого зернового ринку)¹⁴. Загалом же на початку 1870-х рр. з Російської імперії щорічно вивозилося близько 92 млн пудів пшениці.

У 1870-х рр. з України хліб експортувався через західний сухопутний кордон, балтійські та чорноморсько-азовські порти. Останні активно використовувалися землевласниками Правобережжя¹⁵. При цьому новітні дослідження українських істориків наочно засвідчують, що «значення балтійських портів у європейській торгівлі хлібом поступово занепадала, в той час коли роль південних портів постійно зростала і досягла у 1890-і роки майже $\frac{3}{4}$ усього загальноросійського». Більше того, «протягом останнього десятиліття XIX ст. частка портів Північного Причорномор'я у чорноморському експорті зерна поступово збільшувалася. Якщо у 1890–1894 рр. середня частка сягала 67,8%, то за наступне п'ятиліття 1895–1899 рр. вона зросла до 76,6%»¹⁶. Тим не менш, двадцятиліття 1874–1894 рр. відзначене нерівномірністю розмірів хлібного експорту Російської імперії, про що свідчать оглядові дані табл. 1. На цей процес негативно впливали періодичні неврожаї зернових культур і, певною мірою, заповнення ринків Західної Європи дешевим заокеанським хлібом у роки світової сільськогосподарської кризи.

Таблиця 1

Об'єми та динаміка експорту зерна з Російської імперії (1878–1891 рр.)¹⁷

Роки	1878	1880	1888	1891
Експорт (у млн пудів)	362,847	191,39	534,118	321,999
% динаміка	100%	-47,25%	+279,07%	-39,71%

Така нестабільна динаміка негативно сприймалася західноєвропейськими імпортерами та додатково сприяла їх переорієнтації на ввіз зерна з інших країн, перш за все, з Американського континенту.

Слід зауважити, що нерівномірність хлібного збору напряду позначалася на обсягах експорту, зокрема через порти українських міст. Так, у 1870–1875 рр. через порти Чорного й Азовського морів з Російської імперії було вивезено 62% від усього зернового морського експорту, а в 1875–1879 рр. — лише 46%, у 1880–1884 рр. — 49%, у 1885–1888 рр. — 61%¹⁸. Відтак, зменшення вивозу хлібних продуктів через південні порти було особливо помітним саме у роки світової сільськогосподарської кризи.

Покращення ситуації щодо хлібного експорту спостерігалось в наступні роки. Цьому сприяло те, що наприкінці XIX ст. сільське господарство увійшло в новий період свого розвитку, який супроводжувався підвищенням ефективності різних форм землеволодіння — від дрібних селянських господарств до поміщицьких. При цьому суттєво зросли масштаби розорювання степу в губерніях Південної України, а також у Донській області, Заволжжі та на Північному Кавказі. Так, у 1894 р. в Україні було зібрано понад 1 млрд пудів хліба, величезний надлишок якого вивозився на зовнішні ринки навіть у наступному 1895 р. (дет. див. табл. 2). Усе це давало додатковий імпульс для загального розвитку продуктивних сил, промислового піднесення другої половини 1890-х рр., а відтак і для зростання потужностей портів морських міст України.

Таблиця 2

Хлібний експорт з України залізницями через чорноморсько-азовські порти (1895 р.) (млн пудів)¹⁹

Експорт	Губернія									
	Херсонська	Катеринославська	Таврійська	Київська	Подільська	Полтавська	Харківська	Чернігівська	Волинська	Загалом
	68,0	23,8	13,9	10,7	10,4	5,5	4,6	0,8	0,1	137,8

У цей період українські губернії, порівняно з іншими регіонами Російської імперії, займали визначальне місце в експорті зернових на світовий ринок. Однак ігнорування владою національно-адміністративного поділу обумовлює об'єктивні труднощі у здійсненні відповідних цифрових обчислень. Одним із джерел для цього можуть служити дані окремих губерній, які надходили до Центрального статистичного комітету Міністерства внут-

рішніх справ або урядових структур, які займалися переглядом залізничних чи митних тарифів. Саме таким є звіт даних про відправлення зерна до морських портів і сухопутних прикордонних пунктів за 1895 р. Завдяки ньому стає відомо, що загалом з Російської імперії було експортовано 556,732 млн пудів п'яти головних зернових культур (пшениця, жито, ячмінь, овес, кукурудза). До морських портів і прикордонних сухопутних пунктів залізницями було доставлено 396,5 млн пудів. Різниця між цими цифрами (160,232 млн пудів, або 28,79%), відображає підвезення зерна саме до морських портів річковим і гужовим транспортом. Загалом з 9 українських губерній залізницями було вивезено близько 178 млн пудів хліба (44,79%), з 28 російських — 176,7 млн (44,56%), з губерній Царства Польського, Бессарабії, Прибалтійського краю і білоруських губерній — 41,8 млн пудів (10% від усього вивозу залізницями)²⁰.

Стосовно гужового транспорту доцільно конкретизувати, що, для прикладу, у 1912 р. кіньми менше всього підвозилося хліба до Одеси і Маріуполя — 4,03 і 1,09%. Навпаки, експорт з Керчі й Генічеська залежав переважно від гужового підвозу, сягаючи, відповідно 58,25 і 62,76%. Загальний підвіз збіжжя гужовим транспортом до восьми чорноморсько-азовських портів у вказаний рік становив 12,6% від усього експорту. Саме нерозвиненість залізничної мережі спричинила посилений підвіз хлібів кіньми і волами до окремих українських портів, переважно річкових. Так, Ренійський порт збирав зерно з навколишніх сіл у радіусі від 40 до 50 верст практично тільки гужовим транспортом. Ізмаїльський порт на Дунаї також обслуговувався переважно гужовим транспортом. У 1913 р. з нього було вивезено за кордон 5,938 пудів зернових²¹.

У рамках нашого об'єкту дослідження необхідно вказати, що у 1880–1890-х рр. хлібні вантажі до чорноморсько-азовських портів надходили майже винятково з українських губерній. При цьому основна частина хлібних вантажів, які підвозилися залізницями, доставлялася з районів, що були на відносно близькій відстані від морських міст України — не більше 500 верст. Так, відсоток цього експорту для Одеси становив понад 88%, Миколаєва — 96%, Маріуполя — 87%, Севастополя — 45%. Останні показники визначалися віддаленістю міста від районів торгового землеробства континентальної частини України²². За даними залізничного департаменту Міністерства шляхів сполучення, середній пробіг усіх хлібних вантажів до чорноморсько-азовських портів у 1890 р. становив 310 верст, а у 1895 р. — 289²³.

Очевидно, що розкриття заявленої теми потребує й звернення до проблеми регіональної специфіки експорту зернових культур та формування напрямків вивозу хліба (перш за все, залізничних) через окремі морські порти України. Слід відзначити надзвичайно вигідне географічне розташування Правобережної України для збуту своєї сільськогосподарської про-

дукції. Так, на відстані близько 200 верст від Подільської губернії знаходилася Одеса, а від Київської — Миколаїв.

Суттєву роль у вивозі зерна з Правобережної України відігравали магістралі Південно-Західної залізниці, особливо Козятин–Одеса. До чорноморських портів хлібні вантажі надходили з цього регіону в середньому за 3 дні, тоді як у Царство Польське — за 4–5 днів, у Лібаву — за 6, а в Данциг і Кенігсберг — за 7–8 днів.

У великих обсягах експортувався хліб із Лівобережної України. Проте кожна губернія мала в цьому регіоні свої особливості. На Чернігівщині надлишок продовольчого зерна був тільки в південних повітах, а за межі губернії, у тому числі й на зовнішні ринки, вивозився в невеликих обсягах переважно овес. Натомість на Полтавщині вирощувалася високосортна яра пшениця, тому власники промислових млинів часто пропонували за місцеве зерно більшу ціну, ніж у південних морських портах. Вироблене з нього борошно призначалося переважно для споживачів за доволі високими цінами на ринках Російської імперії. Лише надлишок зерна й частково борошна вивозився в порти, а звідти на зовнішні ринки.

Високосортну пшеницю на ринки Італії, Франції й інших країн Західної Європи вивозила Харківська губернія. При цьому з південно-східних повітів губернії хліб надходив залізницями і річковим шляхом до російських Ростова і Таганрога, а з центральних і північних — до українських міст: Миколаєва, Феодосії, Маріуполя та інші порти Чорного й Азовського морів. Загалом, за підрахунками дослідників, із губерній українського Лівобережжя вивозилося на внутрішній імперський ринок 53,5% виробленого борошна, з Правобережжя — 27,2, а з губерній Південної України — лише 24,6%²⁴.

У найбільших об'ємах зернові культури вивозилися з південних губерній України, які були розташовані неподалік від чорноморсько-азовських портів міст і мали величезний надлишок товарного зерна. У 1908 р. з губерній Південної України було вивезено залізницями 91,738 млн пудів, у тому числі пшениці — 42,876 млн, борошна — 20,703 млн пудів. До решти зернового вивозу відносився здебільшого ячмінь. Ще 56,294 млн пудів зерна й борошна було вивезено водними шляхами²⁵. Слід розуміти, що більша частина зазначеного тут хлібного вивозу, особливо ячменю, відправлялася на зовнішні ринки саме через портові міста України, а решта надходила в різні регіони Російської імперії.

Навіть з позиції сьогодення ми можемо стверджувати, що успішна реалізація хлібного надлишку на світовому ринку вимагає облаштування на високому технічному рівні морських портів, спорудження на їх територіях новітніх елеваторів і зерносховищ. Особливо актуальним це було й для Російської імперії кінця XIX — початку XX ст. Так, 5 грудня 1912 р. глава російського уряду В. Коковцов заявив з трибуни Державної думи четвертого скликання, що впровадження в життя таких завдань, разом із розбудовою

власного торгового флоту, «має бути віднесене до проектів видатного значення»²⁶. Втім, на практиці від декларованих завдань до їх реалізації виявилася величезна дистанція.

Нечисленність і обмеженість тоннажу торгового флоту Російської імперії перешкоджала навіть мінімальному задоволенню потреб хлібного експорту, не кажучи вже про швидкокопсувні продукти тваринництва чи птахівництва. У своїй промові в Державній раді 9 травня 1914 р. лідер гірничопромисловців Донбасу і Придніпров'я М. Дітмар акцентував увагу на надзвичайній нерозвиненості комерційного флоту імперії, внаслідок чого лише від 5% до 10% пароплавів відходили з портів Чорного і Балтійського морів під російським прапором, решта ж — під іноземними²⁷. Під час обговорення цього питання в Державній думі третього скликання з'ясувалося, що тільки 5% усього експорту вивозилося з імперії під російським прапором, а 95% — пароплавами інших країн. У наступні роки в цій сфері діяльності не відбулося жодних змін позитивного характеру. За повідомленням фахових часописів, за перевезення товарів на зовнішні ринки «іноземному прапору виплачувалося щорічно понад 100 млн руб.»²⁸.

Не кращою була ситуація з облаштуванням річкових пристаней, морських портів і гаваней. Тогочасна преса постійно звертала увагу на те, що ніде в Європі й Північній Америці не приділялося так мало уваги оснащенню морських портів, як у Російській імперії. Лише після призначення С. Тимашева міністром торгівлі й промисловості в 1909 р. ця справа дещо зрушила з місця. Так, на засіданні Державної думи 10 березня 1910 р. він заявив, що одним із найважливіших практичних заходів у діяльності уряду стала «організація нашої хлібної торгівлі». Це передбачало зменшення накладних витрат на шляхах хлібного експорту, розширення мережі елеваторів та облаштування портів. С. Тимашев мав репутацію відомого знавця промисловості й фінансової сфери, а відтак доволі об'єктивно оцінював можливості держави щодо виконання проголошених завдань. Не випадково він акцентував увагу парламентарів на тому, що відпрацьована профільним відомством програма вимагає великих фінансових витрат і може бути здійснена шляхом будівництва портів у розстрочку²⁹.

Як результат, на облаштування чорноморсько-азовських портів у 1912 р. держава виділила деякі грошові суми. При цьому протягом наступних п'яти років передбачалося забезпечити їх устаткуванням для прискореного навантаження й розвантаження торгових суден, здійснити оснащення необхідними механізмами причальних ліній, розширити і поглибити підхідні канали тощо. Однак заплановані заходи були недостатніми, адже як і раніше, в більшість портів не могли заходити через їх мілізну морські, а тим більше, «океанські судна» (особливо це стосувалося азовських). Відтак, більшість суден під іноземним прапором продовжувало вантажитися зерном на рейді, що збіль-

шувало накладні витрати і знижувало конкурентоспроможність українських виробників та експортерів.

Другим портовим містом в Російській імперії і найбільшим на Чорному морі за обсягом вантажних перевезень була Одеса. Поступаючись лише Ризькому порту, який у 1912 р. відвідало 4510 пароплавів загальним тоннажем 3,202 млн т, Одеса у той же рік обслужила 1325 суден (2,462 млн т)³⁰. При цьому вартість товарів, відправлених на зовнішні ринки у 1913 р. перевищувала 91 млн руб., з них продуктів сільського господарства — 66 млн руб. Загальний вивіз товарів у країни Близького Сходу становив того року 23,818 млн руб.³¹ Майже винятково через Одесу йшов увесь торговий вантажооборот України з Туреччиною й більшістю країн Близького Сходу. Щодо імпорту закордонних товарів це місто володіло монополією для всієї південної європейської частини Російської імперії³².

Хліб був головним експортним товаром, що відправлявся з Одеси. Обсяги його вивозу залежали від врожайності у наближених до міста Херсонській, Подільській, Київській, Катеринославській губерніях і, частково, Лівобережної України³³. Так, у 1900 р. до Одеси з Подільської губернії було відправлено 5,989 млн пудів хліба, або 95,9% від усього тутешнього експорту³⁴. Хлібні вантажі надходили в найбільших обсягах з Брацлавського, Томашівського, Проскурівського, Гайсинського, Рибницько-Рашківського, Барського, Летичівського, Ольгопільського і Голованівського зернових районів. Подільський хліб відправлявся в Одеський порт двома маршрутами. Одна його частина доставлялася Дністром до пристані м. Маяки, що знаходилося неподалік від гирла ріки, й перевантажувалася на каботажні судна для вивозу в Одеський порт. Інша частина доставлялася до дністровської пристані у Варниці й перевантажувалася у вагони Південно-Західної залізниці. Будь-яка зміна маршрутів, разом із перевалкою зерна, збільшувала накладні витрати, що впливало на його конкурентоспроможність на зовнішніх ринках.

Окрім п'яти головних хлібних культур, з Одеси вивозилися гречка, просо, горох, боби тощо. У 1897 р. через порт міста було експортовано понад 1,3 млн пудів гороху, чечевиці, квасолі й бобів³⁵. У великих обсягах вивозилися з Одеси на зовнішні ринки цукор, спирт, худоба, продукти птахівництва та інші сільськогосподарські товари.

Враховуючи величезні обсяги вивозу хлібних продуктів, Одеський порт, подібно до більшості інших міст України, був недостатньо забезпечений зерноскладовами. При цьому для зберігання зернових не було елеваторів, оснащених механізмами для їх перевантаження, і сортувальної техніки для очищення зерна. Найбільш гостро це проявилось в роки так званого «панурожаю» у 1909–1910 рр., коли Південно-Західною залізницею зросло надходження селянського хліба, який скуповувався посередниками. Внаслідок переповнення складських приміщень останні відправляли його прямо в порт

для навантаження суден, що стояли на рейді. Ситуація стала настільки критичною, що Київський підрайонний залізничний комітет на спеціальній нараді за участю представників Південно-Західної залізниці і місцевого біржового комітету розглядали заходи для прискореного розвантаження і розміщення зерна та, відповідно, розкупування порту³⁶.

Пореформений період відзначений беззаперечним домінування Одеси серед українських чорноморсько-азовських портів за об'ємами відправки збіжжя на зовнішні ринки. У 1890 р. у це місто надійшло 83 650 залізничних вагонів з хлібними вантажами або близько 50,19 млн пудів різного зерна. Для порівняння: того ж року в Миколаїв було доставлено залізницею понад 21,856 млн пудів, у Севастополь — 13,659 млн, у Маріуполь — 3,492 млн пудів збіжжя³⁷.

Наведені дані засвідчують, що великим був порт і в Миколаєві. Однак через мілизну Дніпровсько-Бузького лиману великі морські судна змушені були довантажуватися на рейді з ліхтерів. За даними Миколаївської міської думи, у 1878 р. з 434 суден, що відвідали місцевий порт, 189 довантажувалися у морі. Навіть після розчистки русла Дніпровсько-Бузького каналу в 1887 р. великі морські пароплави довантажувалися на рейді або в інших портах.

На прикладі 1911–1912 рр. ми бачимо, що в Миколаївський порт хліб надходив майже винятково з українських регіонів. Частка зерна з-поза меж України не перевищувала 1%. Його відсоток, що підвозився трьома залізницями — Південною, Південно-Західною і Катерининською — становив у 1911 р. 90%, а у 1912 р. — 87%, решта ж надходила переважно з Полтавської і Харківської губерній. Більше третини від усього хлібного підвозу в Миколаївський порт відносилось до річкового і гужового транспорту. Загалом у 1911 р. сюди надійшло понад 92,179 млн, а у 1912 р. — 61,269 млн пудів різного зерна³⁸.

Вагому роль у зовнішній торгівлі другої половини ХІХ ст. відігравав і Херсон, експорт збіжжя з якого стримувався мілководдям гирла Дніпра та віддаленістю від моря. До місцевого порту заходили переважно каботажні судна для перевезення хліба в Одесу, що призводило до додаткових витрат на перевантаження³⁹. Після його переоблаштування на початку ХХ ст.* зерно, яке надходило у великих обсягах Дніпром, почало відправлятися безпосередньо на зовнішні ринки. У 1911 р. з Херсонського порту було

* Мова йде про комплекс робіт 1900–1903 рр., пов'язаних із збільшенням глибини гирла Дніпра, побудовою зерносковища та будівництвом судноплавного каналу. Останній з'єднав Херсонський порт з морем, дозволивши здійснювати торгові операції безпосередньо з портами Західної Європи, без вимушеного «посередництва» Одеси та Миколаєва. Цікаво, що представники портів цих міст неодноразово демонстрували побоювання з приводу наростаючої конкуренції з боку Херсона.

вивезено в округлих цифрах 57,828 млн пудів, у тому числі пшениці — 23 млн пудів, ячменю — 26 млн, жита — 7 млн, кукурудзи — 1,5 млн, вівса — лише 0,328 млн пудів⁴⁰.

Відносно незначними, з огляду на віддаленість від головних регіонів вирощування зернових, були обсяги хлібного експорту із Севастополя. Після введення в експлуатацію Курсько-Харківсько-Севастопольської залізниці вивіз хліба з Севастопольського порту збільшився*. Серед інших портів, через які вивозилося зерно, слід назвати Феодосію, Євпаторію, Керч, Генічеськ і Скадовськ. Обсяг зерна, що надходило до Феодосії, протягом тривалого часу також залежав від інтенсивності судноплавства на Дніпрі. Проте з 1892 р. ситуація стала сприятливішою — після завершення будівництва залізничної магістралі Феодосія–Джанкой і з'єднання її з Лозово-Севастопольською гілкою. З цього часу зерно почало масово надходити до Криму з Катеринославської, Таврійської, Харківської і Полтавської губерній⁴¹.

Варто зауважити, що Феодосія мала переваги перед іншими чорноморсько-азовськими портами щодо вивозу товарів на світовий ринок. Її порт був добре, як на ті часи, облаштований. Протяжність причальної лінії перевищувала 500 сажнів, до причалів і портових пакгаузів були прокладені під'їзні залізничні колії. У порту могли вантажитися одночасно вісім великих пароплавів, оскільки глибина гавані сягала 28 футів. Величезне позитивне значення мало й те, що порт не замерзав узимку. Одеські хлібні фірми засновували свої відділення у Феодосії й з успіхом вивозили продовольче зерно у великих обсягах, оскільки накладні витрати тут були меншими, ніж в Одеському порту⁴².

З приводу Євпаторії, Керчі і Генічеська, то хлібний експорт з них звісно поступався великим чорноморським портам. У роки «великого хлібного збору» в Україні у середині 1890-х рр. вивіз зерна звідси помітно зріс. У 1903 р. до Генічеського порту підвезено залізницями 2,183 млн пудів, у 1909 р. — 3,836 млн, у 1910 р. — 6,563 млн, у 1911 р. — 7,257 млн пудів. Логічно, що основна маса хліба надходила з Таврійської губернії. Однак ці дрібні порти не мали механічних пристроїв для перевантаження, і експортери зазнавали додаткових витрат, що негативно впливало на конкурентоспроможність⁴³.

* Ця залізниця була утворена 1894 р. внаслідок приєднання до Курсько-Харківсько-Азовської залізниці — Лозово-Севастопольської та Джанкой-Феодосійської ліній. Слід зауважити, що залізничний зв'язок між Лозовою (Харківська губ.) та Севастополем був відкритий у 1875 р.

Починаючи з кінця XIX ст. у вивозі хлібних продуктів помітно зросла роль й портів Азовського моря — Маріуполя, Бердянська, Таганрога*. Однак експорт зерна з них гальмувався мілководдям Керч-Єнікальського каналу. Після поглиблення останнього до 24 футів великі іноземні судна могли заходити, починаючи з 1910 р., в Азовське море, що призвело до прискореного зростання хлібного вивозу на світовий ринок. Уже в 1903 р. до Маріупольського порту було доставлено залізницями 8,268 млн пудів хліба, у 1909 р. — 14,857 млн, у 1910 р. — 21,817 млн, у 1911 р. — 14,278 млн пудів. У 1913 р. звідси було вивезено близько 19,294 млн пудів, у тому числі понад 18,840 млн пудів за кордон⁴⁴. Менше вивозилося хліба з Бердянського порту, до якого тяжіла частина повітів Таврії і Катеринославщини. Порт був забезпечений хвилерізом, що полегшувало вантаження суден, однак потребував значного поглиблення підхідного каналу і облаштування набережної.

Варто констатувати, що з українських губерній зернові культури, хоч й у невеликих обсягах, однак вивозилися ще й з таких дрібних портів, як Хорли, Скадовськ, Бакал, Сари-Булат (селище Портове) та ін. На початку XX ст. зросла роль у хлібному вивозі з України низки пунктів на Дунаї — Вилкового, Ізмаїла, Кілії, Рені. Так, через Кілійський порт у 1913 р. було відправлено за кордон 7,957 млн пудів зернових вантажів. У тому ж році з Вилкового на зовнішні ринки вивезено 7,489 млн пудів⁴⁵.

Наведені статистичні дані засвідчують, що чорноморсько-азовські порти відігравали першорядну роль у вивезенні хліба з України на світовий ринок. Однак мілководдя більшості гаваней і недостатній рівень технічної оснащеності призводили до надмірних накладних витрат, що знижувало конкурентоспроможність вітчизняних виробників на зовнішніх ринках.

Як було вже зауважено, певні досягнення в експорті зернових з України в пореформену добу суттєво нівелювалися коливаннями врожайності хлібів (див. табл. 3). У 1902 р. до чорноморсько-азовських портів залізницями було доставлено 155,543 млн пудів зерна, або 73,71% вивозу цим транспортом з України; у 1903 р. 145,967 млн пудів (73,77%); у 1909 р. — 161,88 млн пудів (80,36%); у 1910 р. — 208,704 млн пудів (85,41%); у 1911 р. — 183,693 млн пудів (74,80%) від сумарного вивозу зернових до морських портів і сухопутних прикордонних пунктів залізницями. Характерно, що до Балтійського моря залізниці підвозили незрівнянно менше зерна: у 1902 р. — 14,876 млн пудів (7,05%); у 1903 р. — 15,604 млн пудів (7,89%); у 1909 р. — 6,547 млн пудів (3,25%); у 1910 р. — 8,495 млн пудів (3,48%); у 1911 р. — 16,584 млн пудів (6,75%) від загального вивозу цим видом транспорту. Варто додати, що з українських губерній до всіх морських портів, сухопутних прикордонних

* Зауважимо, що за даними Всеросійського перепису 1897 р. у Таганрозькому окрузі Облaсті війська Донського проживало більше 250 тис. українців, що на той час складало 61,74% від загальної чисельності тутешнього населення.

застав і пропускних пунктів Російської імперії залізницями було доставлено: у 1902 р. 211,013 млн пудів хлібів, у 1903 р. — 197,864 млн, у 1909 р. — 201,451 млн, у 1910 р. — 244,358 млн, у 1911 р. — 245,593 млн пудів⁴⁶. Із урахуванням хлібного вивозу річковим і гужовим транспортом, частка якого у загальному експорті з України становила щонайменше 31%, загальний обсяг усіх відправлених зернових хлібних культур і борошна був наступним: у 1902 р. — 276,427 млн пудів; у 1903 р. — 259,202 млн; у 1909 р. — 263,901 млн; у 1910 р. — 320,109 млн; 1911 р. — 321,727 млн пудів.

Таблиця 3

Середньорічний підвіз хлібних продуктів до чорноморсько-азовських портів (млн пудів) (1895–1910 рр.)⁴⁷

Порт	1895–1899	1900–1905	1906–1910	Динаміка (%)
Одеса	46,936	57,492	62,359	32,86
Миколаїв	31,661	43,18	55,999	76,87
Феодосія	9,237	13,871	15,485	67,64
Таганрог	6,66	5,78	15,204	128,29
Маріуполь	4,733	6,908	11,834	150,03
Бердянськ	1,486	4,042	10,871	631,56

Крім неодноразово згадуваних п'яти хлібних культур (пшениця, ячмінь, жито, овес, кукурудза) через портові міста України на експорт йшли і такі їх продукти як борошно та висівки. Обсяги вивозу першого доволі помітно змінювалися протягом 1877–1911 рр. За ці тридцять п'ять років вивіз пшеничного борошна з Російської імперії зріс з 1,379 до 5,485 млн пудів (+298%), житнього — з 4,774 до 9,437 млн пудів (+97,7%). Однак у порівнянні з експортом продовольчого зерна, особливо пшениці, обсяги борошняного вивозу були незначними. Тим більше, протягом 1905–1910 рр. відсоток вивезеного на світовий ринок пшеничного борошна з США відносно експортованого зерна становив у середньому 65,8%, тоді як з Російської імперії — лише 4,5%, а в наступні роки зменшився до 2–3%. Ці показники наочно засвідчують сировинний характер вивозу її хлібних продуктів, в тому числі й з українських губерній. Причинами цього були відносно низька якість зерна, порівняно із американським (про це вже йшлося вище) та високі ціни на борошно на внутрішньому ринку імперії. Яскравим підтвердженням цього слугують слова вже згаданого В. Денисова. На його переконання, слабкі досягнення борошняного вивозу полягали «у невідповідності вимогам іноземних споживачів і високих цінах на

борошно», які, своєю чергою визначалися низьким рівнем російського машинобудування та «діючою системою протекціонізму»⁴⁸.

Незважаючи на ці проблеми, українське пшеничне борошно мало доволі широкий збут у багатьох країнах Європи і Близького Сходу. За свідченням фахових часописів, у 1908 р. воно вивозилося до Фінляндії, Єгипту, Туреччини, Ірану, Норвегії, Китаю, Німеччини, Італії, Голландії, Англії, Греції, Франції та навіть Японії. У 1909 р. з Одеси лише до Фінляндії було відправлено 1,6 млн пудів пшеничного борошна і близько 1 млн пудів — з інших чорноморських портів. У наступному 1910 р. до Фінляндії надійшло з Одеси 2,2 млн пудів пшеничного борошна⁴⁹. Досить суттєвими були й показними експорту висівок (побічний продукт переробки зерна на борошно) через порти українських міст. Так, лише у 1894 р. з Одеси було відправлено близько 1 млн пудів висівок, у тому числі в Німеччину — 0,32 млн, Данію — 0,25 млн пудів. У подальшому експорт цього продукту неухильно зростав, особливо після надзвичайно врожайного 1894 р., і досяг найвищого рівня напередодні Першої світової війни. Втім, зважаючи на те, що основним ринком збуту висівок була Німеччина, їх вивіз здійснювався переважно залізницями через сухопутний кордон. Зокрема, у 1911 р. до Німеччини й Австро-Угорщини з України цим шляхом було відправлено 17,731 млн пудів висівок, тоді як через чорноморсько-азовські порти — лише 0,875 млн пудів⁵⁰.

Тоді ж (у 1911 р.) експорт хлібних продуктів через портові міста України був ускладнений подіями італо-турецької війни, яка розпочалася 16 (29) вересня, тобто в сезон інтенсивного вивозу зерна на зовнішні ринки. Органи військової і цивільної влади Туреччини могли конфіскувати будь-який товар, у тому числі хліб та інші сільськогосподарські продукти, як контрабандний. Внаслідок цього сільські господарі й експортери почали переорієнтовувати вивіз на західний сухопутний кордон і порти Балтійського моря.

Інтереси українських хліборобів та експортерів відчутно постраждали внаслідок цієї війни — ціни на хліб відразу пішли на спад, фрахти значно подорожчали, підвищилися страхові премії. У чорноморсько-азовських портах почали накопичуватися величезні хлібні завали. Таке становище гальмувало торгівлю зерном та іншими сільськогосподарськими продуктами⁵¹. Крім того, 1911 р. характеризувався значним неврожаєм хліба у ряді регіонів Росії. За несприятливих кліматичних умов збір пшениці в Україні також був суттєво меншим, особливо в експортних районах, що тяжіли до Миколаївського порту. За таких обставин у пресі домінувала думка, що значний вивіз хліба у 1911 р. став можливим лише завдяки накопиченому протягом 1909–1910 рр. надлишку зерна. Проте для України це не зовсім відповідає дійсності, адже урожай жита та ячменю у різних регіонах був середнього або вище середнього рівня, а кукурудзи — рекордний. Як результат, з порту

Одеси було експортовано 54,483 млн пудів зерна цієї культури (на 257,29% більше, ніж у попередньому році).

У 1911 р. лише з шести чорноморсько-азовських портів України було експортовано 320,602 млн пудів п'яти головних хлібних культур. Ще 10,206 млн пудів було вивезено залізницями до Севастополя, Керчі й Генічеська і 3,510 млн пудів — до Таганрога та Ростова. Для порівняння, до Архангельська було відправлено залізницями 143 тис. пудів, до портів Балтійського моря — 16,624 млн, до сухопутних застав і прикордонних пунктів — 45,136 млн пудів. Загалом, у вказаний рік до всіх морських портів і сухопутних прикордонних пунктів з України було вивезено 396,221 млн пудів хлібів або на 17,352 млн пудів більше, ніж у попередньому році. Відсутність комплексних статистичних даних обумовила неврахування нами обсягів хлібного вивозу до Кенігсберга і Данцига, а до чорноморсько-азовських портів — гречки, проса, гороху, чечевиці й бобових культур*. Далеко не повною, а відтак і невикористаною, є й інформація щодо обсягів підвезення хліба ріками до портів Балтійського моря.

Ці та інші статистичні дані щодо обсягів вивозу збіжжя з України протягом 1909–1911 рр. дозволяють погодитися із підрахунками О. Щадилова, який визначив відповідний середньорічний експорт чотирьох головних хлібних культур за п'ятиліття 1909–1913 рр. у 340 млн пудів⁵².

Важливо враховувати, що результати вивозу на зовнішній ринок хлібних продуктів через портові міста України у 1912–1913 рр. були затьмарені подальшим продовженням італо-турецького військового конфлікту, війною балканських країн проти Туреччини, а потім і між собою. Так, після бомбардування Італією дарданелльських укріплень Туреччина у квітні 1912 р. замінувала чорноморські протоки й Чорне море протягом кількох тижнів було відрізане від світового ринку. Пароплави, що перебували у його акваторії в кількості 212 одиниць із хлібними вантажами понад 30 млн пудів, не мали можливості вийти в Середземне море. З іншого боку, ті судна, що прямували в порти України, були позбавлені можливості розвантажитися, взяти хліб та інші сільськогосподарські продукти. Голова Ради з'їздів представників промисловості й торгівлі М. Авдаков писав, що «закриття Дарданелл приголомшило й викликало розлад у комерційних справах усього промислово-торгового Півдня та району, який тяжів до нього»⁵³. Очевидно, що найбільшого удару було завдано по вивозу українських зернових культур.

* Необхідно додати, що у 1911 р. з Російської імперії було експортовано 4,549 млн пудів гречки, 1,74 млн проса, 17,041 млн гороху, 8,986 млн квасолі, чечевиці і бобів, 1,197 млн пудів гречаної крупи (див.: Российская экспортная палата. Отчет за 1912 год. — СПб.: МТП, 1913. — С. 57).

Таким чином, порти міст Північного Причорномор'я та Приазов'я відігравали ключову роль в експорті хлібних продуктів українських губерній Російської імперії у другій половині XIX — на початку XX ст. При цьому зернові культури вивозилися на зовнішні ринки у досить складних умовах — відсутності досконалої інфраструктури для торгівлі, неефективної логістичної політики уряду, неналежного кредитування сільськогосподарських виробників, високих фрахтів на іноземні судна та ін. Однак, незважаючи на це, протягом досліджуваного періоду Україна стала одним із найбільших експортерів хліба і ключову роль у цьому відігравали її портові міста. Надзвичайно важливо і те, що вони майже винятково обслуговували саме українські губернії. Це наочно демонструвало наявність замкнутого виробничо-торгового циклу «вирощування зерна — експорт» та, відповідно, відсутність інфраструктурної і продовольчої залежності від інших регіонів Російської імперії. У подальшому (зокрема, протягом 1917–1921 рр.) це сформувало потужний економічний чинник об'єктивної доцільності створення незалежної Української держави.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ

¹ Шульц А.К. Исследование о производстве и торговле Германии продуктами полеводства за 30 лет, в связи с русско-германским торговым договором. — СПб.: Тип-я Министерства финансов, 1913. — С. 34.

² Речи и доклады, произнесённые в учредительном собрании Юго-Западного отделения Российской экспортной палаты // Труды Юго-Западного отделения Российской экспортной палаты. — К., 1912. — Вып. 1. — С. 57.

³ Ден В.Э. Положение России в мировом хозяйстве: Анализ русского экспорта до войны: Статистический очерк. — Петроград: 25-я гос. тип., 1922. — С. 43.

⁴ Цит. за: Лигенко Н.П. Научное наследие Г.Е. Верещагина и пути развития предпринимательской деятельности Удмуртской деревни. Конец XIX — начало XX века // Экономическая история. — 2012. — № 1 (16). — С. 76–77.

⁵ Записки Императорского общества сельского хозяйства Южной России. — Кишинев; Одесса, 1912. — № 3/4. — С. IV.

⁶ Лященко П.И. Хлебная торговля на внутренних рынках Европейской России. Описательно-статистическое исследование. — СПб.: Отдел торговли Министерства торговли и промышленности, 1912. — С. 34.

⁷ Экономическая жизнь Подолии. — 1913. — № 8/9. — С. 22.

⁸ Южно-русская сельскохозяйственная газета. — 1915. — 11 июня.

⁹ Русский мельник. — 1913. — № 6. — С. 426.

¹⁰ Там же. — № 5. — С. 385.

¹¹ Там же. — № 2. — С. 128–129.

¹² Лященко П.И. Зерновое хозяйство и хлеботорговые отношения России и Германии в связи с таможенным обложением. — Пг.: Мин-во финансов, 1915. — С. 47.

¹³ Кулишер И. Наш хлебный экспорт и мери его упорядочения // Известия особого совещания для обсуждения и объединения мероприятий по продовольственному делу. — 1916. — № 29. — С. 70.

- ¹⁴ *Агрономический журнал*. — X., 1915. — Кн. 3/4. — С. 86.
- ¹⁵ Центральний державний історичний архів України, м. Київ (ЦДАК України), ф. 830, оп. 1, спр. 363, арк. 1–3.
- ¹⁶ *Степаненко В.* Місце Північного Причорномор'я у зовнішній торгівлі Росії на межі XIX–XX століть: загальноукраїнський та регіональний аспекти // *Записки історичного факультету / Одеський національний університет імені І.І. Мечникова*. — 2008. — Вип. 19. — С. 52.
- ¹⁷ *Шульц А.К.* Указ. соч. — С. 34.
- ¹⁸ *Экономическая жизнь Подолии*. — 1914. — № 18. — С. 48.
- ¹⁹ *Резнт О.П., Сердюк О.В.* Сільське господарство України і світовий продовольчий ринок (1861–1914 рр.): Монографія. — К.: Ін-т історії України НАН України, 2011. — С. 280.
- ²⁰ *Билимович А.Д.* Товарное движение на русских железных дорогах: Статистическое исследование. — Киев: Тип. Имп. ун-та Св. Владимира, 1902. — С. 79–81.
- ²¹ *Оболенский В.* Гужевой подвоз хлеба к южным портам (из анкеты Обласного комитета по пересмотру русско-германского договора) // *Южно-русская сельскохозяйственная газета*. — 1916. — 13 октября; *Русский экспорт*. — 1914. — № 5/6. — С. 185.
- ²² *Золотов В.А.* Хлебный экспорт России через порты Черного и Азовского морей в 60–90-е годы XIX в. — Ростов-на-Дону: Изд-во Рост. ун-та, 1966. — С. 85–86.
- ²³ *Билимович А.Д.* Указ. соч. — С. 83.
- ²⁴ *Лященко П.И.* История народного хозяйства СССР: в 2 т. — М.: Госполитиздат, 1956. — Т. 2: Капитализм. — С. 135.
- ²⁵ *Лященко П.И.* Хлебная торговля на внутренних рынках Европейской России ... — С. 79.
- ²⁶ Государственная дума, четвертый созыв, 1913–1914 гг., сессия первая / Стенографические отчеты. Ч. 1: Заседания 1–30 (с 15 ноября 1912 г. по 20 марта 1913 г.). — Санкт-Петербург: Государственная типография, 1913. — Стб. 273.
- ²⁷ Горно-заводское дело. — 1914. — № 37. — С. 9580.
- ²⁸ *Русский экспорт*. — 1914. — № 7/8. — С. 256.
- ²⁹ Горно-заводское дело. — 1910. — № 12. — С. 430.
- ³⁰ Промышленность и торговля. — 1914. — № 21. — С. 395.
- ³¹ *Русский мельник*. — 1916. — № 4/5. — С. 177.
- ³² *Русский экспорт*. — 1914. — № 4. — С. 164.
- ³³ Промышленность и торговля. — 1914. — № 21. — С. 394.
- ³⁴ *Еремин Н.* Грузооборот Подольской губернии по данным Министерства торговли и промышленности // *Экономическая жизнь Подолии*. — 1914. — № 22. — С. 44.
- ³⁵ Отчет Одесского комитета торговли и мануфактур за 1897 г. — Одесса, 1898. — С. 17.
- ³⁶ Промышленность и торговля. — 1911. — № 8. — С. 380.
- ³⁷ Материалы к пересмотру хлебных тарифов российских железных дорог в 1893 г. — СПб., 1893. — Вып. 2. — С. 11–14.
- ³⁸ Николаевский торговый порт в 1912 г. // *Горно-заводское дело*. — 1913. — № 32/33. — С. 7640–7641.
- ³⁹ Российская экспортная палата. Отчёт за 1913 год. — СПб.: МТП, 1914. — С. 61.
- ⁴⁰ *Вагилевич В.* Некоторые данные из хозяйственно-статистического обзора Херсонского уезда // *Южно-русская сельскохозяйственная газета*. — 1913. — 14 февраля.
- ⁴¹ Материалы к пересмотру торгового договора России с Германией и другими иностранными государствами: Перевозки по русским железным дорогам. — СПб., 1914. —

Ч. 1: Распределение перевозок хлебных грузов по губерниям и областям, и по портам и пограничным пунктам. — С. 4–5, 8–13.

⁴² ЦДІАК України, ф. 442, оп. 704, спр. 47, арк. 57.

⁴³ Там само, ф. 2019, оп. 1, спр. 260, арк. 14–14 зв.

⁴⁴ Горно-заводское дело. — 1910. — № 43. — С. 1257; Материалы к пересмотру торгового договора России с Германией... — Ч. 1. — С. 4–13; Горно-заводское дело. — 1914. — № 3. — С. 8409.

⁴⁵ Русский экспорт. — 1914. — № 5/6. — С. 185.

⁴⁶ Материалы к пересмотру торгового договора России с Германией... — Ч. 1. — С. 2–13.

⁴⁷ Материалы к пересмотру торгового договора с Германией и другими иностранными государствами: Перевозки по русским железным дорогам. — СПб., 1914. — Ч. 2. — С. 57.

⁴⁸ Российская экспортная палата. Отчёт за 1914 год. — Пг., 1915. — С. 88.

⁴⁹ Русский экспорт. — 1912. — № 10/11. — С. 235–236.

⁵⁰ Отчет Одесского комитета торговли и мануфактур за 1894 г. — Одесса, 1895. — С. 43.

⁵¹ Итало-турецкая война и наши экономические интересы // Промышленность и торговля. — 1911. — № 19. — С. 243.

⁵² *Щадилов О.* Економічна політика України. — К.: Вид-во ЦК Селянської спілки, 1919. — С. 4.

⁵³ Промышленность и торговля. — 1912. — № 10. — С. 534.

Стаття надійшла до редколегії 17.11.2015 р.

А.П. Реент

**ПОРТОВЫЕ ГОРОДА — ОСНОВНЫЕ РЕАЛИЗАТОРЫ ХЛЕБНЫХ
ПРОДУКТОВ С УКРАИНСКИХ ГУБЕРНИЙ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ
(1861–1914 гг.)**

Проанализировано роль и значение портовых городов Северного Причерноморья и Приазовья в реализации хлебных продуктов с украинских губерний Российской империи (1861–1914 гг.). Раскрыто комплекс проблем, которые тормозили этот процесс: отсутствие совершенной инфраструктуры, неэффективная логистическая политика правительства, ненадлежащее кредитования сельскохозяйственных производителей, высокие фрахты на иностранные суда и др. Доказано, что в течение исследуемого периода портовые города почти исключительно обслуживали именно украинские губернии. Подчеркнуто, что это демонстрировало наличие замкнутого производственно-торгового цикла и, соответственно, отсутствие инфраструктурной и продовольственной зависимости от других регионов Российской империи.

Ключевые слова: экспорт, морские порты, зерновые культуры, украинские губернии, Российская империя, элеватор.

*O.P. Reient***PORT CITIES — MAIN DISTRIBUTORS OF GRAIN PRODUCTS FROM
UKRAINIAN PROVINCES OF RUSSIAN EMPIRE (1861–1914)**

The role and importance of the port cities of the Northern Black Sea and the Azov Sea in the selling of grain products from Ukrainian provinces of the Russian Empire (1861–1914) were analyzed. Reveals the complex problems that hindered the process: the lack of perfect infrastructure, logistics, ineffective government policies, improper crediting of agricultural producers, high freight to foreign vessels and others. It's proven that in this period the port cities almost catered to exclusively the Ukrainian province.

Keywords: *export, seaports, grain crops, Ukrainian province, Russian Empire, elevator.*