

Демідов А.В.

ВІДРОДЖЕННЯ ТА РОЗВИТОК ТОРГІВЕЛЬНОГО ПАРОПЛАВСТВА В ЧОРНОМОРСЬКОМУ БАСЕЙНІ ПІСЛЯ СХІДНОЇ (КРИМСЬКОЇ) ВІЙНИ: ВІЙСЬКОВО-ПОЛІТИЧНИЙ АСПЕКТ

На початку 90-х рр. ХХ ст. формально були зняті адміністративні та ідеологічні перепони на шляху наукових досліджень історії українських земель середини ХІХ ст. Політичні явища, породжені процесами демократизації суспільства, що з'явилися після проголошення незалежності в Україні, поставили перед історичною наукою безліч завдань, пов'язаних з потребою збагачення суспільства незалежної держави об'єктивними знаннями з своєї історії.

Досі поза увагою дослідників залишається військово-політичний аспект відродження пароплавної справи в Чорноморському басейні після закінчення Східної війни. Більшість досліджень зосереджувалось на соціально-економічних моментах і фактично ігнорували геополітичну ситуацію, яка склалася внаслідок підписання Паризького мирного договору. Тому лише об'єктивне з'ясування істориками цієї невивченої теми дасть відповідь нашим сучасникам на питання: чого в дійсності прагнув уряд Російської імперії під час відродження пароплавної справи в кінці 50-х рр. ХІХ ст.

Пропоноване дослідження актуалізує і перехід української економіки до ринкових методів управління. На думку автора, саме дефіцит об'єктивних знань з історії розвитку пароплавної справи на півдні України є причиною труднощів при обранні майбутніх пріоритетів нашою політичною елітою.

Вивчення історії розвитку торгівельного пароплавання на півдні України розпочалося в кінці ХІХ ст. В роботах Скальковського К.А., Спаського П.Х., Познера М.В. та Руммеля Ю.В. відродження пароплавної справи після Східної війни пов'язувалось з військовими потребами країни [1].

Після створення Радянського Союзу суттєвих змін зазнав підхід до вивчення проблеми. Розвиток пароплавної справи в другій половині ХІХ ст. у Чорноморському басейні дослідники будуть пов'язувати з соціально-економічними потребами регіону без врахування військово-політичної ситуації [2].

Сучасна історична наука література продовжує використовувати радянські схеми і пов'язує розвиток пароплавної справи, перш за все, з соціально-економічними зрушеннями того часу. Доказом цього може слугувати поява монографій з вказаної проблематики, серед яких виділяються роботи Шаповалова Г.І., Шляхова О.Б. та Щипцова А.А. [3].

Враховуючи це, автор статті поставив собі за мету розглянути військово-політичні передумови відродження торгівельного флоту після Східної (Кримської) війни.

Військові дії середини 50-х рр. ХІХ ст., на думку багатьох істориків, розпочали нову сторінку в історії Російської імперії. Це була епоха великих реформ, які пов'язані з іменем імператора Олександра ІІ. Поразка країни у війні створила сприятливі передумови для розвитку пароплавної справи у Чорноморському басейні. Уряд імперії змушений був звернути особливу увагу на південні кордони, які у випадку нової військової загрози залишались без захисту, і зосередитись на розвитку торгівельного судноплавання як альтернативи військовому флоту.

Зв'язок між морським, військовим та комерційним флотом існував завжди. Наявність розвинутого торгівельного флоту підкреслює морську могутність країни, проте розвиток торгівельного флоту, як правило, є неможливим за відсутності сильних військово-морських сил. Досвід Кримської війни показував, що пароплави приватних акціонерних компаній могли бути ефективно використані як допоміжний транспорт. Так, уряд Великої Британії та Франції для швидкого перевезення морського десанту та зброї у 1853-1856 рр. звернувся по допомогу до «Messageries Imperiales» та «Peninsular Company», що значно пришвидшило перевезення військ до театру бойових дій.

Імперське керівництво Морського міністерства розуміло значення та важливість торгівельного флоту. Урядовці знали, що торгівельні пароплави без особливих затрат можна було перетворити в різноманітні військово-транспортні допоміжні крейсера-розвідники при бойових ескадрах або використовувати їх, як крейсери для знищення торгівельних пароплавів супротивника. Уряд міг в будь-який момент звертатися до послуг каперів, тобто до приватних підприємців, які отримували каперські свідоцтва з правом діяти проти торгівельного флоту супротивника.

На боці державних інтересів було і законодавство Російської імперії. У випадку війни комерційні пароплавні компанії повинні були не тільки надавати послуги військовому відомству, а і передати власні пароплави в розпорядження уряду для посилення військово-морських сил країни [4].

Розвиток комерційного флоту дозволяв розширити контингент людей, знайомих з морем та морською службою. Вони, у випадку війни, перетворювалися на кваліфікованих військових моряків, що значно скорочувало час на підготовку фахівців такого напрямку. Також розвиток галузі сприяв появі підприємств, пов'язаних з морською справою, – суднобудівних і машинобудівних заводів, морських доків та портів [5].

З огляду на зазначене, важливою є доповідь 1856 р., присвячена питанню «пошуку коштів для розвитку російського торгівельного флоту». Її автор генерал-адмірал Костянтин Миколайович (член імператорської родини, один з Великих князів) зазначав: «Для добробуту військового флоту важливим є розвиток комерційного флоту, який надавав би першому у випадку необхідності значну кількість досвідчених машиністів і матросів і значну кількість готових парових та парусних кораблів. З значним торгівельним флотом пов'язана наявність великої кількості приватних верфей, заводів, корабельних тесль та інш.» [6].

Однак цілком зрозуміло, що захист торгівельного мореплавства був лише приводом для виправдання бажання створити сильний військово-морський флот. Таким чином, приватні судноплавні компанії повинні були посилити позиції імперії у регіоні та тимчасово замінити військовий флот, утримання якого було заборонено Паризьким мирним договором.

У квітні 1856 р. Морським міністерством була розроблена записка «Про цілі та значення російського флоту». Перед флотом ставилося завдання «оберігати берега на обох океанах та п'яти морях, вести поліцейський нагляд на водах і захищати купецьке судноплавство» [7]. Однак, в Чорноморському басейні через відсутність військово-морських сил захист судноплавства міг бути здійсненим виключно торгівельним флотом.

Морський міністр князь Костянтин Миколайович, розуміючи що на створення конкурентоспроможного торгівельного флоту в скарбниці не вистачить коштів (кошти з державної скарбниці були направлені на підтримку важкої промисловості), вирішив залучити до справи приватних підприємців та купців. Для розгляду питання був створений спеціальний Комітет на чолі з Врангелем Ф.П. Перед Комітетом було поставлене завдання дослідити, які закони потрібно доповнити, скасувати чи змінити для полегшення торгівельного судноплавства. Можновладці також повинні були визначити, які пільги потрібні вітчизняним судновласникам для розширення їх діяльності [8].

На початку квітня 1856 р. Олександр II визнав необхідним негайно скласти «Детальне положення про заснування Російського пароплавного товариства в Чорному, Азовському, Адріатичному і Середземному морях». Такий проект було розроблено в записці великого князя Костянтина Миколайовича [9].

Вказаний проект було надано на розгляд Комітету Міністрів. Як зазначає М.О. Новосельський, «представники Комітету міністрів сильно здивувались при читанні вказаної записки, почали робити різні зауваження - це суперечить трактатам, що занадто молоді, щоб організовувати подібні товариства, що скарбниця не може робити дотацій товариствам, бо нема грошей». Проект було відправлено на доопрацювання. Після доповнень та уточнень певних пунктів в різноманітних міністерствах та відомствах імператор Олександр II у серпні 1856 р. затвердив статут Російського Товариства Пароплавства і Торгівлі (РТПіТ) [10]. Саме вказана пароплавна компанія і буде відстоювати геополітичні інтереси імперії в Чорноморському регіоні.

Морське міністерство, розуміючи необхідність захисту південних кордонів, залучило до створення приватної пароплавної компанії Миколу Андрійовича Аркаса. Генерал-ад'ютант мав колосальний досвід у придбанні пароплавів за кордоном і пристосуванні їх для військових потреб. На думку М.А.Шаврова, участь військового офіцера в чині генерал-ад'ютанта в розробці статуту акціонерного товариства, фінансова підтримка з боку уряду та призначення на керівні посади в компанії офіцерів військово-морських сил переконливо доводять військове спрямування РТПіТ [11].

Морським міністерством та військово-морським відомством товариству були надані землі для влаштування в Одесі та поблизу Миколаєва майстерень, доків та пристаней [12]. Також РТПіТ були передані 12 пароплавів «Одеської Пароплавної Експедиції» та надані пільги на придбання сучасних плавзасобів за кордоном [13].

Поступово товариство стає монополістом на ринку перевезень. На 1860 р. РТПіТ належало 90 % всіх пароплавів під російським прапором у Чорноморському басейні [14]. Більшість з пароплавів була придбана за кордоном і відповідали вимогам часу. У випадку нової війни вони з легкістю могли перетворитися на військові кораблі і виконувати різноманітні операції у акваторії Чорного моря.

В мирний час, як відмічав Філіпов Ю.Д., торгівельний флот повинен був: по-перше, сприяти закріпленню іміджу вітчизняних товарів у Чорноморському регіоні (так звана «Рекламна цінність флоту»); по-друге, полегшувати налагодження нових торгівельних зв'язків завдяки просуванню товарів на території різних іноземних держав; по-третє, допомагати вітчизняним підприємцям позбуватися залежності від іноземних посередників та зменшувати собівартість власної продукції на ринках інших держав; по-четверте, збільшувати надходження до бюджету завдяки фрахту власних пароплавів; по-п'яте, створювати великий ринок праці і капіталів, що повинно було активізувати розвиток вітчизняної промисловості; по-шосте, посилювати позиції країни на зовнішньополітичній арені [15].

Таким чином, після укладання Паризького мирного договору Уряд та військове міністерство Російської імперії активізувало діяльність, направлену на розбудову торгівельного флоту в басейні Чорного моря. Внаслідок такої політики в 1856 р. виникла пароплавна компанія, яка отримала значні пільги і стала тимчасовою альтернативою військово-морського флоту.

Джерела та література

1. Познер М.В. Исторический обзор правительственных мероприятий для развития русского торгового мореходства. – СПб(б), 1895. – 173 с.; Руммель Ю.В. Исторический очерк развития торгового флота в главнейших государствах. – СПб(б), 1907. – 32 с.; Руммель Ю.В. Отечественный флот как средство обороны и международной политики. – СПб(б), 1907. – 85 с.; Руммель Ю.В. Торговый флот в экономической жизни страны и виды на его развитие в России. – СПб(б), 1907. – 132 с.; Скальковский КА. Русский торговый флот и срочное пароходство на Черном и Азовском морях. – СПб(б), 1887. – 554 с.; Спасский П.Х. История торговли и промышленности в России. – Т.2. – СПб(б), 1911. – 191 с.
2. Залесский Н.А. «Одесса» выходит в море. Возникновение парового мореплавания на Черном море 1827-1855 гг. – Л., 1987. – 151 с; Под флагом родины. Очерк истории черноморского пароходства. – Одесса, 1967. – 356 с. Мельник Л.Г. Виникнення і розвиток пароплавства на Чорному і Азовському морях // Український історичний журнал. – 1972. – № 11. – С. 49-54.

ВІДРОДЖЕННЯ ТА РОЗВИТОК ТОРГІВЕЛЬНОГО ПАРОПЛАВСТВА В ЧОРНОМОРСЬКОМУ БАСЕЙНІ ПІСЛЯ СХІДНОЇ (КРИМСЬКОЇ) ВІЙНИ: ВІЙСЬКОВО-ПОЛІТИЧНИЙ АСПЕКТ

3. Щипцов А.А. Ефремов В.С. Транспортное освоение Азовского моря. – К., 1995. – 144 с.; Шляхов О.Б. Судовласники і моряки. – К., 1994. – 167 с.; Шаповалов Г.І. Судноплавство у духовному житті населення України. – К., 2003. – 195 с.
4. Руммель Ю.В. Отечественный флот как средство обороны и международной политики. – С. 61-63.
5. Там само. – С. 62.
6. Шевырев А.П. Русский флот после Крымской войны: либеральная бюрократия и морские реформы. - М., 1990. – С. 84.
7. Там само. – С.137.
8. Шавров Н.А. О мерах для развития русского торгового мореходства. – М., 1896. – С. 53.
9. Иловайский С.И. Исторический очерк пятидесятилетия учреждения Русского Общества Пароходства и Торговли. 1857 – 1907 гг. – Одесса, 1907. – С. 8.
10. Денисов А.І. Генерал адъютант Николай Андреевич Аркас биографический очерк. - Севастополь, 1887. - С. 99 – 100.
11. Шавров Н.А. О средствах к развитию русского торгового мореходства. – Тифлис, 1886. – С. 12.
12. Державний Архів Одеської області (ДАОО). – Ф.2. – Оп.1. – Спр.691. – Арк. 25.; ДАОО. – Ф.2. – Оп.1. – Спр.1084. – Арк. 44; ДАОО. – Ф.2. – Оп.3. – Спр.916. – Арк. 11; ДАОО. – Ф.2. – Оп.3. – Спр.1174. – Арк. 13.
13. Спасский П.Х. Вказ. пр. – С. 18.
14. Морской сборник. – Т. XL. – 1859. – № 3. – С. 46 – 47.
15. Филиппов Ю.Д. Торговое мореплавание. – СПб, 1905. – С. 14-21.