

DOI 10.31909/26168774.2019-(40)-2  
УДК 94:656.612(477.74)Р«1870/1910»

Вікторія БЕРЕЗОВСЬКА\*

## СУДНОПЛАВСТВО Й ТОРГІВЛЯ В ЖИТТІ НАСЕЛЕННЯ ПІВДЕННОЇ БЕССАРАБІЇ (кінець 70-х років XIX ст. – 1910 р.)

*Розглядаються питання відновлення та подальшого розвитку судноплавства по Дунаю після війни 1877-1878 рр. Аналізуються дії уряду щодо покращення торговельних відносин із сусідніми країнами, а також вплив судноплавства й торгівлі на економічний розвиток Південної Бессарабії наприкінці XIX – на початку XX ст. Джерельною базою роботи стали документи Комунальної установи «Ізмаїльський архів» та матеріали статистичних оглядів Бессарабії за період з 1877 по 1910 роки.*

**Ключові слова:** судноплавство, торгівля, економіка, митниця, Південна Бессарабія.

**Постановка проблеми.** Вивчення впливу судноплавства та пов'язаної з ним торгівлі на життя населення Південної Бессарабії після закінчення російсько-турецької війни 1877-1878 років і приєднання цього регіону до Російської імперії, є актуальною та цікавою темою сучасних історичних регіональних розвідок. Підтримуючі ідею, висловлену С. Л. Рудницьким щодо геокультурної належності населення України до кола середземноморських цивілізацій<sup>1</sup>, важливо з'ясувати міру впливу водних шляхів сполучення та морської/річкової торгівлі на життя населення зазначеного краю. Слушною в цьому сенсі є думка Є.Ф.Маланюка, що «Наша земля... знаходилась в крузі великої, в своїм універсалізмі, неперевершеної, властиво, єдиної культури, до якої належав старовинний світ і з якого ... витворилася вся західна культура, вся західна цивілізація сучасна. Факт приналежності землі нашої Батьківщини до цього кола, ... дав ... величезні наслідки, які жили, живуть і житимуть в нас, в нашій підсвідомості, в нашому організмі, крові і жилах»<sup>2</sup>.

### Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Багато сучасних українських дослідників головну увагу приділяють національно-визвольним змаганням, проблемам державотворення нашої держави, відсуваючи на другорядне місце аналіз соціально-економічних факторів, часто ігноруючи їх важливу роль в українській історії.

Серед тих, хто опікується питаннями історичного розвитку судноплавства по Дунаю, Дністру, Чорному морю, розвитку морської/річкової торгівлі та впливу означених факторів на економічне становище Південної Бессарабії потрібно назвати праці Г. І. Шаповалова<sup>3</sup>, О. В. Морозова<sup>4</sup>, О. Б. Шляхова<sup>5</sup>, А. М. Шевченка<sup>6</sup>, Є.С. Бутакової<sup>7</sup> тощо.

---

\* Березовська В. – кандидат історичних наук, доцент, Ізмаїльський інститут Національного університету «Одеська морська академія»; e-mail: matcik2@mail.ru

<sup>1</sup> Рудницький С.Л. (1994). Чому ми хочемо самостійної України. Львів: Світ. С. 124.

<sup>2</sup> Маланюк Є.Ф. (1992). Нариси з історії нашої культури. К.: Обереги. С. 12-13.

<sup>3</sup> Шаповалов Г.І. (2001). Судноплавство у духовному житті населення України (з найдавніших часів до кінця XIX ст.). Автореферат дис. на здобуття наук. ступ. доктора історичних наук. Дніпропетровськ.

<sup>4</sup> Морозов О.В. (2001). Пароплавні компанії Чорного моря в кінці XIX – на початку XX ст. Наукові праці історичного факультету Запорізького державного університету. Вип. Х. С. 63-65.

<sup>5</sup> Шляхов О.Б. (2004). Судновласники і моряки Азово-Чорноморського басейну в модернізаційних процесах кінця XIX – початку XX ст. Автореферат дис. на здобуття наук. ступ. доктора історичних наук. Дніпропетровськ; Його ж. Підприємці та підприємництво в торговельному флоті Півдня України напередодні Першої світової війни. Проблеми історії України XIX – початку XX ст. Вип. IX. С. 154-164.

<sup>6</sup> Шевченко А.М. (2009). Придунав'є у міжнародній торгівлі Росії (кінець XIX – початок XX ст.). Культура народів Причорномор'я. 2009. № 152. С. 101-103.

Окремим аспектам, пов'язаним із впливом дунайської торгівлі на Російську імперію загалом, та на Південну Бессарабію зокрема присвячені роботи Т. Г. Гончарука (транзитна торгівля, питання Сулинського гирла)<sup>8</sup>, Б. В. Змерзлого (приватні карантини)<sup>9</sup>, В.В. Березовської (розбудова судноплавства на Дунаї)<sup>10</sup>, Л.Ф. Циганенко (дворянство та дунайська торгівля)<sup>11</sup>, А. В. Демідова (створення пароплавних компаній Чорноморського басейну)<sup>12</sup> тощо.

**Метою** даної наукової розвідки є аналіз рівня впливу судноплавства та річкової торгівлі на соціально-економічне становище мешканців Південної Бессарабії, а також розуміння умов розвитку торговельних операцій з західноєвропейськими країнами, що здійснювалися через дунайські порти.

**Наукові завдання статті.** На підставі нових архівних документів та опублікованих матеріалів проаналізувати зміни, що відбулися в дунайському судноплавстві та зовнішній торгівлі в масштабах Бессарабської губернії після повернення придунайських земель до складу Російської імперії.

#### **Виклад основного матеріалу.**

Закінчення російсько-турецької війни 1877-1878 рр. сприяло корегуванню кордонів на політичній мапі Європи. За рішенням Берлінського конгресу, серед інших змін, було повернення Російській імперії південної частини Бессарабії. В губернії було створено спеціальну комісію (23.11.1878 р.), основним завданням якої був прийом від румунської влади цих територій під юрисдикцію Росії<sup>13</sup>. Через кілька тижнів Бессарабський губернатор видав розпорядження про створення та регламент діяльності оціночної комісії, яка повинна була скласти списки нерухомого майна мешканців приєднаних територій для подальшого їх оподаткування<sup>14</sup>. Так поступово в регіоні почала розповсюджуватися нова-стара російська влада.

Нагадаємо, що головною торговою артерією південно-бессарабських земель був Дунай. Ось як П. Крушеван описував річку: «...Дунай, що омиває на протязі 150 верст Південну Бессарабію від устя р. Прут до Старостамбурського гирла Кілійського рукаву. ... Дунай омиває своїми водами береги шести держав, він є другою, після Волги, рікою Європи»<sup>15</sup>.

З давніх-давен Дунай був однією з основних транспортних артерій Європи, а відтак держави, в межах яких проходить ця річка, розглядали судноплавство як один з основних напрямків розвитку як внутрішньої так і зовнішньої торгівлі. Після включення придунайських земель до складу Російської імперії (1812 р.) місцеві купці активно стали долучатися до організації судноплавства в регіоні. У 1834 р. ізмаїльські купці володіли 20

<sup>7</sup> Бутакова Є. С. (2010). *Документи Комунального підприємства «Ізмаїльський архів», Державного архіву Одеської області, Національного архіву Республіки Молдова з вивчення торговельного судноплавства Дунаєм у XIX ст.* Волинські історичні записки. Т.4. С. 112-122.

<sup>8</sup> Гончарук Т. Г. (2009). *Проекти організації транзитної торгівлі через Дунайські порти Російської імперії у 1820 – 1830-х рр.* Інтелігенція і влада. Вип. 15. С. 32-45; Його ж. (2012). *Дії російської влади щодо облаштування Сулинського гирла Дунаю у 1830-х – на початку 1850-х рр.: проекти та їхня реалізація.* Записки історичного факультету ОНУ. Вип. 23. С. 232-244.

<sup>9</sup> Змерзлий Б. В. (2012). *Приватні карантини в інституті карантинної служби Російської імперії в XIX ст. на прикладі Сулинського карантину.* Часопис Київського університету права. Вип.2. С. 10-14.

<sup>10</sup> Березовська В. В. (2018). *Розбудова торговельного судноплавства на Дунаї (перша половина XIX ст.).* Історія і цивілізація Нижнього Дунаю. Колективна монографія. Браїла: Видавництво Істріус, 2018.

<sup>11</sup> Циганенко Л. Ф. (2018). *Питання дунайського судноплавства в міжнародних відносинах (середина XIX – середина XX ст.).* Чорне море і Причорномор'я як контактна зона цивілізацій та культур. Харків, 2018.

<sup>12</sup> Демідов А. В. (2008). *Виникнення та основні етапи розвитку пароплавних компаній Чорноморського басейну в другій чверті XIX ст.* Наукові праці Миколаївського державного гуманітарного університету. Сер. Історичні науки. Т. 96. Вип. 83. С. 153-156.

<sup>13</sup> Комунальна установа «Ізмаїльський архів» (далі КУІА). Ф. 2. Оп.1. Спр. 2. Арк. 1.

<sup>14</sup> КУІА. Ф. 2. Оп.1. Спр. 3. Арк. 1.

<sup>15</sup> *Бессарабия.* Географический, исторический, статистический, экономический, этнографический, литературный и справочный сборник. Под ред. П.А. Крушевана. М.: Типография А.В. Васильева, 1908. С. 13.

суднами, а ренійські – 5<sup>16</sup>. Єдине, що певною мірою стримувало розвиток судноплавства й торгівлі по Дунаю – це недостатність глибин Кілійського гирла Дунаю, що дозволяло використовувати лише невеликі судна.

Певний підйом в розвитку судноплавства й торгівлі в регіоні припадає на кінець 40-х років XIX ст. В цей час дунайські порти – найбільш затребувані та рентабельні. В Ізмаїлі та Рені створюються карантини та митні застави. Лише в 1846 році Ізмаїл відвідало майже 140 торговельних суден, які представляли Туреччину, Грецію, Австрію, Англію тощо.

Поразка Росії в Східній війні призвела до того, що на довгі 20 років імперія була фактично відсторонена від дунайської торгівлі – придунайські порти відійшли від юрисдикцію Румунії. Однак після 1878 року Російська імперія поступово починає відновлювати свою присутність і статусність в дунайській торгівлі.

Як слушно зазначає дослідник А. Демідов, «зародження пароплавних компаній у Чорноморському басейні було тісно пов'язане із соціально-економічним розвитком Південної України. У другій чверті XIX ст. процес розкладу феодалізму в південних губерніях носив украй гострий і суперечливий характер. У цей історичний період у надрах феодально-кріпосницької системи посилюється визрівання нових, капіталістичних відносин, під тиском яких рушилися старі, відживаючі форми господарства»<sup>17</sup>. Ці зміни сприяли інтенсифікації економічного розвитку Дунайського регіону зокрема.

Таблиця 1

**Огляд зовнішньої торгівлі через митниці Бессарабської губернії  
(1879 рік)**

| По митних пунктах  | Прибуло   |           |                | Вивезено   |         |                | Надходження з митних зборів (руб.) |
|--------------------|-----------|-----------|----------------|------------|---------|----------------|------------------------------------|
|                    | Товарів   | Монети    | Паперові гроші | Товарів    | Монети  | Паперові гроші |                                    |
| Ізмаїльський округ |           |           |                |            |         |                |                                    |
| Немценський        | 13 210    | 106 205   | 169 196        | 226 355    | 10 926  | 28 644         | 1 923                              |
| Леовський          | 44 152    | 26 880    | 5 010          | 656 432    | 54 574  | 5 680          | 3 290                              |
| Кагульський        | 11 053    | --        | --             | 146 033    | --      | --             | 1 423                              |
| Фальчиський        | 17 436    | 64 200    | 80 000         | 376 634    | --      | 50 000         | 155                                |
| Усть-Прутський     | 4 055     | 69 971    | 15 033         | 314 911    | 68 457  | 15 033         | 4 055                              |
| Ренійський         | 145 713   | 79 033    | 29 142         | 925 215    | 29 781  | 37 113         | 25 347                             |
| Ізмаїльський       | 629 760   | 1 073 856 | 794 093        | 5 058 700  | 359 654 | 104 719        | 81 404                             |
| Кілійський         | 84 764    | --        | --             | 345 999    | --      | --             | 2 704                              |
| Вилковський        | 3 538     | 20 250    | 16 800         | 46 922     | 10 640  | 9 480          | 673                                |
| Аккерманський      | 20 609    | --        | --             | 110 819    | --      | --             | 1 957                              |
| Всього по округу   | 974 291   | 1 440 395 | 1 109 294      | 8 208 020  | 534 032 | 250 669        | 122 935                            |
| Всього по губернії | 3 024 734 | 1 813 624 | 1 225 912      | 10 356 683 | 730973  | 547 090        | 316 474                            |

Підтвердженням цієї тези можуть слугувати статистичні відомості останньої третини XIX – початку XX ст. З другої половини XIX ст. виходять щорічник статистичних оглядів Бессарабської губернії, на підставі яких було проведено аналіз рівня зовнішньої торгівлі в регіоні. В 1879 році, після закінчення російсько-турецької війни на території губернії діяло два митних округи – Скулянський та Ізмаїльський. Повернення важливої

<sup>16</sup> Історія Українського Дунайського пароплавства. URL: <http://udp.one/ru/o-kompanii/istoriya>

<sup>17</sup> Демідов А. В. (2008). Виникнення та основні етапи розвитку пароплавних компаній Чорноморського басейну в другій чверті XIX ст. Наукові праці Миколаївського державного гуманітарного університету. Сер. Історичні науки. Т. 96. Вип. 83. С. 153-156. Т. 96. Вип. 83. С. 153.

європейської водної артерії – річки Дунай до зони впливу Російської імперії позитивно вплинуло на об'єми зовнішньої торгівлі в регіоні та губернії в цілому.

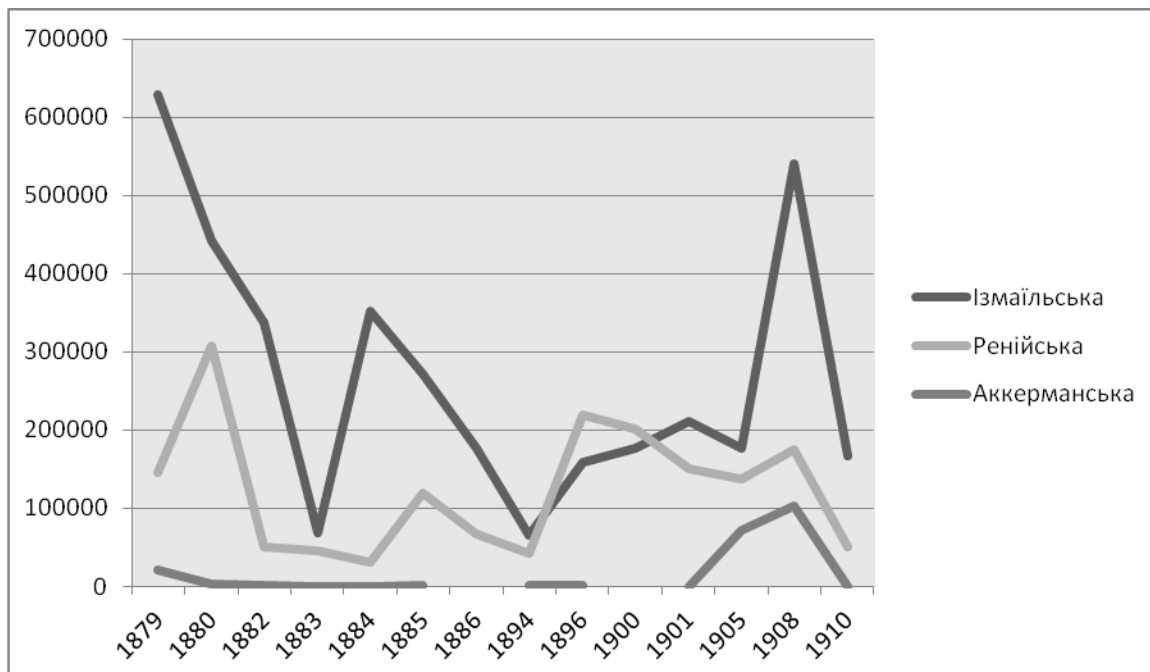
До Ізмаїльського митного округу відносилися Неменський, Леовський, Кагульський, Фальчиський, Усть-Прутський, Ізмаїльський, Ренійський, Кілійський, Вилковський, Аккерманський митний пропускний пункти. Серед означених митниць найбільш продуктивною в 1879 році виявилася Ізмаїльська, через яку прибуло товару на 629 760 руб., що становило майже 65% від загальної вартості товарів, завезених через губернію до країни<sup>18</sup>. Серед митних пунктів Скулянського округу лише через Унгенський пройшло товарів на загальну суму 1 402 259 руб. Товарообіг через інші митниці був значно нижчим (див. Таблиця 1). Наявність вигідного річкового сполучення з європейськими країнами дозволила Ізмаїльській митниці зайняти лідируючі позиції в губернії по експорту: у 1879 році тут пройшло товарів на загальну суму 5 058 700 руб. – це найбільший показник в губернії.

Порівняння відомостей обсягів зовнішньої торгівлі за наступні десять років (1879-1890 рр.) дозволило авторці скласти діаграму, яка наглядно демонструє динаміку змін обсягів зовнішньої торгівлі, що здійснювалася через дунайські порти. З 1879 р. зовнішні торговельні операції по Дунаю здійснювалися через Ізмаїльську, Ренійську, Кілійську, Вилковську митниці. Для аналізу даних нами обрано дві найбільш великих пункти митного контролю – Ізмаїльський та Ренійський. Відомості по Аккерманській митниці (заставі) наведено в якості ілюстративного прикладу.

Найбільш вдалим для розвитку зовнішньої торгівлі виявився 1879 рік. Відкриття Росією дунайських портів, спрощена процедура розмитнення товарів – все це сприяло збільшенню обсягів перевезеного товару практично через всі пункти пропуску. Однак з часом, ми спостерігаємо невтішну картину – щорічно відбувається зменшення кількості товарів, що завозилися до імперії (див. Діаграму 1).

Діаграма 1

**Вартість ввезеного до країни товару через митниці Дунайського регіону  
(1879 – 1910 рр.)**



<sup>18</sup> *Обзор Бессарабской губернии за 1879 год.* Кишинев : Бессараб. губ. стат. ком., 1880. С. 52.

Протягом останньої третини XIX – початку XX ст. Ізмаїл зберігав статус головного портового міста на Дунаї, через яке проводилася більшість зовнішніх торговельних операцій. Лише на незначний час (1895-1897 рр.) Ізмаїльська митниця поступилася Ренійському митному пункту в напрямку прийому товару із-за кордону.

Найбільш негативна ситуація склалася на Аккерманській митниці. Ще в 40-50-х рр. XIX ст. закордонна торгівля фактично припинилася в аккерманському порту<sup>19</sup>. Місцеві купці отримували імпортовані товари через Одесу, яка повністю перебрала на себе функції перевалочної бази для торгівлі<sup>20</sup>. Під час Східної війни й до 1878 р. цей митний пункт пропуску (разом із Татарбунарським) відіграв надважливу роль як в житті місцевого населення, так і в зовнішній торгівлі Російської імперії. Так, у період з 1874 по 1878 рр. через Аккерманську й Татарбунарську митниці щорічно ввозилося товару майже на 200 000 руб.<sup>21</sup> Але після 1879 р., у зв'язку зі зміною кордонів Російської імперії, Татарбунарська митниця була ліквідована, а Аккерманська поступово втратила своє значення, перетворившись на початку XX ст. у митну заставу, здійснення зовнішньої торгівлі через яку фактично було заморожено<sup>22</sup>. Саме дунайські порти стають основними «вікнами» Російської імперії до Західної Європи.

Одним з факторів, що позитивно вплинув на успіхи дунайської торгівлі стало створення в 1883 р. Російського пароплавного товариства «Князь Юрій Гагарін і К<sup>0</sup>» – першої російської комерційної торговельної організації на Дунаї, що здійснювала регулярні каботажні та міжнародні перевезення. Судна цієї компанії вперше здійснювали регулярний щотижневий зв'язок між портами Одеса, Кілія, Ізмаїл, Рені з заходом в порти Румунії та Болгарії<sup>23</sup>.

Економічний розвиток регіону, збільшення сільськогосподарського виробництва вимагало нових ринків збуту товару, диктувало необхідність пошуку нових торгових зв'язків з придунайськими країнами. Вже в 1886 році пароплавне товариство князя Гагаріна було трансформовано в акціонерну компанію під назвою «Чорноморсько-Дунайське пароплавство»<sup>24</sup>. Фактично це відкрило дунайський шлях для російських товарів на європейські ринки.

Серед основних галузей господарства Бессарабії останньої третини XIX – початку XX ст., продукція яких йшла на експорт, виділялися зернові, виноградарство та виноробство. Окрім того, в окремих районах Бессарабії швидкими темпами розвивалося тютюнноцтво.

Статистичні відомості з фонду Канцелярії начальника Ізмаїльського митного округу з питань каботажного судноплавства за навігацію 1880 і 1881 рр. свідчать про тісні торговельні взаємини, що пов'язували Ізмаїл та Одесу<sup>25</sup>. Порівняння, на підставі архівних документів, каботажного судноплавства Ізмаїла та Рені в 1881-83 рр. свідчать про безперечне лідерство Ізмаїльського порту. Щодо вантажних перевезень у Рені: на цей час до порту завозили кам'яне вугілля, борошно, вапно, рис; вивозили хліб, рибу, сир овечий тощо<sup>26</sup>.

Одним з важливих предметів дунайської торгівлі було вино. За твердженням П. Крушевана наприкінці XIX – на початку XX ст. «По виноробству Бессарабська

<sup>19</sup> КУІА. Ф. 537. Оп.1. Спр. 64. Арк. 941.

<sup>20</sup> Бутакова Є.С. (2010). *Документи Комунального підприємства «Ізмаїльський архів», Державного архіву Одеської області, Національного архіву Республіки Молдова з вивчення торговельного судноплавства Дунаєм у XIX ст.* Волинські історичні записки. Т. 4. С. 119.

<sup>21</sup> *Обзор Бессарабской губернии за 1874 год.* Кишинев : Бессараб. губ. стат. ком., 1875, с. 36.

<sup>22</sup> *Обзор Бессарабской губернии за 1910 год.* Кишинев : Издательство Бессарабского статистического комитета, 1911. С. 36.

<sup>23</sup> Циганенко Л.Ф. (2017). *Торгове судноплавство на Дунаї (друга половина XIX – початок XX ст.).* Історія торгівлі, податків, мита. К. С. 70-72.

<sup>24</sup> *История Украинского Дунайского пароходства.* URL: <http://udp.one/ru/o-kompanii/istoriya>

<sup>25</sup> КУІА. Ф. 537. Оп. 1. Спр. 202. Арк. 68, 82.

<sup>26</sup> КУІА. Ф. 443. Оп.1. Спр. 4. Арк. 54, 61-62.

губернія займає перше місце в Росії, виготовляючи понад 17 млн. відер вина»<sup>27</sup>. Про якість бессарабського зерна було відомо далеко за кордонами губернії.

Однак відсутність цілеспрямованої та протекціоністської державної політики в галузі річкового судноплавства, брак коштів і суден, проблеми зі створенням інфраструктури портів призводили до того, що переважна кількість імпортних і експортних торгових операцій по Дунаю знаходилася в іноземних купців. Понад 80% зернових культур, що підлягали експорту, відправлялися по Дунаю до країн Європи іноземними пароплавами. При цьому, виробники втрачали понад 5 млн. руб.<sup>28</sup>

В цілому, близькість кордону та вигідна водна артерія, сприяли розвитку зовнішньої торгівлі на початку ХХ ст. «...було привезено товару на суму 1 804 245 та вивезено на 7 528 507 руб. Митних зборів у 1900 році поступило 333 248 руб.»<sup>29</sup>.

Збільшення впливу та контролю з боку держави над дунайським судноплавством призвело до певних позитивних змін, які полягали в підписанні нових міжнародних торгових договорів про перевезення вантажів між дунайськими країнами; збільшенні обсягів торгових операцій, що здійснювалися через порти Ізмаїл, Рені, Кілія, Вилково; оновленні парку суден, що ходили по Дунаю. Реорганізація пароплавства сприяла зростанню його торговельних обертів: у 1886 р. було перевезено 208 тис. пудів вантажу, в 1894 – 3 772,5 тис. пудів<sup>30</sup>.

Однак, не зважаючи на певні успіхи в розвитку торгівлі, російський дунайський флот не витримував конкуренції з румунськими, угорськими, грецькими пароплавними компаніями. До того ж, включення Сулинського гирла до зони компетенції Румунії змушувало російських торговців сплачувати додаткові кошти за прохід; а Угорська пароплавна компанія утримувала на нижньому Дунаї 17 суден і 282 баржі.

За підрахунками молдавського дослідника І. Анцупова, на початку ХХ ст. частка російського флоту складала всього 3,6% придунайського експорту та 3,1% імпорту товарів<sup>31</sup>. Таким чином, не зважаючи на сподівання уряду, дунайська пароплавна компанія не відіграла визначальної ролі в міжнародній торгівлі по Дунаю. Однак уряд не припиняв спроби підвищення рентабельності пароплавства. Враховуючи, з одного боку, потребу в подальших тісних економічних зв'язках з країнами Східної та Центральної Європи та слабку рентабельність Чорноморсько-Дунайської акціонерної компанії з іншого, уряд в 1903 році викупив контрольний пакет акцій товариства, реорганізувавши його в державне підприємство – Російське Дунайське пароплавство. Першим керівником компанії РДП став надвірний радник О. Тимрот. До 1913 р. в штаті Російського Дунайського пароплавства нараховувалось 13 суден, 21 баржа морська, 24 баржі річкових, понад 20 понтонів<sup>32</sup>.

Аналіз статистичних відомостей за 1910 рік дозволив виокремити найбільш затребувані експортні та імпорتنі товари, що проходили через дунайські порти. Як з'ясувалося, найбільш затребуваними товарами, які вивозилися на експорт були:

Зернові культури – вивезено понад 20 млн. пудів на загальну суму 13 882 020 руб.;

Дунайська риба – вивезено понад 650 тис. пудів на загальну суму 863 172 руб.;

<sup>27</sup> Бессарабия. Географический, исторический, статистический, экономический, этнографический, литературный и справочный сборник. Под ред. П.А. Крушевана. М.: Типография А.В. Васильева, 1908. С. 47.

<sup>28</sup> Економічний розвиток Бессарабії. URL: [https://studopedia.ru/8\\_58696\\_ekonomicheskoe-razvitie-bessarabii.html](https://studopedia.ru/8_58696_ekonomicheskoe-razvitie-bessarabii.html)

<sup>29</sup> Бессарабия. Географический, исторический, статистический, экономический, этнографический, литературный и справочный сборник. Под ред. П.А. Крушевана. М.: Типография А.В. Васильева, 1908. С. 54.

<sup>30</sup> Шевченко А.М. (2009). Придунав'є у міжнародній торгівлі Росії (кінець ХІХ – початок ХХ ст.). Культура народів Причорномор'я. 2009. № 152. С. 101.

<sup>31</sup> Анцупов И. А. (1981). Сельскохозяйственный рынок Бессарабии в ХІХ в. Кишинев: Штиинца. С. 201.

<sup>32</sup> Циганенко Л.Ф. (2017). Торгове судноплавство на Дунаї (друга половина ХІХ - початок ХХ ст.). Історія торгівлі, податків, мита. Київ. С. 70-72.

Коні та велика рогата худоба – вивезено майже 5 тис. голів на загальну суму 540 048 руб. Окрім цього на зовнішньому ринку користувалися попитом ікра, аніс, горіхи, пенька, скипидар тощо. Щодо імпорту, то більше за все у 1910 році до дунайських портів завозили коней і велику рогату худобу: ввезено понад 16 тис. голів на загальну суму 188 608 руб.<sup>33</sup>

Наближеність до кордонів з європейськими країнами та наявність зручної водної артерії сприяли тому, що торгівля, поряд з землеробством, була одним з пріоритетних занять місцевого населення. Торгівельними операціями займалися представники різних етнічних груп – греки, вірмени, українці, євреї тощо. Аналіз кількості купецтва Південної Бессарабії останньої третини XIX – початку XX ст. було зроблено на підставі опублікованих статистичних відомостей, що дозволило авторці прослідкувати динаміку зміни чисельності купецького стану в регіоні.

У 1879 році всього в Бессарабії налічувалося 17 333 особи, які мали торгові свідоцтва, з яких понад 7 тис. мешкали в Кишиневі та повіті (див. Таблиця 2). На решту бессарабських повітів припадало понад 10 тис. купців. Ізмаїльські купці серед означеної кількості становили майже 40% (4 060 осіб). Кількість купецького стану в решті повітів коливалася від 659 осіб (Бельцький повіт) до 1 747 осіб (Аккерманський повіт)<sup>34</sup>. Таким чином наявність водного торговельного шляху стала запорукою привабливості купецькою справою.

У 1910 році ситуація з видачею торгових свідоцтв істотно змінилася. Поряд з представниками купецького стану, які на цей час отримали торгові свідоцтва (429 осіб) в переліку тих, хто отримав торгові свідоцтва з'являється категорія власників торгових підприємств (26 158 осіб). Щодо гільдійських документів – найбільша кількість (майже 40%) була видана в Кишиневі та повіті – 164 одиниці. Документи гільдійських купців придунайських міст і повітів складали лише 14% (62 одиниці)<sup>35</sup>. Окрім цього, Ізмаїльські торговці були єдиною категорією в губернії, хто отримав свідоцтва на ярмаркову торгівлю.

Таблиця 2

**Видача торгових свідоцтв по Бессарабській губернії  
(1879 рік)**

| Категорія свідоцтва    | В містах та приписаних до них повітах |            |            |            |              |              |              |              | Всього        |
|------------------------|---------------------------------------|------------|------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
|                        | Кишинів                               | Оргєв      | Бельці     | Сороки     | Хотин        | Бендери      | Аккерман     | Ізмаїл       |               |
| купці 1 гільдії        | 5                                     | --         | --         | --         | --           | 2            | 1            | 30           | 38            |
| Купці 2 гільдії 2 клас | 295                                   | --         | --         | --         | --           | --           | --           | 118          | 413           |
| 3 клас                 | --                                    | --         | --         | --         | 51           | 41           | 68           | 138          | 298           |
| 4 клас                 | 35                                    | 45         | 75         | 76         | 18           | 16           | 21           | 63           | 349           |
| Дрібний торг           | 6 765                                 | 823        | 584        | 584        | 974          | 1 137        | 1 657        | 3 711        | 16 235        |
| <b>Всього</b>          | <b>7 100</b>                          | <b>868</b> | <b>659</b> | <b>660</b> | <b>1 043</b> | <b>1 196</b> | <b>1 747</b> | <b>4 060</b> | <b>17 333</b> |

**Висновки.** Інтенсивний соціально-економічний розвиток Південної Бессарабії в останній третині XIX ст. сприяв виникненню пароплавних компаній. В цей час Ізмаїльський порт став найбільшим на російському Дунаї, а відтак через його митницю проходила набагато більше товарів, ніж через інші дунайські митниці. Незважаючи на

<sup>33</sup> *Обзор Бессарабской губернии за 1910 год.* Кишинев : Бессараб. губ. стат. ком. 1911. С. 134.

<sup>34</sup> *Обзор Бессарабской губернии за 1879 год.* Кишинев : Бессараб. губ. стат. ком. 1880. С. 52.

<sup>35</sup> *Обзор Бессарабской губернии за 1910 год.* Кишинев : Бессараб. губ. стат. ком. 1911. С. 125.

очевидну перспективність і вигідність дунайського напрямку міжнародної торгівлі, російський уряд не особливо опікувався цим сегментом, що поступово призвело до втрати позицій в регіоні. Незначна капіталізація та дистанціювання місцевих підприємців і купців від пароплавної справи, призводить до відсталості в розвитку галузі. Відсутність зручних шляхів сполучення, слабкий розвиток інфраструктури дунайських портів, засилля іноземного капіталу, жорстка конкуренція з боку європейських пароплавних компаній, недостатня кількість суден – все це поступово дозволило іноземним компаніям фактично монополізувати дунайську торгівлю. Спробам царизму виправити ситуацію завадила Перша світова війна.

## REFERENCES

- Antcupov I. A. (1981). *Sel'skohozyajstvennij rynek Bessarabii v XIX v.* – Kishinev: Shtiinca.
- Berezov's'ka V. V. (2018). *Rozbudova torgovel'nogo sudnoplavstva na Dunai (persha polovina XIX st.)*. Istorija i civilizacija Niznego Dunaju. Kolektivna monografiya. Braila: Vidavnistvo Istrius, 2018.
- Bessarabiya*. Geograficheskij, istoricheskij, statisticheskij, ekonomicheskij, etnograficheskij, literaturnyj i spravochnyj sbornik. Pod red. P.A. Krushevana. M.: Tipografiya A.V. Vasil'eva, 1908.
- Butakova E. S. (2010). Dokumenti Komunal'nogo pidpriemstva «Izmail's'kij arhiv», Derzhavnogo arhivu Odes'koї oblasti, Nacional'nogo arhivu Respubliki Moldova z vivchennya torgivel'nogo sudnoplavstva Dunaem u XIX st. // Volins'ki istorichni zapiski. T.4. p. 112-122.
- Demidov A.V. (2008). *Vy'ny'knennya ta osnovni etapy` rozvy'tku paroplavny'x kompanij Chornomors'kogo basejnu v drugij chverti XIX st.* Naukovi praci My'kolajivs'kogo derzhavnogo humanitarnogo universy'tetu . Ser. Istory'chni nauky`. T. 96. Vy'p. 83. p. 153-156.
- Ekonomichnij rozvitok Bessarabii*. URL: [https://studopedia.ru/8\\_58696\\_ekonomicheskoe-razvitie-bessarabii.html](https://studopedia.ru/8_58696_ekonomicheskoe-razvitie-bessarabii.html)
- Goncharuk T.G. (2009). *Proekti organizacii tranzitnoi torgivli cherez Dunajs'ki porti Rosijs'koї imperii u 1820 - 1830-h rr.* Inteligenciya i vlada, vip. 15, p. 32-45;
- Goncharuk T.G. (2012). *Diї rosijs'koї vladi shchodo oblashtuvannya Sulins'kogo girla Dunaju u 1830-h - na pochatku 1850-h rr.:* proekti ta iħnya realizaciya. Zapiski istorichnogo fakul'tetu ONU, vip. 23, p. 232-244.
- Istorija Ukrainskogo Dunajskogo parohodstva*. URL: <http://udp.one/ru/o-kompanii/istoriya>
- Komunal'na ustanova «Izmail's'kij arhiv», f. 2, op.1, spr. 2, 3.
- Komunal'na ustanova «Izmail's'kij arhiv», f. 443, op.1, spr. 4.
- Komunal'na ustanova «Izmail's'kij arhiv», f. 537, op.1, spr. 64, 202.
- Malanyuk Є.F. (1992). *Narisi z istorii nashoi kul'turi*. K.: Obereg. p. 12–13.
- Morozov O.V. (2001). *Paroplavni kompanii Chornogo morya v kinci XIX – na pochatku XX st.* Naukovi praci istorichnogo fakul'tetu Zaporiz'kogo derzhavnogo universitetu. Vip. XI. 63-65.
- Obzor Bessarabskoj gubernii za 1874 god.* – Kishinev : Bessarab. gub. stat. kom., 1875.
- Obzor Bessarabskoj gubernii za 1879 god.* – Kishinev : Bessarab. gub. stat. kom., 1880.
- Obzor Bessarabskoj gubernii za 1910 god.* – Kishinev : Izdatel'stvo Bessarabskogo statisticheskogo komiteta, 1911.
- Rudnic'kij S.L. (1994). *Chomu mi hochemo samostijnoi Ukraїni*. L'viv: Svit. S. 124.
- Shapovalov G.I. (2001). *Sudnoplavstvo u duhovnomu zhitti naselennya Ukraїni (z najdavnishih chasiv do kincy XIX st.)*. Avtoreferat dis. na zdobuttya nauk. stup. doktora istorichnih nauk. Dnipropetrovs'k.
- Shevchenko A.M. (2009). *Pridunav'e u mizhnarodnij torgivli Rosii (kinec' XIX – pochatok XX st.)*. Kul'tura narodov Prichornomor'ya, 2009, № 152, p. 101-103.

Shlyahov O.B. (2004). *Sudnovlasniki i moryaki Azovo-CHornomors'kogo basejnu v modernizacij nih procesah kincy XIX – pochatku XX st.* Avtoreferat dis. na zdobuttya nauk. stup. doktora istorichnih nauk. Dnipropetrovs'k;

Shlyahov O.B. (2005). *Pidpriemci ta pidpriemnictvo v tovgovel'nomu floti Pivdnya Ukraïni naperedodni Pershoï svitovoï vijni.* Problemi istorii Ukraïni XIX – pochatku XX st. Vip. IX. p. 154-164.

Tsyganenko L.F. (2017). *Torgove sudnoplavstvo na Dunai (druga polovina XIX - pochatok XX st.).* Istorija torgivli, podatki, mita. K., P. 70-72.

Tsyganenko L.F. (2018). *Pitannya dunajs'kogo sudnoplavstva v mizhnarodnih vidnosinah (seredina XIX – seredina XX st.).* Chorne more i Prichornomor'ya yak kontaktna zona civilizacij ta kul'tur. Harkiv, 2018.

Zmerzlij B.V. (2012). *Privatni karantini v instituti karantinnoï sluzhbi Rosijs'koï imperii v HIIH st. na prikladi Sulins'kogo karantinu.* Chasopis Kiïvs'kogo universitetu prava, vip.2, p. 10-14.

***Berezovskaya V. Shipping and trading in the life of the Southern Bessarabia population (the end of the 70s of the 19th century – 1910)***

*In the article, based on the documents that are kept in the Izmail archive, as well as statistic materials from the annuals of the statistic committee of Bessarabia (the period from 1879 to 1910), it is analyzed the issues of recommencement and further development of shipping and the Danube trading after the end of the Russian – Turkish war of 1877-1878 and 1910.*

*The development of shipping on the Danube river was one of the priorities in international and inner trading for the Russian Empire throughout the studied period. In the first half of the 19th century, the government took certain steps to develop the Danube trading: Izmail and Reni customs were created, convenient berths and port warehouses were built. However, the development of Russian Danube ports has already, at that time, been restrained by rivalry of shipping companies of European countries – Romania, Austria, Hungary and others. The loss of tzarism in the Eastern War practically «threw out» Russia from the Danube trading, that is why the return of the Southern Bessarabia in 1878 to its jurisdiction arose hopes for possibilities in the region's development.*

*The end of 70s – early 80s of the 19th century, for fair, brought a definite improvement in this branch: the Danube private shipping company was established, the Izmail and Reni customs were recommenced. As a result, it was an increase in the number of the local population, engaged in trading business.*

*However, the improvement process was momentary. The backwardness of the Russian economy from the advanced European countries, the lack of convenient ways to transport goods to the Danube ports, the minimum monetary investments of government to the development of port infrastructure, hard revalry from European shipping companies, all this held back the development of the Danube trading, and, as a result, the economic development of the Southern Bessarabia.*

**Key words:** shipping, trading, economy, customs, the Southern Bessarabia.