

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ УКРАЇНИ

Одеський державний університет ім. І. І. Мечникова

На правах рукопису

СТОЛБУНЕНКО Микола Миколайович

**ЗОВНІШНЬОПОЛІТИЧНІ
ТА ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНІ ЧИННИКИ
РОЗВИТКУ МОРСЬКОГО ТОРГОВОГО
ФЛОТУ ТА СУДНОПЛАВСТВА
НА ПІВДНІ УКРАЇНИ**

(кінець XVIII – перша половина XIX ст.)

+ 08.07.04

*Спеціальність 23.00.04 –
Політичні проблеми
міжнародних систем та
глобального розвитку*

Автореферат
на здобуття наукового ступеня
кандидата політичних наук

Одеса 1997



Дисертація є рукопис

Дисертація виконана на кафедрі історії України Південноукраїнського державного педагогічного університету ім.К.Д.Ушинського

Науковий керівник: кандидат історичних наук, доцент
Володимир Михайлович Чумак

Офіційні опоненти: доктор історичних наук, професор
Микола Онисимович Скрипник
кандидат історичних наук, доцент
В'ячеслав Іванович Шамко

Провідна організація: Одеський державний морський університет

Захист відбудеться
"30" *вересня* 1997 року о *14* годині на засіданні
Спеціалізованої вченої ради К.050109 в Одеському державному університеті
ім.І.І.Мечникова за адресою: 270058 Одеса, Французький бульвар, 24\26.

З дисертацією можна ознайомитися в бібліотечі Одеського державного університету ім.І.І.Мечникова за адресою: 270100 Одеса, вул.Преображенська,24.

Автореферат розісланий "*29*" *серпня* 1997 р.

Вчений секретар
Спеціалізованої вченої ради,
кандидат історичних наук,
доцент

П. Валігурський

Актуальність дослідження. Інтеграційні процеси, які поєднують європейські країни, обов'язково вимагають політичних рішень, що сприяють створенню так званих транспортних коридорів, де морським комунікаціям і морському транспорту надається першочергове значення. Причому особливо велика увага приділяється портам Південної України як історичній ланці, що пов'язує між собою Західну та Східну Європу, Європу та Азію. Про це свідчать факти сучасності, про це свідчать факти історії, зокрема історії XVIII-XIX ст., яка творилася за впливу глобальних процесів модернізації суспільства.

Проблема модернізації, тобто процесу перетворення традиційних (аграрних) суспільств на індустріальні, а потім — на постіндустріальні — чинник загально-світового розвитку. Однак в межах цієї історично засадничої тенденції існує чимало регіональних варіантів та форм, закономірностей та особливостей. Їхня історія потребує свого самостійного, окремого осмислення. Теза ця є справедливою і щодо України.

Цікавим і палким є завдання дослідження процесу модернізації у такій специфічній та важливій галузі господарства, як морський транспорт. Відомо, що у держав, які мають вихід до морів й океанів, провідних міжнародних торговельних шляхів, є можливості розвиватися швидше та гармонійніше, якщо вони мають власний, надійно діючий морський торговий флот й ефективну систему морського комерційного судноплавства.

Україна, котра перебувала у складі Російської імперії, отримала вихід до Чорного моря протягом останньої третини XVIII ст. Саме доступ до світових торговельних шляхів виявився одним із тих вирішальних чинників, які забезпечили стрімкий та швидкий стрибок у господарському розвитку Північного Причорномор'я — до тих пір одного із найвідсталіших регіонів Європи. Тому особливий інтерес являють витоки будівництва морського торгового флоту та розвитку судноплавства на Півдні України, передісторія та початковий етап промислового перевороту на морському транспорті (в межах початку модернізації) у період занепаду феодалізму й генези індустріального суспільства (щодо конкретних умов досліджуваної проблеми — це кінець XVIII — перша половина XIX ст.).

Характерно, що передусім через чорноморсько-азовські порти Україна поступово почала залучатися до сфери загальноросійських та загальносвітових економічних стосунків. Так, якщо у 1802 р. питома вага обігу портів Чорноморсько-Азовського басейну в загальноросійському складала щодо експорту 4,7%, імпорту — 3,6%, то у 1850 р., відповідно, — 23,8% та 9,6%. Загальний же обсяг чорноморсько-азовської зовнішньої торгівлі за 1802-1850 рр. зріс (за вартістю) у 7,8 разів при зростанні обсягу загальноросійської зовнішньої торгівлі менш ніж у 2,8 рази.

Торговий флот на Півдні України розвивався за глибокого впливу феодально-кріпосницької системи, яка зазнавала на той час загальної кризи. Разом з тим розбудова Чорноморсько-Азовського торговельного флоту та судноплавства багато у чому залежала й від зовнішньоекономічного та зовнішньополітичного курсу уряду, а також міжнародного становища в регіоні Чорного та Середземного морів, в Південно-Східній Європі та на Близькому Сході.

Саме в цьому регіоні зародився комплекс міжнародних суперечностей, що увійшли до історії з умовною назвою Східне питання. Його виникнення та існування (середина ХУІІІ — початок ХХ ст.) пов'язане із занепадом Османської імперії, зростанням національно-визвольної боротьби підвладних їй народів та посиленням суперечностей між європейськими державами. Внаслідок цього Південно-Східна Європа і Близький Схід з їх вигідним географічним та стратегічним розташуванням, значними природними ресурсами та ємними ринками споживання надовго стали ареною безперервних конфліктів.

Усе це відбувалося на тлі глобальних соціально-економічних та політичних процесів у Європі, коли країни континента виходили на межу якісно нового етапу власного історичного розвитку. Ці процеси були пов'язані з інтенсивним затвердженням індустріального суспільства, кардинальними територіальними змінами, періодичним перегрупуванням сил на міжнародній арені, перетворенням великих європейських держав на світові.

Таким чином, історія морського торговельного флоту і судноплавства на Півдні України, на Чорному й Азовському морях, на початку ХУІІІ — першій половині ХІХ ст. являє собою непростий блок різнопланових політичних і соціально-економічних — внутрішніх і зовнішніх — проблем. Тому особливо результативним є вивчення досліджуваного кола питань на перетині історичних та політичних концепцій, з урахуванням усього необхідного комплексу історичних, економічних, політичних та географічних чинників у їхньому взаємозв'язку і взаємовпливах.

Стан наукової розробленості проблеми. Запропонована тема в усьому обсязі досі не була предметом спеціального дослідження. Хоча, звичайно, у наявній літературі накопичено певний матеріал щодо цілої низки питань. Різних аспектів цієї теми та в різний час так чи інакше торкалися різні дослідники під час вивчення більш детальних або окремих суміжних проблем.

Варто відзначити праці одного з перших і найбільш значних українських фахівців з проблем Півдня України початкового періоду його заселення й господарського опанування — відомого вченого ХІХ ст. А.О.Скальковського. Окремі необхідні нам матеріали містяться у його працях (що мають значне першоджерельне підґрунтя) з історії регіону, різних галузей його економіки, передусім торгівлі, низки портів міст Півдня¹.

Певні несистематизовані дані про будівництво торговельного флоту в басейні Чорного й Азовського морів у кінці ХУІІІ — першій половині ХІХ ст. містяться у ряді робіт, що в цілому торкаються більш пізнього етапу історії морського транспорту (наприклад, роботи Х.Вальдемара, Н.Боголюбова, А.Брандта та ін.)².

¹ Див.напр.: Скальковский А.А. Хронологическое обозрение истории Новороссийского края.-Одесса,1836-1838.-Ч.І-ІІ: *Він же*. Опыт статистического описания Новороссийского края.-Одесса,1850-1853.-Ч.І-ІІ: *Він же*. Торговая промышленность в Новороссийском крае//Журнал МВД.-1850.-Ч.29; 1851.-Ч.23; *Він же*. Первое тридцатилетие истории г.Одессы:1793-1823.-Одесса,1837 та ін.

Окремо слід згадати змістовні праці з історії російської зовнішньої торгівлі Г.П.Небольсіна — одного з перших фахівців з питань торговельної статистики. Значним зібранням урядових постанов й архівних матеріалів щодо історії зовнішньої торгівлі Росії по середину XIX ст. є цікава книга А.В.Семенова.³

До даної групи праць належить низка робіт, котрі спеціально досліджують (як на тематичному, так і на хронологічному зрізах) різноманітні аспекти зовнішньої торгівлі на Чорному та Азовському морях (наприклад, праці Ф.Бруна, М.Вольського, Ю.Янсона).

Історія митної та зовнішньоторговельної політики царського уряду щодо досліджуваного періоду досить детально висвітлена в узагальнюючих працях К.П.Лодзьєвського, І.М.Кулішера, В.Вітчевського⁴, котрі в цілому містять значний документальний та фактологічний матеріал, але не позбавлені пристрасних оцінок і спірних тверджень.

Література з міжнародних взаємин, опублікована в Росії протягом XIX — на поч. XX ст., позначається досить усталеною традицією щодо вивчення Східного питання, хоча й тут усе далеко не так однозначно й безсумнісно, й тут наявні свої невирішені проблеми, свої “білі плями”.

Спеціальне дослідження “Східне питання” написав у 70-х рр. XIX ст. видатний російський історик С.М.Соловйов. Однак його концепція повністю одностороння й ідеалістична: залучення Росії до сфери Східного питання, зіткнення Росії з Туреччиною у XVIII-XIX ст. він розглядає як вияв “споконвічної” боротьби між “європейським й азійським духом”, між “морем і степом”.

Навпаки, В.А.Уляницький⁵ показав зовнішньополітичний курс Російської імперії на Сході передусім як наслідок її економічної зацікавленості у чорноморському та середземноморському судноплаванні. Разом із тим автор забуває про інші економічні чинники, заперечує наявність хоч якихось політичних цілей у взаєминах Росії з Туреч-

² Див.: Вальдемар Х. Статистико-критический обзор вопросов, касающихся торгового флота России.-М.,1868; *Він же*. Доклад о путешествии по побережьям Черного моря летом 1876 г.-М.,1876; Боголюбов Н. История корабля.-М.,1880.-Т.1-2; Скалковский К.А. Срочное и почтовое пароходство в России и за границей.-СПб.,1871.-Ч.1; Брандт А.А. Столетний юбилей пароходного дела в России.-Пг.,1915 та ін.

³ Небольсин Г.П. Статистические записки о внешней торговле России.-СПб.,1835.-Ч.І-ІІ; *Він же*. Статистическое обозрение внешней торговли России.-СПб.,1850.-Ч.І-ІІ; Семенов А.В. Изучение исторических сведений о российской внешней торговле и промышленности с половины XVIII столетия по 1858 г.-СПб.,1859.-Ч.І-ІІ.

⁴ Лодзьевский К.П. История русского таможенного тарифа.-СПб.,1886; Кулишер И.М. Очерки по истории таможенной политики.-СПб.,1903; Вітчевский В. Торговля, таможенная и промышленная политика России.-СПб.,1909.

⁵ Уляницький В.А. Дарданеллы, Босфор и Черное море в XVIII веке //Сб.Московск. главн. архива Мин-ва иностр.дел.-1883.-Вып.3-4.

чиною.

На думку ще одного видатного російського історика XIX ст. В.О.Ключевського, питання боротьби з Туреччиною для Росії "було по суті економічним" і зводилося до господарського опанування Північного Причорномор'я-Приазов'я.

Відомі дослідники російської політики у Східному питанні С.Татищев і С.Жигарев⁶ головним джерелом конфліктів Росією та Туреччиною вважали суперечності між християнством й ісламом.

Особливу увагу чорноморській орієнтації України — як важливій сфері зв'язків та впливу — приділяв визначний український історик М.Грушевський. В одному з своїх досліджень, де домінують політологічні концепції, він серед іншого відмічав: "Історичні умови життя орієнтували Україну на Захід. Географічні орієнтували і орієнтують на Південь, на Чорне море... Чорноморські степи служили від непам'ятних часів битим шляхом з Подунаю, із Середньої Європи, з Балканських країв до Туркестану, Середньої Азії і звідти до Індії". І, підкреслюючи дуже велику роль Чорного моря в розвитку міжнародних торговельних контактів на стику різних цивілізацій та країн Заходу і Сходу, Грушевський резюмував: "Чорне море не ділило, а зв'язувало узбережні краї", і "коли обставини тому сприяли, Україна йшла до того, щоб широко заволодіти чорноморським узбережжям і стати тут міцною ногою"⁷.

Деякі цікаві праці з'явилися у 20-і рр. нашого сторіччя. У першу чергу, варто відзначити дослідження академіка ВУАН М.Є.Слабченка. Головний предмет його наукової діяльності — соціально-економічна і політично-правова історія Гетьманської України XVII-XVIII ст., питання соціально-економічної історії Наддніпрянської та Степової України XIX ст., включно з її зовнішньоекономічними аспектами⁸.

Певною мірою тематично близькими до досліджуваної проблеми є деякі роботи 20-поч.30-х рр. ще одного авторитетного українського історика О.П.Оглобіна. Головний об'єкт його інтересів — питання соціально-економічної історії України XIX-поч.XX ст., до того ж у працях, що нас цікавлять, головний акцент автор робить на вивченні зовнішніх чинників розвитку української економіки⁹.

Варто також вказати на роботи С.Підгайця і В.Пічети¹⁰, які містять значний фактичний матеріал.

Важливе значення мають політико-історіософічні твори визначного українського

⁶ Див.: Татищев С. Внешняя политика императора Николая I.-СПб.,1887; Жигарев С. Русская политика в Восточном вопросе.-СПб.,1896.-Ч.1.

⁷ Грушевський М. На порозі Нової України: Гадки і мрії.-К,1918.

⁸ Слабченко М. Матеріали до економіко-соціальної історії України XIX ст.-Одеса-Харків,1925-1927.-Т.1-2.

⁹ Див.: Оглоблін О. Нариси з історії капіталізму на Україні.-Х.-К.,1931.-Вип.1. Україна в суперечках міжнародної економіки й політики за першої половини XIX ст.; Він же Одеське порто-франко//Наук.зап.Київськ. ін-ту народн.господарства.-1928.-Т.9 та ін.

політолога й публіциста Ю.Липи, що побачили світ на зламі 30-40 рр., в яких він розробив оригінальну геополітичну концепцію України — з аналізом сучасного, перспектив на майбутнє, багатоплановими екскурсами до історії. Це "Призначення України" (Львів, 1938), "Чорноморська доктрина" (Варшава, 1940), "Розподіл Росії" (Варшава, 1941).

В уяві автора Україна була передусім причорноморським простором, вузлом важливих торгових шляхів, своєрідним мостом між Сходом і Заходом, між Північчю і Півднем. Але при цьому геополітичною віссю українських земель Ю.Липа вважав вісь "Північ-Південь": "Геополітично беручи, для української державності потрібні є принаймні Чорне море і верхів'я Дніпра — в усякому разі, завжди південно-північна вісь; найприроднішою віссю експансії України є південна вісь; напрямні експансії України від тисячоліття — це було здобування чорноморських берегів"¹¹.

У тому чи іншому аспекті, частіше за все — досить стисло, зі значними лакунами, без достатнього фактажу та аргументації окремі питання з досліджуваної теми висвітлюються у відповідних розділах узагальнюючих видань науково-популярного характеру, що вийшли протягом 50-80-х рр.: праці з історії світового судноплавства (Ю.А.Гришин), Чорноморського пароплавства¹², низки провідних портів України — Одеси, Миколаєва, Маріуполя (Я.Штеренштейн, О.Амбарян, А.Брюм, В.Іванов, Б.Нестеровський, В.Веснін та ін.).

Окремо слід зазначити праці Л.Г.Мельника¹³, котрі започатковують вивчення одного з важливих боків проблеми — технічного перевороту на морському торговельному флоті Чорноморсько-Азовського басейну.

Дальший, хоч подекуди й нерівнозначний, розвій отримали різноманітні питання народження торговельного пароплавства на Півдні у насичених оригінальним фактичним матеріалом працях Н.А.Залесского¹⁴, невеличких науково-популярних нарисах В.В.Захарова, Ю.П.Коновалова, В.В.Басевича¹⁵; окремі питання щодо досліджуваної теми висвітлюються у цікавих статтях В.П.Ващенко¹⁶.

Значний внесок до дослідження соціально-економічної історії України кінця

¹⁰ Підгаець С. Хлібний вивіз з чорноморсько-азовських портів до 60-х років XIX ст. // Праці семінару для вивчення народн. господарства України, 1928. - Вип. 3; Пичета В.И. История народного хозяйства России XIX-XX вв.: Начало индустриализации и разложения крепостного хозяйства. - М., 1922.

¹¹ В наш час перевидані: Липа Ю. Призначення України. - Л., 1992 *Він же*. Розподіл Росії. - Л., 1995.

¹² Гришин Ю.А. История мореплавания. - М., 1977; Под флагом Родины: Очерки истории Черноморского пароходства. - Одесса, 1967.

¹³ Мельник Л.Г. Виникнення і розвиток пароплавства на Чорному і Азовському морях // Укр. істор. ж. - 1972. - №11; *Він же*. Технічний переворот на Україні у XIX ст. - К., 1972.

¹⁴ Залесский Н.А. "Одесса" выходит в море. - Л., 1987 та ін.

XVIII — першої половини XIX ст. включно з питаннями внутрішньо- та зовнішньополітичних зв'язків, зробив І.А.Гуржій¹⁷. Зовнішня торгівля у Чорноморсько-Азовському басейні даного періоду стала предметом глибокого монографічного дослідження В.А.Золотова, деякі питання зовнішньої торгівлі Одеси у XIX ст. успішно досліджує М.О.Скрипник¹⁸. Досить цікавим є цикл змістовних праць комплексного характеру О.І.Дружиніної¹⁹.

Нарешті, певні орієнтири щодо вивчення названої теми дає колективна монографія "Україна і світ"²⁰, автори якої уважно придивляються до питань історії економіки України у світовому контексті і котра містить чимало нових підходів до її висвітлення.

Значний матеріал, попри певну суперечливість багатьох тверджень, було накопичено у ті роки щодо вивчення Східного питання та зовнішньої політики Російської імперії на Балканах й Близькому Сході у кінці XVIII-першої половини XIX ст. Центральне місце дана проблематика посідає в узагальнюючих працях Н.С.Кіняпиної та колективу авторів; чорноморська проблема у зовнішній політиці Росії, поряд із іншими важливими питаннями, глибоко аналізується в монографії О.І.Дружиніної²¹. Східне питання першої третини XIX ст. докладно висвітлене в працях А.В.Фадеева, О.Б.Шпаро, І.С.Достян²². Східна криза 50-х рр. XIX ст., дипломатична та воєнна передісторія й історія Крмської війни 1853-1856 рр. досконало вивчені у працях Є.В.Тарле та І.В.Бестужева²³.

Історіографічний аналіз підтверджує, таким чином, недостатню вивченість обраної

¹⁵ Басевич В.В. Первые паровые суда на Черном море//Морской флот.-1991.- №3; Коновалов Ю.П. "Братствую с паром...":Зарождение отечественного торгового пароходства в бассейне Черного и Азовавского морей//Горизонт.-Одесса,1980.

¹⁶ Ващенко В.П. Морський транспорт Південної України в дореформений період//Зап. істор.ф-ту ОДУ.-1997.-Ви.4; він же Участь греків в розвитку промисловості і транспорту дореформеної Одеси//Історич. краєведение Одесщини.-Одесса,1992.

¹⁷ Гуржій І.О. Розвиток товарного виробництва і торгівлі на Україні (з кінця XVIII ст. до 1861 р.).-К.,1962.

¹⁸ Золотов В.А. Внешняя торговля Южной России в первой половине XIX в.- Ростов-на -Дону,1963; Скрипник М.О. Торгово-економічні взаємини Одеси з країнами світу у XIX ст.// Одеси-200.-Одеса,1994.-Ч.1.

¹⁹ Див.: Дружиніна Е.И. Северное Причерноморье в 1775-1800 гг.-М.,1959; Вона ж Южная Украина в 1800-1825 гг.-М.,1970; Вона ж. Южная Украина в период кризиса феодализма: 1825-1860 гг.-М.,1981.

²⁰ Україна і світ: Історія господарства від первісної жоби і перших цивілізацій до становлення індустріального суспільства.-К.,1994.

²¹ Кіняпина Н.С. Внешняя политика России первой половины XIX ст.-М.,1963; Восточный вопрос во внешней политике России: конец XVIII-начало XIX вв.-М.,1978.; Дружиніна Е.И.Ключук-Кайнарджийский мир 1774 г.-М.,1955.

²² Фадеев А.В. Россия и Восточный кризис 20-х гг.XIX в.-М.,1959; Шпаро О.Б.Освобождение Греции и Россия:1821-1829 гг.-М.,1965; Достян И.С. Россия и балканский вопрос.-М.,1972.

теми, відсутність спеціальних праць і дозволяє визначити напрямки наукового пошуку.

Мета й завдання дисертаційного дослідження полягають у тому, щоб: проаналізувати основні аспекти чорноморської проблеми і позицію провідних європейських держав на Сході у зв'язку з питаннями торговельного судноплавства; дослідити процес розбудови вітрильного торговельного суднобудівництва та виникнення вітрильного флоту на Чорному та Азовському морях; виявити загальні закономірності й особливості початкового етапу промислового перевороту на флоті басейну, уточнити його хронологічні межі та технічні, соціально-економічні характеристики у контексті світової промислової революції; розкрити характер, головні напрямки та обсяги зовнішньої торгівлі на Півдні України, її структурні особливості та вплив — поряд із міжнародною кон'юнктурою — на морське торговельне судноплавство та будівництво морського торговельного флоту; розглянути динаміку комерційного мореплавства у Чорноморсько-Азовському басейні, ступінь участі морського торговельного флоту у забезпеченні перевезень, місце й роль конкуренції з боку іноземних флотів.

Наукову новизну дисертації складають постановка та результати вивчення згаданих питань, які раніше не досліджувалися комплексно і стосовно розвитку морського торговельного флоту й комерційного судноплавства на Півдні України на кінець XVIII-першої половини XIX ст. З цією метою була значно розширена джерельна база дослідження, до наукового обігу уведено чимало нових, раніше не відомих, даних.

Теоретико-методологічною базою дослідження є принципи науковості, історизму, об'єктивності, всебічного критичного аналізу документів та літератури. Багатоплановість теми дисертації зумовила використання проблемно-хронологічного методу та системного підходу. Відповідно до цього в роботі виокремлюється ряд основних взаємно пов'язаних проблем, кожна з яких розглядається хронологічно.

Джерельна база роботи. Вирішення поставлених у дисертаційному дослідженні завдань вимагало залучення широкого кола джерел. Серед тих, опублікованих раніше матеріалів, що використані в нашому дослідженні, перше місце щодо значимості належить офіційним документам досліджуваного періоду. Передусім це свідчення з одного із найосяжніших зібрань законодавчих актів, яким є "Полное собрание законов Российской империи". Важливими джерелами щодо зовнішньої політики Росії того часу, її стосунків з іншими державами є публікації Ф.Ф.Мартенса та Т.Ю.Зефовича. Виняткове значення має багатомне зібрання документів Російського міністерства закордонних справ, що побачило світ у 1960-85 рр. Достатньо змістовним джерелом є щорічні публікації відомостей зовнішньоторгової статистики Російської імперії, розпочаті з 1802 р. Тут ми знаходимо цікаві дані про зовнішню торгівлю й торговельне судноплавство у Чорноморсько-Азовському басейні.

Цінним статистичним джерелом, де містяться відомості щодо усіх галузей економіки

²³ Тарле Е.В. Крымская война // Тарле Е.В. Соч.: в 12-ти т.-М., 1959.-Т.8-9.; Бестужев И.В. Крымская война.-М., 1956.

Півдня України середини XIX ст. є огляди, укладені офіцерами Генерального штабу Росії. Цим матеріалам притаманні велика точність та об'єктивність (див., наприклад, "Военно-статистическое обозрение Российской империи.-СПб., 1849.-Т.11.-Ч.1, 2, 4.). Важливим доповненням до цих публікацій є документи й матеріали (як офіційного, так і приватного характеру), отримані з таких джерел, як "Архив Государственного Совета (СПб.-1869.-Т.1), "Архив князя Воронцова" (М.- 1881-1893.-Т.20, 37-39), "Архив графов Мордвиновых" (СПб.-1901.-Т.-2).

Багатий та різноманітний матеріал для вивчення досліджуваної теми знаходиться у фондах Державного архіву Одеської області (ДАОО). Морський транспорт та питання торговельного судноплавства у Російській імперії на кінці XVIII — першій половині XIX ст. опікувались численними урядовими закладами та установами. Тому серед тих фондозасновників, що нас цікавлять, варто відзначити Управління новоросійського і бесарабського генерал-губернатора (ф.1), Канцелярію Одеського градоначальника (ф.2), Головний статистичний комітет Новоросійського краю (ф.3), Канцелярію начальника Одеського митного округу (ф.40), Канцелярію Одеського військового губернатора (ф. 457). Більшість з цих архівних матеріалів залучаються до наукового обігу вперше.

Значна частина питань дисертаційного дослідження відбита у приватних фондах. Окрім матеріалів, що мають, власне, особистий характер, вони містять документи закладів, із котрими так чи інакше співпрацювали фондоутворювачі. На разі йдеться про фонд М.І.Кір'якова, котрий був редактором видання "Записки Общества сельского хозяйства Южной России" та членом Одеського товариства історії та древностей (ф. 270, ДАОО). Особливо слід згадати фонд А.О.Скальковського, котрий деякий час служив у Одеському статистичному комітеті й очолював Головний статистичний комітет Новоросійського краю (ф.147, ДАОО).

В дисертації широко використовуються матеріали періодичної преси першої половини XIX ст.. Це спеціальні офіційно-відомчі видання ("Журнал Министерства внутренних дел", "Журнал Министерства государственных имуществ", "Журнал Министерства народного просвещения"), центральні видання ("Коммерческая газета", "Русский инвалид"), місцева періодика ("Одесский вестник", "Новоросийский календарь", "Херсонские губернские ведомости"). Матеріали багатьох із них теж залучаються до наукового обігу вперше.

Нарешті, останню групу документальних матеріалів складають мемуари, щоденники, приватна переписка (див.: Ф.Вігель, А.Демидов, М.Муравйов, К.Сікар, К.Скальковський, А.Скальковський та ін.). Попри весь їхній суб'єктивізм, часті фактологічні хиби, ці джерела мають непересічну цінність, позаяк подекуди містять відомості, не відбиті ніде більше. Вони також дають непогану змогу відчутти дух досліджуваного часу.

Таке досить різноманітне фактологічне підґрунтя — звичайно, за умов зіставлення залучених джерел та критичного ставлення до них — робить можливим всебічне вивчення проблеми, дає змогу розв'язати поставлені в даній роботі завдання.

Структура та зміст роботи визначені об'єктом, метою та задачами дослідження.

Робота складається зі вступу, трьох глав, заключення, додатків (21 таблиця), переліку використаних джерел та літератури.

У Вступі обґрунтовується актуальність обраної теми, визначаються наукова новизна, мета, завдання та методологічні підвалини дослідження, розкривається, наскільки дана проблема є вивченою, а також джерела, що стали її фактологічним підґрунтям.

У першій главі "Чорне море у системі міжнародних політичних та економічних взаємин кінця XVIII-першої половини XIX ст." досліджуються чорноморська проблема у зовнішній політиці російського царизму, позиції провідних європейських держав щодо Східного питання, їхні політичні та економічні передумови, висвітлюються головні аспекти зовнішньоекономічного курсу царського уряду, пов'язані з чорноморським торговельним судноплаством.

Варто зазначити, що до останньої третини XVIII ст. зовнішньополітичні завдання російського царизму щодо південного напрямку (виходячи з геополітичного розташування країни, економічних, внутрішньополітичних та воєнностратегічних інтересів правлячих кіл) загалом уже сформувалися й далі лише доповнювалися та конкретизувалися. Це була боротьба з Туреччиною за витіснення її з Північного Причорномор'я, закладення безпеки південних кордонів імперії, за вихід до Чорного моря і перетворення у чорноморську державу, розв'язання проблеми провідних чорноморських проток та опанування нових зовнішньоекономічних ринків, розширення території на південь й, нарешті, заступництво за православних підданців Османської імперії як складник постійного політичного тиску на Оттоманську Порту. Отже, у комплексі задач, з якими Росія увійшла до сфери Східного питання, щільно переплелися як загальнонаціональні, загальнодержавні інтереси, так і вузько еґотичні задуми царизму, експансіоністські плани правлячих кіл, панівних соціальних прошарків імперії.

Значне місце в межах зазначених проблем належало питанню забезпечення торговельного судноплавства Росії на Чорному й Азовському морях з виходом до Середземного моря на світові торговельні шляхи.

Прорив у розв'язанні цього питання стався внаслідок російсько-турецької війни 1768-1774 рр. За Кючук-Кайнарджійським мирним договором (1774 р.) включно з деякими іншими здобутками, у тім числі й територіальними, було вирішено головне — країна, закріпивши за собою статус чорноморської держави, отримала право на будівництво військово-морського флоту у Чорноморсько-Азовському басейні і право для торговельних суден під російським прапором без перешкод плавати південними морями та через протоки Босфор і Дарданели. Позитивно було вирішено ще одне питання — про режим найбільшого сприяння торгівлі у межах Османської імперії.

Відстоювання ключових позицій Кючук-Кайнарджійського трактату щодо морського торговельного судноплавства та зовнішньої торгівлі стало однією з головних вимог політики Росії у Східному питанні, однією з головних турбот царської дипломатії у наступні десятиріччя й увійшло до усіх подальших російсько-турецьких документів. Це Айналі-Кавакська конвенція 1779 р., Яська мирна угода 1791 р., союзні угоди 1798 та 1805 рр., Бухарестська мирна угода 1812 р., Акерманська конвенція 1826 р.,

Адріанопольська мирна угода 1829 р., Ункяр-Іскелесійська союзна угода 1833 р., що стала апогеєм дипломатичних успіхів Росії на Балканах та Близькому Сході у досліджуваній період.

Царському урядові, за звичай, вдавалося долати постійний опір Порти й забезпечувати нормальні умови судноплавства, за винятком, звичайно, періодів різкого загострення російсько-турецьких взвешин та війн між державами.

Проте на кінець 30-х рр. XIX ст. становище Російської імперії на Балканах, у Чорноморському басейні та у Східному Середземномор'ї, Леванті, почало помітно ускладнюватися. Причиною цього було різке посилення щодо Східного питання колоніально-експансійних суперечностей між великими державами, пов'язаними з процесом розвитку капіталізму, становленням європейських індустріальних суспільств. Події цього періоду, багато чим пов'язані з формуванням передумов Кримської війни, відбивають гостру боротьбу за розподіл на сфері впливу турецьких володінь, контроль над сировинними ресурсами та ринками збуту, посилення військово-стратегічних позицій.

Османська імперія, що зазнала глибинної системної кризи, становила якнайскладніший вузол міжнародних суперечностей — суперництва передусім між Англією та Францією за неподільне панування у регіоні, з одного боку, та політикою провідних європейських держав, спрямованою на руйнацію економічного та військового впливу Російської імперії, з іншого. При цьому на роль головного супротивника Росії на Сході висувалась “володарка морів”, “всесвітня майстерня” — Англія.

Про повну дипломатичну поразку царизму внаслідок Східної кризи рубежу 30-40-х рр. XIX ст. свідчать, зокрема, Лондонські конвенції 1840 та 1841 рр., котрі заклали підґрунтя для втручання нечорноморських держав, передусім Англії, у режим чорноморських проток, що значно понизило рівень безпеки південних рубежів Російської імперії, у т.ч. — України.

Від загального зовнішньополітичного курсу царизму великою мірою залежала зовнішньоекономічна (над усе митна та торгова) політика. Була вона загалом непослідовною, досить мінливою, суперечливою. Вона була то заборонно-протекційною, то фритредерською, то фіскальною, що відбивало співвідношення протидіючих соціальних сил усередині країни, зміни міжнародної кон'юктури — економічної й політичної.

Разом з тим царський уряд уже з кінця XVIII ст. вживав заходів щодо поживлення торговельних зв'язків зі Сходом та Заходом через південні кордони імперії, передусім завдяки морським портам Південної України.

Так, у 1782 та 1803 рр. бул прийняте рішення щодо зниження усіх митних стягнень у чорноморсько-азовських портах на 25%; за тарифами 1811, 1816 та 1822 рр. тут зменшувалися митні ціни на деякі імпорتنі товари. Досить ефективними й вигідними для російської сторони виявилися торговельні домовленості між Росією та Туреччиною, укладені у 1783 та 1846 рр. Важливою подією також стало заснування в Одесі режиму порто-франко у квітні 1817 р., котре було запроваджене у 1819 р.

Одночасними є спроби налагодити євро-азійський транзит через Одесу (чималу ролю тут відіграли укази 1804, 1806, 1813 та 1821 рр.). Першочергово це було пов'язане з континентальною блокадою, спрямованою супроти Англії, а потім Гюлістанськими угодами 1813 р., укладеним між Росією та Персією. Транзитні шляхи були позначені за наярмками Лейпціг-Броди — Одеса-чорноморські кавказькі порти Росії — Грузія, Азербайджан, Персія. Однак у 1831 р., за рішення царського уряду, закавказький транзит був, власне, призупинений. Це була відверта помилка влади.

У другій главі “Будівництво морського торгового флоту та організація управління судноплаством у Чорноморсько-Азовському басейні” досліджуються питання започаткування торговельного вітрильного суднобудівництва та розвитку вітрильного флоту, різні аспекти початкового етапу розбудування на Півдні пароплавів морського комерційного флоту та закладення підвалин для пароплавних підприємств морського транспорту на Чорному морі.

На останню чверть XVIII ст. (на початок реалізації рішень Кючук-Кайнарджийського договору) Російська імперія не мала морського торговельного флоту на Чорному морі. Незабаром тут розпочався активний розвій будівництва військово-морських сил, і тому до дії вводились лише заклади військового вітрильного кораблебудування, котрі належали державі (з 1790 р. Херсонське, з 1783 р. Севастопольське, з 1790 р. — Миколаївське адміралтейства).

Важливим кроком на шляху створення підвалин цивільного суднобудівництва стало відкриття у 1797 р. на клопотання купецтва та промисловців Півдня України Херсонської купецької верфи. Цей досить великий завод мануфактурного типу (завнав реконструкції у 1831 р.) став головним постачальником вітрильників, передусім далекого плавання, для Чорноморсько-Азовського торгового флоту.

Судновласники, що зверталися до послуг цієї верфи, будували кораблі на власні кошти. Однак, хоч уряд і не мав фінансових можливостей для широкої розбудови флоту на кошти державної скарбниці, усе ж намагався заохочувати приватне підприємництво у даній галузі, для чого видавались невеликі позики на пільгових умовах.

Окрім Херсона, в 20-40 рр. XIX ст. комерційне суднобудування розвивалося на Чорному морі — в Одесі, Очакові, Євпаторії, Керчі, Феодосії, а також у пониззі Дніпра — в Нікополі, Бериславі, Каховці, Алешках, Збур'івці, Голій Пристані. Але обсяги цього суднобудування, що залишалось на стадії дрібних товарних промислів, були значно менші, та й будувались тут здебільшого судна, розраховані на прибережне плавання.

За нашими розрахунками, на 1841 р. морський транспорт Півдня, стан котрого головним чином відповідав умовам капіталістичної мануфактури, нараховував 545 вітрильників загальною вантажністю близько 4,1 млн. пуд. Однак лише не більше за 120 суден (22%) були придатними для далекого плавання, для забезпечення зовнішньоторговельних перевезень, що, безумовно, створювало значні проблеми для регіону та й країни в цілому. Не менш гострою була й інша проблема — низька, здебільшого, якість багатьох суден (за окремими даними — до 50% загальної їх кількості).

Проте головне полягало не в цьому. Вітрильники за своїми конструкційними ціхами усе більше не встигали за вимогами часу. Щодо комерційного судноплавства й торгівлі найбільшими їх недоліками стали нерегулярність рейсів, що визначалося повною залежністю від погодних умов та примх стихії, а також невелика швидкість пересування, обмежена місткість та недостатня міцність.

Необхідною була кардинальна реконструкція системи морського транспорту, за уже наявних для цього реальних переумов: з появою на початку XIX ст. надійної й відносно компактної парової машини у світовому суднобудуванні та мореплаванні починається докорінний переворот, що є важливим і завершальним складником світової технічної революції.

Першим паровим судном Чорноморського торгового флоту, першим комерційним пароплавом, побудованим в Україні (Мошни Черкаського повіту Київської губ.) став невеличкий буксирний пароплав прибережного плавання "Надежда", власником якого був М.С.Воронцов. Сталося це у 1823 р. А у 1825 р. пароплав було переведено через Дніпровські пороги до Херсону. У 1827 р. одеський купець М.Ш.Серебряний будує у Миколаєві (за власний кошт і на власній верфі) ще один буксирний пароплав — "Лиман". У 1828 р. було спушено на хвилі перший у Чорному морі вантажо-пасажирський пароплав "Одесса", уже безпосередньо налаштований для морського плавання. Побудовано його було за ініціативою генерал-губернатора М.С.Воронцова у Миколаєві на міські одеські кошти на приватній верфі херсонського купця М.С.Варшавського. У 1831 р. з Балтики до Одеси прибув переведений сюди за рішенням уряду новий вантажопасажирський пароплав "Нева", збудований у С.-Петербурзі й викуплений державною скарбницею.

Однак будівництво в Миколаєві ще трьох пароплавів ("Наследник", "Император Николай", "Императрица Александра") остаточно упевнило місцеву владу: коштують вони занадто дорого, будуються занадто довго, але, попри все, не відзначаються високим гатунком і мають конструктивні вади. Іншої ж, більш придатної для цього, суднобудівної бази на Півдні не було. Зважаючи на це, М.С.Воронцов клопотався перед урядом щодо дозволу нададі замовляти пароплави переважно в Англії: там вони теж були досить дорогими, проте мали гарні мореплавські характеристики, були надійними та ефективними у використанні. Першим пароплавом англійського походження (до того ж досить вдалим) на Чорному морі став "Петр Великий" (1834 р.).

Загалом у 1823-1850 рр. для Чорноморсько-Азовського торговельного флоту були збудовані й задіяні 24 парових судна (15 з них — продукція англійських верфів). Споруджувалися вони головним чином на державні кошти (державного та місцевого бюджетів), рідше — за рахунок приватних капіталів (зазначимо, що лише у 1849-1850 рр. в Англії на потреби флоту було побудовано 229 пароплавів).

У 30-40 рр. XIX ст. в морському комерційному судноплаванні Чорноморсько-Азовського басейну помітне ще одне важливе явище: тут зорганізуються пароплавні заклади — до того ж не лише перші на Півдні, а й одні з перших у державі.

У 1833 р. в Одесі було засноване акціонерне Чорноморське товариство паро-

плавів (чи Чорноморське пароплавське товариство). Уряд надав йому досить істотні пільги, фінансову підтримку, передав для користування три пароплави. Але компанія фактично збанкрутувала та припинила свою діяльність у 1843 р.

На кінець 1834 р. в Одесі започатковується (теж з ініціативи М.С.Воронцова) нове пароплавство — казенної Новоросійської пароплавної комісії (чи Комісії новоросійських пароплавів), котра підпорядковувалася місцевому генерал-губернаторові.

Навесні 1843 р. — і знову в Одесі — почав діяти ще один державний пароплавний заклад: Експедиція постійних пароплавних сполучень Одеси з Константинополем. У 1846 р. до неї була приєднана Комісія новоросійських пароплавів. Об'єднане пароплавство, що зосередило усі лінії закордонного та внутрішнього парового судноплавства в басейні, у побуті частіше називали Одеською (або Новоросійською) пароплавною експедицією.

За нашими даними, на початок навігації 1853 р. на Півдні експлуатувалися 15 морських торговельних пароплавів (з 56, наявних на той час в Російській імперії) із сумарною водомісткістю 6,7 тис. тон і загальною потужністю двигунів понад 1,8 тис. к.с.: 13 з них належали скарбниці, 2 — приватним особам.

За хронічного браку бюджетного фінансування, відсутності міцної суднобудівного підґрунтя, слабкості ринку праці та капіталу, який лише формувався, слабкості вітчизняної буржуазії, що не бажала ризикувати капіталовкладеннями до нових галузей економіки, більшого досягти не пощастило.

Між тим, за даними 1850 р., в Об'єднаному Королівстві експлуатувалися 70 морських торговельних пароплавів, у Франції — 170.

Третя глава “Зовнішньоекономічні зв'язки Півдня України та роль Чорноморсько-Азовського торгового флоту в їх забезпеченні” присвячена вивченню характеру, головних напрямків та обсягів зовнішньої торгівлі регіону, динаміки комерційного судноплавства та участі в ньому вітчизняного морського транспорту, аналізу початкового етапу регулярного комерційного пароплавства на Півдні у зв'язку з міжнародною кон'юнктурою.

Як видно з матеріалів, у першій половині XIX ст. зовнішня торгівля Чорноморсько-Азовського басейну стала не лише значним явищем в економічному житті Південної України й усїєї імперії, але й важливою ланкою крупномасштабної європейської торгівлі Схід-Захід. Незважаючи на досить сильні та помітні зигзаги, пов'язані з війнами, конфліктами, неврожаями, епідеміями, кон'юнктурою міжнародного ринку та іншими зовнішніми та внутрішніми обставинами, ця торгівля розвивалася вельми вражаючими темпами.

Якщо у 1802 р. обіг південної торгівлі складав близько 4 млн. крб. сріблом (4,2 % від загального російського обігу), то у 1850 р. — 59,3 млн. крб. (24,1%). На частку південноукраїнської транзитної торгівлі у першій чверті XIX ст. припадало 50-75% від загального транзиту через країну.

Особливе місце Південна Україна посіла в експортній торгівлі Російської імперії. Так, вивезення з чорноморсько-азовських портів складало: у 1802 р. 2,4 млн. крб.

сріблом (4,7% від усього експорту), у 1853 р — 49,4 млн. крб. (33,9%), зрiсши за першу половину XIX ст. понад 20 разiв! Головною статтею пiвденного експорту стала сiльськогосподарська продукцiя, передусiм — хлiб. Щодо 4-х головних видiв зернових продуктiв (пшениця, жито, ячмiнь та овес) питома вага чорноморсько-азовського хлiбного експорту (переважно пiвденноукраїнського) у загальноросiйському має такий вигляд: у 1802-1806 рр. — 24,3%; у 1850-1854 рр. — 71%.

Чорноморсько-азовський iмпорт загалом виявився в значно менших сумах та обсягах. У 1803 р. вiн складав 1,6 млн. крб. сріблом (3,6% вiд загальноросiйського), у 1853 р. — 9,8 млн. крб. (9,9%).

Таким чином, пiвденноукраїнська зовнiшня торгiвля мала чiтко виражений активний баланс зi значною перевагою експорту над iмпортом. Втiм, явно виражений експортний характер цiєї торгiвлi i переважне мiсце в нiй вивезення зерна (а це є масовим та досить емним вантажем) призводили, за правило, до однобiчності вантажних перевезень. Якщо серед суден, якi вiдходили за кордон з пiвденних портiв, переважали судна з товарами, то серед прибулих бiльшiсть складали баластнi. Так, у 1825-1830 рр. у баластi прибули понад 60% суден закордонного плавання, 1845-1850 рр. — близько 67%.

Нарештi, варто зазначити ще одну досить iстотну обставину: зовнiшня торгiвля на Пiвднi у дослiджуваний час (в Одесi, Херсонi, Керчи, Феодосiї, Марiуполi, Бердянську, Таганрозi, Ростовi тощо) була зосереджена переважно в руках купцiв iноземного походження, у тiм числi й iноземних пiдданцiв. Винятково велику роль тут вiдiгравали грецькi, италійськi, французькi гендлярi.

Розвиток внутрiшньо- i зовнiшньоторговельного обiгу на Пiвднi на кiнець XVIII — першу половину XIX ст. супроводжувався iнтенсивним розвитком комерцiйного судноплавства у басейнi Чорного та Азовського морiв.

Уже у 1794 р. лише з 4-х портiв (Херсона, Миколаєва, Очакова й Таганрога) вийшли за кордон з експортними вантажами 302 судна. Якщо у 1802 р. до пiвденних портiв прибули 706 торговельних суден далекого плавання (точнiш, йдеться про число заходiв суден) загальною мiсткiстю 36,6 тис. ластiв (1 ласт = 2 тони), то у 1853 р. — 4673 судна (574,1 тис. ласта). Таким чином, цифри зростання за 1802-1853 рр. є вельми показовими: за числом заходiв суден у 6,6 раза i за загальним тонажем у 15,7 раза.

Проте, попри усе це, питома вага вiтчизняного торговельного флоту у перевезаннях вантажiв для зовнiшньої торгiвлi була незначною й бiльш за це — мала стiйку тенденцiю до зниження. Але ж число та частка iноземних суден у закордонному суднопластвi Пiвдня постiйно зростала. Зростала i кiлькiсть iноземних прапорiв. Так, у 1802 р. з 706 суден, що вiдвiдали чорноморсько-азовськi порти, росiйськiй прапор несли 135 суден (19,1%); решта належала до флотiв 4-х iноземних держав — Туреччини, Австрiї, Республiки Iонiйських островiв, Францiї. До 1846 р. питома вага росiйських суден у пiвденному закордонному суднопластвi зменшилася до 18,2% (440 заходiв суден з 2411). Решта несли прапори 23 країн — Грецiї, Сардинiї, Австрiї, Англiї, Туреччини, Францiї та iн. А на межi 40-50-х рр. XIX ст. суднообiг пiд росiйським

прапором щорічно й посередньо сягав близько 9,8% за кількістю суден і 12% за їх місткістю.

Більш міцні позиції посідав Чорноморсько-Азовський торговельний флот у каботажному плаванні, особливо у другій чверті XIX ст. За цей час інтенсивність каботажного судноплавства зросла у 3,7 рази: з 2793 заходів суден у 1830-1834 рр. до 10326 заходів у 1850-1853 рр. щорічно. І у 1853 р. кількість судно-рейсів у внутрішньому морському судноплаванні (12798) майже у 3 рази перевищувала закордонне плавання.

Головними районами каботажного мореплавства у басейні стали Північно-Західний район Чорного моря (Херсон — Миколаїв — Одеса — Акерман) — понад 20% від усього суднообігу щодо каботажу, а також Азовське море (Ростов — Таганрог — Маріуполь- Керч) — понад 60% від такого ж обігу на початок 50-х рр. Це здебільшого було пов'язане з масовим постачанням зерна у головні експортні центри Півдня — Одесу й Таганрог. За нашими підрахунками, на межі 40-50-х рр. XIX ст. близько 1/3 призначеного до експорту зерна щорічно транспортувалося до цих двох найбільших південних портів каботажними суднами. Таким чином, внутрішнє судноплавство виявилось значною мірою залежним від судноплавства закордонного, від експортної торгівлі, оскільки обслуговувало їхні потреби.

Та все ж наявного тонуажу постійно не вистачало. Розпочате у середині 30-х рр. XIX ст. регулярне (лінійне) комерційне пароплавство не в змозі було кардинально виправити становище. Початок лінійному пароплаванню було закладений завдяки закордонному плаванню. У серпні 1834 р. пароплави Чорноморського акціонерного пароплавної товариства рейсом Одеса-Константинополь відкрили першу у басейні регулярну комерційну лінію, котра підтримувалася за допомоги парових суден морського торговельного флоту. Навесні-влітку 1835 р. пароплави Новоросійської пароплавної комісії "Наследник", "Одесса", "Петр Великий" відкрили регулярне сполучення на внутрішніх лініях Одеса — Євпаторія -Ялта — Керч та Керч — Бердянськ — Таганрог.

Однак, незважаючи на певне дальше розширення сфери комерційного пароплавання, загальний підсумок щодо цього на середину XIX ст. виявився досить невтішним. На початок Кримської війни 12 пароплавів казенної Одеської пароплавної експедиції підтримували регулярне сполучення на 8 лініях: 2 закордонних — Константинопольській (Одеса-Константинополь) й Дунайській (Одеса-Галац), 5 внутрішніх — Кримській (Одеса-Керч), Кримсько-Кавказькій (Одеса-Редут-Кале), Азовській (Керч-Таганрог), Миколаївській (Одеса-Миколаїв), Херсонській (Одеса-Херсон) та одній переправі — Дністровській (Акерман-Овідіополь).

Пароплави взяли на себе практично увесь обсяг поштових та переважну частину пасажирських перевезень у басейні (понад 55 тис. осіб у 1852 р.), але питома вага парового флоту у вантажному обігу, що здійснювався суднами під російським прапором, залишалася досить незначною: за нашими підрахунками, на початок 50-х рр. XIX ст. вона складала близько 5-6 % у сфері закордонного і 0,5-1% у каботажному плаванні.

У **Висновках** узагальнюються результати дослідження. Вихід Російської імперії до берегів Чорного моря, перетворення її на чорноморську державу в цілому відповідали

господарчим інтересам України, створювали об'єктивні передумови для розбудови морського транспорту та судноплавства у Чорноморсько-Азовському басейні. За цих умов Південній Україні відводилася роль своєрідного моста для забезпечення товарообігу на лініях Схід-Захід. Певне позитивне значення тут мала генеза елементів капіталістичного ладу; особливо помітно вона виявилася у ході прискореного соціально-економічного розвитку величезних, нещодавно приєднаних, південних територій, котрі були віддалені від феодального центру й більш щільно пов'язані з багатьма європейськими державами.

Разом із тим досить багато залежало від міжнародних чинників — зовнішньополітичного курсу зацікавлених держав щодо басейну Чорного та Середземного морів, зовнішньоекономічної кон'юнктури.

Міжнародні взаємини в цьому регіоні визначалися гостротою Східного питання, і передусім напруженим станом російсько-турецьких стосунків з паралельним неупинним посиленням колоніально-експансійних суперечностей між європейськими державами, котрі боролися за панування у Південно-Східній Європі та на Близькому Сході. Не витримуючи потужної зовнішньополітичної конфронтації, сильної зовнішньоекономічної конкуренції, поступаючися у військовій сфері, Російська імперія протягом першої половини XIX ст., особливо у другій його третині, поступово втрачала свої позиції щодо вирішення Східного питання.

Істотним негативним чинником щодо розвитку вітчизняного торговельного флоту і судноплавства стало й те, що зовнішня торгівля на Півдні України на ті роки знаходилася здебільшого в руках купців іноземного походження — як російських, так і закордонних підданців. Вони певною мірою сприяли надходженню коштів до південної торгівлі, однак співпрацювали переважно з іноземними судовласниками та вантажовласниками, а також з іноземними страховими компаніями.

Чітко виражений експортний характер зовнішньої торгівлі, що здійснювалася через південноукраїнські порти і була здебільшого зорієнтована на вивезення зерна та іншої сільськогосподарської сировини, призводив переважно до односторонніх перевезень: найбільш масові, великі за обсягом і недорогі вантажі — на вивезення, а маломісткі та великої вартості — до ввезення. Це збільшувало баластні рейси суден, значно підвищувало собівартість комерційних перевезень для вітчизняних судовласників, що не сприяло залученню капіталів до торговельного флоту на Півдні.

Велику конкуренцію відчував Чорноморсько-Азовський торговельний флот з боку більш потужних і сучасних європейських транспортних флотів (до того не лише провідних), які значно раніше вийшли на світові торговельні шляхи і зовсім не збиралися поступатися своїми позиціями на міжнародних фрахтових ринках.

Ускладнювала ситуацію й проблема “підставного” (чи “зручного”) прапора, пов'язана на той час з переведенням грецькими та південнослов'янськими судовласниками (здебільшого з числа турецьких підданців) під російський прапор великої кількості суден — насамперед далекого плавання. Це певною мірою полегшувало стан з перевезенням вантажів південноукраїнської зовнішньої торгівлі у басейні, однак ситуацію, за якої для Чорноморсько-Азовського торгового флоту сильна конкуренція “ззовні”

(тобто з боку іноземних флотів під чужими прапорами) доповнювалася вельми відчутною конкуренцією “зсередины”, важко назвати сприятливою.

Серйозною репероною довгий час — аж до укладення Росією у 40-50-х рр. XIX ст. (як бачимо, з явним запізненням) цілою низки угод про режим взаємного найбільшого сприяння у торгівлі й мореплаванні — була морська торгова і судноплавна політика більшості морських європейських держав, які жорстко обмежували комерційне суднопластво під російським прапором у своїх портах і територіальних водах.

Внаслідок цього, якщо у внутрішньому судноплаванні Чорноморсько-Азовський торговельний флот мав порівняно вагомі позиції (хоч вони й потребували посилення), то його питома вага у перевезенні вантажів для зовнішньої торгівлі, тобто у закордонному мореплаванні, була досить невелика (у межах 8-12%).

Використання на Півдні України перших пароплавів, а згодом і заснування перших пароплавних закладів, початок регулярного комерційного пароплавання, що свідчили про вступ морського басейнового транспорту у середині 30-х рр. XIX ст. до початкового етапу технічного перевороту, докорінних змін у справу не внесли. Чорноморсько-Азовський торговельний флот на середину XIX ст. усе більш та більш відставав від вимог часу, від рівня розвитку морського транспорту провідних європейських країн. Складним і напруженим залишалося становище у вітчизняному судноплаванні. Поразка царату у Кримській війні 1853-1856 рр. відкриває нову сторінку в історії торговельного флоту та мореплавання на Чорному та Азовському морях.

Практичне значення. Матеріали дисертації, її висновки і положення можуть бути рекомендовані для практичного використання: для підготовки рекомендацій з питань морської судноплавної політики України на сучасному етапі; під час підготовки відповідних розділів в узагальнюючих працях з вітчизняної історії, політології; в навчальному процесі, для укладання різних курсів та спецкурсів з історії України, історії міжнародних політичних та економічних взаємин, економічної історії, краєзнавства; для написання відповідних методичних матеріалів, курсових та дипломних робіт; в науково-дослідницькій, фондовій та екскурсійній діяльності морських музеїв України, передусім Музею морського флоту (Одеса) та Музею суднобудування та флоту (Миколаїв). Окрім того, результати даного дослідження можуть посприяти поглибленому розробленню мало вивчених проблем з історії морського транспорту України.

Апробація роботи. Результати дослідження обговорювалися на засіданнях кафедри історії України Південноукраїнського державного педагогічного університету, кафедри соціально-економічних дисциплін Одеського інституту внутрішніх справ, на звітних наукових конференціях Інституту. З доповідями та повідомленнями по матеріалах дисертації автор виступав на Всеукраїнській науково-практичній конференції “Південь України і складання української державності: історія і сучасність” (Одеса, 1994), Міжнародній науково-теоретичній конференції, присвяченій 200-річчю Одеси (Одеса, 1994), Міжнародній науково-практичній конференції “Культурно-історичні, соціальні та правові аспекти державотворення в Україні” (Одеса, 1996), Міжнародній науковій конференції “Відродження української державності: проблеми історії та культури” (Одеса, 1996).

З теми дисертації опубліковані такі роботи:

1. Суспільно-економічний розвиток України й історія економічної думки у XIX-XX ст. // Південь України і складання української державності: історія і сучасність: Тези доп. Всеук. наук.-практичн. конф.-Одеса, 1994.-Ч.2.-С.9-11 (у спіавт.)

2. Хлібний експорт Одеси у першій третині XIX ст.: характер та учасники // Там само.-С.171-173 (у спіавт.).

3. Одесский порт в экономике Юга Украины середины XIX ст. // Одесі — 200: Матеріали міжнародн. наук.-теорет. конф.-Одеса, 1994.-С.16-18.

4. Историко-краеведческое исследование Доротеи Генриховны Атлас "Старая Одесса, ее друзья и недруги" о проблемах морской торговли Одессы на рубеже XVIII-XIX вв. // Жіночий рух в Україні: історія і сучасність: Матеріали міжнародн. наук.-теоретич. конф. (Одеса, 1994).-К., 1994.-С.59-61.

5. Супруги Анна Петровна и Егор Васильевич Зонтаг в истории Одессы и Одесского порта: 20-30- годы XIX ст. // Там само.-С.74-77 (у спіавт.).

6. Историко-краеведческое исследование Доротеи Генриховны Атлас "Старая Одесса, ее друзья и недруги" о роли Одессы в черноморско-азовской торговле первой половины XIX в. // Жінки України: сучасний статус і перспективи: Тези доп. міжнародн. наук.-практич.конф. (Одеса, 1995).-К., 1995.-С.257-259 (у спіавт.).

7. Строительство морского торгового флота на Юге Украины в первой половине XIX ст.-Одеса, 1995.-68 с.

8. Морское коммерческое судоходство на Юге Украины в первой половине XIX ст.-Одеса, 1995.-74с.

9. Міжнародні відносини, євразійський транзит і Південна Україна на початку XIX ст. // Актуальні проблеми історії міжнародних відносин нового та новітнього часу.-Одеса, 1996.-С.186-190.

10. Інтереси торгово-промислових верств і землевласників України і порто-франко в Одесі // Культурно-історичні, соціальні та правові аспекти державотворення в Україні: Матеріали міжнародн. наук.-практич. конф.-Одеса, 1996.-С.51-53.

11. Соціально-прошаркова структура та національний склад судновласницької буржуазії Півдня України // Там само.-С.53-56 (у спіавт.).

12. Порто-франко в Одессе, первая половина XIX ст. // Вісник Одеського інституту внутрішніх справ.-1997.-№1.-С.75-79.

Столбуненко Н.Н. Внешнеполитические и внешнеэкономические факторы развития морского торгового флота и судоходства на Юге Украины: конец XVIII — первая половина XIX в. (рукопись).

Диссертация на соискание ученой степени кандидата политических наук по специальности 23.00.04 — Политические проблемы международных систем и глобального развития. Одесский государственный университет им.И.И.Мечникова. Одесса,1997.

Диссертационная работа, представленная в виде рукописи, посвящена исследованию малоизученного комплекса политических и экономических вопросов, прежде всего внешнего характера, влиявших на становление и развитие основных элементов отечественного морского транспорта — торгового флота и мореплавания — в период кризиса феодализма и генезиса элементов индустриального общества. Особое место автор отводит рассмотрению ведущих аспектов черноморской проблемы во внешней политике российского царизма, позиции европейских держав в Восточном вопросе в связи с проблемами судоходства. Много внимания уделено освещению главных направлений, содержания и характера южноукраинской торговли и черноморско-азовского мореплавания, влияния на эти процессы международной политической и экономической конъюнктуры.

Stolbunenko M.M. External political and external economical factors in the development of the merchant shipping and navigation on the South of Ukraine: end of the XVIII — beginning of the XIX s. (manuscript).

Thesis of Candidate of Political Sciences, profession 23.00.04 — Political problems of international systems and global development. I.I.Mechnikov Odesa State University. Odesa,1997.

The manuscript presents a few investigated complex of political and economical problems which have, first of all, external nature and which had influence upon development of the primordial elements of the sea transport — merchant shipping and navigation during the feudalism crisis and the industrial society elements' genesis. A special attention to the leading aspects of the Black Sea Problem in the Russian tsarism politics, of European countries position in the Orient Problem on behalf of navigation is paid. Main directions, content and nature of the Southukrainian trade and navigation in the Black and Azov seas, international political and economical conjuncture influence upon these processes are municiously studied.

Ключові слова:

Міжнародні відносини, зовнішня політика, зовнішньоекономічні зв'язки,
всесвітні торгові шляхи, Південна Україна, Чорноморсько-Азовський
басейн, морський торговий флот, внутрішнє та зовнішнє судноплавство,
ринок, кон'юнктура, конкуренція, всесвітня промислова революція

Keywords:

International relations, foreign policy, external-economic relations, worltrade
ways, South of Ukraine, Black & Asove seas region, merchant shipping,
internal and external navigation, market, conjuncture, competition, worlds
industrial revolution

Подписано к печати 12. 07. 97 г.
Объем 1 усл. печ. л. Формат 60x84/16.
Тираж 100 экз. Заказ № 344.

Отпечатано в МП "А-текс"
Тел. (0482) 25-92-02

433776

AB 38.402

AB 38.402