

О.Б. Шляхов
(м. Дніпропетровськ)

ПІДПРИЄМЦІ ТА ПІДПРИЄМНИЦТВО В ТОРГОВЕЛЬНОМУ ФЛОТІ ПІВДНЯ УКРАЇНИ НАПЕРЕДОДНІ ПЕРШОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ

Нині багато авторів, приділяючи головну увагу національно-визвольній боротьбі, проблемам державотворення, здебільшого відсувають на задній план аналіз соціально-економічних факторів. Але останнім теж належала важлива роль у суспільстві. Історію України не можна обмежувати “лише потоком національно-культурного розвитку, – відзначав відомий український історик О. Оглоблин, – а треба бачити в ній широку й повноводну течію економічного, політичного й культурного життя великої країни та її великого народу”¹.

Проголошення незалежності України поклато початок тривалим і складним трансформаційним процесам, важливою складовою яких є перехід до ринкової економіки, виникнення приватного сектора. Все це посилює інтерес до першовитоків капіталістичних відносин у країні, вимагає наукового осмислення власного історичного досвіду в цій сфері. У зв’язку з цим актуальним є аналіз соціально-економічних процесів, які мали місце в українських губерніях царської Росії на початку XX ст., зокрема питань розвитку бізнесу та ділової ініціативи.

У вищезгаданий період внаслідок розпочатої в пореформений час модернізації майже всіх сфер життя Російська імперія повільно, з численними зупинками і відступами продовжувала дрейфувати у бік буржуазної монархії. Нерівномірний, стрибкоподібний розвиток капіталізму спостерігався в економічній сфері країни. Становище у промисловості й торгівлі ускладнювали численні пережитки феодалізму, нестача фінансів, постійне втручання держави в економічне життя.

Слід підкреслити, що капіталістичний ринок потребував розвинутої комерційної інфраструктури, досконалої системи шляхів сполучення. Значення транспортних комунікацій полягало у тому, що вони забезпечували вільну циркуляцію капіталів, робочої сили і товарів між окремими регіонами країни. Однак транспортна мережа Російської імперії жодним чином не відповідала цим вимогам. Так, представник західної історіографії А. Рібер у своїй праці відзначав “жахливо низький рівень розвитку російської дорожньої системи”. До того ж, наголошував він, «висока коштовність будівництва (залізниць. – *О.Ш.*), нестаток інвестиційного

капіталу та величезна довжина доріг... затримували створення залізничної мережі в масштабах країни й суттєво зменшували конкурентноздатність Росії у світовій торгівлі..."².

В цих умовах значний тягар товарообміну припадав на річковий і морський транспорт. Як підкреслював той же А. Рібер, "протягом усього московського та імперського періодів правителі Росії намагалися створити "внутрішній коридор" з річок, що протікали на півночі й на півдні країни, зміцнити позиції на берегах двох внутрішніх морів, що були зв'язані водними шляхами з центром країни"³. Зрештою, саме торговельний морський флот відіграв непересічну роль у здійсненні промислової модернізації, експортно-імпортних операціях царської Росії. В 1908 р. часопис "Промышленность и торговля" підкреслював: "Національна активна торгівля не може мати місця без вітчизняного флоту. Флот пробуджує заповзятливість, є рушієм торгівлі та промисловості. Торговельний флот – один із засобів економічного і політичного впливу"⁴.

Все це повною мірою стосувалося й України, для якої суттєве значення мав розвиток комерційного мореплавства в Азово-Чорноморському басейні. На думку І. Лісяка-Рудницького, саме з "відкриттям чорноморських пристаней... торгівля як правого, так і лівого берега переорієнтувалася в південному напрямі. Це був вирішальний крок до економічної інтеграції українських земель та до створення географічно об'єднаного українського народного господарства"⁵.

За допомогою торговельного флоту губернії України підтримували зв'язки з кавказьким узбережжям, країнами Середземномор'я, далекосхідним краєм. Завершення технічного перевороту у судноплаванні Чорного й Азовського морів, який припадав на кінець 80-х рр. XIX ст., сприяло прискоренню вантажообігу, підвищенню експортної спроможності цих губерній. Незважаючи на численні перешкоди, кількісне та якісне зростання комерційного мореплавства у регіоні спостерігалось і в подальший час.

Слід відзначити, що в історіографії ще недостатньо вивчені чинники, що позначалися на розвитку морського транспорту півдня України, зокрема слабо досліджено його становище напередодні Першої світової війни, питання підприємництва у комерційному мореплаванні регіону в той період, його особливості⁶. Саме тому автор вважав необхідним зупинитися на цій проблематиці.

Зростання товарного землеробства, необхідність вивозу продукції сільського господарства поряд із продукцією видобувної промисловості, а також потреби імпорту обумовили достатньо швидкий розвиток комерційного флоту півдня України на початку XX ст. Так, за період з

1896 до 1914 р. кількість пароплавів тут збільшилася на 207 одиниць, або на 90%. Тоннаж зріс на 254 131 реєстрових тонн (р.т.), або на 156%. Зрештою, станом на 1 січня 1914 р. торговельний флот Чорного й Азовського морів нараховував 416 пароплавів і серед інших морських басейнів Російської імперії за кількістю та тоннажем парових суден посідав перше місце ⁷.

Разом з тим на шляху динамічного розвитку комерційного флоту півдня України, його технічного вдосконалення було чимало перешкод. Поступаючись за своїми розмірами іноземним, пароплавні підприємства повинні були мати більш значний основний капітал і відповідно робити більше відрахувань на сплату відсотку (дуже високого, що пояснювалося бідністю країни) за отримані кредити та страхування тоннажу, що негативно позначалося на прибутковості. Крім того, давався взнаки менший тоннаж пароплавів, які плавали під російським прапором. 1900 р. тільки 12,5% парових суден імперії мали тоннаж 1 тис. р.т. У німецькому ж комерційному суднопластві такі судна становили 74% ⁸. Як відзначав М. Слабченко, “нашим пароплавам доводилося сильно й невдало конкурувати з закордонними судами, що мали більшу тоннажність і брали нижчий фрахт” ⁹.

Крім того, менша завантаженість пароплавів, а також менший період навігації обумовили той факт, що експлуатація судна в царській Росії була майже на 25% дорожчою, ніж за кордоном. Не відповідав міжнародним вимогам також устрій портів басейну. Для переважної більшості останніх були характерні мілководдя та занадто мала довжина причальних ліній. Найбільші з них були в 2,5-5 разів тісніше головних закордонних портів. Звідси – тривалі простой суден. “Причали, – підкреслював у своїй праці М. Слабченко, – були дуже малі, так що чужоземним кораблям доводилося чекати на чергу для розвантаження по 1/2 міс.” ¹⁰. Багато портів не мали засобів для освітлення території вночі, що теж уповільнювало проведення вантажних робіт. Користуючись ними, пароплавні компанії зазнавали значних втрат, які інколи перебільшували розміри фрахтів.

На розвитку комерційного флоту позначалися й деякі інші чинники. Так, значна частина торговельних суден, яка використовувалася пароплавними компаніями басейну, була старих конструкцій і потребувала постійного ремонту. Останнє пояснювалося тим, що, не маючи в своєму розпорядженні значних капіталів, а також у гонитві за прибутком, купці воліли купувати за кордоном пароплави, які вже до того були у вжитку та відповідно коштували значно дешевше. Наприклад, на побудову нового судна підприємцям треба було витратити 200 або 300 тис. крб, тоді як купівля старого тієї ж місткості, за даними “Русского судоходства”,

дозволяла “обмежитися всього 75 або 100 тис. крб, що давало можливість отримати до 10% і більше прибутку”¹¹.

Слід відзначити, що організувати й утримувати нові пароплавні лінії та ще і витримувати конкурентну боротьбу під силу було тільки могутнім, фінансово-сильним підприємствам. Все це призводило до того, що окремі судовласники вдавалися до об’єднання своїх коштів, щоб спільними зусиллями долати конкурентів та в результаті отримувати більший прибуток.

Консолідація капіталів буржуазії у морському транспорті здійснювалася в різних формах. Це були торговельні дома, компанії, товариства, монополістичні об’єднання. Переважна більшість рухомого складу морського транспорту півдня України знаходилася у руках акціонерних товариств. На їх частку напередодні Першої світової війни припадало приблизно 67% тоннажу парового флоту басейну (166 суден). Торговельним домам і співвласникам належало 146 пароплавів. Найбільшими серед них були фірми підприємця грецького походження Х. Феофані, який мав 8 суден, й одеського купця П. Регіра (6 суден).

У 1913 р. сучасники відзначали небачене пожвавлення в справі організації великих пароплавних підприємств. У той час розпочали свою діяльність Російське товариство комерційного пароплавства, Російське Чорноморсько-Дніпровське пароплавство та Азово-Чорноморське пароплавне товариство. Але найбільшою судноплавною компанією імперії залишалось Російське товариство пароплавства і торгівлі (РТПіТ), котре мало в своєму розпорядженні 73 судна й операції якого поширювалися саме на Азово-Чорноморський басейн.

Характеризуючи розвиток бізнесу, ділової ініціативи у морському транспорті, слід згадати, що на початку ХХ ст. судовласники досягли певної консолідації своїх лав, створивши великі територіальні спілки. В історіографії майже не приділялося уваги цьому питанню. Лише у статті Я.І. Лівшина згадується факт виникнення в комерційному флоті з’їздів судовласників Росії¹². До того ж радянська історична література, звичайно розглядала виникнення представницьких організацій підприємців імперії виключно як “бойових штабів контрреволюційної буржуазії”, головним чином з точки зору їхньої антиробітничої політики.

Ще 20 квітня 1906 р. представники деяких пароплавних підприємств запропонували створити організацію, яка б об’єднувала інтереси всіх російських судовласників. У результаті цар 31 січня 1907 р. затвердив “Положення про з’їзди судовласників”. Вони створювалися з метою “з’ясування загальних та місцевих потреб російської судноплавної промисловості для розробки заходів, спрямованих на її розквіт”. І вже у лютому 1908 р. в столиці імперії відбувся загальний з’їзд діячів у царині

торговельного мореплавства¹³. Це була досить елітарна організація. Її членами могли бути лише підприємці, які володіли майном на суму не менш як 150 тис. крб.

Пізніше, у грудні 1908 р., Міністерство торгівлі та промисловості (МТіПр) ухвалило “Положення про порайонні з’їзди судновласників”. Їхнє завдання уряд вбачав в “об’єднанні судновласників для правильного з’ясування і раціонального захисту інтересів торговельного мореплавства..., для того, щоб давати компетентні висновки... стосовно найважливіших питань місцевих потреб”¹⁴. На підставі Положення протягом 10–20 серпня 1909 р. в Одесі пройшов перший з’їзд судновласників Чорноморсько-Азовського басейну. Відбувався він у приміщенні купецької біржі. Членський внесок для його учасників становив 75 крб на рік. Участь у з’їзді взяли підприємці, які володіли приблизно 40 % всього парового флоту імперії, а також окремі представники царської бюрократії, зокрема начальник одеського порту В.В. Давидов, начальник училища торговельного мореплавства тощо. Всього 27 осіб.

Головуючий на з’їзді П. Регір у вступній промові визначив основне завдання об’єднання, яке щойно утворилося, – “допомогти загальнооросійській організації розробити вірну мореплавну програму”¹⁵. В подальший час відбулося ще декілька подібних з’їздів. Так, з 27 вересня по 4 жовтня 1910 р. працював другий з’їзд діячів комерційного судноплавства Чорного й Азовського морів, 7-10 жовтня 1912 р. – третій, 25-27 вересня 1915 р. – четвертий у той період було створено і постійно діючий орган вищезгаданих з’їздів – Комітет. До його складу ввійшли судновласники Азово-Чорноморського басейну Ф.Т. Звороно та І.О. Островський, директор РТПіТ А.К. Тимрот, представник товариства “Океан” Б.П. Марков і “Пароплавства І.М. Рабіновича” – Г.М. Марголін. Головою комітету було обрано П.П. Регіра¹⁶.

Отже, підприємництво в царині торговельного мореплавства на Чорному й Азовському морях поступово набирало дедалі більших обертів, сприяючи розвитку ринкових відносин в Україні, процесам промислової модернізації. Водночас значна частина ділових кіл країни, зокрема українських губерній, все ще з недовірою та певним упередженням ставилася до комерційних операцій у морському транспорті. Як підкресливали тогочасні автори, “для багатьох морські торговельні підприємства ще залишаються “тёмной водой во облацех” й їм більше і ближче знайома звичайна фабрично-заводська справа”¹⁷. Крім того, чимало представників торговельного капіталу не влаштував той факт, що діяльність у комерційному мореплаванні не обіцяла з їхньої точки зору “швидких та великих баришів”. Тоді як у металургійній промисловості або в гірничозаводській справі прибуток підприємця становив до 20%.

Все це дало підстави царським урядовцям констатувати недостатньо “інтенсивний інтерес до морського комерційного флоту... широкого загалу”¹⁸. Намагаючись подолати згадану тенденцію й посилити комерційну активність у цій галузі, царизм 1914 р. запропонував дати урядові гарантії “по облігаціях пароплавних підприємств”. Але і цей крок помітно не вплинув на обивателів імперії, які побоювалися ризикнути грішми для участі в не дуже їм знайомій, та до того ж, як вони вважали, ризикованій справі. “Широкий загал активній участі у справах, які приносять навіть безсумнівну вигоду, віддає перевагу більш спокійному внеску капіталів до ощадних кас..., який дає 5% прибутку щорічно”, – зазначав журнал “Русское судоходство”¹⁹.

Треба підкреслити, що заняття торговельним мореплаванням, як наголошували представники МТІПр, вимагало великого досвіду й “вміння пристосовуватися до умов часу та місця”, “обізнаності відносно стану обслуговуваних ринків” і “спеціальних технічних знань”²⁰. Але цих якостей вистачало далеко не всім. В 1907 р. Ю.В. Руммель відзначав, що часто “наші капіталісти... бралися за справу, не маючи достатнього поняття про ведення подібного роду підприємств”, погано знали “умови морської торгівлі”, що призводило до “багатьох помилок та невдач”²¹. Зрештою, частина власників торговельних домів й одноосібних власників на початку ХХ ст., так і не зумівши витримати конкуренції з боку великих пароплавних товариств, після кількох років важкої боротьби розорилася. “Всі ці дрібні підприємства, які виникали цілком випадково, також випадково й загинули як від невмілого керування справою, так і від технічної відсталості пароплавів...”, – зазначалося у доповіді відділу торговельного мореплавання в 1911 р.²²

Дійсно, на початку ХХ ст. ситуація у торговельному флоті Азово-Чорноморського басейну позначалася гострою конкуренцією. Незважаючи на перешкоди, тут виникали нові пароплавні товариства, зростала кількість одноосібних судновласників, які силкувалися кинути виклик визнаним лідерам, відхопити собі також якусь частку прибутку. В свою чергу, намагаючись економічно придушити супротивника, великі пароплавні підприємства, звичайно вдавалися до встановлення демпінгових (бойових) цін на перевезення на тих лініях, де діяли судна конкурента. Вони також намагалися скупити або орендувати флот “аутсайдера”.

Вдаючись до подібних комбінацій, великі компанії, звичайно, не обходилися без фінансових втрат. Це у свою чергу підштовхувало їх до укладання угод, які б регулювали рух певних вантажів або пасажирів по найважливіших морських шляхах. Монополістичні тенденції серед судноплавних підприємств Російської імперії можна простежити вже в 90-х рр. ХІХ ст. Вони виражалися у короткочасних договірних угодах

пароплавних товариств з торгово-промисловими підприємствами. На перший погляд, це були звичайні фрахтові угоди, однак у них вже містилися умови, які не дозволяли контрагентам вести подібні операції з іншими судноплавними товариствами.

З часом подібні договори уклалися вже між окремими пароплавними підприємствами й, як правило, мали форму картельних об'єднань. Сторони, що домовлялися, встановлювали єдині тарифні та фрахтові ставки, розподіляли райони діяльності, договорювалися про умови перевезення вантажу і пасажирів. Саме такі угоди були укладені РТПіТ з Російським транспортним і страховим товариством (Ространсом) 1896 р., з товариством “Кавказ і Меркурій” 1902 р., з Північним пароплавлством 1908 р., і пароплавлством “Георгій-Орион” 1909 р., судновласником І. Древицьким та Ространсом 1910 р., Руським товариством з Древицьким 1911 р. й т.п. В той же час, чимало з означених угод були нетривалі. Як правило, у них не встановлювалася матеріальна відповідальність учасників за порушення договору. До того ж досягнення угоди з питань цін та перевезень на одних лініях ще зовсім не означало припинення конкуренції між обома сторонами в інших регіонах.

Неодмінним учасником подібних монопольних угод у комерційному мореплаванні Російської імперії було Руське товариство пароплавання і торгівлі. Користуючись величезною фінансовою підтримкою царизму (щорічна допомога з боку уряду, за договором 1911 р., становила 933 тис. крб), ця компанія робила все, щоб придушити конкуренцію та перетворитися на беззаперечного монополіста в комерційному мореплаванні басейну. Зрештою, укладання монопольних угод у флоті не тільки призводило до значного зростання цін, ставало суттєвим бар'єром на шляху вдосконалення діяльності найбільших судноплавних товариств, а й стримувало свободу приватнопідприємницької ініціативи в сфері комерційного пароплавання, заважало появі та фінансовому зміцненню нових компаній і фірм.

Дії, спрямовані на обмеження вільної конкуренції у комерційному мореплаванні Півдня України, неодноразово викликали різку критику з боку громадськості, органів преси. На синдикат населення дивилося “не інакше, як на установу, що призначена для грабунку або, в усякому разі, як на найбільш потужний засіб для оббирання”, – писав у 1908 р. журнал “Промышленность и торговля”²³.

Особливо великий суспільний резонанс викликала угода РТПіТ з таганрозьким судновласником Древицьким. Її наслідком стало збільшення платні за проїзд по лініях Азовського моря від 40 до 100%, а фрахту за вантажі – від 25 до 50%. Пароплавні ж рейси тут скоротилися майже наполовину, а поштове сполучення морем між містами Приазов'я

взагалі припинилось. Як відзначав один з авторів “Русского судоходства”, “пароплави, які курсують (Азовським морем. – *О.Ш.*), за винятком двох, зовсім не задовольняють потреби пасажирського руху й, завдяки відсутності інших пасажирських пароплавів, завжди надміру переполюються, що створює масу незручностей і справедливих нарікань з боку пасажирів, які приречені на всілякого роду нестатки”²⁴. “Їм ніщо інтереси пасажирів, завдання сільського господарства, торгівлі та промисловості”, – з приводу угоди Древицького з Руським товариством з гіркою іронією констатував на сторінках тогочасної преси анонімний автор, – вони володарі в своїх феодалних володіннях і тому роблять тільки те, що їм вигідно”²⁵.

Таким чином, можна констатувати виникнення парадоксальної ситуації: монополії, котрі розглядалися, як ознака й свідчення існування високорозвинутого капіталізму, фактично виступали чинниками, що гальмували розвиток, власне, капіталістичних відносин у країні, які тоді ще остаточно не сформувалися. Автор цілком погоджується з твердженням російського історика І.Ф. Гіндіна, який писав, що монополія в Російській імперії “не стільки виростала із значного розвитку вільної конкуренції, скільки була зобов’язана своїм виникненням державному втручання, яке було не притаманне іншим країнам капіталізму”²⁶. Вплив численних пережитків феодалного суспільства не просто гальмував, а надавав потворних форм розвитку капіталістичних відносин у країні, деформував саму їхню сутність. Все це примушує оцінити монополістичні об’єднання початку ХХ ст. в Російській імперії не як, за словами В.І. Леніна, “найпередовіший промисловий і фінансовий капіталізм”, а як пряме продовження привілейованого становища окремих груп підприємців, як такі організаційно-господарчі форми діяльності, що мали виразні феодалні риси.

Пропозиції щодо подолання означених недоліків та поживлення ділової ініціативи акціонерних компаній, які діяли у комерційному флоті Чорного й Азовського морів, неодноразово з’являлися в тогочасній пресі. “Тільки контроль та конкуренція дають можливість вести всіляку справу вигідно”, – ще у 1897 р. справедливо зауважив журнал “Русское судоходство”²⁷. З останнім важко не погодитися, звертаючись і до сьогодення України, становища з розвитком приватної ініціативи й підприємництва у державі.

Негативне ставлення населення до монопольних об’єднань в імперії примушувало судновласників у подальшому вдаватися до створення так званих “таємних” картелів. Зокрема напередодні Першої світової війни, в 1914 р., керівництво РТПіТ уклало угоду з Ространсом, яка передбачала одночасне встановлення обома компаніями однакових підвищених фрахтів на Чорному морі²⁸. Разом з тим, побоюючись спричинити

невдоволення широких кіл населення або роздратування в урядових сферах, сторони вирішили ввести у дію угоду “поступово, непомітно, щоб, – як відзначалося у доповіді директора РТПіТ, – не викликати дорікань і ремствування та підозри в синдикаті нашого Товариства з Російським з боку клієнтури”²⁹.

Відзначимо, що час передодня світової війни не був особливо вдалим для комерційного мореплавства. У першій половині 1914 р. в Європі трималися низькі фрахти на вантажі. Чимало судновласників “відправляли пароплави з італійських портів під баластом в Англію, лише б не погоджуватися на обгородки за зниженими розцінками”. Тенденція до зменшення фрахтів пояснювалася, як писав часопис “Русское судоходство”, “несприятливими для експортерів збіжжя настроями західноєвропейських споживчих ринків”, що у свою чергу підігрівалося очікуванням воєнного конфлікту на континенті.

Негативний вплив на розвиток підприємництва в комерційному мореплаванні басейну у той час також справляли нерегульовані соціальні стосунки, які існували між адміністрацією пароплавних товариств і матросами та кочегарами. Високий рівень визиску моряків, їх правове безправ'я викликало на початку XX ст. низку масових страйків на торговельних судах.

Соціальна напруга у комерційному флоті особливо посилювалася напередодні Першої світової війни. Так, керівництво нелегальної матроської організації – Спільки чорноморців, створеної ще на початку 1912 р., за повідомленням Херсонського губернського жандармського управління, в травні 1914 р. “велику надію покладало на очікувану війну Німеччини з Росією, яка, на їхню думку, незабаром станеться, під час якої й думають вдатися до активної діяльності з роз пропагування моряків”³⁰. У свою чергу в липні 1914 р. агенатура департаменту поліції доповідала: “Завдяки страйкам у Баку та Петербурзі настрої у моряків підвищився. Збираються в кубриках і разом читають газети. Багато хто висловлює здивування, чому в Одесі до цього часу тихо”³¹. Але початок війни перешкодив планам керівництва Спільки чорноморських моряків розпочати влітку 1914 р. загальний страйк на торговельних судах регіону.

Отже, становлення індустріального суспільства в українських губерніях Російської імперії на початку XX ст. багато у чому мало не глибинний, а швидше зовнішній характер, було обумовлене намаганням самодержавства прискорити соціально-економічний розвиток країни. Внаслідок надзвичайно великої питомої ваги держави в процесах модернізації відбувалося часткове ослаблення ролі ринкових регуляторів економіки, посилювався механізм блокування технологічного та соціального розвитку. Все це свідчило, що економічна політика царизму входила у суперечність з інтересами індустріальної модернізації українських губерній, а, врешті-

решт, і з інтересами переважної частини підприємців. Відзначене негативно позначалося й на становищі в морському транспорті Азово-Чорноморського басейну, розвитку приватної ділової ініціативи у цій галузі економіки.

Перспективи подальшого вивчення даної проблематики пов'язані з дослідженням впливу воєнних дій під час світової війни 1914-1918 рр. на становище з розвитком підприємництва в комерційному мореплаванні Півдня України.

¹ *Оглоблин О.* Студії з історії України: Статті і джерельні матеріали. – К.; Нью-Йорк; Торонто, 1995. – С.52.

² *Рибер А.Дж.* Устойчивые факторы российской внешней политики: попытка интерпретации // Американская русистика: Вехи историографии последних лет. – Самара, 2001. – С.104-105.

³ Там само. – С.103.

⁴ Русское торговое мореплавание // Промышленность и торговля. – 1908. – №2. – С.85.

⁵ *Лисяк-Рудницький І.* Між історією й політикою: Статті до історії та критики української суспільно-політичної думки. – Мюнхен, 1973. – С.34.

⁶ Див.: *Можин В.П.* Монополии в судоходстве России и их борьба за господство // Социалистические преобразования в СССР и их экономические предпосылки. – М., 1959. – С.91-116; *Эфенди-Заде Д.М.* Русский морской торговый флот на рубеже XIX-XX вв. // Исторические записки. – М., 1980. – Т.105. – С.255-272.

⁷ Русский торговый флот. Список судов к 1 янв. 1914 г. – СПб., 1914. – С.36-37.

⁸ Див.: *Эфенди-Заде Д.М.* Русский морской торговый флот на рубеже XIX-XX вв. // Исторические записки. – М., 1980. – Т.105. – С.257.

⁹ *Слабченко М.Є.* Матеріали до економічно-соціальної історії України XIX ст.: В 3 т. – Х., 1927. – Т.2. – С.65.

¹⁰ Там само – С.226.

¹¹ Русское судоходство. – 1911. – №7. – С.73.

¹² *Лившин Я.И.* Представительские организации крупной буржуазии в России в конце XIX – начале XX в. // История СССР. – 1959. – №2. – С.107.

¹³ Труды общего съезда судовладельцев в С.-Петербурге. 27 февраля – 4 марта 1913.– СПб., 1913. – С.1.

¹⁴ Труды I-го съезда судовладельцев Черноморско-Азовского района. 10-20 августа 1909. – Одесса, 1909. – С.5.

- 15 Съезд судовладельцев Черноморско-Азовского района // Одесский листок. – 1909. – №182. – 11 авг.
- 16 Труды II-го съезда судовладельцев Черноморско-Азовского района. 27 сентября - 4 октября 1910. – Одесса, 1910. – С.1.
- 17 Русское судоходство. – 1900. – №214-220. – С.41.
- 18 Там само. – 1909. – №4. – С.161.
- 19 *Жанколя М.И.* Наше судоходство // Русское судоходство. – 1916. – №11. – С.24.
- 20 Російський державний історичний архів в Санкт-Петербурзі (далі – РДІА). – Ф. 95. – Оп.18. – Спр.44. – Арк. 5 зв.
- 21 *Руммель Ю.В.* Торговый флот в экономической жизни страны и виды на его развитие в России. – СПб., 1907. – С.28.
- 22 РДІА. – Ф. 95. – Оп.6. – Спр.1884. – Арк.80.
- 23 Вопросы синдикатской практики // Промышленность и торговля. – 1908. – №2. – С.32.
- 24 Русское судоходство. – 1911. – №9. – С.138.
- 25 Там само. – С.137.
- 26 *Гиндин И.Ф.* Русская буржуазия в период капитализма, ее развитие и особенности // История СССР. – 1963. – №3. – С.46.
- 27 *Фонтон О.* О желательных изменениях в управлении акционерными Обществами // Русское судоходство. – 1897. – №180. – С.41.
- 28 РДІА. – Ф. 107. – Оп.1. – Спр.2210. – Арк.58.
- 29 Там само. – Арк. 1 зв.
- 30 Центральний державний історичний архів, м. Київ (далі ЦДІА). – Ф. 385. – Оп.2. – Спр.31. – Арк.165 зв.
- 31 Там само. – Ф. 268. – Оп.1. – Спр.764. – Арк.301.

РОЗДІЛ ІІ СТОРІНКИ ВІТЧИЗНЯНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ІСТОРІЇ

*В.Б. Молчанов
(м. Київ)*

МАТЕРІАЛЬНЕ СТАНОВИЩЕ НАСЕЛЕННЯ ГУБЕРНСЬКИХ ЦЕНТРІВ ПРАВОБЕРЕЖНОЇ УКРАЇНИ НАПЕРЕДОДНІ ПЕРШОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ

Понад 90 років минуло з часу Першої світової війни, але ця подія й досі привертає увагу дослідників та громадськості. Науковці продовжують аналіз її причин і наслідків в контексті світового історичного розвитку. Якщо самій війні та її різноманітним чинникам у працях переважної більшості авторів приділено істотну увагу, то питання матеріального становища населення губернських міст Правобережжя напередодні війни, як правило, майже не розглядалися.

На початку ХХ ст. Україна була одним із найбільших світових виробників і експортерів хліба. Щорічний обсяг виробництва чотирьох головних зернових культур – пшениці, жита, ячменю й вівса – перевищував 34 пуди на душу населення. За цим показником Україна знаходилася на чільному місці серед європейських країн-виробників хліба. Крім того, їй належало визначне місце у виробництві цукру, забезпеченні населення продуктами тваринництва, олією, овочами, фруктами тощо¹.

Однак вивчення проблеми добробуту населення радянськими істориками було неповним, відзначалось упередженістю. Адже стан науки в ті часи не дозволяв об'єктивно досліджувати ці питання через ідеологічний і політичний тиск з боку партійних організацій та державних органів влади.

Протягом останнього десятиліття у зв'язку з розбудовою Української держави й появою ринкового господарства помітно зріс інтерес дослідників до історичних проблем соціально-економічного характеру. Проте жоден з них не зміг комплексно висвітлити проблему матеріального становища населення Правобережжя напередодні Першої світової війни в своїх працях.

Таким чином, мета даного повідомлення полягає у тому, щоб на