

З ІСТОРІЇ МІЖНАРОДНИХ ЗВ'ЯЗКІВ ТА ДИПЛОМАТІЇ УКРАЇНИ

FROM THE HISTORY OF INTERNATIONAL RELATIONS AND DIPLOMACY OF UKRAINE

DOI: <https://doi.org/10.15407/mzu2025.34.167>

УДК [94(477):338.22]“1900/1914”

Ірина Шандра

д-р. іст. наук, проф.

Харківська державна академія культури
61057, Україна, Харків, Бурсацький узвіз, 4

Вища школа економіки у Варшаві (SGH)
02-554, Польща, Варшава, ал. Незалежності, 162

E-mail: irina_shandra@ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6714-164X>

ResearcherID: AAY-4824-2020

БАЛТО-ЧОРНОМОРСЬКЕ ЕКОНОМІЧНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО НА ПОЧАТКУ ХХ ст.: ПАЛИВНО-ТРАНСПОРТНИЙ АСПЕКТ

Балто-Чорноморське співробітництво має довгу історію та включає кілька аспектів (стратегічний, військово-політичний, економічний, культурний та ін.). У статті проаналізовано паливно-транспортний напрям співпраці, який намагалися поглибити представники ділових кіл українських та прибалтійських земель на початку ХХ ст. Підприємці й промисловці Харкова, Херсона, Катеринослава та Риги, а також багатьох інших міст і місцевостей, були одноставні у взаємовигідності такого співробітництва. У своїх ділових матеріалах, використаних у цьому дослідженні, що Ризький біржовий комітет, що Катеринославська міська дума, що об'єднання азово-чорноморських судновласників чи донецько-придніпровських гірничопромисловців, наводили численні переваги поглибленого господарського співробітництва. Промовисті приклади, наведені підприємцями минувшини, свідчать про взаємодоповнюючий характер економік України та країн Балтії, а отже закономірне формування обопільно вигідних партнерських відносин із довгостроковою перспективою.

У статті акцентовано увагу на паливному ринку та транспортних проєктах як визначальних для масштабного господарського розвитку; тільки дотично наводяться інші можливі напрями економічної взаємодії. Робиться висновок про значний рівень економічної вигоди транспортно-господарського співробітництва та його недостатньо використаний до цього часу потенціал.

Ключові слова: паливо, прибалтійський паливний ринок, залізничне сполучення, морське сполучення, внутрішньоконтинентальний водний шлях Херсон-Рига.

Iryna Shandra

Doctor of History, Full Professor

Kharkiv State Academy of Culture

4, Bursatsky descent, Kharkiv, 61057, Ukraine

Higher School of Economics in Warsaw (SGH)

162, al. Nezalezhnosti, Warsaw, Poland, 02-554

E-mail: irina_shandra@ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6714-164X>

ResearcherID: AAY-4824-2020

BALTIC-BLACK SEA ECONOMIC COOPERATION AT THE BEGINNING OF THE 20TH CENTURY: FUEL AND TRANSPORT ASPECTS

Baltic-Black Sea cooperation has a long history and includes several aspects (strategic, military-political, economic, cultural, etc.). The article analyzes the fuel and transport aspect of cooperation, which representatives of business circles of Ukrainian and Baltic lands tried to deepen at the beginning of the 20th century. Entrepreneurs and industrialists of Kharkiv, Dnipro, Ekaterinoslav and Riga, as well as many other cities and localities, were unanimous in the mutual benefit of such cooperation. In their administrative materials used in this study, the Riga Stock Exchange Committee, the Ekaterinoslav City Council, the Association of Azov-Black Sea Shipowners or the Donetsk-Dnieper Mining Industry Association cited numerous advantages of enhanced economic cooperation. The eloquent examples given by entrepreneurs of the past testify to the complementary nature of the economies of Ukraine and the Baltic countries, and therefore the natural formation of mutually beneficial partnerships with a long-term perspective.

The article focuses on the fuel market and transport projects as determinants for large-scale economic development; other possible areas of economic interaction are only tangentially mentioned. The conclusion is made

about the significant level of economic benefits of transport and economic cooperation and its currently underutilized potential.

Keywords: *fuel, Baltic fuel market, railway connection, sea connection, intracontinental waterway Kherson-Riga.*

Глибоке політичне, економічне та стратегічне співробітництво між Україною та країнами Балтії є беззаперечним фактом. Україна вдячна народам Литви, Латвії та Естонії за непорушну відданість стандартам міжнародного права, європейським демократичним цінностям, поглиблення взаємовигідної економічної співпраці та реалізацію проєктів оборонного значення. Країни Балтії підтримують український експорт, створюючи для цього логістичні шляхи. Активно діють двосторонні ділові ради, які залучають додаткові інвестиції та реалізують спільні проєкти між нашими державами. У квітні 2025 р. у Києві відбувся вже VII-й Балтійсько-Чорноморський економічний форум. У ньому взяли участь представники уряду України та органів місцевої влади, послы та представники посольств Туркменістану, Литви, Польщі, Естонії, Молдови, Азербайджану, Таджикистану, представник посольства ЄС в Україні; народні депутати та науковці з України, Литви та Італії¹. У контексті стратегічного співробітництва між нашими країнами становитиме науковий і практичний інтерес звернення до історії такої співпраці.

На початку ХХ ст. українські промислові кола активно шукали нові ринки збуту, адже темпи виробництва підприємств, розташованих на українських землях, були одними з найвищих у світі і значно переважали наявний попит. На противагу цьому — обмеженість внутрішнього ринку, недостатня розвиненість залізничної мережі імперії, фактична відсутність торгового флоту та численні обмежуючі вади монархічно-бюрократичного управління. Напрацьовані на початку ХХ ст. технічні обґрунтування та економічні розрахунки яскраво переконують у значному і, на жаль, дотепер не повною мірою використаному потенціалі співробітництва між країнами балтійсько-чорноморського регіону.

У доповнення до здійснених українськими науковцями ґрунтовних досліджень щодо стратегічного, геополітичного та сучасного економічного Балто-Чорноморського співробітництва (Олександр Надтока, Вікторія Іванова та ін.)² цим дослідженням пропонується паливно-транспортний аспект, який намагалися значно розширити й поглибити промисловці українських і прибалтійських земель на початку ХХ ст. Питання співпраці в паливній та транспортній сферах на початку ХХ ст. між Україною та країнами Балтії не було предметом спеціального дослідження. Розроблені в минулому проєкти слугують яскравими прикладами підприємницької ініціативи й наполегливості, економічної й технічної

фаховості представників українського бізнесу та відкритість до новацій бізнес-кіл країн Балтії.

Відтворити цю підприємницьку активність дають можливість різні групи джерел (діловодні матеріали адміністративних установ та громадських організацій, інформація з періодичних видань досліджуваного часу, наукові статті й доповіді тогочасних експертів тощо). Різноманітні матеріали, клопотання, обґрунтування й звернення, а також розлогі огляди, які готували зацікавлені бізнес-кола, дають змогу всебічно розглянути порушену проблему, висвітлити бачення паливно-транспортного співробітництва підприємцями України та Балтійського регіону.

Економічна потужність українських губерній та особливості кон'юнктури прибалтійського ринку. У другій половині XIX ст. беззаперечним господарем балтійського паливного та залізного ринку було англійське вугілля. До 1884 р. ввіз до Російської імперії іноземного палива був безмитним (тільки на західному сухопутному кордоні мито становило 0,5 коп. з пуда). Це було обумовлено низьким власним видобутком, який був не на багато більшим, ніж імпорт (на 1880 р. 200,8 млн пудів власного видобутку та 115 млн пудів імпорту)³. Із розвитком вуглевидобутку в Донецькому басейні у 80-х рр. XIX ст. з'являються і мита на іноземне вугілля: для Азовсько-Чорноморського басейну воно становило 3 коп. з пуда, а по західному сухопутному кордону — підвищено до 1,5 коп. з пуда.

За наступні 20 років відбулося суттєве економічне піднесення українських губерній: значно збільшився власний каботаж, зменшилась кількість іноземних зафрахтованих суден, масовість вугільних перевезень підвищила прибутковість залізниць та їхню загальну протяжність. У 1904 р. видобуток вугілля в Донбасі досяг 804 млн пудів, а вивіз — 583 млн пудів. У 1913 р. видобуток зріс до 1 561 млн пудів, вивіз — до 1 197 млн пудів⁴. За період з 1893 по 1913 рр. видобуток мінерального палива в Донбасі збільшився в 6,5 разів, тоді як аналогічний світовий показник становив тільки 2,5 рази⁵. На початку XX ст. загальний вигляд українських терен суттєво змінився: на місці суцільних степових рівнин з'явилися гігантські металургійні заводи, машинобудівні й хімічні підприємства, було закладено капітальні шахти, цегляні заводи, кардинально реконструйовано цукрові й борошномельні підприємства. Українські території стали одним із провідних та найперспективніших паливно-металургійних районів Європи, відігравали вагомий роль у виробництві борошна, цукру, солі й інших товарів харчової промисловості, а також сільськогосподарського і транспортного машинобудування.

Ба більше, добувна спроможність гірничої промисловості України наприкінці XIX — на початку XX ст. значно перевищувала реальний

видобуток, могла забезпечити не тільки себе, а й сусідні ринки головними товарами важкої промисловості (паливо, метал, чавун, рейки тощо). Так, на 1905 р. статистичне бюро Ради З'їздів гірничопромисловців Донбасу та Придніпров'я надавало такі дані: видобувна спроможність кам'яно-вугільних копалень — 1,3 млрд пудів, а наявний видобуток — лише 951 млн пудів⁶. Щодо якості донецького вугілля, то гірничопромисловці зазначали, що «відповідь на це питання буде настільки ж позитивною, як і на питання про кількість»⁷. Донецьке вугілля визнавалося більш паротворюючим порівняно з англійським, а тому було економнішим⁸. За оцінкою проф. Д. І. Менделєєва «за різноманітністю сортів кам'яного вугілля, за багатством прекрасного металургійного вугілля, — напівантрацитів і антрацитів, — Донецький край є найбагатшим у світі родовищем вугілля»⁹.

На початку ХХ ст. іноземне паливо у портах Азовського та Чорного морів було витіснено власним, Прибалтійський енергетичний ринок залишався тільки надихаючою метою. У 80–90-х рр. ХІХ ст. ця ідея виглядала справою нездійсненною, враховуючи недостатню розвиненість для реалізації такої амбітної мети залізничного, річкового й морського транспорту, а також наявні десятиліттями складені економічні зв'язки, орієнтовані на імпордне паливо.

Ввіз англійського вугілля до портів Балтії створював дешеві фрахти для вивозу товарів землеробства. Витіснення англійського вугілля з балтійських портів навіть вважалося справою «досить шкідливою для торгівлі й судноплавства», адже це призвело б до скорочення портових зборів, зменшення кількості іноземних зафрахтованих суден для експорту власних товарів. Досвід економічного розвитку українських губерній спростовував цю тезу, бо зі скороченням ввозу іноземного вугілля, скорочення експорту хліба з південних портів не відбулося, натомість значно поживилося власне судноплавство¹⁰. У другій половині 90-х рр. ХІХ ст. все активніше лунали міркування щодо поглиблення економічної співпраці Чорноморсько-Азовського та Балтійського економічних районів з погляду безпекового та оборонного значення¹¹. Незважаючи на аргументи сторін, справа дійсно виглядала складною і вимагала комплексного підходу.

Для вивчення Балтійського паливного ринку українськими бізнес-колами у квітні 1904 р. було відряджено старшого маклера Харківської кам'яновугільної біржі М. Мінаєва. Ризький біржовий комітет теж проявив зацікавленість до нового постачальника палива, адже англійське вугілля закуповувалося тільки влітку (оскільки було пов'язано зі зворотнім фрахтом аграрної продукції), що вимагало утримання значних складських приміщень та додаткових витрат. Результатом перших же перемовин стали угоди на постачання українського вугілля для ризького

торгового дому «Герман Штіде», «Балтійського вагонного заводу» та акціонерного «Товариства Ризького сталеливарного заводу».

Достатня кількість та належна якість українського вугілля були справою з'ясованою; суттєвою ж проблемою виглядало його транспортування до прибалтійських споживачів. На порядку денному були три можливі варіанти: 1) залізничне сполучення; 2) морське — з Азовського й Чорного морів довкола Європи у Балтійське; 3) річкове сполучення.

Розвиток залізничного балто-чорноморського сполучення. Питома вага іноземного вугілля й коксу, ввезеного в прибалтійські порти, на початку ХХ ст. складала близько 70% загального ввозу: у 1895 р. — 105 млн пудів (76%), у 1900 р. — 170 (71%), у 1903 р. — 145 (70%)¹². Переважна більшість завезеного палива залишалася для потреб самих портових міст. Такий високий рівень залежності від експорту створював значні незручності для прибалтійських споживачів. Створення умов для конкуренції різних постачальників на балтійському паливному ринку призвело б до оздоровлення ринку та формування економічно обґрунтованих цін на паливо, а також загального поживлення господарських процесів у регіоні.

Покращення транспортного сполучення між українськими та прибалтійськими територіями вивчалася представниками Харківського комітету з перевезень гірничозаводських вантажів та комерційного відділу Лозово-Київської залізниці. Висунуті пропозиції містили такі положення: зниження залізничних тарифів до 1/150 коп. з пуда-версти, що здешевило би витрати за пуд вугілля в середньому на 3 коп. Для розширення пропускної спроможності пропонувалося збудувати нове залізничне сполучення між Донбасом та Прибалтикою через Артакове–Брянськ–Вітебськ. Реалізація двох наведених умов (додаткові залізничні шляхи й зниження провізних тарифів) мала дати можливість і управлінням залізниць отримати прибуток (близько 1,4 млн руб.), і українському паливу стати конкурентоспроможним на Прибалтійському ринку. Для транспортування «масових вантажів», таких як вугілля, руда, зерно, цукор, залізничні тарифи завжди були занадто обтяжливими, тому намагалися використовувати дешевші водні шляхи сполучення.

Морський шлях довкола Європи з Азовського та Чорного морів у Балтійське. Найскладніший на перший погляд морський шлях тодішніми знавцями промисловості вважався найреальнішим. Такий спосіб не руйнував уже наявних торгово-економічних зав'язків, а за умови продуманих рейсів і зважаючи на значну відстань плавання, фрахти могли бути знижені до мінімального рівня.

Морський варіант вимагав покращення благоустрою південних портів (глибина й рівень механізації). Маріупольський морський торговий порт,

відкритий для судноплавства у 1889 р., був по суті головним портом для експорту українських промислових товарів¹³. Проте порт був збудований поспіхом і первинно з невеликою глибиною, мав задовольняти потреби каботажу в межах Азовського та Чорного морів. З часом його значення посилювалося для вивозу не тільки вугілля й заліза, а й хліба, продуктів хімічної промисловості тощо. Для залучення Маріупольського порту до намірів завоювання українськими виробами Балтійського ринку його слід було поглибити до 26 футів (при наявних 14-ти), а глибину Керченської протоки збільшити до 28 футів¹⁴. За допомогою криголаму можна було частково вирішити проблему замерзання Маріупольського порту.

У 1910 р. з державного бюджету було виділено 1,6 млн руб. для обладнання Маріупольського порту¹⁵. Планувалося розширення портової лінії, відведення нової території для вугільних складів, спорудження плавучого елеватора-транспортера (за зразком іноземних портів), проведення державного тендеру (тогочасною мовою — «змагання») із залученням представників від зацікавлених сторін для визначення дійсно кращих портових механічних приладів¹⁶.

Місцем же будівництва незамерзаючого порту на Чорному морі підприємцями пропонувався Скадовськ. У зв'язку з цим було розроблено проєкт будівництва Скадовської залізниці. Отже, «великий паливний каботаж» (між Чорним і Азовським та Балтійським морями) міг бути реалізований тільки за умови значних і тривалих капіталовкладень, а це вимагало продуманої й далекоглядної державної політики.

Внутрішні водні шляхи сполучення. В новому ХХ ст. поширеними стають амбітні техніко-економічні проєкти. Один із них стосувався поєднання Балтійського та Чорного морів внутрішньоконтинентальним річковим сполученням. Дедалі поширенішою в суспільстві ставала думка створення Чорноморсько-Балтійського річкового шляху. Водний шлях вигідно відрізняли від залізничного дешевизна транспортування й майже необмежена пропускна спроможність. Саме тому водні маршрути якнайкраще відповідали завданням перевезення масових вантажів (вугілля, металів, лісу, хліба, цукру тощо). Проте дешевше, ніж залізничне, транспортування, могли забезпечити тільки достатньо глибокі та протяжні водні артерії. Що більшими були глибина водного шляху та вантажомісткість суден, то меншими — експлуатаційні витрати з пуда-версти.

Водний шлях між басейнами Західної Двіни й Дніпра вже існував — це так звана Березинська система (від р. Березини, притоку Дніпра, до Двіни). Ця система складала 148 верст, мала 14 шлюзів, 4 греблі, була збудована в 1804 р. і використовувалася переважно для транспортування лісу до Риги. Для активного судноплавства цей водний шлях був непридатним, а канали й річки, які були дотичними до нього, постійно

замулювалися й заростали. Окрім цієї системи, між Чорним і Балтійським морями було ще кілька водних сполучень (Огинське, Августовське, Дніпровсько-Бузьке)¹⁷. Усі вони були також мілководними, проте головний їхній недолік полягав у тому, що закінчувалися вони на території сусідньої на той час держави — Німеччини.

З усіх запропонованих проєктів з'єднання Чорного та Балтійського морів найперспективнішим був визнаний Дніпровсько-Двінський шлях: від м. Херсон через р. Дніпро, р. Оршиця, проєктований Орша-Вітебський канал, р. Лучеса (притока Західної Двіни), р. Західна Двіна з кінцевим пунктом шляху в м. Рига. Цей проєкт підтримали українські гірничо-промисловці, підприємці Катеринослава та Херсона, Ризький біржовий комітет та інші громадські й адміністративні установи, а також спеціально скликаний з'їзд із питань з'єднання Чорного й Балтійського морів (Київ, 1911 р.) і з'їзд Південно-Західного краю з питань експорту (Київ, 1914 р.).

Для реалізації цього проєкту від Херсона до Риги слід було провести роботи щодо обходу порогів, прокласти додаткові канали, зробити землеробства й поглиблення скелястого дна в нижній течії Дніпра. Загальна вартість робіт на всій відстані величезного водного шляху протяжністю близько 2 300 верст від Херсона до Риги за приблизними підрахунками фахівців складала 150 млн руб. Кількість вантажів, які планувалося перевозити цим напрямом щорічно, мала би скласти понад 300 млн пудів¹⁸. Інженер А. Одинцов прогнозував річний вантажообіг у розмірі 1 300 млн пудів¹⁹. Гірничопромисловці Донецько-Придніпровського району у своїх розрахунках наводили ще більшу цифру — 1 660 млн пудів²⁰.

Катеринославське губернське земське зібрання заявило про свою повну підтримку проєкту та виділило для проведення дослідницьких робіт у межах Катеринославської губернії 3 000 руб.²¹ З огляду на передбачуваний проєкт, дніпровські судновласники заходилися випустити нові акції на загальну суму 1 млн руб., а в 1912 р. навіть замовили німецькому заводу Круппа нові товарно-пасажирські пароплави²².

Вантажопотік проєктованого каналу в північному напрямі мали заповнити українські товари гірничозаводської промисловості (кам'яне вугілля, чавун, сталь, сіль) та аграрна продукція (хліб, цукор, тютюн, лляне насіння, шкіра, конопля, вовна та ін.). Члени Ризького біржового комітету наголошували, що водний шлях Херсон–Рига буде мати провідну роль саме в торгівлі хлібом: «Прорізаючи найродючіші південні губернії і з'єднуючи їх найкоротшим і найдешевшим шляхом з Балтійським морем, до якого тяжіють найголовніші споживачі хліба, водний шлях Рига–Херсон безсумнівно привабить до себе безліч хлібних вантажів»²³.

У південному напрямі передбачалося переправляти колоніальні товари, штучні добрива, машини, ліс, хімічні продукти тощо. За підрахунками Ризького біржового комітету транспортування водним шляхом Рига–Херсон обходилося би не більше 7–8 коп. з пуда (у середньому навіть 5–6 коп.), тоді як фрахти за морські перевезення від Чорного до Балтійського моря складали на кам'яне вугілля 9,25 коп. з пуда, для солі — 8–10 коп., для заліза й сталі — 11,5–13 коп., для борошна — 13 коп.²⁴

Морський шлях із Чорноморських портів у порти Балтійського моря довкола Європи тривав 3,5–4 тижні, водним же шляхом Херсон–Рига тривалість транспортування скорочувалась до 12 днів²⁵. Водний шлях Херсон–Рига значно скоротив би відстань між портами Чорного моря й усіма портами Північної Європи (відстань наводиться від Одеси до різних портів Північної Європи, де перша цифра — довжина морського шляху довкола Європи, друга — відстань по водному шляху Херсон–Рига): Стокгольм — 7,9 тис. км (2,9 тис. км), Данциг — 7,7 (3,1), Копенгаген — 7,5 (3,3), Гамбург — 6,9 (3,7), Амстердам — 6,5 (4,1), Ньюкасл — 6,8 (4,4)²⁶. Отже, внутрішньоконтинентальний водний шлях мав стати коротшим і дешевшим способом міжрегіональної і зовнішньої торгівлі українських і прибалтійських земель.

Для обґрунтування доцільності цього масштабного проекту Ризьким біржовим комітетом був наведений наступний «повчальний факт». Подільська губернія багата покладами фосфоритів, які дають прекрасне штучне добриво. Сама чорноземна губернія в цій сировині не відчуває особливої потреби, доставка ж фосфоритів до Риги залізницями обходилась в 10 коп. з пуда. Тому подільські фосфорити направлялись морем з Одеського порту до Британії, де їх переробляли в суперфосфати й у такому вигляді їх отримували прибалтійські споживачі²⁷. Позбутися зайвих посередників і витрат — тільки один із можливих позитивних результатів водного проекту Херсон–Рига.

На думку інженера Одинцова, транспортування каналом Херсон–Рига знизить ціни на донецьке вугілля до 15 коп. (у Ризькому порту), що на 5 коп. дешевше англійського. Враховуючи прибалтійських споживачів українського палива, самі транспортні судна, а також можливий експорт вугілля до Фінляндії та інших скандинавських країн, обсяг транспортованого вугілля вимірювали цифрою в 400 млн пудів²⁸. У своїй сукупності реалізація проекту мала сприяти комплексному розвитку цих районів у результаті поживлення торгових відносин та покращення інфраструктури прилеглих населених пунктів. Одеський підприємець С.І. Соколовський в одній із газет зауважив, що «Балтійсько-Чорноморський канал обіцяє грандіозні перспективи»²⁹.

У площині практичної реалізації каналу Херсон–Рига розгорнулися гострі дискусії: чи бути Чорноморсько-Балтійській магістралі морським

шляхом, чи тільки покращеним річковим? Різниця між морським та річковим варіантами полягала в глибині та технічній оснащеності. Підготовка морського проєкту, безумовно, була фінансово витратнішою, проте і вантажообіг за попередніми техніко-економічними розрахунками втричі перевищував би вантажообіг річкового варіанту. Крім вантажів між українськими й прибалтійськими регіонами, місцевого вантажообігу дніпровського й західно-двінського районів, морський варіант шляху міг би пропускати всі ті вантажі, які виходили з портів Азовського й Чорного морів у Балтійське довкола Західної Європи. Отже, морський шлях Херсон–Рига був би придатний одночасно і для внутрішньої, і для зовнішньої торгівлі, а центри експорту були би перенесені вглиб країни. Українські гірничопромисловці з неприхованим оптимізмом сприймали цей амбітний задум. Теоретики та інженери-практики наголошували, що тільки морський варіант шляху Херсон–Рига зможе змінити існуючий стан речей та суттєво покращити товарообіг між басейнами Чорного та Балтійського морів. Свою підтримку морському варіанту висловив і Ризький біржовий комітет³⁰. Старший маклер Харківської кам'яновугільної біржі М. П. Мінаєв у своїй доповіді біржовому товариству зазначав, що цей канал «був би найсприятливішим рішенням для донецької і ризької промисловості й торгівлі»³¹. Критичних думок було не менше, ніж схвальних. Харківський проф. П. І. Фомін (спеціаліст із гірничодобувної промисловості) вважав, що з огляду на низьку собівартість вугілля виправданість його річкового перевезення буде тільки за умови безпосередньої близькості до водних артерій. За умови ж доведення вугілля до Дніпра залізницями цей проєкт, на думку науковця, не мав комерційної вигоди та був безперспективним³².

Всебічне обговорення внутрішньоконтинентального сполучення між Чорним і Балтійським морями тільки додавало проєктові прихильників. Врешті, 12 квітня 1912 р. на розгляд Державної думи було внесено законопроект про будівництво каналу Херсон-Рига. Безпосереднім поштовхом до цього подання стало закриття Дарданелл турецьким урядом, а також вугільний страйк у Великій Британії. Законопроект мав кілька часових прив'язок: перший квартал 1914 р. — початок будівельних робіт, п'ять років — час виконання проєкту³³. Подальші події Першої світової війни не дали можливості здійснити намічений план. Час від часу інтерес до проєкту «Водний коридор Херсон–Рига» відновлюється. На початку 2000-х урядовці та фінансові кола Латвії та Ісландії заявили про свою готовність до розробки та фінансування проєкту, який би об'єднав басейни Чорного та Балтійського морів.

* * *

Енергоносії та шляхи сполучення є закономірним підґрунтям економічного розвитку. Це твердження є справедливим для будь-якого часу з поправкою на вид енергії і транспорту. Що вже казати про кінець ХІХ — початок ХХ ст. — час стрімкого промислового розвитку. Час вугілля й металу потребував ефективних шляхів сполучення та підштовхував до реалізації сміливих транспортних проєктів. Дві найграндіозніші зміни в ландшафті Землі — будівництво Суецького й Панамського каналів (1859–1869, 1904–1914 рр. відповідно) — підштовхували до нових амбітних проєктів. На превеликий жаль, часто в історії людства поступальний культурний та господарський розвиток мирного часу знищується воєнними компаніями з ефемерним бажанням невиправданих територіальних змін. Запропоновані підприємницькими колами задуми щодо поглибленого співробітництва українських та прибалтійських земель так і залишилися на папері. Розширення й вдосконалення транспортних сполучень між українським та прибалтійським регіоном на початку ХХ ст. мало би найсприятливіші наслідки для економічного розвитку наших народів та країн.

Становитиме науковий і практичний інтерес подальше дослідження процесу просування українських товарів на закордонні ринки. У практично-економічному відношенні цікавим буде використання деяких елементів економічних проєктів, накреслених на початку ХХ ст., у новітніх стратегіях розвитку економіки України за умови додаткового їх доопрацювання у відповідності до сучасних реалій.

¹ URL: https://www.baltic-blacksea.com/COURSE_TOWARDS_UNITY.htm

² Надтока О.О. Балто-Чорноморський союз: історична ретроспектива і політична перспектива. *Наукові записки НаУКМА: Гуманітарні науки*. 2003. Т. 22, ч. 1. С. 148–157; Іванова В.М. Роль Балто-Чорноморського союзу у системі забезпечення зовнішньоекономічної безпеки України. *Дніпровський науковий часопис публічного управління, психології, права*. 2021. Вип. 5. С. 21–25.

³ Доклад комиссии ХХІХ Съезду горнопромышленников Юга России по 3-му, 4-му и 5-му вопросам программы: «О современном положении каменноугольной промышленности юга России», «О мерах распространения русского каменного угля в портах Балтийского моря», «О выработке торговых марок русского угля по образцу английских углей». Харьков: Тип. и Литограф. М. Зильберберг и С-вья, 1904. [разд. паг.]. С. 4.

⁴ Арский Р. Донецкий бассейн. Москва: Б. и., 1918. С.9.

⁵ Фомин П.И. Донецкий бассейн. Харьков: Б. и., 1920. С. 16–17.

⁶ Доклад комиссии ХХІХ Съезду горнопромышленников Юга России по 3-му, 4-му и 5-му вопросам программы: «О современном положении каменноугольной промышленности юга России», «О мерах распространения русского каменного угля в

портах Балтійського моря», «О выработке торговых марок русского угля по образцу английских углей». Харьков: Тип. и Литогр. М. Зильберберг и С-вья, 1904. [разд. паг.]. С. 12.

⁷ Там само. С. 17.

⁸ Отчет Совета съезда XXXVI съезду горнопромышленников юга России за 1910–1911 отчетный год. Харьков: Тип. Б. Бенгис, 1911. [разд. паг.]. С. 8–9.

⁹ Менделеев Д.И. Проблемы экономического развития России. Москва: Изд-во соц.-экон. лит-ры, 1960. С. 427.

¹⁰ Труды XXIX съезда горнопромышленников Юга России. Т. 1. Харьков: Тип. и Литогр. М. Зильберберг и С-вья, 1905. [разд. паг.]. С. 44.

¹¹ Труды XXX съезда горнопромышленников Юга России. Т. II. Харьков: Т-во «Печатня С.П. Яковлева», 1906. [разд. паг.]. С. 46.

¹² Доклад комиссии XXIX Съезду горнопромышленников Юга России по 3-му, 4-му и 5-му вопросам программы: «О современном положении каменноугольной промышленности юга России», «О мерах распространения русского каменного угля в портах Балтийского моря», «О выработке торговых марок русского угля по образцу английских углей». Харьков: Тип. и Литогр. М. Зильберберг и С-вья, 1904. [разд. паг.]. С. 128.

¹³ Головки Т.Б. Маріупольський морський торговельний порт. *Енциклопедія Сучасної України* [Електронний ресурс] / редкол.: І.М. Дзюба, А.І. Жуковський, М.Г. Железняк [та ін.]; НАН України, НТШ. — Київ: Інститут енциклопедичних досліджень НАН України, 2018, оновл. 2025. URL: <https://esu.com.ua/article-65917>.

¹⁴ Там само. С. 43.

¹⁵ XXXVI съезд горнопромышленников Юга России. 1911. *Горно-заводское дело*, № 46 (20 ноября). С. 3102–3110. С. 3105.

¹⁶ Труды XXXVII съезда горнопромышленников Юга России (25 ноября — 4 декабря 1912 г.). 1913. Т. 1. Харьков, Типография Б. Бенгис, [разд. паг.]. С. 43.

¹⁷ Одинцов А. Балтийско-Черноморский водный путь. *Русское судоходство*. 1914. № 8. С. 11–19. С. 12.

¹⁸ Черноморско-Балтийский водный путь. *Горно-заводское дело*. 1911. № 35. С. 2700–2702. С. 2701.

¹⁹ Одинцов А. Балтийско-Черноморский водный путь. *Русское судоходство*. 1914. № 8. С. 11–19. С. 19.

²⁰ Доклад комиссии XXIX Съезду горнопромышленников Юга России по 3-му, 4-му и 5-му вопросам программы: «О современном положении каменноугольной промышленности юга России», «О мерах распространения русского каменного угля в портах Балтийского моря», «О выработке торговых марок русского угля по образцу английских углей». Харьков: Тип. и Литогр. М. Зильберберг и С-вья, 1904. [разд. паг.]. С. 63.

²¹ Хроника. *Промышленность и торговля*. 1910. № 24. С. 668.

²² Наше судоходство. *Русское судоходство*. 1912. № 9. С. 39–40. С. 39.

²³ Водный путь Рига–Херсон. *Русское судоходство*. 1911. № 8. С. 123–126. С. 125.

²⁴ Доклад комиссии XXIX Съезду горнопромышленников Юга России по 3-му, 4-му и 5-му вопросам программы: «О современном положении каменноугольной промышленности юга России», «О мерах распространения русского каменного угля в портах Балтийского моря», «О выработке торговых марок русского угля по образцу английских углей». Харьков: Тип. и Литогр. М. Зильберберг и С-вья, 1904. [разд. паг.]. С. 59.

²⁵ Черноморско-Балтийский водный путь. *Горно-заводское дело*. 1911. № 35. С. 2700–2702. С. 2702.

²⁶ Водный путь Рига–Херсон. *Русское судоходство*. 1911. № 8. С. 123–126. С. 124.

²⁷ Там само. С. 126.

²⁸ Одинцов А. Балтийско-Черноморский водный путь. *Русское судоходство*. 1914. № 8. С. 11–19. С. 18.

²⁹ Отчет об экономическом совещании представителей промышленности и торговли Юга России 14 февраля 1916 года. *Торгово-промышленный Юг*. 1916. № 4. С. 35–58. С. 48.

³⁰ Водный путь Рига–Херсон. *Русское судоходство*. 1911. № 8. С. 123–126. С. 125.

³¹ Доклад комиссии ХХІХ Съезду горнопромышленников Юга России по 3-му, 4-му и 5-му вопросам программы: «О современном положении каменноугольной промышленности юга России», «О мерах распространения русского каменного угля в портах Балтийского моря», «О выработке торговых марок русского угля по образцу английских углей». Харьков: Тип. и Литограф. М. Зильберберг и С-вья, 1904. [разд. паг.]. С. 178.

³² Фомин П.И. Горная и горнозаводская промышленность Юга России. Т. II. Харьков: «Хозяйство Донбасса», 1924. С. 52.

³³ Законодательные учреждения по вопросам промышленности и торговли. *Торгово-промышленный Юг*. 1912. № 11. С. 62–65. С. 64.

REFERENCES

1. Arskiy, R. (1918). *Donetskiy basseyn [Donetsk coal field]*. Moskva: B. i. [in Russian].

2. *Chernomorsko-Baltiyskiy vodnyy put [Black Sea-Baltic Waterway]*. (1911). *Gornozavodskoe delo*, 35, 2700–2702 [in Russian].

3. Chernyshev, B. (1912). *Chernomorsko-Baltiyskiy vodnyy put v finansovo-ekonomicheskom osveshchenii [Black Sea-Baltic Waterway in Financial and Economic Presentation]*. *Russkoye sudokhodstvo*, 9, 35–39 [in Russian].

4. *Doklad komissii ХХІХ Syezdu gornopromyshlennikov Yuga Rossii po 3-mu, 4-mu i 5-mu voprosam programmy: O sovremennom polozhenii kamennougolnoy promyshlennosti yuga Rossii, O merakh rasprostraneniya russkogo kamennogo uglia v portakh Baltiyskogo moria, O vyrabotke torgovykh marok russkogo uglia po obraztsu angliyskikh ugley [Report of the ХХІХ Committee of the Congress of Mine-Industrialists of the South of Russia on the 3rd, 4th and 5th Issues of the Program: On the Current State of the Coal Industry in the South of Russia, On Measures for the Spread of Russian Coal in the Ports of the Baltic Sea, On the Elaboration of Russian Coal Brands in the Form of English Coals]*. (1904). Kharkov: Tip. i Litogr. M. Zilberberg i S-vya [in Russian].

5. Fomin, P. I. (1920). *Donetskiy basseyn [Donetsk coal field]*. Kharkov: B. i. [in Russian].

6. Fomin, P. I. (1924). *Gornaya i gornozavodskaya promyshlennost Yuga Rossii [Mining and metallurgical industries of the South of Russia]*. (Vol. 2). Kharkov: Khoziaystvo Donbassa [in Russian].

7. Holovko, T. B. (2018). Mariupolskiy morskyy torhovelnyi port [Mariupol Sea Trade Port]. *Entsyklopediia Suchasnoi Ukrainy*. Kyiv. <https://esu.com.ua/article-65917> [in Ukrainian].

8. Ivanova, V.M. (2021). Rol Balto-Chornomorskoho soiuzu u systemi zabezpechennia zovnishnoekonomichnoi bezpeky Ukrainy [The role of the Baltic-Black Sea Union in the system of ensuring Ukraine's foreign economic security]. *Dniprovskiyi naukoviyi chasopys publichnogo upravlinnia, psykholohii, prava*, 5, 21–25 [in Ukrainian].

9. Mendeleyev, D.I. (1960). *Problemy ekonomicheskogo razvitiya Rossii [Problems of economic development of Russia]*. Moskva: Izd-vo sots.-ekon. lit-ry [in Russian].

10. Nadtoka, O.O. (2003). Balto-Chornomorskyi soiuz: istorychna retrospektyva i politychna perspektyva [The Baltic-Black Sea Union: Historical Retrospect and Political Perspective]. *Naukovi zapysky NaUKMA: Humanitarni nauky*, 22, 1, 148–157 [in Ukrainian].
11. Nashe sudokhodstvo [Our Shipping]. (1912). *Russkoye sudokhodstvo*, 9, 39–40 [in Russian].
12. Odintsov, A. (1914). Baltiysko-Chernomorskiy vodnyu put [Baltic Sea-Black Sea Waterway]. *Russkoye sudokhodstvo*, 8, 11–19 [in Russian].
13. Otchet ob ekonomicheskom soveshchanii predstaviteley promyshlennosti i tovgvli Yuga Rossii 14 fevralia 1916 goda [Report on the Economic Meeting of Industry and Trade Representatives of the South of Russia on 14-th of February, 1916]. (1916). *Torgovo-promyshlennyyu Yug*, 4, 35–58 [in Russian].
14. *Otchet Soveta syezda XXXVI syezdu gornopromyshlennikov yuga Rossii za 1910–1911 otchetnyu god* [Report of the Council of the Congress of the XXXVI Congress of Mine-Industrialists in the South of Russia for the period 1910–1911 fiscal years]. (1911). Kharkov: Tip. B. Bengis [in Russian].
15. *Trudy XXIX syezda gornopromyshlennikov Yuga Rossii* [Proceedings of the XXIX Congress of Miners of the South of Russia]. (1905). (Vol. 1). Kharkov: Tip. i Litogr. M. Zilberberg i S-vya [in Russian].
16. *Trudy XXX syezda gornopromyshlennikov Yuga Rossii* [Proceedings of the XXX Congress of Miners of the South of Russia]. (1906). (Vol. II). Kharkov: T-vo Pechatnia S. P. Yakovleva [in Russian].
17. Vodnyu put Riga–Kherson [The Riga-Kherson Waterway]. (1911). *Russkoye sudokhodstvo*, 8, 123–126 [in Russian].
18. Zakonodatelnyye uchrezhdeniya po voprosam promyshlennosti i tirgovli [Legislative Institutions on Industry and Trade]. (1912). *Torgovo-promyshlennyyu Yug*, 11, 62–65 [in Russian].

Received: 30.05.2025. Approved: 30.09.2025. Published: 1.12.2025.