

УДК 352.07 (477.7)

Д. В. Ковальов,

к. с.-г. н., доцент, доцент кафедри загальноекономічної підготовки,
Херсонський державний аграрно-економічний університет, м. Херсон
ORCID ID: 0000-0002-3672-7063

О. В. Черемісін,

д. і. н., професор, професор кафедри професійної освіти,
Херсонський державний аграрно-економічний університет, м. Херсон
ORCID ID: 0000-0003-0173-0489

DOI: 10.32702/2306-6792.2021.7—8.26

РОЛЬ МІСЬКОГО САМОВРЯДУВАННЯ ПІВДНЯ УКРАЇНИ В РОЗВИТКУ ТОРГІВЛІ В ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ — ПОЧАТКУ ХХ СТ.

D. Kovalyov,

PhD in Agricultural Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department
of General Economics, Kherson State agrarian and economic University, Kherson

O. Cheremisin,

Doctor of Historical Sciences, Professor, Professor of the Department of Trade
Education, Kherson State agrarian and economic University, Kherson

THE ROLE OF CITY GOVERNMENT OF THE SOUTH OF UKRAINE IN THE DEVELOPMENT OF TRADE IN THE SECOND HALF OF XIX — EARLY XX CENTURY

У статті розглядається проблема участі міського самоврядування Півдня України в розвитку торгівельних відносин протягом другої половини ХІХ—ХХ ст. Актуальність теми визначається тим, що на сучасному етапі українського державотворення відбувається реформування системи державного управління на принципах децентралізації, що потребує проведення широких реформ. Основною метою цих реформ є перетворення вже існуючої адміністративної та самоврядної системи на ефективний чинник прискорення соціально-економічного розвитку регіонів. Метою статті є проаналізувати роль міського самоврядування Півдня України в розвитку торгівлі у капіталістичних умовах. Методологічну основу дослідження становлять підходи: системно-хронологічний, культурологічний, аксіологічний, порівняльний, ретроспективний. Зазначені підходи ґрунтуються на сукупності методологічних принципів, з-поміж яких: діалектичний, системності, історизму, хронологічний, персоніфікований. У роботі використано комплекс методів дослідження: загальнонаукових, історико-педагогічних та спеціально-історичних. У висновках відзначено, що міське самоврядування Півдня України змогло виявити протягом досліджуваного періоду в розвитку торгівлі значну модернізаційну мобільність в оновленні портів, будівництві нових шляхів сполучення та інших заходах.

The article considers the problem of participation of the city self — government of the South of Ukraine in the development of trade relations during the second half of the XIX — XX centuries. The urgency of the topic is determined by the fact that at the present stage of Ukrainian state-building the system of public administration is being reformed on the principles of decentralization, which requires broad reforms. The main purpose of these reforms is to transform the existing administrative and self-governing system into an effective factor in accelerating the socio-economic development of the regions. The aim of the article is to analyze the role of urban self-government in the South of Ukraine in the development of trade in capitalist conditions. The methodological basis of the study are approaches: system-chronological, culturological, axiological, comparative, retrospective. These approaches are based on a set of methodological principles, including: dialectical, systematic, historicism, chronological, personalized. The set of research methods is used in the work: general scientific, historical-pedagogical and special-historical. The conclusions noted that the city self-government of the South of Ukraine was able to show during the study period in the development of trade significant modernization mobility in the renewal of ports, construction of new roads and other activities. Local self-government concentrated its thoughts by participating in this process. Each municipality was completely individual in the process of solving problems of trade development, renovation of port facilities and so on. They took loans on their own, planned, and hired specialists. Each public institution solved these problems completely independently at the meetings of the city councils without

instructions from above, but only on its own initiative, taking into account the necessary set of needs of its own city, even by competing with others. In terms of competitiveness, the self-governments of the South of Ukraine have shown high mobility in this regard.

Ключові слова: Південь України, міське самоврядування, торгівля, капіталізм, соціально-економічний розвиток.

Key words: South of Ukraine, city self-government, trade, capitalism, socio-economic development.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

На сучасному етапі українського державотворення відбувається реформування системи державного управління на принципах децентралізації, що потребує проведення широких реформ. Основною метою цих реформ є перетворення вже існуючої адміністративної та самоврядної системи на ефективний чинник прискорення соціально-економічного розвитку регіонів.

Намагаючись сформувати сучасну систему місцевого самоврядування, суспільство не може не враховувати національно-історичний досвід діяльності місцевого самоврядування, оскільки управлінські відносини продовжують функціонувати в нових соціальних умовах як успадкована управлінська культура та технологія управління економічними процесами.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Із розвитком української державності гостро постало питання створення нової соціально-політичної системи на основі децентралізації управління. Постановкою нових відносин центру та регіонів. За цих умов активізувалась зацікавленість дослідників досвідом існування систем міського самоврядування в кінці XVIII — XX ст., оскільки в цей період часу також, проводився процес децентралізації. Тому в сучасних умовах досить актуальним є проблема вивчення історичного досвіду.

Робота С. Надибської [8] розкриває залежність розвитку міст Півдня Російської імперії від портових операцій. Особливістю ринку південноукраїнських міст було те, що тут відбувалася концентрація товару, який був орієнтований на зовнішній ринок. Це відчутно впливало на економічне життя міст. Роль і місце чорноморських та азовських портів в історії України знайшли відображення в праці Федора та Галини Турченко [9]. Дослідники наголошують, що південні порти тісно пов'язували Україну і Європу та спрямували лівобережну та правобережну торгівлю в одному, південному напрямку.

Досить докладно аналізується діяльність органів громадського самоврядування регіону в останній третині XIX — початку XX ст. у дослідженні А. Цибуленка [10], яка залучила сю-

жети, присвячені участі самоврядування у розвитку торгівельних операцій та спробувала оцінити ефективність діяльності в цій області міських дум і управ.

У дисертації А. Дорошевої [4] досліджується діяльність міського самоврядування Херсона, Миколаєва, Одеси у другій половині XIX — початку XX ст. У ній розкриваються співвідношення функцій і компетенції органів урядової адміністрації та місцевого самоврядування, визначаються особливості їх правової регламентації. Дається аналіз діяльності міських муніципалітетів щодо розбудови та модернізації портових споруд Одеси, Миколаєва й Херсона та визначено вплив здійснених перетворень на подальший розвиток міського господарства.

Питання розбудови і функціонування Одеського порту у другій половині XIX ст. досліджені І. Івасюком у статті "Проекти розбудови Одеського порту та їх реалізація в 60-ті та першій половині 70-х рр. XIX ст" [5]. Крім загальних тенденцій, автор висвітлює діяльність міської громадськості, спрямовану на поліпшення стану порту та системи комунікацій (передусім залізниці), які сприяли ефективному функціонуванню міських причалів, верфі та ін.

Одним із найбільш фундаментальних видань з історії Миколаївської області є "Історія рідного краю. Миколаївщина" (укладачі — В. Шкварець, Т. Мельник [12]. У ній пореформені роки розглянуті з точки зору невпинного розвитку та зростання міста. Збільшення міських прибутків за рахунок оподаткування товарів, що вивозилися через Миколаївський порт, спонукало думи та управи більше коштів витрачати на благоустрій. Це й заощення вулиць, й будівництво нових помешкань громадського призначення, й, звісно, заснування кінної залізниці.

МЕТА СТАТТІ

Метою статті є проаналізувати роль місцевого самоврядування Півдня України в розвитку торгівельних відносин у капіталістичних умовах другої половини XIX — початку XX ст.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Проблема збільшення темпів зовнішньої торгівлі через порти протягом XIX ст. привер-

тала увагу купецтва, поміщиків, чиновників та інших соціальних груп населення міста та регіону загалом. Зростання конкуренції на західноєвропейських ринках продуктів, які завозилися з США, вимагало створення сприятливих умов для експорту хліба й інших товарів. Австрія та придунайські князівства, які мали в своєму розпорядженні розгалужену систему залізниць і модернізованих портових споруд перетворилися на початку 1860-х рр. на найбільш загрозливих конкурентів для портів Півдня України. Однією з умов розширення експорту було покращення роботи портів. Розвиток каботажного плавання, у тому числі пароплавних сполучень, також зумовив зростання попиту на їх послуги. Реорганізація процесу торгівлі й пароплавання приносила бажаний результат, але не повною мірою через неможливість прийняти більшу кількість суден у портах. Багато гаваней потребували очищення та поглиблення, моли — продовження та реорганізації (існуюча система устрою молів визнавалась дуже збитковою), набережні — проведення капітальних робіт [7, с. 7—18].

Із середини 1860-х рр. розпочалася модернізація південноукраїнських портових споруд. Від уряду було отримано допомогу й оголошені конкурси проектів. Це викликало зацікавлення з боку громадськості. У цих конкурсах брали участь і вітчизняні, й іноземні інженери. Було запропоновано кілька десятків різних проектів [4, с. 95—98].

Роль міського самоврядування при цьому зводилася до контролю за виконанням проектів. У південноукраїнських містах була відсутня механізація портів, тому муніципалітетами приймаються рішення про будівництво естакадних залізничних шляхів до морів, де відбувалося завантаження та розвантаження зернових. Це мало підвищити продуктивність праці та сприяти зниженню ціни на хліб. Цей процес сприяв поліпшенню економічного життя міст і збільшенню прибутків до бюджетів. З початку 1890-х рр. розпочинається проведення в порти електричного освітлення, будуються метеорологічні станції. Саме в цей час головним конкурентом південноукраїнських портів стають Сполучені Штати Америки, які продавали в 10—20 разів більше пшениці. Водночас містам Півдня України доводилося конкурувати з портами Балтійського моря, які мали більшу підтримку уряду. Що в подальшому вилилося в одну з причин місцевого сепаратизму, оскільки митні норми були більш сприятливими для портів Балтійського моря. Саме через них за кордон вивозилося найбільше товарів, особли-

во промислового характеру. Через порти Чорного і Азовського морів вивозилась їх менша кількість. Тим більше, що за повідомленнями іноземців до портів Балтики привозили більш кращі і якісні товари ніж до портів Півдня України, в які через Марсель поступали вже другорядні товари, або ті, що вже вийшли з моди.

Іноземці вважали, що царська адміністрація не справедливо відноситься до портових міст Півдня митними тарифами, оскільки вони тормозили їх бурхливий модернізаційний, торговельний та економічний розвиток.

На межі XVIII—XIX ст. чорноморсько-азовські порти Півдня України змогли відтягнути на себе торговельні відносини з країнами Західної Європи та Америки. Але до кінця XIX ст. найбільш значний торговельний рух визначився між Одесою та Санкт-Петербургом та встановилась певна спеціалізація портів за торговельними оборотами. Так, за даними 1896 р. найбільше промислових товарів за кордон вивозилося саме із портів Балтики, а із чорноморсько-азовських портів більше вивозилося хліба (173 млн пуд. проти 39 млн пуд. з Балтики) [11, с. 146—198].

Хоча царський уряд проводив відносно портів Півдня України наприкінці XVIII ст. протекціоніську політику з метою посилення колонізаційних процесів. Цілком допускалося, що і західні країни будуть більше цікавитися торговельними відносинами через чорноморсько-азовські порти. Тому митні тарифи були розроблені з більшими перевагами для портів Півдня України, за допомогою яких вони відтягнули на себе більшу частину торгівлі із Балтики. Вже на початку XIX ст. уряд російської держави почали домінувати думки про розвиток положення порівняльних та абсолютних переваг на основі безперешкодного обміну товарами. Це вплинуло на загальну ситуацію розвитку торгівлі різних регіонів імперії.

З розвитком інтернаціоналізації торговельного життя імперії підвищилась роль митних органів та митних ставок у різних регіонах держави. Вже у 1820-х рр. стало зрозуміло, що промисловість Росії та Англії не можуть конкурувати між собою. Тому відбулась тенденція на збільшення митних тарифів. За митним тарифом 1822 р. відбулась часткова заборона на ввезення імпортованих товарів, що сприяло підвищенню цін, а також розвиткові одеської контрабанди [6, с. 124—189].

Вже у 1850 р. за новим митним тарифом торгівля південноукраїнських портів була обмежена і протекціоніська політика була втрачена для регіону. Кримська війна негативно відобразилась

лась на обсягах зовнішньої чорноморської торгівлі. В таких умовах були розроблені митні тарифи на основі вільної торгівлі, що зменшувало ставки на сільськогосподарську продукцію. Це в свою чергу призвело до того, що через чорноморсько-азовські порти стали в більшій мірі продавати зерно, а через порти Балтики промислову продукцію. У 1881 р. знову змінюються митні тарифи у бік протекціонізму, що позитивно посприяло на розвиток торгівлі південноукраїнського регіону і збільшення обсягів сільськогосподарської продукції з регіону. Також позитивним моментом можна вважати розвиток промисловості регіону.

Митна політика в імперії мала регіональні особливості. Так, Фінляндія мала право у проведенні власної митної політики. Південь України мав можливості у розвитку промисловості та збільшення обсягів у вивезенні продуктів сільського господарства, а порти Балтики — у вивезенні промислової продукції.

Така політика уряду посприяла становленню південноукраїнських портів як центрів морського судноплавства із розміщенням в них пароплавних компаній, що стало показником успішного економічного розвитку регіону. У поєднанні із будівництвом залізниць була створена єдина транспортна система, яка пов'язувала Південь із центральними та прибалтійськими регіонами держави. Це призвело до виділення чорноморських портів на основні у плані експорту, а балтійські на головні порти в імпорті. На початку ХХ ст. уряд розвивав митну політику відносно розвитку власної промисловості. Це призвело до посилення в містах Півдня тенденцій, спрямованих на розуміння несправедливої політики уряду відносно регіону, а також до посилення сепаратистських тенденцій і збільшенні ролі міського патріотизму. Держава використовувала Донецький вугільний басейн для розвитку промисловості, але головними пунктами вивозу промислової продукції були порти Балтики. Головна регіонально-індивідуальна особливість Одеси полягала у тому, що митниця не входила до складу митних округів, а підпорядковувалася напряму департаменту митних зборів і мала назву головного митного сховищу [6, с. 218—368].

Недоліки південноукраїнських портів полягали в недостатній кількості доків, відсутності на озброєнні спеціального обладнання, нестачі ремонтних корабельних та обладнання для розколу льоду, що призводило зупинку робіт у зимовий період. До того ж міста Півдня України почали конкурувати між собою. Так, наприклад, конкурентом Херсона вважався Ми-

колаїв, оскільки в ньому було краще оснащення порту та шляхи сполучення з центральними регіонами [1, с. 5—15; 2, с. 5—10; 3, с. 15—80].

Паралельно з розбудовою портів відбувалось і будівництво залізниць, яка повинна була з'єднати центральні райони держави з портами Чорного й Азовського морів. Уперше питання про будівництво залізниць постало ще в 1836 р., коли почала ясно простежуватись тенденція невідповідності між потребами у транспортній мережі та її станом. У 1858 р. було створено державний комітет залізних шляхів. Розуміючи важливість будівництва залізниць для розширення шляхів сполучення на внутрішньому ринку та налагодження морської міжнародної торгівлі, зазначений комітет розробив низку проектів залізничного будівництва для південних губерній Російської імперії. Головне завдання у впровадженні залізниць полягало в прискоренні темпів доставки вантажів у порти. Кошти, які вдавалося отримувати від торговельних операцій, самоврядування витрачало на міський благоустрій.

ВИСНОВКИ

Таким чином, самоврядування Півдня України змогло виявити протягом досліджуваного періоду в розвитку торгівлі значну модернізаційну мобільність в оновленні портів, будівництві нових шляхів сполучення та інших заходах. Місцеве самоврядування шляхом участі у цьому процесі концентрувало думки. Кожен муніципалітет був цілком індивідуальним у процесі вирішення проблем розвитку напрямів торгівлі, оновленні портових споруд і так далі. Самостійно брали кредити, вели планування, наймали спеціалістів. Кожен громадський інститут вирішував ці проблеми цілком самостійно на засіданнях міських дум без вказівки зверху, а лише за власною ініціативою, враховуючи необхідний комплекс потреб власного міста, навіть шляхом конкуренції з іншими. З приводу конкурентоспроможності, то самоврядування Півдня України виявили високу мобільність у цьому відношенні. Тому до нового модернізаційно-урбаністичного життя увійшли лише ті міста Півдня України, які використали необхідний потенціал, який вимагав капіталістичний час. Модернізуючи порти, пов'язавши новими торговельними шляхами повітові та заштатні міста із портовими, губернськими, центральними містами та регіонами міста Півдня України отримали нові умови існування, які значно перевищували показники інших регіонів держави. Порівняно із іншими регіонами України, Росії, Білорусії, Прибалтики самоврядування Півдня України демонструвало

прикладі позитивного прикладу нових модернізаційних можливостей. Якщо пік модернізації на Півдні припав на другу половину XIX ст., то в інших регіонах він лише розпочався на початку XX ст. Тому Південь України значно у вищих розмірах використав нові можливості модернізації.

Література:

1. Державний архів Херсонської області (далі — ДАХО). Ф. 1. Оп. 1. Спр. 57. Доклад херсонского губернатора о деятельности и развитии херсонского порта. Арк. 5—15.
2. ДАХО. Ф. 1. Оп. 1. Спр. 58. Арк. 5—10.
3. ДАХО. Ф. 1. Оп. 1. Спр. 60. Журналы заседаний херсонской городской думы, отчеты и контракты городской управы с фабрикантами и судовладельцами Вадоном, Спозито и др. на аренду земли для строительства доков. Арк. 15—80.
4. Дорошева А.О. Самоврядування в приморських містах Півдня України у другій половині XIX ст.: дис. канд. іст. наук: 07.00.01. Одеса, 2009. С. 95—98.
5. Івасюк І.М. Проекти розбудови одеського порту та їх реалізація в 60-ті та першій половині 70-х рр. XIX ст. // Записки історичного факультету Одеського національного університету ім. Мечникова. Вип. 13. 2003. 305 с.
6. Колесников К.М. Історія митної справи в Україні. Київ: Знання, 2006. 606 с.
7. Паридо М. Записка о полукопеечном сборе для улучшения портовых сооружений и устройства мостовых в городе Николаеве. Николаев: Русская типо-литография, 1880. С. 7—18.
8. Надибська С.Б. Соціально-економічний розвиток міст Південної України в 1861—1900 рр. (за матеріалами Херсонської та Катеринославської губерній): дис... канд. іст. наук: 07.00.01. Одеса, 2005. 150 с.
9. Турченко Ф.Г., Турченко Г.Ф. Південна Україна: модернізація, світова війна, революція (кінець XIX ст. — 1921 р.): Історичні нариси. К.: Генеза, 2003. С. 41—42.
10. Цибуленко Л.О. Діяльність органів самоврядування Одеси, Миколаєва, Херсона щодо формування і розвитку муніципальної земельної і виробничої власності в XIX — на початку XX століть: дис... канд. іст. наук: 07.00.01. Дніпропетровськ, 2001. 180 с.
11. Фабрично-заводская промышленность и торговля России. СПб.: Тип. И.А. Ефрона, 1896. 786 с.
12. Шкварець В.П. Історія рідного краю. Миколаївщина: навчальний посібник. Миколаїв: МДГУ ім. П. Могили, 2004. 280 с.

References:

1. Derzhavnyi arkhiv Khersonskoi oblasti (2021), "Report of the Kherson governor on the activities and development of the Kherson port", F. 1. Op. 1. Spr. 57. Ark. 5—15.
 2. DAKhO (2021), F. 1. Op. 1. Spr. 58. Ark. 5—10.
 3. DAKhO (2021), "Journals of Kherson City Duma meetings, reports and contracts of the city council with manufacturers and shipowners Vadon, Spozito, etc. for the lease of land for the construction of docks", F. 1. Op. 1. Spr. 60. Ark. 15—80.
 4. Dorosheva, A. O. (2009), "Self-government in the coastal cities of southern Ukraine in the second half of the XIX century", Ph.D. Thesis, History, Odesa, Ukraine, pp. 95—98.
 5. Ivasiuk, I.M. (2003), "Projects for the development of the port of Odessa and their implementation in the 60's and first half of the 70's pp. XIX century", Zapysky istorychnoho fakultetu Odeskoho natsionalnoho universytetu im. Mechnykova, vol. 13.
 6. Kolesnykov, K. M. (2006), Istoriia mytnoi spravy v Ukraini [History of customs in Ukraine], Znannia, Kyiv, Ukraine.
 7. Parydo, M. (1880), Zapyska o polukopechnom sbore dlia uluchsheniya portovykh sooruzheniy y ustroystva mostovykh v horode Nikolaev [A note on a half-kopek fee for the improvement of port facilities and the arrangement of pavements in the city of Nikolaev], Russkaia typolytohrfya, Nikolaev, Russia, pp. 7—18.
 8. Nadybska, S.B. (2005), "Socio-economic development of the cities of Southern Ukraine in 1861—1900 (according to the materials of Kherson and Ekaterinoslav provinces)", Ph.D. Thesis, History, Odesa, Ukraine.
 9. Turchenko, F.H. Turchenko, H.F. (2003), Pivdenna Ukraina: modernizatsiia, svitova viina, revoliutsiia (kinets XIX st. — 1921 r.): Istorychni narysy [Southern Ukraine: modernization, world war, revolution (end of XIX century — 1921): Historical essays], Heneza, Kyiv, Ukraine, pp. 41—42.
 10. Tsybulenko, L.O. (2001), "Activity of self-government bodies of Odessa, Nikolaev, Kherson concerning formation and development of municipal land and industrial property in XIX — in the beginning of XX centuries ", Ph.D. Thesis, History, Dnipropetrovsk, Ukraine.
 11. Typ. Y.A. Efrona (1896), Fabrychno-zavodskaia promishlennost y torhovlia Rossyy [Factory industry and trade in Russia], Typ. Y.A. Efrona, St.Petersburg, Russia.
 12. Shkvarets, V.P. (2004), Istoriia ridnoho kraiu. Mykolaivshchyna [History of the native land. Mykolayiv region], MDHU im. P. Mohyly, Mykolaiv, Ukraine.
- Стаття надійшла до редакції 13.04.2021 р.*