

22. Ламанский Е. И. Статистический обзор операций государственных установлений. – б.м., б.г.
23. Рожков Н. А. Финансовая реформа Э. Канкрин // История России в XIX в. – Т. 1. – СПб.: Изд. тов-ва бр. А. и И. Гранат и К^о, б.г.
24. Погребинский А. П. Очерки истории финансов дореволюционной России. – М., 1954.
25. Пихно Д. И. Коммерческие операции Государственного банка. – К., 1876.
26. Печерин Я. И. Исторический обзор правительственных, общественных и частных кредитных установлений в России. – СПб., 1904.
27. РДІА. – Ф. 563. (Комітет фінансів 1806-1917) – Оп. 1. – Спр. 9. (Справа про діяльність комісії по реформуванню Державного Комерційного банку); ПСЗРИ. – Собр. 2. – Т. 24. – СПб. – № 17654.
28. Пихно Д. И. Коммерческие операции Государственного банка. – К., 1876.

Summary

The objective of this article is the activity of organizations (prikazs) of social guardianship as credit establishments. Bank operations appeared in the organizations (prikazs) only as auxiliary source of profit and in accordance with it they were regulated. Before offices of Commercial Bank were organized organizations (prikazs) were the only credit establishments, which were settled down in province. These establishments influenced on the development of marketing in the Herson province.

Г. А. Сигида

ЗОВНІШНЬОПОЛІТИЧНИЙ ФАКТОР У ПРОЦЕСІ ФОРМУВАННЯ КУПЕЦТВА ПІВДЕННОЇ УКРАЇНИ В ПЕРШІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ СТОЛІТТЯ

Протягом першої чверті ХІХ століття чітко визначився аграрний характер економіки Південної України, промисловість була спрямована на обробку сільськогосподарської продукції. Тваринництво домінувало. Дехто з купців мав власні, хоча й невеликі, кінні заводи на найнятих або куплених землях [1.-С.206]. Крім того, купці скуповували молодняк, відгодовували його протягом року на орендованих землях, а потім продавали за більш високу ціну покупцям із внутрішніх губерній, або переганяли на продаж до Москви, Петербурга і в інші міста. Виготовляли солонину, що йшла за підрядами на потреби Чорноморського флоту. У 1802 році через кордони Херсонської і Подільської губерній було продано скота на суму 27 176 руб. сріблом.

На початку ХІХ ст. уряд остаточно відмовився від політики Павла І, який недооцінював значення чорноморської торгівлі і обмежував експорт сировини через південні порти. Починається політика заохочення і підтримки чорноморської торгівлі. Спеціальними указами було дозволено вивозити за кордон хліб, "гаряче вино", сирі шкіри й тонку вовну [2].

Більш того, у травні 1803 року було відновлено дуже важливий закон про зменшення мита у всіх чорноморських і азовських портах на привозні й відпускі товари на чверть порівняно з іншими портами країни [3].

Враховуючи нестачу в Новоросії капіталів, видавалися постанови про безмитне зберігання товарів, що були привезені до чорноморських портів, у спеціальних крамницях протягом тривалого терміну. Таке право в 1804 році було надано Одесі, а в 1806 – Феодосії й Таганрогу [4].

Важливою подією торговельної політики було проголошення Одеси порто-франко згідно з маніфестом від 16 квітня 1817 року, реалізованому у 1819 році. Одеса на 30 років отримала дозвіл на вільне і безмитне ввезення з-за кордону будь-яких товарів, навіть заборонених загальним тарифом.

Крім того, міжнародна ситуація безпосередньо впливала на торгівлю й торговельну політику. Знаходження Південної України поблизу театру воєнних дій кількох російсько-турецьких кампаній і погіршення стосунків з Францією призвели до скорочення торгових обертів. Під час континентальної блокади припинилися зв'язки з Англією. Але все одно, порівняно з балтійською торгівлею, чорноморська відчувала значний підйом. Відбувалося це з певних причин. По-перше, укладання перемир'я між Туреччиною і Росією після Тильзитського договору призвело до того, що вже у вересні 1807 року з Одеси розпочалося вивезення сільськогосподарської продукції до Константинополя [1, с.334]. По-друге, континентальна блокада для багатьох країн унеможливила отримання товарів безпосередньо через порти Балтики й Середземномор'я. Вони звернулися до транзитної торгівлі через чорноморські порти. Саме вона певною мірою компенсувала скрутне становище російської зовнішньої торгівлі в цей період і сприяла накопиченню капіталів місцевого купецтва Одеси й Новоросії в цілому.

Завершення російсько-турецької війни в 1812 році позитивно вплинуло на економіку Півдня. Хоча разом з тим склалися вкрай несприятливі обставини: нова війна, дипломатичні й воєнні ускладнення, чумна епідемія і її наслідки. Населення Катеринославської, Херсонської та Таврійської губерній

залучилися до загальноросійської боротьби проти наполеонівської агресії. Звідсіля російська армія отримувала коней, волів, м'ясо, солонину, рибу, сіль. Лише підписання миру на Віденському конгресі в 1814 році та неврожаї зернових у західноєвропейських країнах знов відчинили двері європейських ринків російським товарам.

На експорт продуктів тваринництва, рибальства і полювання впливали пошесті тварин. У воєнні роки його зменшувало постачання шкір, солонини тощо для війська. Підвищення попиту привернуло увагу купців до хлібної торгівлі, протягом 1816–1817 років спостерігається найбільший підйом чорноморської хлібної торгівлі [5, с.342].

Відповідно падіння попиту призвело на межі 1820-х до посилення збуту яловичого сала, шкір та шерсті. Експорт сала через чорноморські порти пояснюється розвитком тваринництва і салотопної справи в самій Південній Україні [6, с.213,219,221].

Грецьке повстання 1821 року призвело до того, що турецький уряд затримував всі торгові кораблі в Чорноморських протоках і примушував купців продавати весь хліб у Константинополі за встановленими цінами [7, с.52-57]. Але незважаючи на різноманітні ускладнення, розвиток чорноморської торгівлі продовжувався і в свою чергу сприяв поживленню внутрішнього споживання в Новоросії.

Для сприяння одеському транзиту 8(20) жовтня 1813 року вийшов указ, за яким всі торговці отримали 10-річне право здійснювати безмитну торгівлю на шляху Схід-Одеса-Захід, користуючись правами купців 1-ї гільдії. До того ж вони звільнялися від особистих податків і постоевої повинності.

У регіоні існували більш сприятливі можливості потрапити до інших станів (купців, міщан або державних селян).

Таким чином, Південна Україна в цьому відношенні має певні особливості: серед купців зустрічалися землевласники, які отримали землі для заселення їх вільними людьми, влаштування тваринницьких заводів, промислових підприємств тощо. До того ж вони успішно розвивалися порівняно з казенними підприємствами, що переживали кризу протягом другої чверті ХІХ століття. Зростання населення Південної України, розвиток сільського господарства і промисловості, також збільшення попиту на продукцію "фабрик і заводів" призводив до того, що поступово розширювалась сфера діяльності купецтва.

Були певні особливості і в традиційній галузі діяльності купців. Досліджуючи внутрішню торгівлю другої треті ХІХ ст., М.К.Рожкова зробила таке спостереження: у той час як у внутрішніх губерніях імперії все більше розвивається постійна торгівля, а кількість ярмарок скорочується, "на окраїнах" навпаки. Вона пояснює це порівняно слабким розвитком міст і їхньою малою численністю [8, с.247]. Чорноморські порти Херсонської і Таврійської губерній відпускали за кордон велику кількість товарів зі своїх ярмарок. Тому велика роль у внутрішній торгівлі Південної України належала купцям-оптовикам як місцевим, так і приїжджим.

Незважаючи на окремі труднощі, пов'язані з війнами, неврожаєм та іншими несприятливими обставинами, обороти чорноморської торгівлі постійно зростали, особливо експорт: через чорноморсько-азовські порти було вивезено різних товарів у 1802 році на 2,4 млн. карб. сріблом, у 1825 р. – на 6,7 млн. руб., у 1860 – на 57,6 млн., а темпи зростання чорноморської торгівлі майже втричі перевищували загальноросійські [1, с.338].

Купці здійснювали як внутрішні так і зовнішні торговельні операції, тому згідно з "Ведомостями 1801 р." до купецтва належать 4 224 душі чоловічої статі [1, с.77], а на 1858 рік їхня кількість по всій Новоросії складає вже 19060 душ чоловічої статі [5, с.29].

Таким чином, ми бачимо, що стан чорноморської торгівлі, по-перше, безпосередньо залежав від торгової політики Росії та інших держав, по-друге, від міжнародної ситуації (особливо російсько-турецьких відносин), по-третє, від суто економічних причин зміни попиту і пропозиції. Дуже важливо встановити зв'язок між чорноморською торгівлею і господарським життям Південної України, з'ясувати місце і роль купецтва в складному механізмі економічних відносин цього регіону, за яких умов формувалася і існувала ця соціальна верства.

Джерела та література

1. Дружинина Е.И. Южная Украина. 1800 – 1825 гг. – М., 1970.
2. Полное собрание законов Российской империи. – СПб., 1830. – Т. XXVI.
3. Полное собрание законов Российской империи. – СПб., 1830. – Т. XXVII.
4. Полное собрание законов Российской империи. – СПб., 1830. – Т. XXVIII.
5. Дружинина Е. И. Южная Украина в период кризиса феодализма 1825 – 1860 гг. – М., 1981.
6. Военно-статистическое обозрение Российской империи. – Том XI, ч.1. – Херсонская губ. / Состав.: Ген. Штаба Капитан Роголев, Штабс-Капитаны Фон-Витте и Пестов. – СПб., 1849.
7. Фадеев А.В. Россия и восточный кризис 20-х годов XIX века. – М., 1958.
8. Очерки экономической истории России первой половины XIX в. / Сб. статей под ред. М.К. Рожковой. – М., 1959.

Summary

The present publication emphasizes the role of foreign affairs factor in the process of the trade formation in South Ukraine in the first part of 19 century. Foreign policy was essential for this region in terms of economical life of the area. Hostilities during numerous Russian-Turkish campaigns and trade blockade prevented traditional business relations. Along with this they were creating a new sphere for the trade activity, namely, cattle, provision and cloth supply for the Russian army.

І. М. Кривко

РОЗВИТОК РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ НА ПІВДНІ УКРАЇНИ У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ СТ.

На сучасному етапі розвитку нашої держави, коли все більше уваги приділяється проблемам ефективного управління підприємствами та економічним розвитком регіонів України, інтерес до системи шляхів сполучення на Півдні України, і зокрема річних, у другій половині ХІХ ст. значно зростає.

Сучасна історична наука розвивається у напрямку до більш пильного вивчення окремих регіонів або явищ, тому розгляд становлення річкової транспортної мережі на Півдні України, який у другій половині ХІХ ст. розвивався у промисловому відношенні набагато бурхливіше, ніж інші регіони України, є досить актуальним.

Інтерес до даної проблематики з нашого боку викликаний, насамперед, тим фактом, що на Півдні України у другій половині ХІХ ст. бурхливо розвивалася видобувна промисловість Криворізького залізничного та Донецького вугільного басейнів, що у свою чергу зумовило швидке зростання міст, внутрішньої та зовнішньої торгівлі. Тому розгляд розвитку річкових шляхів сполучення дає можливість на основі аналізу обсягів та номенклатури річкових перевезень охарактеризувати експортний потенціал всієї Російської імперії та визначити місце українських промислових регіонів в економіці держави. Серед інших причин слід назвати також і те, що розвиток транспортної мережі вимагав постійного вдосконалення рухомого складу, а це в свою чергу відображало науково-технічний потенціал України.

Мета даної статті – простежити динаміку розвитку річкового транспорту і встановити його місце та роль у соціально-економічному житті Південної України другої половини ХІХ століття.

Для досягнення поставленої мети автор поставив перед собою такі завдання:

- 1) порівняти динаміку введення парових двигунів на водному транспорті Південної України у порівнянні з іншими губерніями Російської імперії;
- 2) показати специфіку руху річкового транспорту у порожистій частині Дніпра;
- 3) з'ясувати вплив річкового транспорту Південної України на розвиток окремих галузей промисловості цього регіону;
- 4) розкрити роль річкового транспорту у формуванні на території Південної України місцевого національного ринку.

Історіографічна традиція дослідження розбудови річкових транспортних мереж Південної України другої половини ХІХ століття бере свій початок ще в дореволюційній літературі.

Ніхто з представників російської історичної науки не займався історією розвитку річкових транспортних мереж окремих регіонів Російської імперії. Загалом історія розвитку водного транспорту південноукраїнського регіону традиційно потрапляла в коло їх зацікавлень лише у зв'язку з дослідження специфіки капіталістичного розвитку малозаселених окраїнних губерній Російської імперії.

Серед дореволюційної російської літератури другої половини ХІХ століття, в якій розглядаються проблеми річкового транспорту, можна виділити роботи О.Афанасьєва-Чужбинського [1], А.Іловайського [2], Л.Маштакова [3]. Наприклад, А.Іловайський детально описав динаміку перевезень по Дніпру, зокрема в його порожистій частині, а О.Афанасьєв-Чужбинський – дніпровське лоцманство (його соціальний склад та умови роботи).

У книзі Л.Маштакова подано короткий географічний опис річок Дніпровського басейну, що дає змогу простежити шлях товарів від місць виробництва до місця споживання.

Не виділяючи розвиток південного краю в самостійну проблему з історії українського народу, перебуваючи у більшості своїй на позиціях пануючого в другій половині ХІХ століття в науці позитивізму, зазначені російські автори нагромадили чималий фактичний матеріал з історії розвитку транспорту та все ж їх праці не мають історичного аналізу і мають більш описовий характер.