К.і.н., доц. Шевченко А. М.

Ізмаїльський державний гуманітарний університет, Україна

ІСТОРИЧНИЙ РЕГІОНАЛЬНИЙ ДОСВІД ОБЛАШТУВАННЯ СУДНОПЛАВНИХ ШЛЯХІВ ПО ДУНАЮ

Проблема облаштування судноплавних торговельних шляхів в Українському Придунав´ї залишається актуальною і сьогодні. Українська держава після кризи 1990-х рр. намагається узяти активну участь у дунайській міжнародній торгівлі. Використання досвіду минулих років, а також аналіз головних досягнень і прорахунків може бути корисною для сучасних економістів та аналітиків.

Висвітлення історії дунайських судноплавних шляхів має фрагментарний характер. Здебільшого це поодинокі розвідки Н. Михайлової, Е. Єреміна. У наукових працях дослідників Д. Шемякова та І. Анцупова більше уваги приділено безпосередньо закордонній торгівлі, ніж факторам, що забезпечували її існування. Завдання цієї публікації полягає у висвітленні основних заходів турецького, російського, румунського урядів щодо налагодження судноплавства по Дунаю.

На початку XIX т. судноплавство в дунайсько-прутському басейні перебувало у занедбаному стані. Володіючи цими землями у XV-XVIII т.., Османська імперія здійснювала лише тимчасові заходи щодо сприяння судноплавства. У 1802 р. турки збудували при вході в Дунай 2 маяки, один з яких зруйнувався у 1810 р. Турками також було влаштовано і «бичевник» - дорогу вздовж Сулінського гирла, для втягнення кораблів проти течії. Але значних кроків османською владою не було зроблено через відсутність налагоджених перевезень по Дунаю.

На відміну від Туреччини, Російська імперія всіляко підтримувала розгортання торгівлі на Дунаї. Редактор часопису «Одеський вісник» О. Тройницький головну цінність Дунаю вбачав в перспективах розвитку торгівлі, завдяки якої ріка могла б стати «однією з головніших шляхів обміну виробів Сходу та Середньої Європи», а в майбутньому: «поєднатися з Рейном, де один кінець буде в Амстердамі, Роттердамі та Антверпені і через який, не обходячи Гібралтара, можуть обмінюватися своїми виробами Голландія, Бельгія, Франція, Німеччина, Туреччина та Південна Росія» [1].

Пропозиції щодо покращення судноплавства Дунаєм виходили від місцевих урядовців. У рапорті контр-адмірала командуючого Дунайської флотилії К. Скальті адміралу О. Грейгу від 9 вересня 1830 р. пропонувалося розчистити саме Сулінське гирло, яке має сприятливу для комерційних суден глибину [2, с. 154].

Ізмаїльський градоначальник С. Тучков вважав можливим розчистку як Сулінського, так і Кілійського гирла. У 1832 р. він звітував міністру фінансів Є. Канкріну: «Кілійське гирло є найкоротшим шляхом виходу до моря, але тут можуть пройти лише судна невеликого тоннажу. Натомість Сулінське гирло є досить глибоким для суден великого тоннажу Доцільно, використовуючи парову машину, розчистити саме Сулінське гирло. У всякому випадку розбудова судноплавному каналу принесе прибутки і місту, і імперії». Однак надмірна заощадливість міністра фінансів Росії Є. Канкріна стала на заваді черговому проекту поглиблення дунайських гирл. Комітет Головного управління шляхів сполучення імперії відхилив проект 18 липня 1833 р. «Незважаючи на можливі прибутки від Дунайського каналу, доцільніше збудувати канали у Дніпровському гирлі, канал на Волзі біля Астрахані. Дунайська торгівля має досить віддалені перспективи» [2, с. 159].

Для подолання австрійської присутності у середньому Дунаї за розпорядженням бессарабського губернатора Павла Івановича Федорова у січні 1837 р. було засновано «Дунайське линвове товариство». Для покращення судноплавства Сулінським гирлом пропонувалося організувати постійну роботу 6 станцій бічевників, де б працювало 120 пар волів, облаштувати мости, дороги. Загальні витрати становили б 2250 крб., щорічні 20 325 крб., однак прогнозувалося збільшення проходу до 600 суден різного тоннажу, які щорічно сплачували б 67 500 крб. [3, с. 39] .

Отже, конкретних заходів щодо розбудови судноплавного шляху Дунаєм не було зроблено. На думку автора, це була велика помилка російського уряду, яка в майбутньому призвела до залежності вітчизняного судноплавства від Сулінського каналу Європейської Дунайської комісії.

Після передачі придунайських земель Молдавському князівству (з 1861 р. Королівству Румунії) європейські держави (Англія, Франція, Австрія, Баварія, Туреччина) виявили пряму зацікавленість у подальшій розбудові судноплавного дунайського шляху. У 1856 р. була утворена міжнародна організація Європейська Дунайська комісія, завдання якої полягало у будівництві найліпшого судноплавного каналу. Головною причиною критичного стану міжнародної торгівлі в регіоні було визнано неглибоке дно Дунаю, через яке не могли пропливати судна місткістю 150-300 тон. У 1857 р. було прийняте рішення поглибити Сулінське гирло до 21-23 футів. У 1856-1912 рр. на його

поглиблення ЄДК та Румунія виділили 74 млн. франків. Ці заходи призвели до зростання вантажообігу через Суліну з 2,5 млн. у 1856 р. до 7 млн. тон у 1880 р. Оскільки Росія не приймала участь у розбудові Сулінського шляху, то для її пароплавів було встановлено жорстке мито у розмірі 1,5 – 2,5 коп. за пуд вантажу. Тому, у 1881-1908 рр., російські судновласники сплатили Румунії 65 млн. франків за користування Сулінським шляхом [4, с. 4].

Для збереження вітчизняного судноплавства російські комерсанти у 1882 р. підняли питання про експлуатацію Очаківського гирла Кілійського рукава. Його розбудова звільнила б російські судна від сплати мита Румунії при проходженні Сулінського гирла та скорочувало б маршрут на 100 км. Однак на думку представників Міністерства торгівлі і промисловості Росії, Сулінське гирло було «єдиним зручним виходом у море по Дунаю, тому немає потреби поглиблювати Кілійське гирло» [5, с.193].

Ситуація змінилася у 1902 р., коли румунський уряд за проектом англійського інженера А. Руммеля збудував Ізмаїльський Чатал, завдання якого полягало у відвертанні водяних потоків з Кілійського до Сулінського гирла. Дії румунської влади відверто порушували умови «Трактату про судноплавство по Дунаю» 1882 р. За V статтею цього «Трактату» передбачалося обговорення та узгодження спільних дій щодо зміни режиму судноплавства між Румунією та Росією [6, с. 236]. У 1904 р. російський уряд звернувся до комісії ЕДК, яка змусила румун знесли Чатал, однак будівельні роботи спричинили загрозу замулювання Сулінського гирла у найближчі 20-50 років. Тому російський уряд був змушений погодитися на будівництво власного судноплавного каналу. У 1909 р. для поглиблення Кілійського гирла було утворено Спеціальне урядове управління з поглиблення Дунаю. У 1913 р. поблизу Кілії було розпочато роботи: було викопано 76,4 тис. куб. м. землі [7, с.132-133].

На Першому з'їзді діячів торгівлі і комерційного судноплавства Півдня Росії, який відбувся у жовтні 1910 р. в Одесі, було визнано необхідним будівництво Жибріянського каналу, поблизу с. Приморське Кілійського району, «оскільки він має важливе загальнодержавне значення для посилення російського флоту на Дунаї». На початку 1914 р. уряд вніс до Державної думи проект будівництва морського каналу і Жибріянського порту, але початок Першої світової війни зупинив розгляд цього питання. Таким чином, утворення власного водного шляху не здійснилося через зволікання царських урядовців та небажання Російської імперії псувати стосунки зі своїм союзником Румунією [7, с. 202].

Таким чином, непослідовна політика російського уряду щодо будівництва власного судноплавного шляху поставило вітчизняних комерсантів у залежність від Румунії, яка всіляко перешкоджала придунайським конкурентам на балканському ринку. З утворенням Чорноморсько-Дунайського, а згодом Російського Дунайського пароплавства (у 1886-1903 рр.) ситуація не змінилася. Не маючи власного судноплавного каналу ці кампанії не змогли конкурувати з європейськими річковими перевізниками. Проведене дослідження не вичерпує усі аспекти порушеної проблеми, яка є складною і багатогранною. Подальші наукові пошуки вбачаємо у врахуванні історичного регіонального досвіду задля інноваційного розвитку соціально-економічного потенціалу Придунав´я.

Використана література

1. Тройницкий А. Г. Устья Дуная и усть - дунайские острова. /Александр Григорьевич Тройницкий. //Одесский вестник. – 1835. – 9 октября.

2. Гончарук Т. Г. Транзитна торгівля в Україні кінця XVIII- першої половини XIX ст.: дисс… докт. іст. наук. 07.00.01. «історія України». /Тарас Григорович Гончарук. - К., 2010.- 461 с.

3. К.У. «Ізмаїльський архів». – Ф. 56. Канцелярія Ізмаїльського градоначальника в м. Ізмаїл, з січня 1836 Кишинів. 1830-1835 рр. – Оп.1. – Спр. 481. Доповіді, рапорти, щодо покращення торговельного судноплавства Сулінським гирлом Дунаю. – 19.01. 1837-13.06. 1840- 89 арк.

4. Михайлова. Н. Судоходство на Дунае - вехи истории // Курьер Недели. - 13.07.2002. – С. 4.

5. Анцупов И. А. Сельскохозяйственный рынок Бессарабии в XIX в. /Иван Антонович Анцупов. - Кишинев: Штиинца, 1981. - 251 с.

6. Внешняя политика России XIX – нач. XX ст. : [Документы российского министерства иностранных дел]. - М. : Наука, 1980. - Т. XII. - 1980. - 783 с.

7. Шемяков Д. Е. Очерки экономической истории Бессарабии эпохи империализма. / Дмитрий Егорович Шемяков. – Кишинев: Штиинца, 1980.- 250 с.