

УДК 930 : 656.61 (262.54) «18/19»

**ІСТОРІОГРАФІЯ СУДНОПЛАВСТВА В АЗОВСЬКОМУ МОРІ
(ДОРЕВОЛЮЦІЙНИЙ І РАДЯНСЬКИЙ ПЕРІОД)****Юлана Рак**

Бердянський державний педагогічний університет
Україна, 71100, Запорізька область, м. Бердянськ, вул. Шмідта, 4
e-mail: yulana.rak@mail.ru

Геннадій Казаков

Запорізький національний університет
Україна, 69600, м. Запоріжжя, вул. Жуковського, 66
e-mail: gkazakov2505@mail.ru

Становлення морських шляхів сполучення у вимірі Південної України, починає відбуватись у кінці XIX ст., коли регіон перейшов під владу Російської імперії та набув свого апогею у другій половині XIX ст., ставши головним транзитним шляхом з Російської імперії. Проте, незважаючи на важливість Азово-Чорноморського басейну для життя імперії, дослідниками переважно вивчались власне чорноморські шляхи, окреслюючи азовське судноплавство або поверхово, або узагалі не торкаючись проблеми. У цьому контексті актуальним на нашу думку постає вивчення висвітлення судноплавства на Азовському морі у науковій літературі Російської імперії та СРСР, адже наукові праці поданих періодів протистояли один одному, а отже ними окреслювались різні аспекти проблеми.

Метою поданої розвідки є здійснення аналізу дореволюційного та радянського наукового доробку з проблеми судноплавства на Азовському морі у другій половині XIX ст.

На сьогодні немає жодного комплексного дослідження, яке б окреслювало усі аспекти судноплавства на Азовському морі другої половини XIX ст. Однак певні аспекти цієї проблеми розроблялися у дослідженнях: К. Скальковського, Ю. Руммеля, В. Конеля, М. Слабченка, Л. Мельника.

Аналізуючи історіографічний доробок можемо прийти до висновку, що у дореволюційній і радянській історіографії не було комплексного фахового дослідження, в якому б висвітлювались усі аспекти розвитку судноплавства в Азовському морі. Проте, подана тематика була розкрита у більшості праць присвячених деяким аспектам судноплавству Півдня України.

Перші праці присвячені діяльності пароплавних підприємств у вимірі Південної

України, зокрема і Азовського моря та питанню взаємовідносин царизму та судновласників, з'явилися ще у дореволюційний період. При цьому автори, які зверталися до окресленої тематики, будучи переважно особами причетними до комерційного судноплавства імперії, питання розвитку торговельного флоту розглядали переважно у призмі їх фахових, професійних інтересів. Разом з тим проблеми створення монополій у морському транспорті Півдня України, протекціоністська політика уряду у цій галузі, страйковий і професійний рух серед команд торговельних суден поступово набувають певного суспільного резонансу, а отже, до них звертається тогочасна публіцистика [29, с. 7]. Зокрема, вказана проблема була розроблена у працях – К. Скальковського «Русский торговый флот и срочное пароходство на Черном и Азовском морях» [24], М. Казі «Добровольный флот и Русское общество пароходства и торговли перед государством» [11], Ю. Філіппова «Очерк условий развития отечественного торгового мореплавания» [27], Ю. Руммеля «Торговый флот в экономической жизни страны и виды на его развитие в России» та «Торговый флот в России и его задачи» [23], Н. Бруннер «К вопросу о нашем торговом мореплавании» [3].

Деякі тогочасні розвідки зверталися до особливостей становлення судноробітників Півдня України. При цьому увага зверталась на той факт, що багато хто з робітників ще остаточно не порвав зв'язки із землею, бо значна кількість серед моряків флоту були вихідцями з села. Так, А. Погожев підкреслював, що тогочасний робітник є «у той же час і землеробом, в усілякому разі, у переважній більшості випадків» [20, с. 99]. У свою чергу представник Імператорського представництва судноплавства у нотатках

кінця XIX ст. відзначав, що «в літні місяці, під час польових робіт, комерційні пароплави просто бідкують внаслідок неможливості знайти людей для судових команд» [30].

Окремі аспекти формування прошарку працівників водного транспорту Півдня України порушували й українські громадсько-політичні діячі. Так, М. Порш, використовуючи матеріал перепису населення імперії 1897 р., звернувся до проблеми чисельності та складу (кількісного та національного) робітників «зайнятих на водяних комунікаціях українських губерній» [21, с. 128, 137].

Слід також відзначити, що чимало праць у той період мали неприховано суб'єктивістський характер. Тогочасні автори звертали увагу і на складне соціальне становище моряків, значну шкоду, яку завдавали дії уряду та підприємців, спрямовані на недопущення об'єднання судноробітників імперії, жорстке придушення їх виступів. Відповідно у тогочасній літературі пропонувалися кроки, які могли послабити гостроту протистояння у комерційному мореплаванні басейну, у тому числі залучити судові команди до участі у прибутках пароплавних компаній, налагодити з моряками плідну співпрацю. Однак цілковите ігнорування судновласниками цих пропозицій, репресивна політика уряду, призвели на початку XX ст. до загострення соціальних суперечностей у морському транспорті басейну [29, с. 7-8].

Поодинокі дослідники студіювали питання становища судноробітників, а отже намагалися встановити причини заворушень серед команд комерційних суден на поч. XX ст. [1, с. 33].

Так, питання правового становища моряків досліджував у своїй статті Л. Вардзелов [5]. Він відзначав, що команди торговельного флоту тривалий час зустрічали «повне ігнорування їх, як працівників», що всі законопроекти, які розроблялися у цій царіці царським урядом «залишалися без руху» [5, с. 114].

У свою чергу В. Конель у роботі «Суднорабочие и судовладельцы» згадував важкі умови праці та побуту, високий рівень визиску судноробітників з боку пароплавних підприємств. Зокрема, він наголошував, що «судновласники звикли дивитись на працівників, як на робочу худобу, «що вони» здійснюють свою підприємницьку політику, яка ґрунтується на мерзотній експлуатації живої робочої сили» [12, с. 6].

Після розпаду Російської імперії у 1917 р.

починається новий етап дослідження проблеми – період пріоритету марксистсько-ленінських підходів до оцінки історичних процесів кінця XIX – початку XX ст. Основу його визначали: однобокий партійно-класовий підхід до питань розвитку суспільства, заперечення будь-яких здобутків, позитивних тенденцій у діяльності підприємців регіону, нетерпиме сприйняття поглядів як консервативного, так і ліберально-буржуазного напрямку. Водночас історіографії радянської доби з відповідної тематики були притаманні певні особливості. Літературу даного періоду можна поділити на три етапи: 1) 1917 – кінець 20-х рр. XX ст.; 2) 30-ті – початок 50-х рр. XX ст.; 3) середина 50-х – 80-х рр. XX ст.

Так, для першого етапу 1917 – кінця 20-х рр. XX ст., характерний відносний плюралізм у поглядах авторів історичних праць, наявність досліджень, які не завжди збігалися з офіційною ідеологією. Відзначене стосується і ставлення науковців до питань формування капіталізму в Україні на початку XX ст., визначення ступеня його розвитку, як безумовно було слабким.

Так, радянський історик М. Слабченко звертався безпосередньо до питань тогочасного розвитку морського транспорту Півдня України, згадував чинники, які існували на шляху сталого розвитку торговельного флоту – погане обладнання приазовських портів, малий тоннаж пароплавів, конкуренція з боку іноземних фірм [25, с. 65, 226].

Водночас професор С. Рудницький у 1921 р. відзначив значну вагу комерційного флоту Азово-Чорноморського басейну у справі розвитку зовнішньої торгівлі Російської імперії «Близько половини всіх російських морських кораблів плавали по Азово-Чорноморському басейні, – наголошував він. – І саме дві третини всього російського вивозу йшли з Азовських та Чорноморських пристаней» [22, с. 98-99].

Але увага авторів поданого хронологічного відрізка, головним чином, була прикута до суспільно-політичних рухів в імперії, розгортання боротьби робітничого класу з царським режимом і капіталом. Проявом таких поглядів і було звертання науковців до питань участі судових команд басейну у революційному русі. Треба також згадати, що праці 20-х рр. XX ст. значною мірою були написані на підставі власних спогадів і таким чином запроваджували до наукового обігу

нові факти, які не були висвітлені ні в якому іншому джерелі. Це привносило у згадані дослідження моменти суб'єктивізму. Але у цілому цей етап дав помітне прирощення наукових історичних знань у тих галузях, яким раніше в історіографії не приділялося достатньої уваги. Зокрема, це стосується праці Г. Ачканова «Роль моряков в рабочем движении России и краткая история возникновения и развития Всероссийского союза рабочих водного транспорта» та С. Гусева «Водники в профессиональном движении» [8, с. 36], в яких висвітлюється рух судових команд Чорного та Азовського морів.

На початку 30-х рр. ХХ ст. в історичній науці посилюється жорсткий ідеологічний диктат з боку правлячого режиму, боротьба з умовним соціалістичним вільнодумством у трактуванні історичних подій. Все це суттєво обмежило коло питань, які потрапляли до поля зору істориків, що вивчали суспільно-політичні та соціально-економічні процеси в Україні у другій половині ХІХ – початку ХХ ст. Так, з середини 1930-х рр. загальні проблеми формування та розвитку російського й українського капіталізму, їхньої специфіки майже не розроблялися. Зменшується увага і власне до питань розвитку торговельного мореплавства, відносин судновласників і робітників-моряків. Поза сферою наукових інтересів істориків залишається діяльність матроських організацій, ступінь впливу на судноробітників політичних партій. У цей час автори переважно розкривали участь моряків у транспортуванні з-за кордону до міст Азово-Чорноморського узбережжя зброї та революційної літератури. Головним чином висвітлювались питання нелегальної доставки у межі імперії «Искры» й інших друкованих видань лєнінців [29, с. 8-9]. Таким чином, у ці роки не відбулося суттєвого прирощення праць з теми дослідження.

У кінці 40-х та у 50-ті роки ХХ ст. з'являються праці, присвячені видатним особистостям: кораблебудівникам, конструкторам, мореплавцям. Даній темі присвячена робота І. Биховського «Мастера «потаенных» судов» [4] та праці М. Петрова «Подготовка России к мировой войне на море» [19], В. Костенко «Эволюция мирового коммерческого флота» [15], А. Шершова «История военного кораблестроения» й ін. [28].

Більшість книг за характером подання матеріалу мали вигляд нарисів.

Із хрущовською «відлигою» починається новий період у розвитку історичної науки

УРСР. Розвідки, які вийшли у середині 50-х – 80-х рр. ХХ ст. відрізняються певною різноманітністю викладання матеріалу, більш глибокою документальною базою. Водночас «ідеологічна дисципліна» вимагала не виходити за межі офіційної схеми, основними елементами якої були: практична безальтернативність підходу до історичного процесу, закономірність соціалістичної революції у Росії. На початку 1970-х рр. наявність високо монополізованих провідних галузей виробництва, а у цілому «середнього рівня капіталізму» було проголошено в якості непорушного показника зрілості країни до соціалістичних перетворень.

Так у другій половині 1950-х – 80-х рр. торговельний флот Азовського басейну та його стан стає основним предметом для дослідження відомих радянських істориків. Разом з тим у літературі розширюється коло конкретних подій з проблематики, науковці починають більш критично аналізувати її окремі аспекти. Так питання розвитку морського транспорту регіону, його ролі у зміцненні економічних зв'язків українських губерній порушуються у працях І. Гуржія «Місце України в зовнішній торгівлі Росії (60-90-і роки ХІХ ст.)» [7], «Україна в системі Всеросійського ринку 60-90-х років ХІХ ст.» [8]. Здійснення технічного перевороту у комерційному флоті Азово-Чорноморського басейну, його ролі у зміцненні економічних зв'язків українських губерній, виникнення та діяльність у другій половині ХІХ ст. окремих пароплавних підприємств, вивчаються у монографії Л. Мельника «Технічний переворот на Україні у ХІХ ст.» [16] та у дисертаційному дослідженні Ю. Коновалова «Морской торговый флот России в период промышленного капитализма (60-е – сер. 90-х гг. ХІХ в.)» [13]. На підставі широкого кола досліджених джерел, зокрема матеріалів з фондів міністерства торгівлі і промисловості, які зберігаються у Російському державному історичному архіві, дослідники дійшли висновки, що морський транспорт Півдня України у той час розвивався досить динамічно, посівши провідне місце серед інших флотів імперії за багатьма показниками – кількість пароплавів, їхній тоннаж.

Політика царизму стосовно розвитку флоту Чорного та Азовського морів висвітлювалась у цей період Д. М. Ефенді-Заде у роботі «Русский торговый флот на рубеже ХІХ-ХХ вв.» [9] та Ю. Коноваловим «Морской торговый флот России в период промышленного капитализма

(60-е – сер. 90-х гг. XIX в)». У працях автори звертали увагу на дії царизму спрямовані на допомогу комерційного судноплавства. Водночас Ю. Коновалов відзначав, що царський уряд взагалі мало приділяв уваги питанням розвитку вітчизняного морського флоту, практично не давав йому будь-якої суттєвої підтримки [13, с. 17].

Також у своїй праці З. Першина та І. Гребцова «З історії зародження буржуазної преси на Україні» звертали увагу на невдоволення судовласників Півдня України активним втручанням царизму у справи комерційного мореплавства [18, с. 53-54].

Певну увагу дослідники приділяли і питанням становлення прошарку судноробітників. Їх склад і джерела формування розглядаються у змістовній монографії Л. Мельника «Формування робітничого класу на Україні» [17, с. 83-84], а також у статті Ю. Коновалова «Формирование пролетариата морского торгового флота России эпохи промышленного капитализма» [14, с. 134-138]. Разом з тим слід відзначити, що у праці Ю. Коновалова мають місце недостатньо обґрунтовані висновки. Це стосується даних щодо відсотку представників різних національностей серед моряків басейну. Так, взявши за критерій тільки мовну ознаку, автор обчислив кількість українців серед усіх судноробітників приблизно у 20%, а росіян – у 56%. Однак це не відповідає дійсності. Аналіз списків команд, які збереглися в архівних фондах, вивчення географії мешкання робітників, які приходили найматися на пароплави, дає підстави твердити, що не менш як половина моряків басейну були за національним походженням саме українцями [30].

Соціально-економічне становище матросів і кочегарів комерційного флоту наприкінці XIX – початку XX ст., умови їх праці студіювали Л. Мельник [17, с. 85], Л. Лескова. Вони досліджували рівень грошового винагородження, яке отримували команди торговельних суден, тривалість їхнього робочого дня тощо. Зрештою у цей період історики докладніше зупинялися на позитивних зрушеннях, які відбувалися у питаннях матеріального становища судноробітників басейну у 1905-1907 рр. Водночас у вирішенні питань досягнення моряками гідного життєвого рівня, автори не бачили альтернативи революційному шляху, завоюванню пролетаріатом політичної влади.

Як і у попередні роки історики зверталися

до проблем страйкової боротьби команд торговельних суден, їх антиурядових виступів. Так, причини виникнення страйків серед моряків у 1903-1911 рр., перебіг їх подій вивчали українські та російські науковці Л. Іванов, П. Лавров, С. Мельник, Г. Арутюнов тощо. Разом з тим лише фрагментарно висвітлювався професійний рух у комерційному флоті регіону. Зрештою слабку увагу істориків до організацій судноробітників, які нараховували у своїх лавах тисячі членів і суттєво впливали на ситуацію у морському транспорті на початку XX ст., багато у чому визначав той факт, що в їх керівництві домінували прибічники меншовиків та есерів, підтримувався тісний зв'язок з такими одіозними, з точки зору радянської історичної науки, постатями як Л. Троцький [29].

Також у тогочасній історіографії приділялась увага транспортуванню членами команд торговельних суден з-за кордону революційної літератури. Так, Я. Штеренштейн відзначав, що «моряками привозились... сотні примірників «заборонених видань», серед яких були твори Маркса і Енгельса, праці Плеханова та видання групи «Визволення праці», статут І Інтернаціоналу, твори Герцена, Чернишевського» [30].

Необхідно констатувати помітну увагу літератури середини 50-80-х рр. XX ст. до агітаційно-пропагандистської роботи у середовищі торговельних моряків більшовиків Чорного та Азовського морів. Окремі аспекти цього питання розглядалися П. Варгатюком, В. Солдатенком, П. Шморгуном, Г. Гайдаєм, С. Мельником, І. Никифорчуком та ін. Особливу увагу дослідників привертала факти керівництва з боку прибічників В. Леніна у 1909 р. нелегальною «Реєстрацією судових команд», їх участь у страйку судноробітників у 1911 р. Вивчення ж діяльності небільшовицьких партій у морському транспорті Чорного та Азовського морів було одностороннім. Вони розглядалися лише крізь призму їх взаємовідносин з лєнінцями. Авторі переважно згадували боротьбу меншовиків, есерів та анархістів з більшовиками за вплив на команди комерційного флоту, підкреслювали «шкоду», яку своїми діями вони завдавали робітничому рухові у країні [29, с. 9-12].

У 1960-70-х рр. відбувається сплеск інтересу до історії зовнішньої торгівлі. Основою більшості досліджень було вивчення

аграрно-капіталістичного ладу Росії та її внутрішнього ринку.

Вивченням зовнішньої торгівлі було пріоритетним напрямком наукових досліджень «ростовської» наукової школи (В. Золотов, Е. Алавердов, В. Лесін).

Початок вивчення цьому напрямку поклав В. Золотов, що присвятив низку своїх робіт хлібному експорту через південноросійські порти. Серед них його праця «Хлебный экспорт России через порты Черного и Азовского морей в 60-90-е годы XIX в.» [10], що розкриває хлібну торгівлю Російської імперії через порти Чорного й Азовського морів. Дана праця побудована на широкій джерельній базі. Автор зробив низку узагальнень і висновків, які стосуються цифрових показників об'ємів хлібних вантажів, що дають нам можливість порівняти зміни зовнішньої торгівлі зернопродуктами досліджуваного періоду.

Інший представник цієї наукової школи В. Лесін, у своєму дослідженні, користуючись даними статистики, показав участь окремих регіонів Російської імперії у внутрішній і зовнішній торгівлі хлібом [26, с. 20-21].

Більш вагомим є дисертаційне дослідження Е. Алавердова «Внешняя торговля России через порты Черного и Азовского морей в конце XIX – нач. XX в.» [2]. Автор проаналізував передумови збільшення сільськогосподарського експорту та дійшов висновку, що розміри експорту хліба через азовсько-чорноморські порти та темпи його збільшення залежали від стану розвитку сільського господарства півдня країни. Е. Алавердов не обмежувався у своєму дослідженні розглядом зовнішнього хлібного ринку, а піддав аналізу експорт та імпорт інших товарів (кам'яного вугілля, нафти, цукру, вовни та ін.), та доходять до висновку, що південні порти були основними воротами російського хлібного експорту через які вивозилось майже три чверті всього хлібного експорту, нафта та її похідні, що склали важливу складову російського експорту; та ввозились вугілля, метали, сільськогосподарські машини [26, с. 20-21].

Отже, дореволюційні дослідження дали помітне зрушення та прирощення наукових історичних знань у галузях діяльності матроських спілок, відносин царизму та судновласників; тогочасні роботи виконувались на основі позитивістської та плюралістичної методології. Автори не ставили перед собою наукових завдань, а більшість з них вводили до обігу

документальні матеріали та піддавали аналізу тогочасну статистику. У радянський період історичні події зазвичай розглядалися крізь ідеологічну призму в одновимірному ракурсі – одні явища розголошувались, інші замовчувались. Але все ж таки історіографія цього періоду досягла помітних успіхів у дослідженні даної теми. Автори привертати увагу до спроби аналізу розвитку морського транспорту, пароплавних товариств та угод у торговельному флоті Чорного та Азовського морів. Зупинялися на питаннях складу та становища судноробітників. Але все ж таки праці дореволюційних і радянських істориків не втратили своєї цінності серед сучасних історіографічних досліджень, а навпаки користуються своєю інформативністю.

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА:

1. Айнзафт С. Первый этап профессионального движения в России (1905-1907) / С. Айнзафт. – М.: ВЦСПС, 1925. – Вып. 2. – 205 с.
2. Алавердов Э.Г. Внешняя торговля России через порты Черного и Азовского морей в конце XIX – нач. XX в.: Автореф. дис... к. ист. н. / Э.Г. Алавердов. – Р-н-Д., 1975. – 38 с.
3. Бруннер Н.Ф. К вопросу о нашем торговом мореплаваннии / Н.Ф. Бруннер. – СПб., 1909. – Вып. 2. – 97 с.
4. Быховский И.А. Мастера «потаенных» судов / И.А. Быховский. – М.: Военно-морское изд-во, 1950. – 93 с.
5. Вардзелов Л.К. К вопросу о положении моряков торгового флота / Л.К. Вардзелов // Русское судоходство. – 1911. – № 11. – С. 114-121.
6. Гуржий И.О. Місце України в зовнішній торгівлі Росії (60-90-і роки XIX ст.) / И.О. Гуржий // Український історичний журнал – 1962. – № 5. – С. 35-47.
7. Гуржий И.О. Україна в системі Всеросійського ринку 60-90-х років XIX ст. / И.О. Гуржий. – К.: Наукова думка, 1968. – 191 с.
8. Гусев С.П. Водники в профессиональном движении / С.П. Гусев. – М., 1928. – 326 с.
9. Ефенди-Заде Д.М. Русский торговый флот на рубеже XIX-XX вв. / Д.М. Ефенди-Заде // Исторические записки. – 1980. – Т. 105. – С. 255-272.
10. Золотов В.А. Хлебный экспорт России через порты Черного и Азовского морей в 60-90-е годы XIX в. / В.А. Золотов. – Р-на-Д.: Изд-во Рост ун-та, 1966. – 250 с.
11. Кази М.И. Добровольный флот и Русское общество пароходства и торговли перед государством / М.И. Кази. – СПб.: Тип. Р. Голике, 1888. – 74 с.
12. Конель В.Я. Суднорабочие и судовладельцы / В.Я. Конель. – М.: Изд. С. Дороватовского и А. Чарушникова; Тип. Об-ва распр. полезн. кн., аренд. В.И. Вороновым, 1906. – 65 с.
13. Коновалов Ю.П. Морской торговый флот России в период промышленного капитализма (60-е – сер. 90-х гг. XIX в.): Автореф. дис... д. ист. н.: 07.00.02 / Ю.П. Коновалов. – Одеса, 1981. – 25 с.
14. Коновалов Ю.П. Формирование пролетариата морского торгового флота России эпохи промышленного капитализма / Ю.П. Коновалов // Некоторые проблемы соц.-эк. и полит. истории Укр. ССР: Сб. научных статей. – Днепропетровск: ДГУ, 1975. – Вып. 6. – С. 129-144.
15. Костенко В.П. Эволюция мирового коммерческого флота / В.П. Костенко. – Л.: Судопроект, 1930. – 128 с.
16. Мельник Л.Г. Технічний переворот на Україні у XIX ст. / Л.Г. Мельник. – К.: КДУ, 1972. – 240 с.
17. Мельник Л.Г. Формування робітничого класу на Україні. Транспортний пролетаріат у 60-х – 90-х роках XIX ст. / Л.Г. Мельник. – К.: Вища школа, 1988. – 102 с.
18. Першина З.В. З історії зародження буржуазної преси на Україні. / газета «Листок Руського общества пароходства и торговли» / З.В. Першина, І.С. Гребцова // Історичні дослідження. – Вітч. історія. Респ. міжвідомчий збірник наук. праць. – 1990. – Вып. 16. – С. 51-57.

19. Петров М. Подготовка России к мировой войне на море / М. Петров. – М.-Л.: Воениздат, 1926. – 260 с.
20. Погожев А.В. Учет численности и состава рабочих в России / А.В. Погожев. – СПб.: Тип. Акад. наук, 1906. – 224 с.
21. Порш М. Робітництво України: Нариси по статистиці праці / М. Порш // Записки українського наукового товариства в Києві. – К., 1913. – Кн. XI. – С. 107-162; Кн. XII. – С. 131-157.
22. Рудницький С. Україна – наш рідний край. – 2-ге вид. / С. Рудницький. – Львів: Накладом фонду «Учитесь, брати мої», 1921. – 128 с.
23. Руммель Ю.В. Торговый флот в России и его задачи / Ю.В. Руммель. – СПб., 1910.
24. Скальковский К.А. Русский торговый флот и срочное пароходство на Черном и Азовском морях / К.А. Скальковский. – СПб.: «Суворин», 1887. – XXV, 554 с.
25. Слабченко М.Є. Матеріали до економічно-соціальної історії України XIX ст.: В 3 т. / М.Є. Слабченко. – Х.: Державне вид-во України, 1927. – Т. 2. – 278 с.
26. Степаненко В.В. Північне Причорномор'я у системі зовнішньоторгівельних зв'язків Російської імперії (90-і рр. XIX ст. –

1914 р.): дис... к. іст. н.: 07.00.01 / Вікторія Володимирівна Степаненко; Миколаївський держ. ун-т ім. В.О. Сухомлинського. – Миколаїв, 2006. – 261 с.

27. Филиппов Ю.Д. Очерк условий развития отечественного торгового мореплавания / Ю.Д. Филиппов. – Петроград: Тип. редакция период. изд. М-ва финансов, 1916. – С. 158-163.

28. Шаригіна О.А. Історіографія розвитку залізничного та морського транспорту на півдні України у другій половині XIX – на початку XX ст. / О.А. Шаригіна // Наукові праці історичного факультету запорізького національного університету. – 2010. – Вип. XXVIII. – С. 464-468.

29. Шляхов О.Б. Судовласники і моряки Азово-Чорноморського басейну в модернізаційних процесах кінця XIX – початку XX ст.: Автореф. дис... д-ра іст. н.: 07.00.01 / Олексій Борисович Шляхов; Дніпропетр. нац. ун-т. – Д., 2004. – 35 с.

30. Шляхов О.Б. Судовласники і моряки Азово-Чорноморського басейну в модернізаційних процесах кінця XIX – початку XX ст.: дис... д-ра іст. н.: 07.00.01 / Олексій Борисович Шляхов; Дніпропетровський національний ун-т. – Дн., 2004. – 445 арк.

Рак Юлана, Казаков Геннадій *Історіографія судноплавства в Азовському морі (дореволюційний і радянський період)*

У статті авторами аналізується історіографія періодів Російської імперії та СРСР з проблеми судноплавства у регіоні Азовського моря. Виділено основні напрямки в яких відбувалось вивчення азовського судноплавства другої половини XIX ст. Автори прийшли до висновку, що суто наукове вивчення проблеми розпочинається лише у радянський період, тоді як у дореволюційний період праці писались у науково-популярному стилі, при цьому винятково зацікавленими особами.

Ключові слова: Азовське море, судноплавство, історіографія, Південь України

Рак Юлана, Казаков Геннадій *Історіографія судоходства в Азовском море (дореволюционный и советский период)*

В статье авторами анализируется историография периода Российской империи и СССР по проблеме судоходства в регионе Азовского моря. Выделены основные направления в которых происходило изучение азовского судоходства второй половины XIX в. Авторы пришли к выводу, что исключительно научное изучение проблемы начинается только в советский период, тогда как в дореволюционный период работы писались в научно-популярном стиле, при этом исключительно заинтересованными лицами.

Ключевые слова: Азовское море, судоходство, историография, Юг Украины

Rak Yulana, Kazakov Gennady *Historiography navigation in the Azov Sea (the pre-revolutionary and Soviet period)*

The article analyzes the historiography of the period of the Russian Empire and the Soviet Union on the issue of shipping in the region of the Azov Sea. The main areas in which the study took place Azov shipping in second half of XIX century. The study outlined the problems occurred mainly in the context of the study of navigation in the South of Ukraine as a whole, focusing on the Azov Sea.

The authors concluded that a purely scientific study of the problem starts only in the Soviet period, while the pre-revolutionary period works were written in scientific-popular style, and the only stakeholders. Thus, the approach of marxist historiography was consequence of criticism attracting foreign capital in shipping and revealed mainly economic part of the studied questions.

Keywords: Azov Sea, shipping, historiography, South Ukraine

Рецензенти:

Казьмирчук Г.Д., д.і.н., професор

Тригуб О.П., д.і.н., професор

Надійшла до редакції 28.06.2016 р.