

*А.Г. Коваленко\**

### **Севастопольский торговый порт в 1867–1886 гг.: «дублер» Одессы?**

История Севастополя, по сути, является отражением истории его порта. Сам город, изначально задуманный как военное поселение при морской крепости, рос и развивался исключительно благодаря военному порту, однако его уникальные бухты были чрезвычайно привлекательны не только для военных кораблей, но и для торгового мореплавания. Уже через два года после появления в севастопольской гавани первых судов, в начале 1784 г. одновременно с распоряжением о строительстве адмиралтейства, большой крепости и порта было объявлено о свободной торговле местных и зарубежных купцов, привозивших свои товары как морским, так и сухопутным транспортом. Вместе с военным начал расти и торговый порт.

Всего через несколько лет дальнейшему развитию торгового порта мешали сначала военные действия на Черном море, а потом и объявление Севастополя главной базой Черноморского флота России. Деятельность торгового порта была приостановлена до 1820 г., когда порт был открыт только для купеческих торговых судов, приходивших из российских портов. Для развития города этого было явно недостаточно, и через два года городское общество купцов и мещан обращается с прошением об открытии заграничного коммерческого порта, в котором порт назван наилучшим способом улучшения жизни граждан и развития города. Прошение это оставалось без внимания до окончания Крымской войны, после которой необходимо было привести в порядок бухты и пристани, на что у государства денег не было, и единственным выходом оставалось привлечение средств предпринимателей, заинтересованных в работе торгового порта.

Результатами предпринятой политики по отношению к Севастопольскому порту явилось восстановление портового хозяйства и учреждение таможен и карантинного агентства. Военный порт на то время был упразднен<sup>1</sup>.

Однако интенсивное восстановление и развитие города началось только с 1870-х гг., когда Севастопольский торговый порт начал превращаться в крупный центр экспорта зерна. Были установлены регулярные рейсы паро-

---

\* Коваленко Анастасия Геннадьевна — выпускница Черноморского Филиала МГУ им. М.В. Ломоносова, г. Севастополь.

<sup>1</sup> В соответствии с Парижским мирным договором 1856 г., России запрещалось иметь в Черном море военный флот и арсеналы. Отказ России признавать соответствующие статьи Парижского мирного договора был закреплен в Лондонских конвенциях 1871 г.

ходов Русского общества пароходства и торговли (РОПиТ) в Константинополь. Расширялся список портов мира, с которыми активно сотрудничал Севастополь: американские, итальянские, французские, немецкие, греческие, египетские порты. Севастопольский порт начал оказывать решающее влияние на развитие города.

С 1885 г. вновь встал вопрос о месте размещения торгового порта. К тому времени все поняли его жизненную необходимость для нормального развития Севастополя, но, несмотря на все старания городского самоуправления и севастопольских градоначальников, в 1890-х гг. коммерческий порт переносится в Феодосию, а Севастополю присваивается статус военно-морской базы. Это сыграло негативную роль для экономического роста города, но имело и свои веские причины: у России появились средства и необходимость в строительстве мощного военного флота и его базы на Черном море, а открытость Севастопольского порта слабо сочеталась с необходимым режимом секретности.

Неудивительно, что все внимание исследователей на протяжении многих лет было приковано к военной истории, к боевым подвигам Севастополя и его жителей. В данной работе впервые в центре внимания находится торговый порт Севастополя.

Изучая вопрос о роли и месте Севастополя во внешней торговле России, логичнее всего будет сравнить данные Севастополя с данными Одессы — крупнейшего южного порта России. Мы располагаем двумя источниками для такого исследования — это книги Севастопольского Карантинного агентства (хранящиеся в фондах Севастопольского государственного архива) и «Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам». Однако материал для сравнения двух портов дает только второй источник.

«Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам» — это статистический сборник сведений о российской торговле, издававшийся Коммерц-коллегией при Департаменте таможенных сборов в Санкт-Петербурге ежегодно с 1802 по 1917 гг. Материалом для составления этого сборника служили в первую очередь донесения таможенных учреждений. Внутри сборника данные о величине товаров и грузов группировались по разным признакам: по границам — европейской и азиатской, по ввозу и вывозу, по перечню товаров, по странам, из которых или в которые груз прибывал или вывозился. Информация представлена в виде таблиц, содержащих данные о товарах в пудах, четвертях, штуках, бутылках (в зависимости от товара) и их ценностью в рублях. В дополнение к этим сведениям в сборнике публиковались биржевые цены на основные товары, свод торговых оборотов по европейской границе, сравнительные таблицы развития внешней торговли и карта с указанием всех крупных таможен, таможенных постов и переходных пунктов.

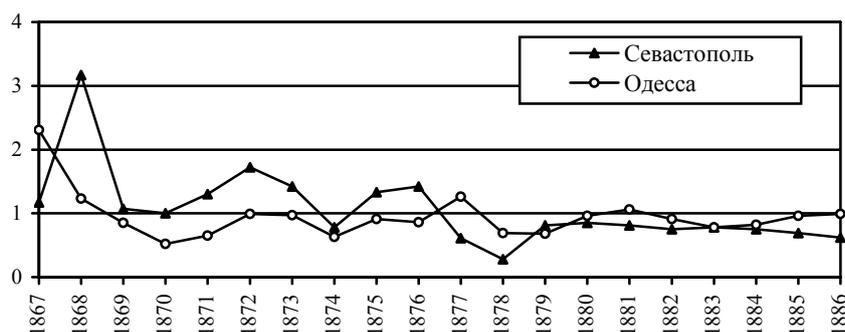
Основной вопрос исследования можно сформулировать следующим образом: был ли Севастопольский порт «дублером» Одесского, или же грузопоток, идущий через Севастополь, не зависел от Одесского?

Все исследование можно разделить на несколько аспектов: динамика экспорта и импорта, национальная принадлежность кораблей — их флаги, основные экспортные и импортные грузы. Помимо этого были исследованы причины и закономерности изменений номенклатуры грузов и динамики перевозок, рассмотрено влияние военно-политической ситуации на Черном море на состояние внешней торговли и работу Севастопольского порта.

\* \* \*

Рассмотрим данные по экспорту и импорту Севастопольского порта за весь исследуемый период и сравним их с данными Одессы.

**Рисунок 1. Соотношение импорта и экспорта в грузоперевозках Севастопольского и Одесского портов, 1867–1886 гг.**



*Примечание.* По оси Y: отношение числа кораблей, пришедших в порт, к числу кораблей, вышедших из порта.

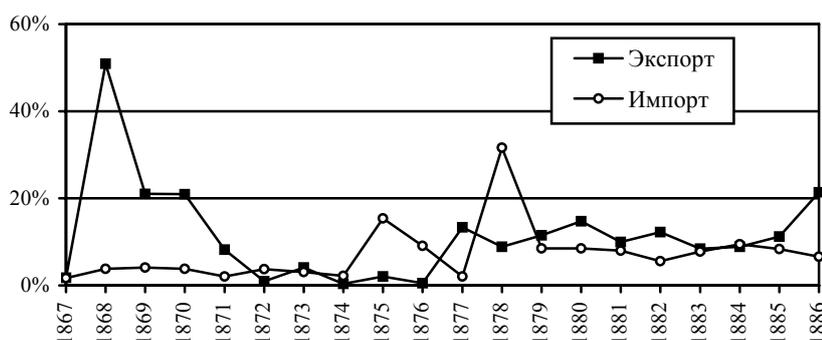
*Источник.* Здесь и далее: все данные по Севастопольскому и Одесскому портам, использованные в данном исследовании, взяты из соответствующих разделов и таблиц «Обзора внешней торговли России по европейской и азиатской границам» за 1867–1886 гг.

На Рисунке 1 показано соотношение импорта и экспорта в грузоперевозках за период 1867–1886 гг. Точки на графике получены следующим образом: суммарные значения прихода кораблей с грузом за год (имеется в виду число кораблей) разделены на соответствующие суммарные значения отхода кораблей (также с грузом). В результате мы видим, во сколько раз в каждом году импорт превышал экспорт.

Первый вывод, который позволяет сделать график, изображенный на Рисунке 1, заключается в том, что с незначительными колебаниями в отдельные годы импорт постепенно уступал экспорту свои позиции. Во вторую очередь следует отметить, что если для Севастополя доминирование того или другого направления грузопотока в разные годы очевидно, то для Одессы чаще характерна ситуация примерного равенства импорта и экспорта, следовательно Одесский порт имел примерно одинаково выраженные экспортную и импортную ориентации. Также заметно, что оба графика, характеризующие данные по Севастопольскому и Одесскому портам, часто демонстрируют синхронные изменения в течение рассматриваемого периода, т.е. на деятельности обоих портов примерно одинаково отражались изменения общего потока импортных грузов, направленных на юг России. Анализируя график более детально, можно предположить, что в отдельные годы — 1867, 1876, 1884, 1885 и 1886 гг. — общие потоки экспорта и импорта, обычно распределявшиеся по обоим портам, меняли направление, и экспортные грузы вывозились через один порт, а импортные в течение того же года ввозились через другой. Что же касается специфики Севастопольского порта, то на основании данного графика можно утверждать, что до 1876 г. Севастополь ориентировался на импорт более чем на экспорт, а с 1877 г. Севастопольский порт вполне можно называть экспортно-ориентированным.

Для оценки роли Севастопольского порта в общем черноморском грузопотоке внешней торговли сравним данные об импорте и экспорте по двум портам (Рисунок 2).

**Рисунок 2. Экспорт и импорт из Севастопольского порта, 1867–1886 гг., в % к Одесскому порту**



Точки на графиках (Рисунок 2) получены следующим образом: общие показатели Севастопольского импорта и экспорта (в пудах) за каждый год

разделены на соответствующие показатели Одесского порта. Таким образом, мы видим, какую долю относительно Одессы составлял грузопоток импортного или экспортного направления, проходящий через Севастополь. Очевидно, что по сравнению с перевозками Одесского порта, Севастополь выглядит в основном как второстепенный, дополнительный порт, не играющий большой роли во внешней торговле на юге России. Анализируя эту динамику, можно также найти дополнительное подтверждение сделанного ранее предположения о том, что Севастополь был ориентирован в большей степени на экспорт. В пользу этого предположения свидетельствует то, что за исключением небольшого отрезка времени — с 1872 по 1876 гг. — показатели экспорта превышают показатели импорта.

Следует также обратить внимание, что по данным Рисунка 2, в те периоды, когда происходит уменьшение доли импорта, доля экспорта через Севастопольский порт увеличивается. Это особенно заметно, если обратить внимание на периоды 1876–1879 гг., 1881–1883 гг. и 1885–1886 гг. Примечательно, что во время Русско-турецкой войны 1877–1878 гг. в Севастопольских перевозках росла именно доля экспорта, что могло быть связано с необходимостью освободить порт от торговых судов, а склады — от гражданских товаров.

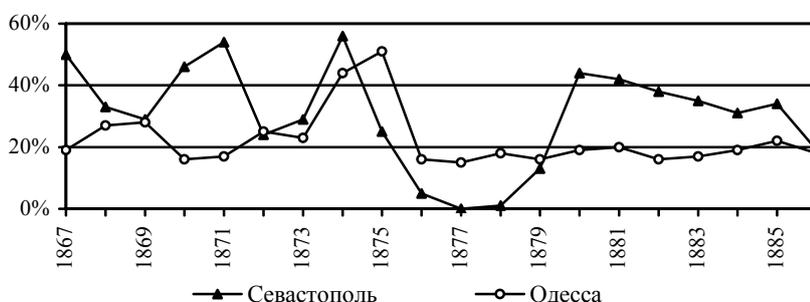
Суммируя все вышесказанное, можно не сомневаться в том, что Севастополь действительно являлся преимущественно экспортным портом, и динамика его работы была тесно связана с работой Одесского порта, что в свою очередь позволяет назвать в этом аспекте Севастопольский порт «дублером» Одесского.

В связи с изучением специфики Севастопольского порта, следует уделить особое внимание анализу национальной принадлежности кораблей — флагов, под которыми они совершали свои рейсы. Несмотря на разнообразие флагов — перевозки на Черном море осуществлялись под флагами двенадцати государств — основное внимание следует уделить российским и турецким судам, являющимся основными для Севастопольского порта.

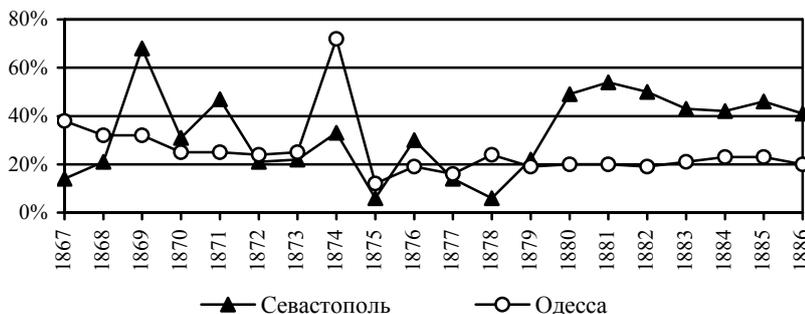
Сначала рассмотрим данные о значении российских кораблей в экспорте и импорте (Рисунки 3, 4). На Рисунке 3 представлено отношение числа российских кораблей, вышедших в течение каждого года из Севастопольского или Одесского порта, к общему количеству вышедших из соответствующего порта судов в том же году (используются только данные о судах с грузом на борту). Примечательно, что до 1873 г. графики, характеризующие данные по Одесскому и Севастопольскому портам выглядят практически зеркальными, т.е. чем больше российских кораблей выходило из Севастополя, тем меньше в тот год выходило из Одессы. Наибольший процент российских кораблей, вышедших из обоих портов наблюдается примерно в одно и то же время: в Севастополе это происходит в 1874 г., в Одессе — в 1875 г. Затем в 1876 г. этот показатель падает для обоих портов, что, несо-

мненно, связано с военными действиями на Балканах и участием в них пароходов, использовавшихся ранее для грузоперевозок, после войны графики по Одесскому и Севастопольскому порту выглядят независимыми друг от друга. Основываясь на такой динамике, можно предположить, что во время войны, когда появилась острая необходимость в дополнительных судах, они были отозваны главным образом из Севастопольского порта, который, по всей видимости, считался второстепенным, хотя и Одесса в этот период лишилась довольно большого количества судов.

**Рисунок 3. Доля российских кораблей в экспорте через Севастопольский и Одесский порты, 1867–1886 гг., %**



**Рисунок 4. Доля российских кораблей в импорте через Севастопольский и Одесский порты, 1867–1886 гг., %**



Аналогичным образом рассчитан процент российских кораблей в импортных перевозках (Рисунок 4). Количество кораблей с российским флагом, заходивших в Севастопольский порт, ежегодно существенно менялось, а в Одессе было относительно стабильным, если не считать скачка в

1874 г. Только с 1880 г. прекращаются резкие колебания доли российских кораблей, приходивших в Севастополь, на которые с этого времени приходилось примерно 40–45% перевозок.

Отдельного рассмотрения заслуживают также и корабли, ходившие под турецким флагом. Естественно, Турция, являвшаяся ближайшим морским соседом России, имевшим к тому же внушительный флот, получала прибыль от участия турецких кораблей в перевозках грузов из России и в Россию. Поэтому резонно рассматривать роль турецких кораблей в экспорте и импорте относительно российских, а не относительно общего количества судов (Рисунки 5, 6).

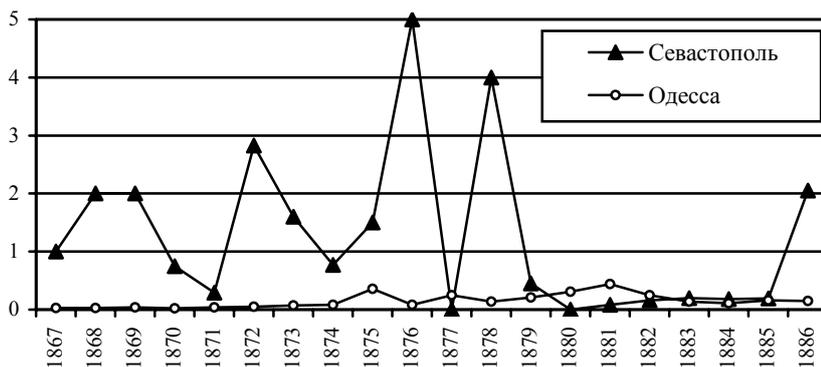
На Рисунке 5 показано отношение числа турецких кораблей, пришедших в Севастопольский или Одесский порты за 1867–1886 гг., к числу российских кораблей, пришедших в эти порты за те же годы. На графиках на Рисунке 5 мы видим, во сколько раз количество турецких судов превышало количество судов под российским флагом. По этим данным можно прийти к выводу, что для Севастопольского порта значение турецких судов было намного большим, чем для Одесского, несмотря на резкие колебания доли турецких судов в течение всего изучаемого периода. Наибольший интерес представляет период 1876–1878 гг. В предвоенный 1876 г. количество турецких судов в перевозках достигает своего максимума, превосходя количество российских в 5 раз. Уже через год, во время войны, турецкие корабли исчезают из Севастопольского порта: в 1877 г. в Севастополь приходят всего 2 российских судна с грузом и ни одного турецкого<sup>1</sup>. С окончанием военных действий турецкие суда возвращаются на прежние маршруты, и в 1878 г. их количество снова превышает количество российских кораблей, но уже не в 5, а в 4 раза. Похожая ситуация складывается и в перевозках импортных грузов (Рисунок 6). В импортных перевозках в Севастопольском порту турецкие суда также играли большую роль, чем в Одесском порту, роль, хотя на протяжении всего изучаемого периода доля турецких судов в импорте через Севастополь колебалась также существенно, как в экспорте через этот порт.

По сравнению с экспортными перевозками в период 1876–1878 гг., в импорте не наблюдается такой высокой доли турецких судов ни в 1876, ни в 1878 гг. В изменениях роли турецких судов в перевозках импортных грузов заметны два пика — 1869 и 1875 гг. Поразительны значения этих пиков — количество турецких кораблей превышало количество российских в эти годы в 8 и 9 раз соответственно, при этом пик 1875 г. заметен и на графике Одесского порта.

---

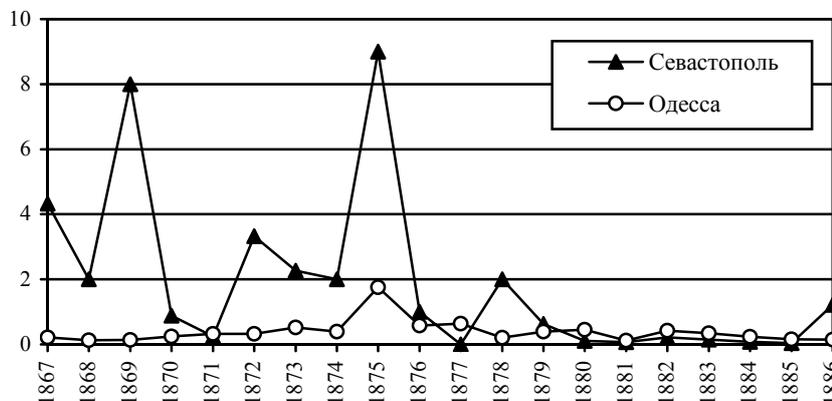
<sup>1</sup> Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1877 год. СПб., 1878. С. 532.

**Рисунок 5. Соотношение турецких и российских кораблей в экспорте товаров через Севастопольский и Одесский порты, 1867–1886 гг.**



*Примечание.* По оси Y: отношение числа турецких кораблей к числу российских кораблей.

**Рисунок 6. Соотношение турецких и российских кораблей в импорте товаров через Севастопольский и Одесский порты, 1867–1886 гг.**



*Примечание.* См. Примечание к Рисунку 5.

Таким образом, основной поток грузоперевозок в Одесский и Севастопольский порты осуществлялся на российских и турецких судах, соотно-

шение которых в разные годы было неодинаковым, в особенности на эти показатели повлияла Русско-турецкая война. Период существенных колебаний роли кораблей как с турецким, так и с российским флагом как в экспорте, так и в импорте после 1880 г. сменяется периодом относительной стабильности. Единственное отличие в данном случае — это 1886 г., когда роль турецких судов растет, а роль российских наоборот, уменьшается в перевозках через Севастопольский порт.

\* \* \*

В «Обзоре внешней торговли России» представлена информация обо всех без исключения товарах, прошедших через Севастопольскую таможню, однако главный интерес для нашего анализа представляют только основные товары, т.е. лидирующие по количеству.

Просуммировав количество (в пудах) каждого груза за весь изучаемый период (отдельно для экспорта и импорта), мы получаем список основных товаров Севастопольского порта. В экспорте лидируют: зерновые культуры (пшеница, рожь, ячмень, овес), мука и железо. В импорте преобладали уголь, хлопчатобумажные ткани, рельсовое железо и цемент. Учитывая потребности развивающегося города, набор основных импортных товаров вполне объясним. Уголь и рельсовое железо ввозились для строительства железной дороги, о чем свидетельствуют многие источники. Цемент, по всей видимости, был необходим для строительства как самого города, так и порта, для их быстрого взаимообусловленного развития. Рассмотрим динамику импорта основных импортных товаров (Таблица 1, 2).

**Таблица 1. Импорт угля в Севастопольский и Одесский порты, 1867–1886 гг., тыс. пудов**

Год	Севастополь	Одесса	Годы	Севастополь	Одесса
1867	116	7 440	1877	64	4 804
1868	211	5 801	1878	1 327	2 398
1869	232	5 539	1879	1 100	12 990
1870	410	10 662	1880	1 139	16 853
1871	264	11 939	1881	672	13 342
1872	500	12 610	1882	738	19 042
1873	80	7 019	1883	685	19 176
1874	21	11 027	1884	832	19 185
1875	548	12 357	1885	472	13 974
1876	1 213	13 686	1886	442	12 353

По импорту угля, грузопоток в Одессу был существенно более крупным, чем в Севастополь. Как показывают данные Таблицы 1, на протяжении всего изучаемого периода происходило постепенное увеличение объе-

мов, однако со значительными колебаниями. И в Одессе, и в Севастополе замечен спад импорта в военное время с последующим восстановлением его объемов; в 1885–1886 гг. в обоих портах так же наблюдалось снижение объемов импорта угля.

Цемент появляется в перечне импортных товаров Севастопольского порта цемент появляется только в 1872 г., но, несмотря на это, становится одним из основных товаров. Это свидетельствует о том, что город и порт в этот период активно строились (Таблица 2).

**Таблица 2. Импорт основных товаров через Севастопольский и Одесский порты, 1872–1886 гг., тыс. пудов**

Годы	Севастополь	Одесса	Севастополь	Одесса	Севастополь	Одесса
	цемент		рельсовое железо		хлопчатобумажные ткани	
1872	0,5	647,3		313,9		
1873	80,1	696,2		448,9		
1874						
1875	17,6					
1876	42,0	736,8				
1877						
1878				317,8		
1879	1,1	566,1		424,5	209,5	628,6
1880	164,2	715,2	11,7	456,5	261,0	646,2
1881	25,3	549,0			564,5	1346,3
1882					430,3	774,4
1883	43,3	389,9			887,3	502,7
1884	264,2	381,2			827,3	709,5
1885	139,2	200,4			618,6	1269,9
1886					400,8	1376,0

*Примечание.* Пропуск — товар не импортировался.

Рельсовое железо импортировалось только с 1872 по 1880 гг., и в этот период этот товар составлял одну из основных статей импорта, хотя, по сравнению с данными по Одессе, объем импорта рельсового железа в Севастополь на порядок меньше (Таблица 2).

Еще одним товаром, импортируемым в больших объемах через Севастопольский порт с 1879 г., были хлопчатобумажные ткани (Таблица 2). Причем, в 1883–1884 гг. этот товар в большей мере ввозился через Севастополь, чем через Одессу.

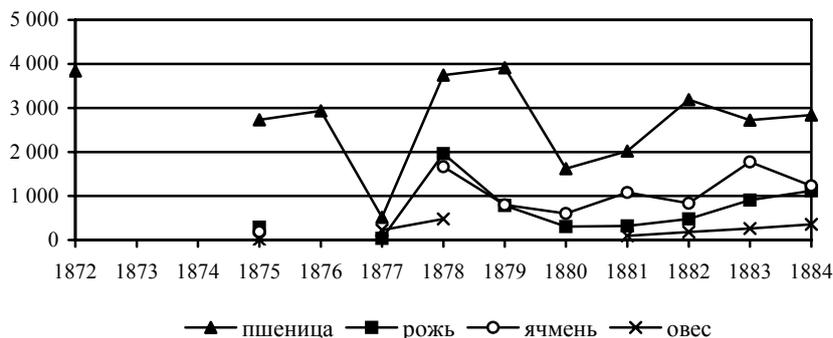
Рассматривая основные экспортные товары, особое внимание стоит обратить на зерновые культуры. В силу того, что в отдельные периоды объемы перевозок сильно разнятся, динамику экспорта зерновых культур как в Севастополе, так и в Одессе за период 1872–1884 гг. удобно изобразить

графически (Рисунке 7, 8), данные по экспорту зерновых за 1885–1886 гг. представлены в Таблице 3.

**Рисунок 7. Экспорт зерновых через Севастопольский порт, 1872–1884 гг., тыс. пудов**



**Рисунок 8. Экспорт зерновых через Одесский порт, 1872–1884 гг., тыс. пудов**



По графикам на Рисунках 7 и 8 заметно, что на протяжении всего исследуемого периода лидирующей экспортной культурой была пшеница, второе место в разное время поочередно занимали рожь и ячмень. В 1885 г. экспорт зерновых увеличивается на порядок (Таблица 3).

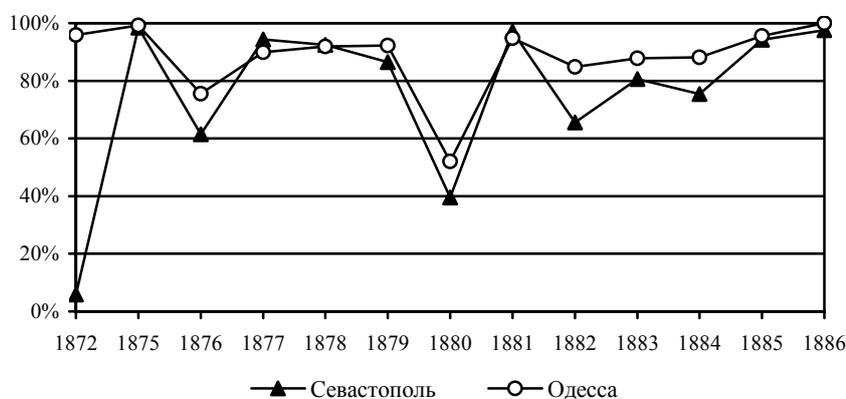
В Одесском порту ситуация была стабильнее — резкий рост экспорта зерновых там происходит только в 1885 г. Единственное серьезное уменьшение объемов экспорта наблюдается в 1877 г., что объясняется военными действиями на Черном море, после окончания которых объем экспорта снова возвращается к довоенному уровню.

**Таблица 3. Экспорт зерновых через Севастопольский и Одесский порты, 1885–1886 гг., тыс. пудов**

	Севастополь	Одесса	Севастополь	Одесса
	1885		1886	
пшеница	2 816	45 270	5 174	21 084
рожь	1 884	7 795	236	9 215
ячмень	1 324	10 305	2 521	12 504
овес	1 294	2 800	1 284	1 323

Особый интерес представляет изменение доли зерновых в общем потоке экспорта каждого из портов (Рисунок 9). Данный график позволяет с уверенностью говорить, что Севастополь был экспортным портом для зерновых культур, причем таковым он стал, по всей видимости, после завершения строительства Лозово-Севастопольской железной дороги, которое было начато в 1872 г. Отдельно стоит отметить синхронность работы Одесского и Севастопольского портов. С того момента как Севастополь активно включился в экспорт зерновых, этот порт действительно становится «дублером» Одессы.

**Рисунок 9. Доля зерновых в экспортном грузопотоке через Севастопольский и Одесский порты, 1872–1886 гг., %**



Динамика экспорта муки представлена в Таблице 4. Наиболее существенные изменения в данных по Севастополю наблюдаются в 1877, 1880 и 1885 гг. Снижение экспорта муки в 1877 г. еще раз иллюстрирует ситуацию военного времени, когда сокращались все грузоперевозки, рост экспорта в 1880 г. через Севастополь объясняется возвращением к нормальной работе

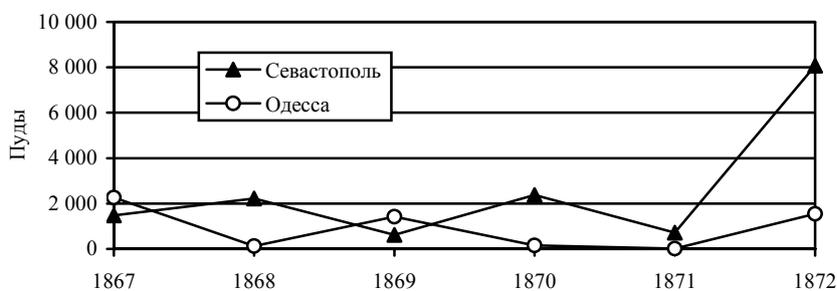
порта, а также и тем, что в конце 1870-х гг. было завершено строительство городских хлебных складов на берегу Южной бухты. Что касается увеличения экспорта муки в 1885 г., то кроме общей тенденции развития города и порта, здесь сыграла роль постройка паровой мукомольной мельницы, здание которой сохранилось до наших дней.

**Таблица 4. Экспорт муки через Севастопольский порт, 1876–1885 гг., тыс. пудов**

Год	Севастополь	Одесса	Год	Севастополь	Одесса
1876	0,45	116,5	1881	1,75	94,2
1877	0,12	47,8	1882	26,5	153,6
1878	1,11	214,2	1883	18,3	105,9
1879			1884	27,4	151,3
1880	3,42	115,6	1885	333,9	2 957,5

В данных, относящихся к Одесскому порту, мы видим практически такие же колебания, т.е. можно говорить о почти синхронной работе обоих портов. На основании данных Таблицы 4 можно предположить, что динамика мучного экспорта в Севастополе зависела не только от внутригородских потребностей, но и от общей тенденции российского экспорта муки.

**Рисунок 10. Экспорт железа из Севастопольского и Одесского порта, 1867–1872 гг., пуды**



Что касается экспорта железа, то здесь, скорее всего, наблюдается практически ежегодное изменение грузопотока: железо вывозилось то из Одессы, то из Севастополя. Этот факт можно попытаться объяснить тем, что, возможно, в некоторые годы осуществлять вывоз железа было удобнее не через Одессу, а через Севастополь, либо по причине меньшей его загруженности в тот момент, либо исходя из соображений экономии времени. К

примеру, от Константинополя до Одессы плавание занимало в среднем на день больше, чем до Севастополя.

Отдельно стоит отметить, что вывоз железа через Севастополь осуществлялся на протяжении только шести лет, а не всего изучаемого периода. Количество железа, вывезенного за это время через севастопольский порт, было достаточно большим, что позволяет рассматривать железо в качестве одного из основных экспортных товаров в Севастопольском порту.

Подводя итог, необходимо отметить, что подробное изучение экспорта и импорта товаров через Севастополь позволяет рассмотреть сразу два аспекта истории города: изучение экспорта дает представление о роли Севастополя во внешней торговле России, т.к. Севастополь официально считался именно «отпускным», т.е. экспортным портом, а изучение импорта позволяет нам судить об экономической ситуации в городе и о его развитии.

В целом анализ данных «Обзора внешней торговли России по европейской и азиатской границам» подтверждает нашу гипотезу о том, что Севастопольский торговый порт являлся «дублером» Одесского порта.