

Джулай С.Н.

АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКИЕ ПОРТЫ ВО ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛЕ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ 70-90-е гг. XIX СТОЛЕТИЯ

Изучение истории международной торговли, а также участия в ней различных стран и регионов является очень важной проблемой, поскольку международные торговые отношения полнее и объективнее освещают эволюцию рынков разнообразных уровней и выступают важнейшими показателями социально-экономического развития.

В результатах экспорта и импорта отображается вся жизнь страны, уровень ее участия во всемирном экономическом процессе. Это обусловило практическую актуальность избранной темы сегодня, когда после длительных потрясений наше общество возвращается к рыночному пути развития. Изменение социально-экономического устройства страны обуславливает необходимость изучения всемирного и собственного опыта становления рыночных отношений. Это позволяет лучше определить координаты нашего сегодняшнего уровня развития.

С научной точки зрения наиболее продуктивным методом изучения рыночных отношений и внешней торговли Украины является исследование небольших территорий, которые составляют наше государство. Это дает возможность придерживаться необходимых условий анализа данных, которые обеспечивают корректность исследования. В масштабах всей страны добиться такого результата достаточно сложно. Указанное обстоятельство особенно касается изучения истории внешней торговли Украины во второй половине XIX века.

Благодаря удачному географическому положению и наличию богатых земельных ресурсов, развитие внешней торговли Украины во второй половине XIX в. получило наиболее широкий размах¹. Трудно представить любую торговлю без обмена, а еще труднее - без пунктов торговли, благодаря которым обмен товарами становился бы более прибыльным и оперативным. Украина, обладающая азовским и черноморским побережьями, выгодно расположенными богатейшими хозяйственными районами, представляла собой удачную модель для комплексного исследования развития внешней торговли, посредством пунктов торговли - Азово-Черноморских портов. Проблема изучения развития Азово-Черноморских портов, их участия во внешней и внутренней торговле становится тем более интересной в том плане, что именно в морских портах проявляется в состоятельность государственной экономики и ее способность к международной конкуренции в области внешней торговли.

Интерес к изучению внешней торговли пореформенной России в целом проявился еще в 70 - 80-х гг. XIX ст. в работах М.Е. Терехова², М.П. Федорова, Ф.Г. Журова.

Количество исследований, связанных с международной торговлей, увеличивалось с углублением мирового аграрного кризиса, снижением прибыточности помещичьих хозяйств, особенно связи с российско-германской таможенной войной. Среди значительных работ историков и экономистов 90-х гг. XIX в. стоит назвать следующие: «Всемирная торговля в XIX в. и участие в ней России» С.О.

Гулишамбарова⁵, «Краткий хронологический обзор действий департаментов внешней торговли и таможенных сборов по части торговли России с иностранными государствами» М. Кайданова⁶, «Русские сельскохозяйственные продукты на рынках Турции и Египта» О.М. Осипова⁷. В начале XX в. появились труды В.М. Бензина⁸, М.В. Довнар-Запольского⁹, М.М. Кострова¹⁰. Круг исследователей внешнеторговой деятельности в Крыму крайне узок и представлен исследованиями В. Лепешинского¹¹ и С.А. Кнушевицкого¹².

Работы, посвященные обзору деятельности Азово-Черноморских портов, ограничены второстепенными по значению исследованиями К. Скальковского¹³, С.А. Кнушевицкого¹⁴, Ю. Янсона¹⁵, которые изучали сведения о состоянии и коммерческой деятельности портов азово-черноморского и крымского побережий для правительственных отчетов. К сожалению в 80 - 90-х гг. нашего столетия история внешнеторговой деятельности Азово-Черноморских портов не была объектом специальных исследований. Поэтому изучение

участия Азово-Черноморских портов во внешней торговле Украины требует к себе немалого внимания.

Анализ торговой деятельности южно-украинских портов привел к демонстрации неразрывной связи последних с внутренней жизнью страны в целом.

Реформа 1861 г. повлекла за собой изменения во всех слоях жизни Российской Империи, в том числе и во внешнеэкономической деятельности, составной частью которой являлась внешняя торговля. Торговля велась как сухопутным, так и морским путями. Украина, в отличие от центральных русских промышленных и сельскохозяйственных регионов, обладала более выгодным географическим положением, благодаря наличию протяженного побережья Азовского и Черного морей. Поэтому морская торговля была основным способом международного обмена, который способствовал развитию здоровой конкуренции, что влекло за собой прогрессивное развитие отечественной промышленности и сельского хозяйства.

Касаясь проблемы развития русского торгового флота, следует упомянуть его реформирование, ведь к середине 50-х гг. XIX в. наемные иностранные суда обслуживали около 93% всей русской торговли¹⁶. Это приводило к огромным убыткам и множеству проблем. В начале 60-х гг. XIX в. были предприняты меры по созданию морского законодательства, мореходных классов и училищ, учреждений портовых таможен, установлению пошлин¹⁷. Вследствие реформ увеличилось количество русских судов с русскими экипажами, значительно возросли доходы портов и государства в целом, что позволило провести переустройство портовых сооружений, в результате чего черноморские и азовские порты в 70-х - начале 80-х гг. представляли собой пункты торгового оборота европейского стандарта¹⁸.

В середине 80-х гг. лидерство в экспортно-импортной торговле перешло от Балтийского моря в бассейн Черного и Азовского морей¹⁹. Главнейшими морскими портами стали Одесса, Николаев, Херсон, Севастополь, Мариуполь, Генчешек. Экспортировались главным образом хлебные грузы, а также продукция сельскохозяйственного производства: ' кожи, сахар, спирт и т.д.²⁰. Железнодорожное сообщение значительно увеличило товарооборот юга Украины и связало его с угольно-рудным северо-востоком, лесным севером и хлебным югом²¹.

Торговля крымских портов - Севастополя, Феодосии, Керчи, Евпатории - имела ряд специфических черт, отличавших последние от других Азово-Черноморских портов. Во-первых, реформа 1861 г. застала Крым в полной разрухе после Восточной войны 1853/56 гг.; во-вторых, в 1860 г., в результате эмиграции крымских татар, население полуострова сократилось вдвое; в-третьих, Лозово - Севастопольская железная дорога была проведена из военно-стратегических соображений, а не из экономических, и не к Феодосии, а к Севастополю; лишь спустя два десятилетия, с 1878 по 1898 гг., удалось решить вопрос о переносе центра крымской торговли из Севастополя в Феодосию, которая» после постройки в 90-х гг. к ней железной дороги вновь стала главным внешнеторговым портом Крыма²².

Развитие внешней торговли Керчи и Евпатории было обусловлено местными процессами, так как эти порты не соединялись железными дорогами с другими регионами страны²³.

Главнейшим экспортируемым товаром крымских портов была хлебная продукция, а также соль, рыба, мелкий и крупный рогатый скот, кожи. Пшеницу Крыма в те годы признали на европейских рынках как чистый, качественный, ценный для производства макарон и хлебопекарства продукт²⁴.

Для создания полной и ясной картины участия азово-черноморских портов следует привести архивные данные - материалы отдела торговых портов. В результате исследований указанных источников создается целостная картина товарооборота по портам Черного и Азовского морей.

Черное море.

По своему торговому значению занимает одно из первых мест в числе русских морей как по заграничному вывозу, так и по каботажным перевозкам. Общее количество вывезенных за границу из русских портов Черного моря грузов к концу 1905 г. составляло около 6 248 000 тонн. Из этого числа на долю хлебных грузов приходилось около 4 647 000 тонн (74%). Следующее за ними место занимают горно-промышленные грузы, вывоз которых к 1905 г. составлял:

- ♦ руд и металлов - около 497 000 тонн (в сыром виде)

- ♦ нефтепродуктов - 836 000 тонн²⁵.

Первенствующее место в черноморском хлебном экспорте занимала пшеница. Ее вывоз к 1905 г. составлял 52 % всего экспорта и 16 % всего чистого сбора пшеницы в стране. Главным рынком для черноморской пшеницы являлись Англия, Голландия и Италия²⁶.

Следующим за пшеницей шел ячмень (23 %). Главным рынком для ячменя являлась Германия, затем - Англия²⁷.

Вывоз всех остальных хлебов из портов Черного моря не превосходил 25 % всего экспорта. Из этих хлебов заслуживают внимания рожь, вывозимая из портов приднепровского края; кукуруза, идущая из придунайских и кавказских портов; овес, вывозимый из приднепровских и крымских портов²⁸.

Из горно-промышленных грузов важнейшее место в черноморском экспорте занимают грузы нефтепроизводства (керосин), вывозимые из Батума и Новороссийска. Из прочих нефтепромышленных грузов вывозились в небольшом количестве бензин и смазочные масла²⁹.

Следующее место занимают руды: железная и марганцевая из Поти, и Николаева.

Главными рынком сбыта для нефтепродуктов являлась Великобритания, для марганцевых руд - Голландия, Англия, Бельгия и Франция³⁰.

Из портов Черного моря важнейшее место имеют по хлебному экспорту - Одесса, Николаев, Новороссийск, отчасти Херсон и Феодосия; для горно-промышленных грузов из портов Черного моря - Батум, Новороссийск (нефтепродукты); Поти и Николаев «руда в сыром виде». Почти все черноморские грузы в заграничном экспорте вывозились из портов Черного моря на иностранных судах³¹.

Рассмотрим экспортно-импортную деятельность портов Черного и Азовского морей применительно к каждому из портов в отдельности.

Евпатория: несмотря на отсутствие портовых устройств и рельсового соединения с общеимперской сетью, торговля евпаторийского порта заметно развивалась с 1870 по 1905 г. Она строилась на заграничном отпуске и удваивалась в каботажных операциях. Главнейшим предметом вывоза являлось зерно³².

Севастополь: к концу XIX в. роль его как торгового порта невелика - весь грузооборот его не превышал 100 000 тонн в год, большая часть которого приходилась на долю двух пароходных обществ «Русского общества пароходства и торговли» и «Российского общества транспортов»³³.

Одесса: как торговый и каботажный порт была усовершенствована в 1866 г. С этого периода захватывает ведущую роль в черноморской торговле. Одесский порт служил вывозным портом для большей части юго-запада России и Бессарабии, причем главнейшую часть заграничного вывоза составлял зерновой хлеб. Кроме того, через него шли транзитные грузы из Австрии. В Одессу ввозилось много грузов, идущих в самые дальние пункты России и Сибири: пряности, чай, табак, вина, хлопок³⁴.

Николаев, Херсон (Днепрово-Бугский лиман):

- ♦ торговая деятельность Николаевского порта почти полностью состояла, из экспорта, а импорт в общем обороте имел ничтожное значение; главный предмет торговли - хлеб в зерне. Зерно доставлялось по железной дороге, гужем и водой;

- ♦ обширный хлебородной район реки Днепр ниже порогов всегда тяготел к своему единственному водному пути. Вывозились хлеб, лес, уголь, изделия из железа, чугуна³⁵.

Ялта: с устройством торговых сооружений значительно улучшились условия стоянки судов и производство грузовых операций. Торговля ограничивалась внутренним импортом. Ввоз составляли предметы первой необходимости: мука, крупа, овес, скот, сено, уголь, дрова, бакалейные и мануфактурные товары, а также строительные материалы - кирпич, штучный камень, лес. Вывозились: табак, вино и фрукты. Заграничный импорт незначителен³⁶.

Феодосия: торговая деятельность порта во внешней торговле заключалась в вывозе зерновых продуктов, хлеба, маслянистых семян и жмыха³⁷.

Новороссийск: главным предметом вывоза являлось зерно, идущие к порту из Кубани и Ставропольской губернии. Кроме зерна в большом количестве вывозились нефть, керосин, цемент. Ввозились сельскохозяйственные машины³⁸.

Азовское море.

На Азовском море производилась довольно обширная торговля, вызывавшая значительное перемещение грузов как в заграничном, так и в каботажном транспорте. Главным предметом заграничной торговли на Азовском море являлся хлеб в зерне. Он направлялся в порты Средиземного моря, Англии и северные порты континента. Для внешней торговли наибольшее значение имел Таганрогский рейд, для каботажной торговли доминирующее значение имел Мариупольский порт³⁹.

Керчь: к 1900 г. керченский порт занимал довольно скромное место в группе азовских портов, что далеко не отвечало его историческому прошлому. Главным предметом вывоза являлся хлеб в зерне, вывоза по каботажной торговле - железная руда, местный камень и хлебные грузы. Ввозились: уголь и кокс, овощи, рыбные продукты, дрова, хлеб⁴⁰.

Бердянск: основным объектом экспортной торговли являлся хлеб в зерне.

Мариуполь: большую часть грузов, шедшую через Мариупольский порт, составляли уголь, хлеб, металлы и руды. Уголь шел из Донецкого бассейна, зерновой хлеб — из рядом лежащих черноземных районов, металлические изделия - из заводов Донецкого бассейна⁴¹.

Таганрог: за границу вывозили, главным образом, зерновые продукты, а ввозили бакалейные товары, невыделанные кожи, дубильное вещество и машинные части, а также доставлялись апельсины и лимоны⁴².

Таким образом, азово-черноморские порты, благодаря своему выгодному географическому положению, играли важную роль во внешней торговле Российской империи. Проведенные реформы позволили Азово-Черноморским портам стать торговыми пунктами европейского стандарта.

Литература

1. Кнушевицкий С.А. Обзор коммерческой деятельности южно-русских портов. - Харьков, 1910.- 93.
2. Терехов М.Е. Сравнительная характеристика внешней торговли России. Таможенная система и тариф. — Варшава, 1883.- с. 112.
3. Федоров М.П. Хлебная торговля в главнейших русских портах и в Кенигсберге-СПб., 1888.-С. 20.
4. Журов Ф.Г. Влияние последней войны на внешнюю торговлю России 1877 г. -СПб., 18863.-С.165.
5. Гулишамбаров С.О. Всемирная торговля в XIX в. и участие в ней России. - СПб., 18981.-С.73.
6. Кайданов Н. Краткий хронологический обзор действий департаментов внешней торговли и таможенных сборов по части торговли России с иностранными государствами. - СПб., 1890.-С.80.
7. Осипов А.Н. Русские сельскохозяйственные продукты на рынках Турции и Египта. -СПб., 1891.
8. Бензин В.М. Хлебный экспорт России. - Пг., 1915.-С.161.

9. Довнар-Запольский М.В. Очередные задачи русского экспорта. - Киев, 1912.-С.36.
10. Костров Н.Н. Торговля России с Италией и наш вывоз сельскохозяйственных продуктов в эту страну. - М., 1915.-С.248.
11. Лепешинский В. Лозово-Севастопольская железная дорога в коммерческом отношении. - Харьков, 1896.-С.84.
12. Кнушевицкий С.А. Обзор коммерческой деятельности южно-русских портов. - Харьков, 1910.-С.205
13. Скальковский К. Русский торговый флот и срочное пароходство на Черном и Азовском морях. - СПб., 1887 г., С. 177.
14. Там же - С.93
15. Янсон Ю. Крым. Его хлебопашество и хлебная торговля. - СПб.,1870 г., С. 32
К вопросу о реформе Азово-Черноморских портов. //Крымский вестник, 1893.-№12.