**УДК94:334.7(477.7) «19»**

**Андрій ШЕВЧЕНКО,**

канд. іст. наук, доцент,

*Лощинівська гімназія Саф'янівської ОТГ,*

*(Україна, Одеська обл., с. Лощинівка)*

**МІСЦЕ ПОРТІВ БУДЖАКА У ЗОВНІШНІЙ ТОРГІВЛІ**

**ОДЕСИ У ХІХ СТ.**

*У публікації досліджено конкурентну боротьбу між портами Буджака та Одесою та її вплив на структуру товарів, що постачалися до Одеси з регіону.*

***Ключові слова:*** *торгівля, порти, Одеса, Буджак, конкуренція.*

*The publication examines the competitive struggle between the ports of Bujak and Odesa and its impact on the structure of goods supplied to Odesa from the region.*

***Keywords:*** *trade, ports, Odesa, Bujak, competition.*

Питання участі портів Буджака у постанні експортної продукції до Одеси мало досліджено. Роль Аккермана у привозі пшениці до Одеси дослідив В. Томулець. Динаміку постачання продовольчих товарів з придунайських портів до Одеси фрагментарно оглянув М. Давидов. Деякі відомості, щодо перевезень збіжжя з Ізмаїла до Одеси суднами Російського Дунайського пароплавства міститься у монографії А. Шевченка. Однак дослідники майже не розглядали негативний вплив одеської експортної торгівлі на господарську систему Буджака. Причини занепаду торгівлі дунайських портів можна знайти у працях Т. Гончарука, П. Нанієва, В. Пастернака та Д. Шемякова. Саме комплексному дослідженню цього питання присвячена ця публікація.

У першій половині ХІХ ст. торговельні зв’язки між Одесою та портами Буджака були слабо розвиненні. Заважала наявність Дністровської карантинної лінії та небажання імперської влади розвивати придунайські порти, які б могли б створити конкуренцію Одеси. Хоча потенційні можливості Дунаю, як важливого шляху міжнародної торгівлі відзначав французький торговець Ш. Сікар ще 1808 р. На його думку Дунай, як транзитна артерія, мав блискучі перспективи. Редактор «Одеського вісника» - О. Тройницький опублікував перше ґрунтовне дослідження географії Дунайських гирл. Їх головну цінність вбачав в перспективах розвитку торгівлі, завдяки якої Дунай міг би стати «одним з головних шляхів обміну виробів Сходу та Середньої Європи», а в майбутньому і більш глобальних маршрутів товарообміну [14, с. 253-254].

Після скасування Дністровської лінії відбулося часткове «поглинання» Одесою своїх буджацьких конкурентів. 26 вересня 1832 р. градоначальник Ізмаїла - С. Тучков подав виконуючому обов'язки генерал-губернатора Ф. Палену доповідну стосовно кращого облаштування торгівлі. «Задля приведення цього міста у квітучий стан, - зазначав Тучков, - комерційна громада прохає мене виклопотати права порто-франко для міста Ізмаїла, принаймні на п'ятнадцять років». Тучков пропонував включити до порто-франко значну територію Ізмаїльського градоначальства і таким чином, площа зони «вільного порту» була б набагато більшою від площі одеського порто-франко 1824 - 1859 рр. Реалізація цього пункту пропозицій Тучкова могла б сприяти перетворенню Ізмаїла на торговельний пункт загальноєвропейського значення [2, с. 39].

Однак генерал – губернатор Новоросійського краю М. Воронцов підтримав думку Бессарабського військового губернатора П. Федорова: «Доцільно надати порто-франко Одеському порту, який за своїми потужностями може скласти конкуренцію румунському порту Галац... Ізмаїл має залишитися звичайним портом, як Таганрог або Бердянськ» [1, с. 271].

У 1835-1836 р. ренійський бургомістр Р. Томашівський наполягав на облаштуванні паромних переправ через Прут та Дунай. «Гроші на будівництво, – зауважував він, - можна узяти у приватних осіб, яким пізніше переправи віддати у найм. Це дозволить їх утримувати та сприятиме торгу». Імперська влада знову відмовила через недоцільність фінансування.

Радник М. Воронцова – Ю. А. Гагемейстер відзначив негативні наслідки такої політики. «Бессарабські порти Ізмаїл, Рені втратили своє значення після 1830 р. Їх перспективи дуже неоднозначні». Як доказ автор привів імпортні показники деяких товарів. Привіз бавовни до Ізмаїла за 1831-1832 рр. скоротився 2500 до 1000 пудів, Тютюн стали завозити до Одеси: з 5000 пудів в Ізмаїл завезли не більше 700 пуд. Судячи з показників торгівлі 1834 р. імпорт не перевищив 568,7 тис. крб., тоді як експорт – 935,4, майже двічі більше [8, с. 190-192, 193]. Іншим прикладом є привіз фруктів. У 1821 р. через Ізмаїл та Рені привезли фруктів на 33,9 тис. крб. сріблом. У 1822 р. імпорт склав вже 59,2 тис. крб. Після впровадження високого мита на іноземні товари імпорт скоротився: у 1823 р. – 44,4 тис. крб., у 1826 р. – 10 тис. крб. [7, с. 162].

Обіги митниць зросли саме за рахунок мита на експорт збіжжя, а більшість імпорту (фрукти, бакалія, напої, прикраси) стали доставлятися через «порто-франко» Одеси. Загалом, у 1826 р. імпорт до Росії через дністровські митниці оцінювався в 2,333 тис. крб., з них 2,107 тис. крб. (90,3 %) було вивезено з Бессарабії, іноземний транзит з регіону не перевищував 226 тис. крб. [11, с. 79].

Таким чином імпортна торгівля майже занепала. Привозилася здебільшого деревина для місцевих деревообробних підприємств та незначна кількість бакалійних товарів.

Експортні можливості регіону імперська влада намагалася переорієнтувати на внутрішній ринок, здебільшого на Одесу. Поштовхом стало прийняття Наказу Бессарабського обласного управління від 2 квітня 1815 р. про вільний продаж до імперії худоби. З 1820 р. відбулося постачання Аккерманської солі. З 1 вересня 1820 р. мито на вивіз солі було зменшено з 8 до 3 левів за кілограм. У 1825-1826 рр. Кабінет Міністрів прийняв ряд постанов, що дозволяли вивіз солі через Овідіополь, Маяки за митом у 60 коп. за пуд. До Одеси дозволявся безмитний привіз [4]. На початку 1830-х рр. вивіз солі набув значних розмірів. У 1835 р. з Шагінського та Алібейського соляних копалень Аккерманського повіту вивезли 3,3 млн. пудів солі. Після заснування у 1838 р. Дністровського пароплавства перевезення солі продовжувало зростати. Щорічний вивіз суднами до Одеси зріс з 1,4 млн. пудів у 1838-1839 рр. до 2,3 млн. у 1848-1850 рр. [14, с. 338].

Хоча офіційно сіль вивозилася для внутрішньо імперського споживання, значна її кількість вивозилася з Одеси до балканських країн, зокрема до Валахії та Молдавії. Про обсяги вивозу товарів з Аккермана до Одеси свідчить наступна таблиця.

**Таблиця 1. Обіги Аккерманського порту 1840-1844 рр. (крб. сріблом)** [14, с. 341].

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Роки** | **Прибуло суден**  | **Відправлено суден**  |
| **з баластом** | **з товаром** | **вартість** | **з баластом** | **з товаром** | **вартість** |
| 1840 | 2 | 21 | 13 968 | 19 | 3 | 452 |
| 1842 | 8 | 26 | 4 072 | 14 | 12 | 2 295 |
| 1843 | 1 | 16 | 6 703 | 8 | 7 | 2 204 |
| 1844 | 17 | 10 | 1 773 | 3 | 21 |  24 341 |
| **РАЗОМ** | **28** | **73** | **26 516** | **44** | **43** |  **29 292** |

Більшість відправлених суден з вантажем прямували до Одеси. У 1840-1844 рр. 37 суден (86 % всі відправлених суден з вантажем) прибули до Одеси, 3 (7 %) – до Миколаєва, 3 (7 %) – до Херсона та Сухум - Кале. Таким чином, каботажні перевезення були орієнтовані на одеський ринок збуту.

 Перетворення Буджака на центр товарного землеробства у 1840-х рр. позначилося на структурі товарів, що вивозилися до Одеси. Можливості Одеського порту були набагато кращими, ніж портів Буджака. Перевезення товарів було дешевшим. У місті діяли безліч кредитних установ, готових профінансувати комерційні операції. Після втрати дунайських портів, Одеса стала єдиним портом куди привозили зерно Дністром та Аккерманом.

А. Скальковський зазначив, що до кінця 1830-х рр. основними постачальника збіжжя до Одеси були Подільська, Херсонська губернії: «Але з 1840 р. сюди увійшла Південна або Степова Бессарабія» [10, с. 48].

Більшу частину зерна до Одеси складала кукурудза. Журнал Міністерства внутрішніх справ у 1848 р. підвів підсумки одеської торгівлі 1847-1848 рр.: «Вся… наша кукурудза привезена з Бессарабії» [5, с. 48].

 Голова Одеського митного округу наприкінці 1852 р. звітував: «Починаючи з 1849 р. ми вивезли 327 тис. четвертей кукурудзи, яку привезли виключно з Бессарабії» [12, с. 177].

Сучасний молдавський дослідник В. Томулець зазначив: «За архівними документами, протягом 1847-1858 рр., привіз хліба з Бессарабії до Одеси коливався від 500 тис. до 2,2 млн. четвертей, що складало від 23 до 76 % кількості усього експорту зерна через цей порт. При цьому практично не враховувався вивіз з Дністра, Аккермана, дунайських портів. За винятком останніх, всі інші працювали на одеський експорт» У 1853 р. Дністром до Одеси відправили 5 343,6 тис. пудів зерна [12, с. 105].

Після передачі Південного Буджака Молдавському князівству 1856 р. Аккерман лишився важливим транзитним вузлом торгівлі з Одесою. Місцева влада у грудні 1857 р. звітувала: «Аккерман став головною коморою солі та збіжжя, очікується велика користь від каботажної торгівлі» [12, с. 182].

Так, з Аккермана до Одеси у 1864-1867 рр. доставили 2 602,8 тис. пудів. Внаслідок зростання аккерманського каботажу, за один 1874 р. тільки Дністром до Одеси було перевезено 1817 тис. пудів зерна. У 1885-1889 рр. з Аккермана до Одеси вивезли 20 524,6 тис. пудів, у 1895-1899 рр. – 27 979,2 тис. пудів зерна [13, с. 64].

Протягом 1864-1899 рр. перевезення збіжжя каботажем зросло у 12 разів. Здебільшого перевозили пшеницю та кукурудзу. У 1879-1894 рр. привіз пшениці зменшився у 12 разів, тоді як продаж кукурудзи до Одеси зріс удвічі. [9, с. 655].

Після повернення Південного Буджака до імперії, розпочався зерновий транзит до Одеси з інших портах регіону.

**Таблиця 2. Динаміка вивозу збіжжя каботажем з дунайських портів до Одеси 1894-1900 р. (тис. пуд.)** [3, с. 820, 823].

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Порт** | **1894** | **1895** | **1896** | **1897** | **1898** | **1900** |
| Ізмаїл |  8 |  1 | 61 | 25 | 26 | 104 |
| Кілія | 65 | 51 | 208 | 66 | 105 | 63 |
| Рені |  |  |  |  2 | 2,2 | 78 |
| *Аккерман* | *7966* | *9953* | *4873* | *5947* | *6985* | *4121* |
| **Одеса** | **62332** | **62681** | **51965** | **48686** | **45253** | **23153** |

Очевидно, що головним постачальником хліба з Буджака лишався Аккерман. За його виключенням, частка дунайських портів не перевищувала поріг 1,05 % у 1900 р. привозу збіжжя до Одеси.

Небажання дунайських портів включатися у експортну торгівлю Одеса намагалася подолати шляхом тарифної війни. Царський уряд у жовтні 1897 р. ввів новий залізничний тариф. Згідно з ним транспортування від станції Скиноси до Одеси (214 верст) коштувало 3,44 коп. за пуд, а від Скиноси до Рені (174 версти) – 6,96 коп. Вартість перевезення станціями Бессарабська – Одеса (240 верст) складала 5,69 коп., станціями Бессарабська – Рені (152 версти) – 6,08 коп. за пуд. Це було грубим порушенням залізничного тарифу 1893 р., який чітко постановляв: перевезення хліба до 200 верст для внутрішнього сполучення складало 5,9 коп., від 200 верств – 9,15 коп. за пуд. Фактично одеські залізничники недоплачували до 6 коп. за пуд вантажу, тоді як ренійські переплачували – 0,9-1 коп. за пуд. [15, с. 124].

Комерсанти Рені у цьому тарифі бачили відкрите ігнорування своїх інтересів: «Шляхом штучного зменшення тарифу, перевезення вантажу до Одеси призвело до зменшення привозу вантажів до Рені.... Наше місто стало беззахисною жертвою спекуляцій величезного порту, з яким воно не в силах боротися». Іншого удару було завдано Аккерману. У 1899 р. міська влада Аккермана підняла питання про відкриття морського порту і навіть заключила договір будівництва причалу та елеватора з австро-угорським громадянином Б. Вангелем. Однак, уряд не підтримав ідею через іноземне підданство підрядника. Справжня причина полягала у небажані відволікати вантажі від Одеського порту. Це могло б призвести до втрати одеськими комерсантами монопольного права на зовнішню торгівлю в регіоні. У 1902 р. Міністерство промисловості і торгівлі тимчасово закрило порт для відвідування комерційних суден [6, с. 12; 14, с. 288-289]. Таким чином, порти Буджака не змогли подолати конкуренцію з боку Одеси і були змушенні лишатися «продовольчими донорами» для її порту.

***Список використаних джерел***

1. Гончарук Тарас. Одеське порто-франко. Історія. 1819-1859 рр.: Монографія. Одеса: Астропринт, 2005. 312 с.
2. Гончарук Т. Г. Проекти організації транзитної торгівлі через дунайські порти Російської імперії у 1820-1830-х рр. //Інтелігенція та влада: громадсько-політичний науковий збірник. Серія: історія. 2007. Вип.9. С. 38-46.
3. Давыдов М. А. Всероссийский рынок в конце ХІХ – начале ХХ века и железнодорожная статистика. / 2 изд., доп. СПб: Алетейя, 2019. 1004 с.
4. Дробний В. Соляні промисли Одеського повіту Херсонської губернії ХІХ – початок ХХ ст. // Краєвєд: відкриваємо історію Одеського краю [Сайт]. 2022. 17 серпня. URL: <http://kraeved.od.ua/art/d/drobny/soliani_promysly_odeskoho_povitu_khersonskoi_hubernii.php>
5. Известия о хлебной торговли в Одессе и Бессарабии //ЖМВД. СПб: тип МВД, 1848. Ч. 23. С.47 – 62.
6. Наниев П. И. Белгород-Днестровский. Одесса: Маяк,1985. 80 с.
7. Мещерюк И. И. Социально-экономическое развитие болгарских и гагаузких сел Южной Бессарабии (1808-1856). Кишинев: 1970. 301 с.
8. Пастернак В. А. Крепость Измаил и город Тучков в 1812-1856 гг.: по источникам и литературе 1812-1856 гг. /Измаил. горсовет, Отд. Культуры, Измаил. мемор. парк- музей «Крепость»; [науч. ред. И. В. Сапожников]. Измаил: Ирбис, 2020. 373 с.
9. Пухальский И.Д. Внешняя торговля зерном в Бессарабии в 1850-1902 гг. // ЕАИВЕ. 1964. Кишинев, 1966. С.654-657.
10. Скальковский А. А. Торговые рынки Новороссийского края // ЖМВД. СПб: тип. МВД, 1851. Ч. 33. С. 1-55.
11. Томулець В. М. Торгові зв’язки Бессарабії з Україною 1812-1830 рр. // Український історичний журнал. 1987. № 6. С. 78-85.
12. Томулец В. Н. Торговое законодательство и торговля Бессарабии с другими губерниями России в дореформенные десятилетия (1812 - 1861 гг.).: дис. … канд. ист. наук: 07.00.02. «история СССР». Кишинев, 1988. 260 с.
13. Шевченко А. М. Зовнішня торгівля портів на Півдні України (друга половина ХІХ – початок ХХ ст.: дисс… канд. іст. наук: 07.00.01. «історія України». Ізмаїл, 2008. 2007 с.
14. Шевченко А. М. Господарський комплекс Буджака у ХІХ – на початку ХХ ст.: історія регіональної економіки [монографія]. Ізмаїл: ІРБІС, 2021. 460 с.
15. Шемяков Д.Е. Очерки экономической истории Бессарабии эпохи империализма.. Кишинев: Штиинца, 1980. 250 с.