

О.Б.Шляхов*

**СУДНОВЛАСНИКИ АЗОВО-ЧОРНОМОРСЬКОГО БАСЕЙНУ
НАПРИКІНЦІ ХІХ – НА ПОЧАТКУ ХХ ст.**

У статті розкриваються джерела формування, особливості складу судновласників Азово-Чорноморського басейну, аналізуються стереотипи їх поглядів та поведінки в умовах становлення в Україні ранньоіндустріального суспільства.

Без вивчення особливостей переходу України від традиційного до індустріального суспільства неможливо пояснити специфіку національного історичного процесу, визначити її місце в світовій цивілізації. Вкрай важливим завданням є виявлення закономірностей та своєрідності капіталістичної трансформації українських земель наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст., вивчення питань тогочасного становлення у країні ринкової економіки, що дозволяє краще зрозуміти проблеми сьогодення, з'ясувати причини сучасних прорахунків та невдач. Розв'язання окремих аспектів цієї тематики на прикладі становища із розвитком підприємництва в комерційному мореплаванні Півдня України, дослідження складу, стереотипів поглядів і соціальної поведінки судновласників Азово-Чорноморського басейну й є метою автора статті.

У середині ХІХ ст. царська Росія вбачала в країнах Заходу, які більш динамічно розвивалися, приклад та водночас суттєву загрозу. Зрештою, модернізація, як прояв глибинного і багаторівневого процесу оновлення економічних, соціаль-

* Шляхов Олексій Борисович – д-р іст. наук, доцент, завідувач кафедри української історії та етнополітики Дніпропетровського національного університету.

них та політичних структур, перетворення ціннісних систем суспільства й повсякденного життя, розпочата урядом Олександра II, фактично і була на це відповідною реакцією. Її метою було намагання пристосувати існуючу командно-адміністративну систему до виклику епохи, який у XIX ст. набув чітких рис західної ринково-приватновласницької структури з усім притаманним їй шлейфом цивілізаційних характеристик та інституціональних норм.

В результаті проведених царизмом реформ у другій половині XIX – на початку XX ст. в українських губерніях Російської імперії здійснюються системні зміни, стверджуються елементи нового суспільства, значні зрушення відбуваються у техніці й технології, в енергоозброєності промисловості, більш динамічно починають розвиватися товарно-грошові відносини. Модернізація прискорила утворення в Україні класів, притаманних буржуазному суспільству. Вона ж викликала поступове розмивання станового поділу в імперії, певні зміни у соціальному обличчі основних груп населення. Уклад життя людей, який склався протягом століть, зазнавав відчутних перемін.

Водночас згадані зрушення, прояви становлення нового життя мали багато в чому не глибинний, а скоріше зовнішній характер. Капіталістичні відносини, за словами Богдана Кравченка, тоді ще не проникли "у пори українського суспільства"¹. На темпі та проявах процесів модернізації суттєво позначався той факт, що відбувалися вони в рамках старих політичних структур, за існування у країні жорсткого авторитарного режиму, багато в чому були задані зовнішнім геополітичним контекстом. Все це обумовило гіпертрофовану роль держави і бюрократії у господарському житті, намагання самодержавства здійснювати майже повний контроль над економікою країни, обмежити свободу приватного підприємництва, запровадити його дріб'язкову регламентацію. Це дає підстави стверджувати, якщо суб'єктом виробництва й модернізації на Заході, її мотором був підприємець та індустріальний робітник, то в Російській імперії – чиновник і напівпатріархальний пролетар, учорашній селянин.

Внаслідок надзвичайно великої питомої ваги держави у тогочасних процесах модернізації відбувалося часткове ослаблення ролі ринкових регуляторів економіки, посилювався механізм блокування технологічного й соціального розвитку. Як слушно зазначав філософ О.О.Кара-Мурза, "гіпертрофія державного начала в російській історії ставала як би компенсацією за архаїчність, недорозвинутість соціальної ("громадянської") структури. І навпаки: сам державний деспотизм... може розглядатися як головний чинник блокування соціокультурної модернізації"².

Отже, остання, яка здійснювалася у той час на теренах Російської імперії, мала неорганічний характер. Торкнулася вона лише окремих галузей промисловості, залишивши в цілому аграрну спрямованість економіки, фінансову слабкість та нерозвинутість внутрішнього ринку. Слід вказати й на відсутність у країні політичних свобод, низький рівень загальної, а головне, правової культури населення, домінування у світогляді мас цінностей традиційного суспільства.

Воно обумовило і досить двозначне соціальне становище підприємців імперії. Їх називали носіями прогресу та водночас експлуататорами. Не тільки в робітників, а й серед інтелігенції та чиновництва часто переважав не лише критичний, а і відверто недоброзичливий погляд на підприємницьку діяльність та заповзятливість окремих осіб. До представників бізнесу зверхньо ставилися і ліберальні поміщики, і правлячі верхи.

Автор історико-біографічного довідника "Діловий світ Росії" М.Баришников звертав увагу на соціальну "неповноцінність" підприємців у Російській імперії, "відсутність можливості отримати громадське визнання своїми діловими успіхами", "відверте небажання влади бачити в них самостійну політичну силу"³. Зрештою, за свідченням сучасників, "на промисловців російська публіка дивилася як на обирачів населення"⁴. Ненормальність такого становища зокрема відзначав

прем'єр-міністр В.М. Коковцов, який у 1913 р., виступаючи з думської трибуни, заявив: "Не треба дивитися на капітал та на його організацію як на ворога, треба, навпаки, дивитися на нього як на ту необхідну, неминучу, єдину умову, яка разом з природними багатствами й працелюбством населення допоможе розвиватися нашій продуктивності"⁵.

Можна погодитись із думкою українського історика Т.І.Лазанської, що таке "критично-негативне сприйняття образу капіталіста-підприємця спричинила в значній мірі тогочасна історична реальність. Незавершеність процесу первісного нагромадження капіталів, який химерно переплітався у другій половині XIX ст. з методами уже буржуазного накопичення, породжував серед новонароджуваної буржуазії непомірну тягу до збагачення, нерозбірливість у засобах його досягнення, обмеженість інтересів, деспотизм і невігластво"⁶. Все це надзвичайно ускладнювало процес становлення капіталістичного суспільства в Росії та Україні.

Особливості тогочасної трансформації економіки українських губерній яскраво проявилися у розвитку морського транспорту Чорного й Азовського морів, позначалися на процесах формування верстви підприємців басейну, їхньому менталітеті. Слід зазначити, що від становища комерційного флоту багато в чому залежала життєдіяльність великих приморських територій України, формування єдиного економічного механізму. Саме з відкриттям "чорноморських пристаней", за словами відомого історика І.Лисяка-Рудницького, "торгівля як правого, так і лівого берега (Дніпра – О.М.) переорієнтувалася у південному напрямі. Це був вирішальний крок до економічної інтеграції українських земель та до створення географічно об'єднаного українського народного господарства"⁷. На винятково значну роль Чорного моря як "комунікаційного центру, до котрого ведуть нас наші ріки і повинні б були повести всі наші дороги", неодноразово звертав увагу Михайло Грушевський⁸.

На зламі XIX – XX ст. у торговельному флоті Півдня України спостерігалося піднесення ділової активності, що виявлялося у різноманітних формах підприємництва, починаючи від створення дрібних приватних фірм та торговельних домів до акціонерних товариств, які розпоряджалися мільйонними капіталами й володіли десятками великих суден. Відповідно в той час уже цілком сформувався прошарок судновласників басейну, який консолідував у собі різномірні соціальні та національні елементи.

Що ж являла собою ця група буржуазії? Питання щодо джерел її формування, чисельності й складу ще не знайшли достатньо повного висвітлення в історіографії. Лише окремі аспекти згаданої проблематики висвітлювалися у працях Л.Г.Мельника та Ю.П.Коновалова⁹. Не приділялося в історичній літературі уваги і тим рисам, які позначали погляди й діяльність судновласників регіону.

Важливо з'ясувати ставлення керівників пароплавних підприємств та одноосібних власників до царського режиму, рівень їх національної свідомості, ділової активності й заповзятливості, визначити їхні моральні якості, участь у громадському житті.

Треба відзначити, що ця група підприємців була досить різномірною за своїм соціальним становищем. Тут були представники торговельного капіталу і почесні громадяни, дворяни та чиновники, представники інтелігенції, міщани й селяни. До того ж соціальний склад приватних власників у паровому флоті та вітрильному суднопластві суттєво відрізнявся. Так, серед власників парових суден представників селянської верстви населення були лише одиниці. Подібне явище багато в чому визначала неабияка вартість пароплавів (останні коштували від 100 тис. до 1 млн руб.), придбати які, на відміну від вітрильників, переважній більшості селян було майже неможливо.

Помітні відмінності щодо складу учасників, особливостей їхньої поведінки і психології мали місце й у різних за формою пароплавних підприємствах, зокрема

серед керівного персоналу акціонерних товариств (складався з директорів, членів правління і рад компаній) та одноосібних власників. Як справедливо відзначав одеський історик Ю.П.Коновалов, створенню судноплавних акціонерних товариств віддавали перевагу торговельно-промислові й фінансові кола центральних (Московського і Петербурзького) районів Російської імперії¹⁰. Разом з тим з ініціативою організації торговельних домів та одноосібних пароплавних підприємств частіше за все виступали уродженці міст і селищ узбережжя Чорного й Азовського морів.

Стан джерел дозволяє більш-менш повно розглянути ту групу судовласників, яка була причетна до діяльності акціонерних структур у комерційному мореплавстві Півдня України. Зазначимо, що серед менеджменту компаній, які діяли в морському транспорті басейну, було багато чиновників різних міністерств. Акціонерні та пайові товариства охоче пропонували керівні посади особам, які перебували на державній службі, намагаючись, таким чином, послуговуватися їхніми зв'язками, знанням петербурзького світу, близькістю до урядових кіл. Як відзначав у своїй монографії американський історик Л.Кехен, "приватні фірми приваблювали впливових посадових осіб неймовірними сумами з метою використати їх офіційні зв'язки і знання методів, необхідних для отримання урядових субсидій"¹¹. Мабуть, не випадково керівні органи акціонерних компаній, які діяли в Азово-Чорноморському басейні, частіше за все створювалися саме у столиці імперії.

Щоправда, з 1884 р. участь вищих державних службовців в управлінні справами приватних компаній обмежувалась, а сумісництво прямо заборонялося для чинів перших трьох класів табеля про ранги. Для інших чиновників це залежало від дозволу їхнього керівництва у кожному конкретному випадку. Але все це не зупиняло бажаючих отримати додатковий прибуток. Із 90-х рр. XIX ст. почастишали випадки переходу провідних чиновників до правління великих підприємств та банків. Так, членом ради Російського транспортного й страхового товариства (Ространсу) був виходець з відомого німецького роду, дійсний статський радник і камер-юнкер, у минулому секретар російського посольства в Берліні Д.Бенкендорф¹². Засновником Північного товариства у 1900 р. став таємний радник В.М.Рейтц¹³. Напередодні Першої світової війни посаду голови правління Російського Східно-Азіатського пароплавства обійняв колишній міністр торгівлі та промисловості В.І.Тимирязев.

Входили до вищого керівництва судноплавних компаній і особи, які безпосередньо належали до імператорського двору або підтримували зв'язки з царськими фаворитами. Так, головою правління Ространсу на час початку Першої світової війни був відомий біржовий маклер І.П.Манус, який мав тісні контакти з Г.Распутиним¹⁴. У той же період до складу правління Руського товариства пароплавства і торгівлі (РТПіТ) входив К.Д.Нілов – адмірал, флаг-капітан імператора, який належав до найближчого оточення Миколи II¹⁵.

Значний відсоток управляючих становили також представники царського генералітету, вищі військово-морські чини. Так, директорами РТПіТ були адмірала М.А.Аркас (батько відомого українського історика) та М.М.Чихачов, а головою правління цієї ж компанії тривалий час перебував генерал-лейтенант М.І.Жеванов. Функції директора Азовського пароплавства в 90-ті рр. XIX ст. виконував контр-адмірал А.В.Житков. На початку XX ст. управляючим Російсько-Дунайського пароплавства був генерал-майор М.В.Черкасов.

Відзначимо, що для верхівки керівництва пароплавних товариств було характерним тяжіння до стабільності, намагання ретельно зважити всі плюси й мінуси під час прийняття відповідних рішень, бажання звести ризик до мінімуму, врахувати всі фактори, що впливали на кон'юнктуру ринку на тривалу перспективу. Всі ці, багато в чому позитивні якості у поведінці управляючого персоналу фірм інколи переходили всі припустимі межі та перетворювалися, зокрема в діяльності РТПіТ, на відверту ділову пасивність.

Часопис "Русское судоходство" неодноразово відзначав консерватизм поглядів багатьох керівників і акціонерів цієї компанії, які "наполягали єдине на ощадливості й економії"¹⁶. У свою чергу преса міст чорноморського узбережжя цілком слушно писала, що Руське товариство пароплавства і торгівлі "довго йшло шляхом рутини та виключного нагромадження матеріального достатку"¹⁷. Недолік ділової ініціативи в керівництві компанії, його пасивність підкреслювали й представники самого товариства. Так, член ради РТПіТ М.А.Ржевуський у 1904 р. відзначав: "Самостійно Руське товариство не йде шляхом пошуку нових ринків, заснування нових ліній і тільки тоді кидається на них, коли яка-небудь більш заповзятлива особа або товариство перебирають на себе ініціативу"¹⁸.

Вищезгадані особливості соціальної поведінки були притаманні й менеджменту багатьох інших судноплавних підприємств. Невипадково, що у своєму поданні до Державної думи в лютому 1911 р. міністр торгівлі та промисловості С.І.Тимашов звертав увагу на "слабо розвинутий у нашій морехідній промисловості дух заповзятливості"¹⁹. Останнє пояснювалося тим, що через своє соціальне становище й особливості виховання більшість представників дворянства, чиновників і офіцерів, яка, власне, й становила керівний управлінський персонал судноплавних компаній, не мала достатніх навичок підприємницької діяльності, необхідних ділових якостей для роботи в комерційному мореплавстві.

З іншого боку, управлінцям деяких акціонерних товариств було притаманне прагнення використати своє керівне становище для особистого збагачення. Тогочасна преса не раз відзначала, що члени правління компаній залишалися "безконтрольними і безвідповідальними розпорядниками всієї справи", які неодноразово вирішували власні питання за рахунок товариства. Внаслідок цього, на думку авторів журналу "Русское судоходство", в діяльності судноплавних підприємств були "не тільки зовсім непродуктивні витрати, а й прямі зловживання"²⁰.

Нагадаємо і певну відсутність почуття соціальної відповідальності членів правлінь окремих великих судноплавних компаній, коли намагання отримати якомога більший зиск нерідко переважувало громадські потреби, інтереси держави. Так, у 1892 р., коли країна потерпала від нестачі продовольства, обурення громадськості викликала відмова керівництва РТПіТ везти хліб у голодуючі губернії за зниженими розцінками²¹.

Соціальний склад одноосібних власників та власників торговельних домів у комерційному мореплавстві басейну мав свої суттєві відмінності. Головним чином ним займалося гільдійське купецтво приморських міст – Одеси, Херсона, Керчі, Маріуполя, Таганрога, Ростова-на-Дону. За даними Л.Г.Мельника, в 90-ті рр. XIX ст. представникам торговельної буржуазії належало більше 2/3 парових суден, тоді як дворянам і чиновникам – 12,3%, міщанам – 8,8%, селянам – лише 0,2%²². Цю ситуацію визначав той факт, що саме купці, як правило, мали практичний досвід у сфері торгівлі, з більшим або меншим успіхом орієнтувалися в господарській кон'юктурі ринку, володіли, врешті-решт, чималими грошми. Зокрема капітал судноплавної фірми братів Анатра оцінювався більш ніж у 10 млн руб.

Часто торговельним мореплавством починали займатися вуглепромисловці, власники шахт Донбасу. Серед останніх можна згадати почесного громадянина, вихідця з козацтва І.С.Кошкіна. Наприкінці XIX ст. він сформував флотилію з 6 суден, які транспортували вугілля з Маріуполя до портів Азово-Чорноморського басейну. В 1895 р. Азовське пароплавство заснував власник торговельного дому у Таганрозі мільйонер Я.Поляков, який займався видобутком вугілля в Донецькому басейні²³. До занять мореплавством часто вдавалися й торговельні будинки, котрі експортували зерно, як, наприклад, фірма Ф.Франгопуло та Ф.Феофані.

Іншими соціальними групами, за рахунок яких рекрутувався склад одноосібних судновласників басейну, були поміщики і чиновництво. Але їхня частка

поступово скорочувалася, що пояснювалося труднощами адаптації до нових соціально-економічних умов життя, браком комерційних здібностей. У результаті останні прагнули до участі в таких формах підприємництва у торговельному флоті, які б не вимагали при цьому особистої участі. Однак були з цього й винятки. Так, помітний слід в історії комерційного судноплавства регіону залишила представниця родини обрусілих німців, вдова колезького асесора С.Б.Фальц-Фейн.

Уродженка Катеринослава С.Б.Кнауф (1835–1919 рр.), уклавши 1863 р. шлюб із Е.Фальц-Фейном, активно займалася підприємницькою діяльністю. Як згадували сучасники, остання "відрізнялася не тільки винятковим розумом, а й яскраво вираженим честолюбством"²⁴. Мешкаючи у с. Преображенське Таврійської губернії, вона в 1897 р. фактично заснувала порт Хорли, через який проходило чимало вантажів до Одеси, Херсона, Миколаєва, а також за кордон. С.Б.Кнауф стала також власницею Південно-Російського товариства пароплавства. Як відзначав у спогадах В.Фальц-Фейн, підсумком її "різнобічної та цілеспрямованої діяльності стало заснування пароплавства. Воно мало власні вантажні й пасажирські пароплави, декілька буксирів"²⁵.

Із початку 90-х рр. XIX ст. до лав підприємців, які займалися торговельним мореплавством, посилювся приплив представників інтелігенції та колишніх судноводіїв – штурманів і капітанів комерційного флоту. Високий рівень фахової підготовки, технічні знання об'єктивно створювали підґрунтя для їхнього залучення в цю галузь економіки. Серед судновласників, представників цих верств населення можна назвати інженерів А.Бунге й С.І.Панченка, кандидатів права А.Чернікова та М.С.Абрамовича, архітектора А.Г.Емеріка, штурманів І.Романенка й Г.Кралеви́ча²⁶.

Згодом у соціальному складі судновласників Півдня України відбуваються певні зміни. Так, з кінця XIX ст. до 1910 р. частка купців і почесних громадян серед окремих приватних власників та співвласників суден, за нашими підрахунками, зменшилася з 66 до 52%*. Цей факт можна пояснити тим, що в згаданий період підприємницька діяльність у Російській імперії вже не пов'язувалася з належністю особи до купецької гільдії. Відповідно збільшувався відсоток судновласників серед інших соціальних груп та станів. Так, найпомітніше в той час зросла кількість судновласників із міщанського середовища (на 12%). Їх частка вже становила майже 22%. Останнє свідчило, що процес нагромадження грошей у цій верстві населення проходив досить активно. Це ж стосується і вихідців з інтелігенції й судноводіїв, чисельність яких у 1910 р. сягнула 14% (зростання на 8,2%). Разом з тим відсоток дворян та чиновників серед судновласників регіону скоротився, за нашими даними, на 2,5% й становив усього близько 10%. Як і раніше, вкрай мало серед окремих приватних власників пароплавів було вихідців із селянського середовища.

Що стосується географії розселення підприємців, які працювали в комерційному мореплаванні басейну, то переважна більшість із них мешкала у причорноморських та приазовських містах. Зокрема наприкінці XIX ст. 56,4% всіх судновласників басейну проживали в Україні, у тому числі 16,4% з них мешкали в Херсоні, 14,6% – Одесі, 9,1% – Керчі, 7,3% – у Маріуполі. Серед неукраїнських міст перед тут вели Ростов і Таганрог.

Питання про національний склад судновласників регіону ще докладно не досліджувалося в історичній науці. Через недосконалість статистики Російської імперії важко виділити саме українців із числа власників суден. Отже, визначаючи національність того чи іншого підприємця, автор керувався перш за все його прізвищем, а також місцем народження або проживання. Зрозуміло, що цей метод не досконалий. Але він усе ж дає приблизне уявлення щодо етнічного походження основних груп судновласників басейну.

**Тут і далі підрахунки зроблено автором.*

Склад підприємців у морському транспорті Чорного й Азовського морів, як і всієї буржуазії України, був багатонаціональний. До того ж серед останньої переважали не представники корінної нації, а росіяни, євреї, поляки тощо. Що ж обумовило таке становище? По-перше, внаслідок різниці в цінах на споживчі товари, власне, російських підприємств та сировину, яку постачали видобувні галузі промисловості Наддніпрянщини, відбувалася своєрідна перекачка капіталу до центру імперії. Там же були розташовані й найпотужніші банки країни, а місцеві відігравали незначну роль. Отже, російські підприємці мали більше фінансів для капіталовкладень в українських губерніях. Як відзначав М.Є.Слабченко, в Україні "не вистачало організаційних засобів, якими володів російський купець"²⁷.

По-друге, історичні особливості розвитку українських земель призвели до того, що українці у містах перебували в меншості. Але ж саме останні були центрами розвитку промисловості та торгівлі, безпосередньо тут і формувався прошарок підприємців, "ділових людей". Згадана ситуація дала підстави Я.Й.Грицаку наголосити, що "української буржуазії і середнього класу майже не існувало"²⁸. Більше того, Б.Кравченко зазначав у своїй праці: "Шукати українських капіталістів в Україні... марна справа"²⁹. Але, на нашу думку, останнє твердження є явним перебільшенням. Автор вважає, що у цьому плані скоріше мав рацію той же М.Слабченко, який у 1929 р. в одному з листів підкреслював: "Суто-українська буржуазія (не селяни!) теж існувала, вона балансувала між обома імперіялізмами – російським і французьким"³⁰. Водночас не підлягає сумніву, що кількість підприємців, власне, українського походження, дійсно, була незначною.

Відзначене спостерігалось й у комерційному мореплавстві Півдня України. Так, наприкінці XIX ст. серед керівників торговельних домів та окремих приватних власників, які діяли в паровому флоті Чорного й Азовського морів, фігурує лише декілька українських прізвищ, зокрема купців І.Коваленка та А.Стороженка. У цілому українці, за даними автора, тут становили лише 4,2% від усіх підприємців.

На початку XX ст. кількість етнічних українців серед співвласників і окремих приватних власників басейну збільшується. Незважаючи на об'єктивні труднощі підрахунків, які робилися на обмеженому статистичному матеріалі, все ж можна твердити, що частка останніх в 1910 р. сягнула 14–15%³¹. Більшість із них належала до дворянського стану (Ф.Приймак, А.Педашенко, М.Галицький) або до представників інтелігенції й колишніх судноводіїв. Це такі, як син вуглепромисловця, павлоградського першої гільдії купця І.Панченка – інженер С.І.Панченко, штурмани А.Черкаський, І.Романенко та ін. Серед власників пароплавів, українців за походженням, на початку XX ст. були також вихідці з міщанського середовища – Ф.Левченко, П.Руденко, А. Андрущенко, селянин П.Литвиненко і представник купецького капіталу І.Древицький.

Поряд з українцями серед підприємців торговельного флоту басейну було досить багато представників інших націй та народностей, які населяли Російську імперію, зокрема росіян, як-от Є.Парамонов, І.Кошкін, М.Лосєв, І.Голубов, С.Васильєв тощо. У цілому ж останні становили близько 21% серед усіх власників парового флоту Чорного й Азовського морів. За національним складом, вони домінували серед вихідців із дворянства. Чимало в комерційному судноплавстві регіону було і представників єврейського капіталу – І.Рабінович, брати Розенштейн, Л.Дрейфус, Х.Райзман та ін. Останні, головним чином, належали до купецької й міщанської верств населення.

Суттєву частку власників у морському транспорті становили іноземці за походженням. Так, беззаперечно, істотною була вага грецького елементу, представленого в першу чергу купецтвом приморських міст. Це – керівники великих торговельних будинків і одноосібні власники – М.Вальяно, Д.Негропонтє, брати Анатра, Г.Дестуні, Д.О.Хараджаєв, Ф. та Х.Феофані, А. Хрісоскулі, М.Сусаніс тощо. За нашими підрахунками, до 30% судновласників басейну за національністю були саме греками.

Головними рисами соціальної поведінки цієї групи підприємців (одноосібні власники і власники торговельних домів) у комерційному флоті, перш за все серед тих, що походили з представників купецького стану або почесних громадян, були енергійність, висока трудова активність, обачливість у справах й ініціативність, ясний розум та наполегливість у досягненні мети. Наприклад, як відзначав начальник ростовського порту, з перших кроків діяльності судновласника І.Древицького, "тобто, коли Руське товариство пароплавства і торгівлі було конкурентом його підприємства, він хоча й зазнав збитків, але все ж не схотів кинути справу, яку він розпочав"³².

Відзначимо, що деякі підприємці басейну усвідомлювали свою відповідальність перед суспільством, яка проявлялася в їх службі на громадських посадах, благочинній діяльності. Так, вищезгадана С.Фальц-Фейн чимало уваги приділяла меценатству, заснувавши для потреб чиновників села Преображенське споживче товариство. На будівництво лікарні в рідному місті Маріуполі купець першої гільдії, судновласник Д.О.Хараджаєв пожертвував 30 тис. руб. Значну суму грошей він виділив і на створення протитуберкульозного санаторію, а також надавав постійну фінансову допомогу маріупольській міській гімназії, протягом 30 років був її почесним піклувальником³³.

Брали судновласники участь й у громадському житті міст Півдня України. Так, купець першої гільдії П.П.Регір певний час виконував функції голови одеського біржового комітету, а М.С.Рабинович очолював біржовий комітет Херсона³⁴. Вищезгаданого Д.О.Хараджаєва в 1910 р. було обрано головою біржового комітету Маріуполя. Водночас він виконував функції "гласного міської думи, повітового та губернського земських зборів...", обирався почесним мировим суддею..., головою товариства допомоги бідним"³⁵. У свою чергу судновласник З.Є.Ашкеназі на початку ХХ ст. став членом комітету торгівлі й мануфактур Одеси, а також входив до складу міської комісії з питань видачі допомоги³⁶. Він же в 1914 р. працював у складі організаційної комісії зі скликання в Одесі II з'їзду представників промисловості та торгівлі Півдня Росії. Виборним від одеського купецького стану був А.А.Трапані. Разом із тим рівень громадсько-політичної активності більшості судновласників не можна не визнати недостатнім. Усвідомлення ними взаємозв'язку між своїм і суспільним багатством та долею країни в цілому ще не відбулося.

Характеризуючи моральне обличчя тогочасних підприємців у комерційному мореплавстві басейну, слід вказати й на пристрасть окремих приватних власників до збагачення, коли гроші для судновласника цілком заступали все інше, намагання будь-якими засобами отримати більший прибуток, до того ж у найкоротші строки. Так, коли підприємці Західної Європи вважали за нормальне працювати з прибутком у 6–7%, судновласників Російської імперії такий зиск не влаштовував. "Жоден середній капіталіст не погодиться використати свій капітал на таку справу, яка дає не більше 7%", – писав один з авторів часопису "Русское судоходство"³⁷.

Останнє призводило до того, що значна частина новоутворених фірм, які діяли в торговельному флоті басейну, використовувала фізично та морально застарілі пароплави, придбані за невелику ціну на Заході, що давало можливість отримати зайвий прибуток. Наявність подібних суден ставила під загрозу безпеку морських перевезень. Але на останнє судновласники воліли не звертати уваги, особливо якщо зважити на те, що вантаж, який транспортувався морським шляхом, зазвичай, було застраховано. "Ім рішуче немає ніякого діла до людського життя... – наприкінці ХІХ ст. наголошував журнал "Русское судоходство". – У них переважає виключне прагнення до дивідендів, вигод, баришів"³⁸.

Можна згадати і такі якості, притаманні деяким ділкам торговельного капіталу, як зневажливе, презирливе ставлення до простого люду. Так, представник уряду зазначав, що на пароплавах І.Древицького чорнороби й косарі розміщува-

лися просто на палубі, до того ж у страшенній скупченості. Однак сам підприємець вважав це цілком прийнятним та нормальним. "Для них іншого і не треба"³⁹, – наголошував він.

Низьку продуктивність праці своїх службовців судновласники басейну, звичайно, компенсували збільшенням тривалості робочого дня пароплавних команд, встановленням їм мінімальної плати. Цьому сприяв фактично зародковий характер робітничого законодавства в Російській імперії. Таким чином, вони отримували економічну вигоду з політичного безправ'я своєї безпосередньої робочої сили – матросів, кочегарів, машиністів.

Щоправда, ще наприкінці XIX ст. деякі найбільш далекоглядні політики й учені імперії, вважаючи, що боротися з поширенням соціалістичних ідей у робітничому середовищі можна лише шляхом встановлення тіснішого зв'язку між інтересами пролетарів та фабрикантів, пропонували зацікавити перших до якісної, сумлінної праці, дозволивши їм брати участь у прибутках підприємств. Окремі пропозиції надходили й щодо налагодження соціального партнерства безпосередньо в торговельному флоті. Так, на початку XX ст. на цьому наголошував автор праці "Історичний нарис п'ятдесятиліття Російського товариства пароплавства і торгівлі", професор С. Гловайський. Зокрема він вважав за потрібне, щоб роботодавці відраховували 1% щорічної суми прибутку в акціонерний капітал судових команд. Дивіденд із цих акцій мав видаватися як премія морякам, які добре працювали протягом кількох років. "Побоювання, що робітники, беручи участь у прибутках підприємств, зробляться їхніми господарями, безпідставне, – відзначав Гловайський. – Вони стануть учасниками справи. Така жертва з боку акціонерів відшкодується з прибутком розумним, сумлінним ставленням до справи та свідомою працею моряків"⁴⁰.

В свою чергу не позбавлений здорового глузду головноуправляючий торговельним мореплавством і портами імперії великий князь Олександр Михайлович відзначав: "Кожен розсудливий фінансист повинен був усвідомлювати, що поки російський селянин буде скніти у нещасті, а робітник жити в халупі, важко очікувати вагомих результатів у сфері розвитку російського економічного життя"⁴¹. Однак таких далекоглядних підприємців у країні, зокрема серед тих, що діяли в торговельному мореплаванні, майже не було. Про досягнення певного балансу інтересів між роботодавцями й робітниками у цій галузі господарства, налагодження широкого соціального партнерства переважна більшість керівників пароплавних компаній та одноосібних власників не бажала і чути.

Психологічна характеристика судновласників Азово-Чорноморського басейну була б неповною, якщо не згадати їхнього ставлення до національного питання. Немає сумнівів, що національна свідомість підприємців-українців, які працювали у комерційному мореплаванні регіону, проявлялася в ослабленій формі. Недаремно в 1909 р. український громадський діяч, публіцист, дипломат, у майбутньому член Центральної Ради Ф.Матушевський у своїх листах підкреслював, що "наші українські капіталісти-багатирі" байдужі до сучасних національних потреб українського народу, "до справ щоденного нашого життя"⁴². Разом із тим автор вважав, що судновласникам, етнічним українцям, все-таки був притаманний певний рівень національної свідомості. Про це свідчать ті назви, які вони давали своїм пароплавам. Наприклад, судно дворянина А.Педашенка називалося "Тарас Бульба", а пароплав фірми І.Коваленка носив ім'я Тараса Шевченка.

Необхідно також звернути увагу на ставлення судновласників до існуючого режиму, царського уряду. Переважним чином ці люди за своїми ідейними переконаннями дотримувалися консервативних поглядів (особливо вихідці з дворянського середовища), були прибічниками монархічного ладу, розглядали політичну стабільність у державі як запоруку успішності своєї підприємницької діяльності. Водночас взаємовідносини влади й судновласників регіону були далекі від ідеальних.

В історіографії визнана теза щодо відсутності збігу інтересів самодержавства та буржуазії у країні на початку ХХ ст. Зокрема І.Лисяк-Рудницький звертав увагу на той факт, що "буржуазія України, хоч і зрусіфікована мовою й культурою, була гостро незадоволена централістичною економічною політикою імперії, що протегувала центральні московські області, росло відчуття суперечності господарських інтересів між українським півднем і московською північчю"⁴³. Водночас представників капіталу українських губерній вкрай дратувала відсутність в імперії свободи підприємницької діяльності, яка детально регламентувалася державою.

Відзначене стосувалося й ситуації у морському транспорті Півдня України. Судновласники неодноразово скаржилися на адміністративне свавілля з боку владних структур, невизначений правовий статус підприємця, недосконале торговельно-промислове законодавство, відкриту протекцію з боку уряду діяльності найбільшої судноплавної компанії імперії – РТПіТ. Посилиючи державне втручання в економіку, царизм об'єктивно перешкоджав природному розвитку капіталістичних відносин, гальмував процес акумулювання коштів у комерційному мореплаванні на суто ринкових засадах. Інколи невдоволення судновласників басейну викликала і поведінка вищих посадових осіб, не виключаючи й особи імператора. Наприклад, група підприємців у своєму зверненні в Міністерство торгівлі та промисловості в 1907 р. відкрито висловила негативне ставлення до царського указу від 1906 р. щодо можливості страйків моряків, зробивши це до того ж у досить неповажній формі, називаючи його нікуди не годним⁴⁴.

Разом із тим керівники окремих пароплавних товариств були відносно близькі до урядових кіл і часто співробітничали з царизмом. Таким чином, спостерігалось бажання судновласників набути свободу від урядового втручання в свої справи й водночас мати сприяння з боку влади, урвати собі якусь частку з субсидій і премій, які виділялися на підтримку вітчизняного мореплавання. Це пояснюється перш за все загальними умовами торговельно-промислової діяльності в імперії за період існування самодержавства, коли успіхи підприємництва багато у чому залежали не від становища на ринку товарів чи надання певних послуг, а від можливості отримати фінансову допомогу від царизму. Даючи оцінку суперечливій ситуації, яка існувала в той час із розвитком бізнесу у країні, російський дослідник І.Яковенко слушно писав: "Капітал та нові верстви суспільства (підприємці. – *О.Ш.*), з одного боку, потребували постійного патронажу, з іншого, – задихалися в мертвою обіймах влади"⁴⁵.

Слід відзначити, що заняття комерційним мореплаванням, як наголошували представники Міністерства торгівлі й промисловості, вимагало великого досвіду і "вміння пристосовуватися до умов часу та місця", "обізнаності відносно стану обслуговуючих ринків" і "спеціальних технічних знань"⁴⁶. Але цих якостей вистачало далеко не всім. Так, у 1907 р. Ю.В.Руммель писав, 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"⁴⁷. Зрештою, значна частина 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...", – відзначалося в доповіді у відділ торговельного мореплавання в 1911 р.⁴⁸

Отже, можна зробити висновок, що своєрідність тогочасної модернізації українських губерній у повному обсязі проявилася в розвитку підприємництва у комерційному мореплаванні басейну, процесах формування складу та діяльності судновласників, їхніх взаємовідносинах із царизмом. Так, наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст. цей прошарок буржуазії, долаючи станову замкнутість, обійняв представників майже всіх груп населення. Найчисленнішими в паровому торговельному флоті були ті групи власників, що комплектувалися з представників

традиційно підприємницьких верств – купців і спадкових почесних громадян. До особливостей формування прошарку власників у морському транспорті регіону треба віднести високу питому вагу в його складі акціонерного менеджменту.

Національний склад підприємців басейну був поліетнічним, що теж було характерним для буржуазії українських губерній. Верства судновласників Півдня України багато у чому сформувалася за рахунок представників неукраїнського населення міст та селищ узбережжя Чорного й Азовського морів, а отже, домінували тут росіяни, греки, євреї. В той же час частка українців, які займалися бізнесом у комерційному мореплаванні, поступово збільшувалася.

Згадана неоднорідність прошарку судновласників басейну за наявності численних залишків в економіці країни традиційного суспільства, відмінностей у соціальній психології зумовили недостатню зрілість цієї групи підприємців, "малу в її основі культурність". Необхідно вказати і на політичну недосвідченість, вузькість соціальних поглядів та програм буржуазії у морському транспорті басейну. На етапі ранньоіндустріального суспільства остання діяла хижацькими методами. Не рахуючись із громадськими потребами, суспільною думкою, політичними наслідками, підприємці будь-що намагалися отримати якнайбільший прибуток. Все це тільки загострювало протистояння в суспільстві, загрожувало майбутніми соціальними конфліктами.

Подальше вивчення проблематики пов'язане з дослідженням участі судновласників-українців у національно-визвольному русі, діяльності серед підприємців Півдня представників українських політичних партій.

¹ Кравченко Б. Соціальні зміни і національна свідомість в Україні ХХ ст. – К., 1997. – С.37.

² Российская модернизация: проблемы и перспективы: ("Материалы круглого стола") // Вопросы философии. – 1993. – №7. – С.19.

³ Барышников М.М. Деловой мир России: Историко-биографический справочник. – СПб, 1998. – С.12–13.

⁴ Вопросы синдикатской практики // Промышленность и торговля. – 1908. – №2. – С.32.

⁵ Коковцов В.Н. Из моего прошлого. Воспоминания 1911–1919. – М., 1991. – С.430.

⁶ Лазанська Т.І. Витрати підприємців України по забезпеченню соціальних потреб робітничого класу наприкінці ХІХ ст. // Проблеми історії України ХІХ – початку ХХ ст. – К., 2000. – С.114–115.

⁷ Лисяк-Рудницький І. Між історією й політикою: Статті до історії та критики української суспільно-політичної думки. – Мюнхен, 1973. – С.34.

⁸ Грушевський М.С. На порозі нової України // Великий українець: Матеріали з життя та діяльності М.С.Грушевського. – К., 1992. – С.154–155.

⁹ Мельник Л.Г. Технічний переворот на Україні у ХІХ ст. – К., 1972; Коновалов Ю.П. Морской торговый флот России в период промышленного капитализма (60-е – сер. 90-х гг. ХІХ в.): Автореф. дис ... канд. ист. наук. – Одесса, 1981.

¹⁰ Коновалов Ю.П. Судовладельческие предприятия в Одессе на рубеже ХІХ–ХХ вв. // Тезисы второй обл. ист.-краевед. научн.-практ. конф., посвященной 200-летию основания Одессы. – Одесса, 1991. – С.103.

¹¹ Kochan L. Russia in revolution 1890–1918: reader in modern European history University of East Anglia. – New York, 1966. – P.161.

¹² Немцы России. Энциклопедия. – М., 1999. – Т.1. – С.162.

¹³ Устав Северного пароходного общества. – СПб., 1900. – С.1.

¹⁴ Отечественная история: История России с древнейших времен до 1917 года: Энциклопедия. – М., 2000. – Т.3. – С.479.

¹⁵ Барышников М.М. Указ. соч. – С.321.

¹⁶ Русское судоходство. – 1909. – №3. – С.79.

¹⁷ Там же. – 1895. – №161. – С.130

¹⁸ Доклад члена правления Русского общества пароходства и торговли Н.А.Ржевуского о поездке в Черное и Азовское моря и Одессу, для ознакомления с деятельностью общества. – СПб., 1905. – С.15.

¹⁹ Російський державний історичний архів у Санкт-Петербурзі (далі – РДІА). – Ф.95. – Оп.18. – Спр.25. – Арк.65.

²⁰ Фонтон О. О желательных изменениях в управлении акционерными Обществами // Русское судоходство. – 1897. – №180. – С.15.

²¹ Русское судоходство. – 1897. – №183. – С.120.

- ²² Мельник Л.Г. Вказ. праця. – С.179.
- ²³ Российское предпринимательство. История и возрождение: В 3 т. – М., 1997. – Т.1. – С.79.
- ²⁴ Фальц-Фейн В. Аскания-Нова. – К., 1997. – С.164.
- ²⁵ Там же.
- ²⁶ Русский торговый флот. Список судов к 1 янв. 1910 г. – СПб., 1910. – С.1–67.
- ²⁷ Слабченко М.Є. Организация хозяйства Украины от Хмельниччины до мировой войны. – Одесса, 1923. – Ч.І. – Т.3: Очерки торговли и торгового капитализма. – С.178.
- ²⁸ Грицак Я.Й. Нарис історії України: формування модерної української нації XIX–XX ст. – К., 1996. – С.64.
- ²⁹ Кравченко Б. Вказ. праця. – К., 1997. – С.55.
- ³⁰ Оглоблин О. Студії з історії України: Статті і джерельні матеріали. – К.; Нью-Йорк; Торонто, 1995. – С.46.
- ³¹ Русский торговый флот.
- ³² РДІА. – Оп. 6. – Спр. 1884. – Арк. 118.
- ³³ Саенко Р. Мариупольские купцы Хараджаевы // Подвижники й меценати: Грецькі підприємці та громадські діячі в Україні XVII–XIX ст. – К., 2001. – С.192.
- ³⁴ Андреева С., Шкворець О. Національний розвиток єврейського населення міста Херсона (кінець XVIII – початок XX ст.) // Південний архів: Зб. наук. праць. Історичні науки. – Вип.13. – Херсон, 2003. – С.129.
- ³⁵ Саенко Р. Указ. соч. – С.192.
- ³⁶ Справочная книга об одесских купцах и вообще о лицах и учреждениях торгово-промышленного класса по г. Одессе на 1914 год. – Одесса, 1914. – С. V–VIII.
- ³⁷ Русское судоходство. – 1911. – №7. – С.73.
- ³⁸ Там же. – 1895. – №154. – С.24–25.
- ³⁹ РДІА. – Спр. 1884. – Арк.55 зв.
- ⁴⁰ Иловайский С.И. Исторический очерк пятидесятилетия Русского общества пароходства и торговли. – Одесса, 1907. – С.358.
- ⁴¹ Великий князь Александр Михайлович. Воспоминания. – М., 1999. – С. 237.
- ⁴² Матушевський Ф. Листи з дороги // У старому Катеринославі (1905–1920 рр.). – Дніпропетровськ, 2001. – С.43.
- ⁴³ Лисяк-Рудницький І. Вказ. праця. – С.93.
- ⁴⁴ РДІА. – Ф.107. – Оп.1. – Спр. 1752. – Арк. 267.
- ⁴⁵ Яковенко И. Россия, которую мы не теряли // Родина. – 1993. – №8–9. – С.177.
- ⁴⁶ РДІА. – Ф.95. – Оп.18. – Спр. 144. – Арк. 5 зв.
- ⁴⁷ Руммель Ю.В. Торговый флот в экономической жизни страны и виды на его развитие в России. – СПб., 1907. – С.28.
- ⁴⁸ РДІА. – Оп.6. – Спр. 1884. – Арк.80.

In paper the sources of forming, feature of structure of the shipowners of the Black and Azov seas are lighted, their world outlook and stereotyped behaviour in conditions of a becoming in Ukraine of bourgeois company is analyzed.