

УДК 94 (477):338:339.543

**ПОЛІТИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ МОРСЬКОГО
ТА РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ У XIX – НА ПОЧАТКУ XX ст.****О. В. Морозов****(Академія митної служби України, м. Дніпропетровськ)**

Проаналізовано розвиток морського й річкового транспорту на території українських губерній у XIX – на початку XX ст. Проблему розглянуто у тісній залежності від діяльності залізничних комунікацій, коли розпочинається формування єдиної транспортної системи. Реформи захисного характеру, де основна увага приділялась експортному спрямуванню, на перше місце ставили саме морський та річковий транспорт як найменш затратний вид перевезень.

Ключові слова: зовнішня торгівля; пароплавні компанії; порт; митний тариф.

From the last fourth of XIX of century black sea ports grew into centers, where the basic stream of export load was formed from the Donetsk pool and provinces of South of Ukraine. In the same time Russian ports of the Baltic sea assumed the functions of acceptance and treatment of the imported load. Black sea ports became the centers of forming and location of large steamship companies. And with opening in 1872 the Suez channel the Black sea grew into comfortable and cost-effective communication for connections with the perspective markets of Middle East. Development of marine and river transport on territory of the Ukrainian provinces in XIX – at the beginning XX of century it follows to examine in close dependence on activity of railway communications, when forming of a single transport system begins. Reforms of protective character, where basic attention was spared to export aspiration, into first place put exactly a marine transport as the least expense type of transportations. For using marine and ocean communications it was not needed to pay a tariff tax. On territory of the Ukrainian provinces that entered in the complement of the Russian empire, in the marked twenty four hours two functioned constituents of water-carriage-river and marine.

Key words: foreign trade; steamer companies; port; custom tariff.

Постановка проблеми. Наприкінці XIX ст. реформи в економічній сфері Російської імперії, що базувалися на ідеології протекціонізму, викликали активізацію зовнішньої та внутрішньої торгівлі. Разом з бурхливим розвитком залізничного транспорту все більшу роль починає відігравати торговельний флот. З останньої чверті XIX ст. чорноморські порти перетворилися на центри, де формувався основний потік експортного вантажу з Донецького басейну та губерній Півдня України. Водночас російські порти Балтійського моря перебрали на себе функції приймання та обробки імпортного вантажу. Чорноморські порти стали центрами формування та розташування великих пароплавних компаній. А з відкриттям у 1872 р. Суецького каналу Чорне море перетворилося на зручну та рентабельну комунікацію для зв'язків із перспективними ринками Близького Сходу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В останнє десятиріччя XX ст. в історичній науці виник своєрідний бум – з'явилась велика кількість статей, монографій, присвячених історії підприємництва в дореволюційній Україні та Росії. Але проблеми

© О. В. Морозов, 2014

розвитку морського транспорту в Україні в умовах політики митного протекціонізму залишилися без достатньої уваги. Особливо це стосується дослідження законодавчого регулювання діяльності комерційних пароплавних компаній у XIX – на початку XX ст.

Зазначимо, що як до революції, так і на початку ХХІ ст. учені розглядали лише деякі фрагменти даної теми. Наприкінці XIX ст. одну з перших спроб дослідити цю проблему зробив М. В. Познер у праці “Исторический обзор правительственных мероприятий для развития русского торгового мореходства (1895 р.). Деякі законодавчі аспекти діяльності морського транспорту знайшли відображення в конспективному курсі лекцій Н. І. Нересова з торгового, вексельного і морського права з процесом (1890 р.). Але згадані науковці досліджували проблему в загальноросійському контексті, не виділивши в окремий напрямок українську складову. Така ж ситуація була характерна і для історіографії ХХ ст.

Мета статті. Спираючись на архівні документи, офіційні статистичні звіти Міністерства шляхів сполучення, розглянемо роль морського й річкового транспорту, зокрема пароплавних компаній Чорного моря, в обслуговуванні зовнішньоторговельного потенціалу українських губерній; визначимо вплив митної політики і тарифної реформи на залізничному транспорті в 1890-х рр. на розвиток портових господарств Півдня України; проаналізуємо урядові заходи, що були спрямовані на інтенсифікацію розвитку морського транспорту в XIX – на початку XX ст.

Виклад основного матеріалу. Розвиток морського й річкового транспорту на території українських губерній у XIX – на початку XX ст. слід розглядати у тісній залежності від діяльності залізничних комунікацій, коли розпочинається формування єдиної транспортної системи. Реформи захисного характеру, де основна увага приділялась експортному спрямуванню, на перше місце ставили саме морський транспорт як найменш затратний вид перевезень. За користування морськими й океанськими комунікаціями не потрібно було сплачувати тарифний податок. На території українських губерній, що входили до складу Російської імперії, у зазначену добу функціонували дві складові водного транспорту – річковий і морський.

Річковий транспорт на початку ХХ ст. орієнтувався, у першу чергу, на обслуговування внутрішніх комунікацій за лініями Дніпро – Десна – Прип’ять, Дніпро – Чорне море. Початком становлення пароплавства на Дніпрі слід вважати 1823 р., коли почав працювати перший пароплав, який належав князю М. С. Воронцову. А вже 1835 р. створено першу пароплавну приватну компанію на Дніпрі, в неї було два пароплави. Дніпровські комунікації мали велике значення не тільки для українських губерній, вони економічно пов’язували області Польщі, Білорусі, Росії. Тому не дивно, що вже з 1846 р. розпочала свою діяльність пароплавна компанія купця С. І. Мальцева. Роль дніпровських пароплавних компаній у нових економічних обставинах постійно зростала, 1858 р. почало функціонувати акціонерне товариство “Пароплавство по Дніпру і його притоках”¹. Про значення річкового пароплавства свідчить факт зростання пароплавного складу дніпровських компаній. Якщо в 1859 р. на Дніпрі використовувалося 17 пароплавів, у 1884 р. – 208, то у 1906 р. – уже 440². Пароплавні компанії Дніпра на початок ХХ ст. мали у своєму складі 1/5 всього річкового пароплавного складу Російської імперії та поступалися лише компаніям Волзького басейну (2099 пароплавів)³. Зростання кількісного складу паро-

¹ Весь Екатеринослав. 1912 год. – Екатеринослав, 1912. – С. 89.

² Очерк деятельности Киевского округа путей сообщения. – К. : Изд-во МПС, 1913. – С. 7–8.

³ Речной флот (паровой и непаровой) по переписи 1895 г. и судостроение в 1892–1896 годах в Европейской России. – СПб. : Изд-во статист. отд. МПС, 1898. – С. 3.

плавних компаній Дніпра стало прямим наслідком розвитку українських машинобудівних і металургійних підприємств, що засвідчило також відкриття в 1873 р. спеціалізованих пароплавних майстерень, які з часом перетворились на потужну верф річкового суднобудування в Україні.

У ході організації перевезень річковими комунікаціями великого значення набули портові вузли: Черкаси, Київ, Олександрівськ. За даними судноплавної дистанції, щорічно на початку ХХ ст. у Черкаському порту під навантаженням перебувало до 900 суден, а вартість вантажу дорівнювала 2 млн руб., одночасно розвантажувалось на 3 млн руб. Так, за 1905 р. прибуло 687 суден із вантажем 5 451 800 пудів вартістю 2 465 679 руб. Київський порт у 1907–1909 рр. приймав і обробляв щомісячно понад 70 пароплавів. За цей період Київським портом було перероблено близько 19 млн пудів різноманітних вантажів і відправлено 2,5 млн пудів. До вантажного переліку входили такі види товарів: ліс та напівфабрикати з нього, сіль, продукція металургійних підприємств, цукор, що прямували до Білорусі, західних губерній Росії⁴. За інформацією інспектора Катеринославського відділення судноплавства Київського округу, до 1 січня 1911 р. перевезено вантажів по Дніпру 87 969 324 пудів вартістю 65 259 920 руб.⁵ Статистичне дослідження К. В. Завальнюка, в якому аналізується вантажний потік по Дніпру в другій половині ХІХ ст., підтверджує висновки, що річковий транспорт забезпечував інтереси внутрішньої торгівлі українських губерній з регіонами Білорусі й Росії, а також транспортування експортного вантажу до портів Чорного моря⁶ (табл. 1).

Таблиця 1

Кількість вантажу, що надходив до Одеського порту по р. Дніпро⁷

Рік	Кількість вантажу (млн пудів)
1892	15 644
1893	20 071
1894	40 931
1895	37 831
1896	27 590
1897	20 941
1898	31 683
Усього	203 691

Архівні документи підтверджують закономірність залежності розвитку річкового транспорту, портових господарств від зростання експортних можливостей регіонів. З другої половини 1890-х рр. порушується питання про реконструкцію Олександрівського порту на Дніпрі для покращання обслуговування експортного вантажу, який направлявся до Одеського порту. Так, у проекті реконструкції порту, який пропонувала

⁴ Весь Екатеринослав. 1911 год. – Екатеринослав, 1911. – С. 57.

⁵ Весь Екатеринослав. 1912 год. – С. 87.

⁶ Завальнюк К. В. Торговля промышленными товарами між Україною та Білорусією у другій половині ХІХ ст. // Український історичний журнал. – 1998. – № 3. – С. 43–52.

⁷ Державний архів Запорізької області (далі – ДАЗО). – Ф. 84. – Оп. 1. – Спр. 113. – Арк. 94–99.

Олександрівська міська управа у 1907 р., зазначалось: “Олександрівська гавань має величезне значення для хлібної торгівлі, являє собою вузловий пункт річкового й залізничного шляхів та обслуговує не тільки найближчий регіон, а також Курську, Воронежську, Харківську, Полтавську, Таврійську губернії. Експорт хліба з Олександрівської пристані з кожним роком постійно збільшується й останнім часом становить близько 16 млн пудів. Згідно з рішеннями комісії після реконструкції гавань зможе обробляти 70 великих пароплавів замість 50. Доставка інших видів вантажу пароплавами до Олександрівської пристані з 1,4 млн пудів у 1893 р. збільшилась до 4,5 млн пудів. Основну статтю відправлень з Олександрівська становить хліб. До обладнання гавані відправлення його не перевищувало у кращі роки 8,5 млн пудів. Уже в 1899 р. після обладнання лише частини гавані різко збільшились відправлення хлібних вантажів до 13 000 000 пудів. З 1893 р. кількість прийнятих суден в Олександрівському порту збільшилась у 4 рази, з 1046 до 4000. Обладнання гавані вплинуло на інтенсивність діяльності з доставки до залізничної станції Олександрівськ-пристань зерна Курсько-Харківсько-Севастопольською залізницею, яка порівняно з 3 млн пудів у 1895 р. 1905 р. доставила вже 10 млн пудів”⁸. Динаміку зростання вантажоперевезень подано в табл. 2 і 3.

Таблиця 2

Динаміка руху зернового вантажу через Олександрівський порт

Рік	Навантаження (тис. пуд.)	Розвантаження (тис. пуд.)	Усього (тис. пуд.)
1902	6 095 531	162 612	6 253 143
1903	15 067 125	148 346	15 215 471
1904	15 337 283	223 000	15 560 283
1905	15 790 181	153 150	15 943 331
1906	9 847 170	206 275	10 053 445
За 5 років	62 137 290	893 383	63 030 673

Таким чином, річкове сполучення охоплювало сегмент ринку транспортних послуг, на який не поширювався вплив залізниці внаслідок слабого розвитку її інфраструктури в цих районах. Постійна динаміка зростання обсягів перевезень і чисельного складу річкового транспорту свідчила про стійку тенденцію економічного зростання. А збільшення обсягів внутрішньої торгівлі може виступати позитивним показником впливу протекціоністських заходів на розвиток промисловості.

За іншими закономірностями розвивались морські порти і пароплавні компанії Чорного й Азовського морів. З початком упровадження захисних заходів у сфері зовнішньої торгівлі портові господарства зосередились на обробці експортних вантажних потоків. З того часу, як захисна митна політика країн Західної Європи зменшила роль західного сухопутного торговельного коридору, починає набирати потужність і набувати значення південний Чорноморський коридор, який відкривав шляхи для українських експортерів до нових ринків – Італії, Франції, Греції, Британії. Морський транспорт

⁸ Алавердов Э. Г. Внешняя торговля России через порты Черного и Азовского морей в конце XIX – нач. XX вв. – Ростов н/Д : Изд-во государственного университета, 1975.

значно здешевлював перевезення, до того ж тарифна реформа 1889 р. на залізничному транспорті (коли найрентабельнішими виявились перевезення на відстань 500–1000 км) сприяла збільшенню обсягів експорту через порти Чорного й Азовського морів та модернізації їх господарств. На початку XX ст., за даними, які наводить Е. Г. Алавердов щодо ринків Швейцарії, Італії, Франції, Херсонська губернія експортувала 95,5 %; Таврійська – 91,5; Бессарабська – 88,1 % від виробленого зерна⁹. Через такі порти, як Херсон, Генічеськ, Скадовськ, у досліджуваній період вивозилося щорічно понад 65 млн пудів зерна. Тому ще в 1876 р. від залізниці Лозова – Севастополь прокладено лінію на Генічеськ. Слід зазначити, що з 1866 р. Херсонський порт перестав брати участь у зовнішній торгівлі й обслуговував лише каботажні лінії. Однак з початком протекціоністських реформ і посиленням експортних можливостей південних губерній постала необхідність повернення Херсонському порту права вести міжнародну торгівлю. У 1899 р. губернська земська управа направила до Міністерства внутрішніх справ (у компетенцію якого входив контроль за річковим і морським сполученням) клопотання, в якому зазначалось: “На думку багатьох хліботорговців, при обладнанні експортного за кордон порту в гирлі р. Дніпро у Херсоні витрати з доставки й продажу хліба зменшуються проти існуючих на 3 коп. з пуда на ближчих до Херсона пристанях. Розрахунок цей вони базували на тому, що експортери здійснюють операції з продажу хліба за кордон без участі комісіонерів, що дає економію в 1 % із середньою вартістю хліба 70 коп. за пуд”. У 1900–1902 рр. проведено модернізацію портового комплексу, роботи з поглиблення гирла Дніпра, будівництва судноплавного каналу, який у 1902 р. з’єднав порт із морем. Після цього через Херсонський порт до Західної Європи відправлялось щорічно 24 млн пудів різноманітного вантажу¹⁰.

Таблиця 3

**Динаміка руху інших видів вантажу через Олександрівський порт
(вугілля, метал, цукор), тис. пудів**

Рік	Навантаження (тис. пуд.)	Розвантаження (тис. пуд.)	Усього (тис. пуд.)
1902	1 947 834	1 135 174	3 085 008
1903	2 114 336	873 777	2 988 113
1904	1 937 674	960 152	2 897 826
1905	1 655 780	1 056 937	2 722 717
1906	2 271 559	1 152 358	3 423 917
За 5 років	9 937 183	5 178 398	15 115 581

На прикладі Генічеського порту можна спостерігати тісну залежність залізниці та морського порту і стратегічну користь від існування комплексу залізниця – порт із виходом на закордонні ринки. З початком функціонування залізниці Лозова – Севастополь цей комплекс почав діяти. Про значення Генічеського порту для зовнішньої торгівлі свідчить відкриття з 90-х рр. XIX ст. митниці, лоцмейстерської ділянки,

⁹ Там же. – С. 137.

¹⁰ История городов и сел УССР: Херсонская область / под ред. А. Т. Мельникова. – К.: Укр. сов. энциклопедия, 1983. – С. 84.

відділень Азовсько-Донського і Петербурзького міжнародного комерційного банків. Щорічно через залізничну станцію та порт Генічеськ відправлялось 1,5 млн пудів солі за кордон і 1 млн пудів солі каботажними лініями у порти Азовського моря для внутрішнього ринку¹¹.

Скадовський порт розпочав функціонування з 1898 р., від часу спорудження торговельної гавані. У 1900–1908 рр. Скадовський порт приймав щорічно 8–10 суден з Британії, Німеччини, Греції. До переліку основних експортних продуктів, що вивозилися зі Скадовського порту, входили вовна, каракуль, зерно. Про перевагу експортної складової над імпортом свідчать такі дані: у 1900 р. відправлено понад 600 тис. пудів вантажу, а прийнято 400. Тільки 1908 р. через порт вивезено 1 млн пудів зерна¹². До значних портів Кримського півострова належали Феодосійський та Керченський. Якщо в 1880-х рр. вартість експортованих товарів, які були враховані митною статистикою, становила 2,151 млн руб., то вже у 1904 р. цей показник досягнув 21 млн руб.¹³

У Миколаєві торговельний порт відкрито в 1862 р., а вже в 1890-х рр. він входив у трійку (Одеса і Санкт-Петербург) найзначніших портів Російської імперії, його елеватори щорічно готували до експортування понад 20 млн пудів зерна. Аналіз вантажної діяльності південних портів дає змогу зробити висновки, що розквіт цих портів припадає на другу половину 1890-х рр., якраз після того, як унаслідок російсько-німецької митної війни 1891–1893 рр. західноєвропейський торговельний коридор відчув потужний утиск німецьких протекційних заходів стосовно російського аграрного експорту.

У цей період дуже активно розвивався і каботажний флот Чорного та Азовського морів, одним із завдань якого, у зв'язку з розширенням видобутку вугілля на шахтах Донецького басейну, було вивезення пального з портів Азовського моря. Виняткову роль у переробці цих вантажів відігравав Маріупольський порт. 1882 р. до міста проклали залізницю, а в 1886–1889 рр. споруджено портовий комплекс для приймання океанських суден. Наявність морського порту, близькість вугілля, керченських руд, наближення до потенційних ринків створило умови для заснування в місті металургійних підприємств. 1896 р. Нікополь-Маріупольське гірничо-металургійне акціонерне товариство будує металургійний завод “Нікополь”, 1897 р. – трубопрокатний завод. 1898 р. бельгійське АТ “Російський Провіданс” збудувало металургійний завод “Провіданс”. До того ж експортна діяльність означених підприємств захищалась митно-тарифним законодавством, бо встановлювалося високе мито на імпортне вугілля, яке надходило в південні порти згідно із законами від 1887, 1891 і 1892 рр. Так, мито на імпортне вугілля в портах Чорного й Азовського морів установлювалося в розмірі 6 коп. з пуда, а в північних портах і на західному кордоні – 1,5 коп. З відкриттям Маріупольського порту щорічно приймалось 100 іноземних пароплавів¹⁴, створились належні умови для діяльності вітчизняних підприємств.

Друга половина XIX ст. – це також період створення великих чорноморських пароплавних компаній. Серед них були РТПТ (Російське товариство пароплавів і торгівлі); Добровільний флот (“Добрфлот”), “Товариство Новоросійське пароплавання”, Компанія П. Т. Родоконакі, “Товариство пароплавання по Дону, Азовському і Чорному морях”, Пароплавна компанія Петра Регіра.

¹¹ Там же. – С. 302.

¹² Там же. – С. 476.

¹³ Памятная книжка Таврической губернии. 1915 год. – Симферополь, 1915. – С. 144.

¹⁴ Весь Екатеринослав. 1911 год. – С. 67.

Упродовж XIX ст. судновласники керувалися Статутом торговим, а саме правилами морської торгівлі. На думку дореволюційних спеціалістів, ці правила багато в чому були запозичені з французького законодавства, але в основу покладено Статут про купецьке водоплавство, прийнятий ще за часів Катерини II. Від середини XIX ст. деякі його розділи неодноразово переглядалися на користь вітчизняних судновласників. Так, 1846 р. прийнято правила морського страхування, 1841 р. видано закон про управління портами, у 1865 р. – про корабельну реєстрацію. Але найбільше нових законоположень з'явилося на початку правління імператора Олександра II на рубежі 50–60-х рр. XIX ст.

У 1856 р. створено комісію під головуванням Ф. П. Врангеля для відпрацювання заходів з метою заохочення мореплавства. Вона ініціювала прийняття серії законів, згідно з якими у 1857 р. скасовувались мита, що сплачувались під час придбання або продажу суден. 1863 р. сфера застосування митних пільг розширювалася. Було звільнено від мит і внутрішніх податків устаткування для спорудження приватних верфей, побудову, ремонт і утримання морських суден. Також морське право закріплювало у ст. 105–106, 183 Статуту торговому принципи свободи, рівноправності, безстановості. Без обмежень будували, ремонтували та оснащували судна і приватні верфі на морях, озерах, річках¹⁵. На початку XX ст. при оновленні Статуту шляхів сполучення в ст. 75 користування внутрішніми морськими і річковими водами, тобто каботажне мореплавство, закріплювалося виключно за вітчизняними підприємцями¹⁶.

З 2 квітня 1876 р. до 1 січня 1917 р. діяла урядова пільга для пароплавних компаній. Уряд, зацікавлений у закріпленні пароплавного сполучення з портами Індії та Китаю, надав усім компаніям особливу пільгу. Вона полягала в тому, що всім власникам російських суден, які тримали курс до портів Індії та Китаю і проходили Суецьким каналом, державне казначейство повертало сплачений податок у розмірі 10 франків за 1 т вантажу¹⁷. Однак, незважаючи на розвиток вітчизняних пароплавних товариств, проблема розширення комерційного суднобудування на вітчизняних верф'ях, а також забезпечення транспортної незалежності від іноземних пароплавних компаній залишалась гострою. Становище у цій справі на 1900 р. було таким: морські судна під російським прапором перевозили вантажів у 9–11 разів менше, ніж іноземні. На кінець XIX ст. із 666 пароплавів власникам належало 239, торговельним фірмам-співвласникам – 137, акціонерним і державним підприємствам, що діяли на комерційних засадах, – 269¹⁸. Найбільша кількість пароплавів (76) належала РТПІТ. Утягнутий у гонку морських озброєнь уряд не міг приділяти достатньо уваги торговельному суднобудуванню. На відміну від військового суднобудування, яке велось на плановій основі та фінансувалося з державного бюджету, торговельне було покинуто на призволяще і перебувало в лежцях ринкової кон'юнктури. Так, з 1014 торговельних суден на 1 січня 1913 р. 75,1 % за кількістю та 86,6 % за тоннажем побудовано за кордоном. Якщо виключити судна, збудовані на верф'ях Фінляндії, то на частку російського суднобудування припадало тільки 11,7 % суден і 3 % тоннажу. Серед

¹⁵ Полное собрание законов Российской империи. – 2-е изд. – Спб., 1874. – Т. XI. Устав Торговый. – Ст. 105–107, 111, 183, 184.

¹⁶ Там же. – Пг., 1916. – Т. XII. Устав путей сообщения. – Ст. 75.

¹⁷ Промышленность и торговля в законодательных учреждениях. – Спб., 1912. – Кн. 1. – С. 305–307.

¹⁸ *Логонов С. П.* Мировое судостроение и состав торгового флота. – М. ; Л. : Госстройиздат, 1933. – С. 45.

суден, побудованих за кордоном, 51 % походили з Британії, 15,2 – з Німеччини і 16,7 % – зі Швеції¹⁹. Невійськове суднобудування фактично зосереджувалось на Чорному морі: Одеська й Севастопольська верфі РТПІТ, верфі Ваддона у Херсоні, Товариство механічних та сталеплавильних заводів у Миколаєві. Деяким судноплавним товариствам для покриття збитків під час купівлі та експлуатації пароплавів уряд надавав субсидії, але вони використовувались нераціонально. Так, РТПІТ протягом 50 років отримувало з бюджету 1,5–1,9 млн руб. на рік, але надання субсидій не обумовлювалось, як це робилося в західноєвропейських компаніях, вимогами замовляти судна на вітчизняних верф'ях та з вітчизняних матеріалів. Навпаки, судна, придбані за кордоном, звільнялись від увізного мита. У результаті всі 157 пароплавів, якими володіли у 1891 р. вісім діючих судноплавних компаній, побудовано за кордоном²⁰. Тільки з прийняттям нового Закону про митний тариф 1891 р. уряд запровадив високе мито на замовлення пароплавів на закордонних верф'ях. Але при цьому не потурбувався створити умови для розгортання вітчизняного комерційного суднобудування і зменшити мита на закупівлю матеріалів і комплектуючих, які в Росії не виготовлялись. Однак закон 1891 р. незабаром почав давати позитивні результати. Верфі РТПІТ в Одесі та Севастополі у 1892–1893 рр. побудували й здали замовникам океанські пароплави “Святой Николай”, “Проворный”, а Товариство механічних та сталеплавильних заводів Миколаєва для компанії Регіра – пароплав “Малороссия”.

Значне зростання обсягів експорту й імпорту на початку ХХ ст. викликало збільшення морських перевезень як найефективніших порівняно з іншими видами транспорту. У 1906 р. обіг вантажу морських портів Росії становив 20 млн т, на чорноморські порти припадало 11 млн т, при цьому переважав експорт. Так, згідно з відомостями Одеської митниці, на кінець 1913 р. вивезення товарів становило 7 171 103 пудів, а ввезення – 7 055 226 пудів²¹. Але на судах під російським прапором перевезено лише 8,7 % всього вантажу. Міністерство фінансів Росії щорічно сплачувало іноземним пароплавним компаніям за фрахтування 140 млн руб. Тому перед урядом, який був зацікавлений у зростанні комерційного пароплавання, існувало два шляхи виконання цього завдання. Перший – застосування засобів для зменшення вартості комерційних суден вітчизняної побудови (для замовника) шляхом сплати суднобудівних премій, які компенсували різницю у збитках виробництва між вітчизняними та закордонними верф'ями. Але цей варіант пов'язаний зі сплатою великих сум компенсацій, які сягали 210 руб. за 1 т маси побудованого пароплава. Не маючи таких фінансових можливостей, уряд пішов легшим шляхом, скасувавши ввізне мито на придбані за кордоном судна. Скасування мита відбулося згідно із Законом від 27 квітня 1898 р. терміном на 10 років²². Попім дія цього Закону продовжувалася законами від 1 липня 1908 р. і 11 лютого 1910 р. Для компенсації цього антипротекційного закону у 1904 р. видано Закон “Про надання урядових позик на придбання новопобудованих у Росії з російських матеріалів дерев'яних та металевих торговельних морських суден”. Згідно з цим Законом у 1905–1906 рр. сплачено 23 позики на загальну суму 69 770 руб.

¹⁹ История отечественного судостроения. – Л.: Судостроение, 1996. – Т. 2. – С. 377–378.

²⁰ Там же. – С. 387.

²¹ Одесской таможене 200 лет (1795–1995) / под ред. начальника Одесской таможни М. Н. Ковальчука. – Одесса, 1995. – С. 53.

²² Яковлев И. И. Корабли и верфи: Очерки истории отечественного судостроения. – Л.: Судостроение, 1983. – С. 246–247.

З 1910 р. вітчизняні пароплавні компанії змогли активніше виступати як замовники нових суден на вітчизняних суднобудівних підприємствах. Напередодні Першої світової війни 20 основних пароплавних компаній володіли 330 пароплавами. З них 170 пароплавів належало чорноморським компаніям: РТППГу, Добрфлоту, Товариству П Регіра. Пароплавні компанії Чорного моря виконували важливі функції щодо забезпечення економічного розвитку південних регіонів України. На зростання й рентабельність морського транспорту позитивно впливала політика митного протекціонізму, що особливо помітно під час створення компанії П Регіра. Але, крім позитивних моментів, мали місце й негативні тенденції. Пароплавним компаніям Чорного моря були властиві такі ж проблеми, як і для комерційного флоту Росії взагалі, особливо залежність від західного суднобудування та поповнення кількості суден. Митні заходи уряду лише частково розв'язували цю проблему. І тільки програмні, цільові капіталовкладення у галузь невійськового суднобудування змогли б виправити цей стан.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Інтенсивний розвиток морського та річкового транспорту на території українських губерній тісно пов'язаний із процесами, що відбувалися в Російській імперії у другій половині XIX – на початку XX ст. Чорне море перетворилось на центр розміщення та функціонування найбільших у Росії пароплавних компаній “Добровільний флот” і “Російське товариство пароплавів і торгівлі”. Митний захист південноукраїнського вугледобувного та залізорудного басейнів у кінці XIX ст., а також зміна торговельної кон'юнктури, переорієнтація експортних комунікацій на чорноморські порти після російсько-німецької торговельної війни 1891–1893 рр. позитивно вплинули на розвиток комерційних пароплавних компаній у цьому регіоні.