



дали незаможні особи, більшість з яких не могли дозволити собі отримати освіту.

Населення Півдня України, через особливості заселення, у національному плані досить різноманітне. Все ж найбільш численну групу склали українці. За даними перепису 1897 р. вони налічували близько 60 % мешканців регіону, 19 % склали росіяни, 5,2 % – німці, 3 % – євреї, 2,8 % – греки, 2 % – болгары, 4,6 % – татари та ін. [15, 14].

Характерною була і національна приналежність членів південноукраїнських кооперативів. Більшість була українцями. У кооперативному русі на Півдні України також брали участь росіяни, євреї, німці, болгары. Діяли і суто національні кооперативи. Зокрема на початок 1912 р. у регіоні були відкриті 53 єврейські кредитні кооперативи [21, 7]. У Таврійській губернії в німецьких та болгарських поселеннях діяли національні кредитні кооперативи [22, 20].

Таким чином, на початок 1917 р. членами кооперативів регіону були близько 850 тис. осіб, разом з членами родин у русі брали участь до 4 млн. мешканців регіону, що становив третину від їх загальної кількості. Найбільш чисельними були кредитні кооперативи. За кількістю членів у них південноукраїнські товариства займали провідні позиції серед інших регіонів держави. Більшість кооперативів регіону, як і всієї країни, були сільськими. Селяни в їх складі становили близько 90 %, решта 10 % – представники місцевої інтелігенції, службовці, міщани, робітники та інші.

Основу кооперативних товариств складали особи середнього рівня достатку та заможні. Більшість членів робітничих споживчих товариств та артілей були людьми малозабезпеченими та такими, які мали середні статки. На Півдні України, як загалом і по всій країні, основну масу членів кооперативів становили чоловіки 20 – 40 років. Серед членів кооперативів був незначний відсоток жінок та неписьменних осіб. У регіоні діяли також національні єврейські, болгарські кооперативи.

1. Прокопович С.Н. Кооперативное движение в России его теория и практика. – М., 1913.
2. Хейсин М.Х. Кредитная кооперация в России (исторический очерк и современное положение). – Пг., 1919.
3. Стопневич Б. Споживча кооперация на Україні (спроба історико-статистичного начерку). – Полтава, 1919.
4. Пожарський П. Соціальний склад української кооперативної: історико-статистичний нарис. – К., 1928.
5. Марочко В.І. Українська селянська кооперация: історико-теоретичний аспект (1861 – 1929). – К., 1995.
6. Фареній І.А. З історії становлення кооперативного руху в Наддніпрянській Україні (друга половина ХІХ – початок ХХ ст.). – Черкаси, 2003.
7. Визначено на основі: Отчет о состоянии кредитных товариществ ссудо-сберегательных товариществ и земских касс мелкого кредита по данным на 1 января 1911 г. – СПб., 1912. – С. 42 – 255; Статистико-экономический обзор Херсонской губернии за 1909 г. – Херсон, 1911. – С. 143, 146; Статистический справочник Таврической губернии. – Симферополь, 1915. – С. 46 – 137; Ежегодник России за 1906. – СПб., 1907. – С. 193 – 194; Зак С. Кредитная кооперация в России за 10 лет // Вестники кооперации. – 1916. – № 6. – С. 43; Сборник статистико-экономических сведений по сельскому хозяйству России и иностранных государств. – Пг., 1917. – С. 558 – 567.
8. Визначено на основі: Стопневич Б. Вказ. пр. – С. 101 – 103; Хейсин М.Х. Указ. соч. – С. 160; Кооперация на Всероссийской выставке 1913 г. в Киеве. – К., 1914. – С. 24 – 25; ЦДІАУ. – Ф. 1111. – Оп. 1. – Спр. 413.
9. Визначено на основі: Отчет о деятельности Херсонской уездной земской управы по агрономическому отделению за 1913 г. – Херсон, 1914. – С. 104 – 106; Отчет об оказании земской агрономической помощи

населению Ананьевского уезда за 1913 г. – Ананьев, 1915. – С. 13 – 56; Отчет по экономическому отделу Верхнеднепровского уезда земской управы за 1913 г. – Верхнеднепровск, 1914. – С. 3 – 4; ЦДІАУ. – Ф. 313. – Оп. 2. – Спр. 2486. – Арк. 38 – 39.

10. Державний архів Дніпропетровської області. – Ф. 11. – Оп. 1. – Спр. 1363.
11. Визначено на основі: Ежегодник России за 1905 г. – СПб., 1906. – С. 40; Ежегодник России за 1906. – СПб., 1907. – С. 193 – 194; Отчет о состоянии кредитных товариществ ссудо-сберегательных товариществ... – С. 42 – 255; Отчет по экономическому отделу Верхнеднепровского уезда...; Рашин А.Г. Население России за 100 лет (1811 – 1913 гг.): статистический очерк. – М., 1956. – С. 28, 29, 44; Сборник статистико-экономических сведений по сельскому хозяйству России... – С. 558 – 567; ЦДІАУ. – Ф. 1111. – Оп. 1. – Спр. 413.
12. 25 років будівництва сільськогосподарської і кредитної кооперативної до 25-річного ювілею життя і діяльності Бердянського сільського кредитного союзу 1902 – 1907 рр. / За ред. О. Одінцова. – Х., 1927.
13. ЦДІАУ. – Ф. 1111. – Оп. 1. – Спр. 413.
14. Визначено на основі: Кооперация на Всероссийской выставке 1913 г. в Киеве... – С. 123 – 125; Отчет по экономическому отделу Верхнеднепровского уезда... – С. 4; Отчет об оказании земской агрономической помощи... – С. 32.
15. Статистический справочник Таврической губернии. – Симферополь, 1915.
16. Визначено на основі: Рашин А.Г. Население России... – С. 44; Сборник статистико-экономических сведений по сельскому хозяйству России... – С. 558 – 567.
17. Кооперация на Всероссийской выставке 1913 г. в Киеве...
18. Отчет по экономическому отделу Верхнеднепровского уезда...
19. Визначено на основі: Державний архів Одеської області (далі – ДАОО). – Ф. 2. – Оп. 1. – Спр. 2894а. – Арк. 3 – 91; ДАОО. – Оп. 7. – Спр. 370. – Арк. 2 – 270; ЦДІАУ. – Ф. 313. – Оп. 2. – Спр. 2226. – Арк. 87 – 93.
20. ДАОО. – Ф. 2. – Оп. 7. – Спр. 222. – Арк. 59.
21. Кооперация среди евреев (по данным 1911 и 1912 гг.) / Ред. И. Блюм, Л. Зак. – СПб., 1913.
22. Тотоміанц В. Ф. Кредитная кооперация в России // Вестник кооперации. – 1910. – Кн. 3.

Piatnyts'kova I.W. The participation of the Southern Ukraine population in the cooperative movement at the beginning of the XX century. The article is devoted to the cooperative movement in the Southern Ukraine in the beginning of the twentieth century. The author has defined the number of people who took part in various companies, has analysed their social status, financial level, level of education, age and sex.

Key words: cooperation, cooperative community, social structure.

I. О. Шандра

ФОРМУВАННЯ ПРЕДСТАВНИЦЬКИХ З'ЇЗДІВ СУДНОВЛАСНИКІВ ЧОРНОМОРСЬКО-АЗОВСЬКОГО РАЙОНУ НА ПОЧАТКУ ХХ ст.

У статті розглядаються умови виникнення та формування структури з'їздів судновласників Чорноморсько-Азовського району, основні принципи та напрями їх роботи, співпраця з іншими підприємницькими установами на початку ХХ ст.
Ключові слова: з'їзди судновласників, Комітет з'їздів, представницька організація, каботаж.

З розвитком мореплавства у світі розпочалися глобальні перетворення: людство отримало повне уявлення про нашу планету, водний простір Землі перетнули морські маршрути, найвіддаленіші місцевості одержали транспортний зв'язок. Завершилася епоха, коли народи жили відокремлено, почалося формування міжнародної торгівлі та єдиного світового простору.



У пореформений період склалися сприятливі умови розвитку судноплавства на Чорному та Азовському морях. Зростання обсягів продукції сільського господарства, металургійного виробництва, вуглевидобутку та машинобудування в Південному економічному районі потребували їх збуту на внутрішньому та зовнішньому ринках. Однією з можливостей такої торгівлі був каботаж Чорноморсько-Азовським басейном та морський торговий експорт. Як зазначав 1907 р. морський міністр, адмірал І. Діков, «Південь наш має не тільки величезну кількість руди найвищої якості, але й чималі поклади кам'яного вугілля в одному районі з рудою; при таких даних наше залізо легко завоює першість на найближчих ринках Азії та Африки, тим більш, що і дешевизна доставки буде на боці Росії» [1, 88]. Проте, це були тільки плани на майбутнє, реальність виглядала інакше. З метою узгодження всіх суперечностей у морських перевезеннях на початку XX ст., судновласники вдаються до самоорганізації – створення представницьких організацій.

Наукова розробка питання підприємницьких союзів почалася ще на початку XX ст. і мала на меті вирішення, у першу чергу, практичних завдань – вироблення ефективних методів відстоювання економічних інтересів буржуазії у владних коридорах [2]. Дослідниками імперських часів був зібраний багатий фактичний матеріал щодо діючих представницьких організацій, але часто він мав тільки інформаційно-довідковий характер [3 – 5]. У більшості радянських і новітніх дослідженнях проблема судноплавства в Чорноморсько-Азовському басейні розглядається у воєнно-стратегічному аспекті [1; 6; 7]. У сучасній істориографії виділяються праці О. Шляхова, присвячені історії судновласників Чорного та Азовського морів у пореформені часи [8; 9]. Однак вивченню процесу формування З'їздів судновласників Чорноморсько-Азовського басейну поки не приділяється належної уваги. З огляду на це, метою статті є висвітлення історії виникнення та розвитку З'їздів судновласників Чорноморсько-Азовського регіону на початку XX ст.

Загальний обсяг транспортних перевезень Російської імперії в цей час не відповідав потребам економіки, що зростали. За вантажомісткістю російський торговий флот поступався французькому вдвічі, норвезькому – у 2,5, німецькому – втричі, англійському – в 15 разів [7, 256]. На долю чорноморсько-азовських портів припадало 57 – 59 % вартості експортних товарів та 27 – 30 % імпорту [10, 63; 6, 108]. Основна маса вантажів перевозилася на іноземних суднах, бо судновласникам було вигідно купувати дешевші та технічно досконаліші іноземні кораблі. Питома вага вітчизняних суден у зовнішній торгівлі була незначною: на 1909 р. їх частка становила всього 12,3 % за тоннажу близько 9,2 % від загального морського торговельного обігу Російської імперії. Таке становище пояснюється низьким рівнем субсидювання цієї галузі: в Росії на ці потреби виділялося 4,5 млн. руб., тоді як у Франції – 15 млн. руб. [11, 16]. Серед інших причин підприємницькі організації називали відсутність спеціальних заходів для забезпечення російського судноплавства вантажами та зменшення портових витрат, безмитне ввезення суден іноземного виробництва, відсутність заохочення вітчизняних суднобудівельних заводів.

Зростаюче значення судноплавства за капіталістичних перетворень, з одного боку, та необхідність координації інтересів влади та підприємців у цій сфері – з іншого, призвели до виникнення 1908 р. Всеросійських з'їздів судновласників із постійним місцем перебування керівних структур у столиці. З метою об'єднання та представництва загальних інтересів російських судновласників З'їзди мали проводити виставки, організовувати навчальні заклади, збирати статистичні дані, проводити

дослідження та видавати необхідні матеріали [12, 51]. Редакція журналу «Русское судоходство» з нагоди відкриття Загального з'їзду судновласників із захопленням писала, що цей форум має стати «запорукою твердо вкоріненого усвідомлення в життєвій необхідності правильно організованого представництва судноплавної промисловості» [13, 9].

У грудні 1908 р. було Найвище затверджено «Положення про З'їзди судновласників», відповідно до другого параграфу якого, могли бути зібрані загальні з'їзди судновласників, районні та групові (кількох районів) [4, 113; 14, 11]. Спираючись на цю норму, одеські судновласники виявили бажання заснувати в Одесі районний З'їзд судновласників. Одеський морський порт був другим за обсягом вантажообігу після Санкт-Петербурзького. До Одеського порту щорічно прибували близько 1,1 тис. парових та 120 парусних суден, тут розміщувалася головна контора Російського товариства пароплавства та торгівлі [10, 62].

Головою Комітету Загальних з'їздів судновласників П. Летуновським був визначений порядок відкриття районних з'їздів: письмове подання заяв для участі в них, підтвердження Комітетом З'їздів судновласників репрезентативності представлених заяв, спільна нарада представників районних та загальних з'їздів з приводу програми та часу зібрання, затвердження програми Комітетом З'їздів судновласників, відкриття першого районного з'їзду одним із місцевих судновласників [14, 4].

Положенням про З'їзди судновласників не встановлювався фіксований розмір членських внесків та не вказувалося, що вони мають бути однаковими в усіх районах. З огляду на це, Комітет З'їздів судновласників надавав повну самостійність місцевим підприємцям у визначенні цієї ставки, а також частки, яка мала надходити на загальні витрати всеросійського зібрання.

Після отримання позитивної відповіді на запит від центрального комітету судновласників, організаційний комітет Чорноморсько-Азовського району розсилав запрошення всім зацікавленим особам. У циркулярі вказувалося на те, що нинішнє державне та економічне становище Російської імперії «потребує об'єднання судновласників з метою правильного з'ясування та раціонального захисту інтересів торгового мореплавства, тобто, потребує створення організацій, які мали б можливість висловлювати на місцях авторитетні думки з різних питань торгового мореплавства й представляти їх у вищих урядових інстанціях» [14, 5]. Такою організацією захисту інтересів торгового флоту мали стати З'їзди судновласників Чорноморсько-Азовського району. Згоду на участь дали Російське товариство пароплавства та торгівлі, Російське страхове та транспортне товариство, Російське дунайське пароплавство, а також інші акціонерні товариства та окремі судновласники. Таким чином, З'їзди судновласників Чорноморсько-Азовського району об'єднали близько 40 % всього парового торгового флоту зовнішніх морів Російської імперії [14, 7].

Перший з'їзд проходив 10 – 20 серпня 1909 р. в Одесі. На ньому розглядалися стандартні організаційні питання (обрання посадових осіб, ревізійної комісії, визначення розміру членських внесків) та доповіді (про мита на іноземні судна, заохочення вітчизняного суднобудування, криголами та привила сертифікації суден). Програма була затверджена Міністерством шляхів сполучення й Міністерством торгівлі та промисловості. На організаційному засіданні були присутні голова Одеського біржового комітету В. Мунц, начальник Одеського торгового порту В. Давидов, чиновники, суднобудівельники та судновласники [14, 28 – 31; 10, 127].

Перший з'їзд був відкритий головним організатором та ідейним натхненником цього підприємницького форуму П. Регіром-молодшим, якого одноголосно було



обрано Головою з'їзду. Його батько Петро Петрович Регір був маріупольським підприємцем, який одним із перших почав займатися вугільним каботажом. У 1889 р. він придбав свій перший вантажний англійський пароплав, який назвав «Прогрес». З часом він стає власником великої судноплавної компанії. Судна П. Регіра з високим відсотком рентабельності доставляли донецьке паливо в балтійські порти: щорічно з Маріупольського порту навколо європейського континенту до Санкт-Петербурга, Кронштадта, Риги доставлялося близько 100 тис. тонн кам'яного вугілля, а на зворотному шляху російський ліс та зерно транспортували в порти середземноморських країн [10, 61]. Із часом усе помітнішу роль у справах батька стає відігравати Регір-молодший, якому і належала ініціатива створення представницької організації судновласників.

Після тривалих дебатів на з'їзді було визначено розмір членських внесків – сімдесят п'ять рублів, з яких тридцять – належало відправляти до столичної контори. Представницька організація азово-чорноморських судновласників не була фінансово могутньою, оскільки їх бюджет коливався в межах 2–3 тис. руб. на рік, у той час, коли з'їзди гірничопромисловців Півдня Росії мали бюджет 1,5 млн. руб. на рік, а з'їзди бакинських нафтопромисловців – 2,5 млн. руб. на рік [5, 71; 3, 143].

Першим кореспондентським відправленням з'їзду судновласників Чорноморсько-Азовського району була телеграма вдячності на ім'я міністра торгівлі та промисловості із запевненням, «що їх посильна робота буде сприяти створенню правильної мореплавної програми, яка допоможе нашому торговому флоту піднятися на належну височінь» [14, 36]. Виникнення районних з'їздів судновласників схвально сприйняли вже існуючі організації офіційного представництва. Так, Одеський біржовий комітет у своєму зверненні вітав «молоду організацію» та висловлював побажання успіху в роботі на благо процвітання російського комерційного флоту.

З'їзди судновласників Чорноморсько-Азовського району мали збиратися не рідше одного разу на рік, а у випадку нагальної необхідності – частіше. За місяць до запланованого початку роботи форуму, його програма подавалася на затвердження міністра торгівлі та промисловості й міністра шляхів сполучення. Окрім міністерств, повідомлення про скликання з'їзду судновласників Чорноморсько-Азовського району направлялося місцевій адміністрації та всім районним з'їздам судновласників. Проте, право голосу мали лише судновласники-господарі. Найбільш впливовими учасниками з'їздів судновласників були управителі Північного пароплавної товариства, Російського дунайського пароплавання, Російського транспортного та страхового товариства, делегати від з'їздів представників промисловості та торгівлі, з'їздів гірничопромисловців Півдня Росії, Імператорського товариства судноплавання та ін. [15, 6-7].

Завідування справами районних з'їздів покладалося на місцеві комітети, які обиралися з членів з'їзду у складі не менше трьох осіб [14, 13-14]. Кожного року комітет оновлювався на третину, причому колишні члени могли бути знову обраними. До обов'язків районного комітету входило: підготовка програми та попередня розробка всіх питань для обговорення; складання списку кандидатів у члени районного комітету; виконання рішень районного з'їзду; підтримка зв'язків із державними установами в питаннях захищеності районних з'їздів; завідування майном представницької організації, ведення фінансової звітності [14, 16]. Комітет з'їздів судновласників Чорноморсько-Азовського району був затверджений у такому складі: П. Регір (голова), О. Тимрот, Г. Марголін, Б. Марков, Ф. Звороно, І. Островський [14, 25]. Питання, поставлені на голосування, вирішувалися

простою більшістю голосів. Правомочними вважалися рішення комітету з'їздів, якщо на ньому були присутні не менше трьох його постійних членів.

Наполегливими клопотаннями судновласників Чорноморсько-Азовського району отримали силу закону такі положення: про виділення із державного казначейства коштів на портобудування, про заходи щодо заохочення вітчизняного суднобудування, про облаштування хлібної гавані в Одесі, про облаштування набережної в Ростові-на-Дону та ін. [15, 1]. Комітет судновласників брав активну участь у підготовці проекту «Правил, які визначають порядок видання свідоцтв торгових суден», проекту закону «Про заохочення суднобудування» [16, 2-3]. Підприємницькі об'єднання буржуазії мали досвід співпраці, взаємно підтримуючи свої клопотання. Так, у питаннях управління торговими портами з'їзди судновласників спиралися на аналогічну думку з'їздів представників біржової торгівлі та сільського господарства, а в питаннях страхування суден їх підтримав Одеський біржовий комітет [16, 8].

З'їзди судновласників Чорноморсько-Азовського району підтримували активні ділові контакти з найстарішою регіональною підприємницькою організацією – з'їздами гірничопромисловців Півдня Росії. Більш кваліфікованих партнерів, ніж ця представницька організація, важко було б знайти. З'їздами гірничопромисловців докладно розроблялися питання про порти, пристані, суднобудування, торгове мореплавання та каботаж [2, 78-86]. Комітет судновласників направляв своїх доповідачів на засідання з'їздів гірничопромисловців та неодноразово звертався до них за підтримкою у вирішенні невідкладних клопотань. Доповідь голови Комітету з'їздів судновласників П. Рігера з питання «Про морські перевезення донецького вугілля в порти Балтійського моря» увійшла до програми роботи XXXV з'їзду гірничопромисловців Півдня Росії [17, 5], а на їхніх XXXVI та XXXVII з'їздах інтереси судновласників було доручено представляти секретарю Комітету М. Юдицькому [18, 6]. Було розглянуто та підтримано спільне клопотання про необхідність урядового сприяння розвитку каботажу [18, 39]. Налагоджена система представництва інтересів підприємців в урядових установах, яка десятиліттями майстерно відпрацьовувалася Південними з'їздами гірничопромисловців, дала свої результати – усі клопотання «тарифними установами були задоволені» [15, 15]. Схожість позицій гірничопромисловців та судновласників із багатьох питань економічного розвитку країни була об'єктивно зумовленою. Тому гірничопромислові з'їзди теж направляли своїх представників для участі в роботі з'їздів судновласників [15, 7].

Невідкладні проблеми регіональні з'їзди судновласників намагалися вирішити через своє центральне представництво. Члени Комітету загальних з'їздів брали участь у міжвідомчих нарадах, тарифних з'їздах, комісіях урядових та громадських установ, де обговорювалися питання вітчизняного судноплавання. Судновласники Чорноморсько-Азовського району ставали учасниками й інших громадських організацій та заходів. Так, П. Регір-старший був головою Одеського біржового комітету, М. Рабинович очолював Херсонський біржовий комітет, Д. Хараджаєв керував Маріупольським біржовим комітетом [9, 68].

Питання мореплавання на урядовому рівні знаходилося в підпорядкуванні відділів торгового мореплавання й торгових портів Міністерства торгівлі та промисловості. Громадські організації були представлені в управлінні цією галуззю своїми висуванцями до Ради у справах торгового мореплавання при тому ж міністерстві. Судновласники Чорноморсько-Азовського району наголошували на недостатньому рівні взаємодії між владою



та капіталом, а тому для оперативного та ефективного прийняття рішень запропонували створити Особливу нараду мореплавних підприємств. Подання з цією пропозицією від 1 липня 1909 р. було схвалено профільним міністром. П. Рігером розроблено проект «Положення про наради мореплавних підприємств при відділі торгового мореплавства» [16, 10]. Звітуючи в жовтні 1912 р., Комітет 3^їздів судновласників «висловлював жаль» з приводу невирішеності цього клопотання [15, 3]. Для позитивного розв'язання питання судновласникам не вистачило фінансової ваги та авторитетності, на порядку денному уряду виявилися більш нагальні завдання.

Робота 3^їздів судновласників була досить ефективною, схвальне ставлення щодо рівня їх професіоналізму висловлювали урядовці, підприємці і, звичайно ж, самі члени Комітету 3^їздів. У його звіті за перший рік роботи зазначається: «Комітет лестить себе тому надією, що таке ставлення членів 3^їзду до загальної справи залишиться таким самим і надалі, а це дасть можливість продовжувати роботу з непохитною впевненістю в тому, що труди 3^їздів принесуть дійсну користь, усім нам близькій, справі вітчизняного торгового мореплавства» [16, 13]. 3^їзди судновласників Азовсько-Чорноморського району стали важливою з'єднувальною ланкою між підприємцями та владними структурами. Їх діяльність виявилася, з одного боку, механізмом економічного розвитку та регулювання, з іншого – черговим проявом самоорганізації підприємців у пореформену добу, перетворення їх на впливову суспільно-політичну силу.

1. Шаццлло К.Ф. Развитие Черноморского флота накануне Первой мировой войны (1907 – 1914 гг.) // Исторические записки. – Т. 75. – М., 1965.
2. Фомин П.И. Краткий очерк истории съездов горнопромышленников Юга России. – Х., 1908.
3. Гушка А.О. Представительные организации торгового промышленного класса в России // Зап. Император. рус. техн. о-ва. – 1912. – № 4.
4. Лурье Е.С. Организация и организации торгового промышленного интереса в России. – СПб., 1913.
5. Справочная книга для горнопромышленников юга России: в 2 ч. – Ч. 1. – Х., 1916.
6. Козлов Д.Ю. Российские планы войны на Черном море и «проблема проливов». 1907 – 1914 гг. // Вопросы истории. – 2007. – № 8.
7. Эфенди-заде Д.М. Русский морской торговый флот на рубеже XIX – XX вв. // Исторические записки. – Т. 105. – М., 1980.
8. Шляхов О.Б. Судновласники і моряки Азово-Чорноморського басейну в модернізаційних процесах кінця XIX – початку XX ст.: Автореф. дис. ... д-ра іст. наук. – Дніпропетровськ, 2004.
9. Шляхов О.Б. Судновласники Азово-Чорноморського басейну наприкінці XIX – на початку XX ст. // Укр. іст. журн. – 2006. – № 1.
10. История предпринимательства в Украине (1861 – 1917 гг.) / Сост. В. Ляшенко. – Донецк, 1998.
11. Труды XXXV съезда горнопромышленников Юга России (23 ноября – 9 декабря 1910 г.). – Т. 2. – Х., 1910.
12. Справочная книжка о собраниях, съездах, публичных лекциях и народных чтениях / Сост. В. Чарнолуцкий. – СПб., 1912.
13. Труды общего съезда судовладельцев в С.-Петербурге (27 февраля – 4 марта 1913 года). – СПб., 1913.
14. Труды I съезда судовладельцев Черноморско-Азовского района (10 – 20 августа 1909 г.). – Одесса, 1909.
15. Труды III съезда судовладельцев Черноморско-Азовского района (7 – 10 октября 1912 г.). – Одесса, 1912.
16. Труды II съезда судовладельцев Черноморско-Азовского района (27 сентября – 4 октября 1910 г.). – Одесса, 1910.
17. Державний архів Харківської області. – Ф. 45. – Оп. 1. – Спр. 3403.
18. Труды XXXVII съезда горнопромышленников юга России (25 ноября – 4 декабря 1912 г.). – Т. 1. – Х., 1913.

Shandra I.O. The Formation of the representative congress of the Black and Azov Seas' districts ship-owners in the beginning of the XX century. In the article are reviewed the conditions of the appearance and formation of the Black and Azov Seas's districts ship-owners structure, the major principles and directions of their work, their partnership with another manufacturers in the beginning of the XX century.

Key words: Congresses of ship-owners, congresses committee, representative organization, coasting trade.

О. В. Черемісін

ВИБОРИ ДО ХЕРСОНСЬКОГО МІСЬКОГО САМОВРЯДУВАННЯ У 1913 Р.

У статті розглядаються питання організації та проведення виборів у Херсоні в 1913 р. Характеризуються позитивні та негативні сторони процесу, відношення виборців до власних кандидатів у гласні на конкретному прикладі. Зроблені висновки про проведення виборів на повсякденному рівні.

Ключові слова: Південна Україна, міське самоврядування, міські вибори.

Головним завданням сучасного українського державотворення є радикальна зміна системи державного управління, що потребує проведення широкомасштабних реформ, основна мета яких полягає у перетворенні існуючої адміністративної системи в один із визначальних чинників прискорення соціально-економічного розвитку регіонів. Українське суспільство, забезпечуючи ефективну організацію виконавчої влади на центральному та місцевому рівнях управління та формуючи сучасну систему місцевого самоврядування, не може не враховувати як новітній світовий досвід державотворення, так і історичний, що дає змогу вивчати та аналізувати процес становлення Української держави. Управлінські відносини минулих епох не зникають безслідно, вони продовжують функціонувати в нових суспільних відносинах як успадковані культура та технологія управління, свідомість людей, суб'єктивні права та обов'язки, законність, існуючий правовий порядок тощо.

Дореволюційна історіографія з проблеми міського самоврядування досить чисельна, незважаючи на те, що низка праць має публіцистичний характер, більшість із них містить широкий матеріал правових норм, основних положень «Жалуваної Грамоти» 1785 р., Міських Положень 1870 та 1892 рр. і практичної роботи органів самоврядування. У радянській історіографії в окремих роботах надавалася загальна характеристика роботи органів міського самоврядування без ґрунтовного аналізу використання різних форм міської власності окремих регіонів чи міст. Це зумовлювалося упередженим негативним ставленням до буржуазного самоврядування в цілому і до його господарської діяльності зокрема.

У зв'язку з відродженням національного суверенітету, розбудовою незалежної держави і проведенням широкого спектру реформ в Україні 1990-х рр. активізувалися наукові пошуки та переосмислення історичного потенціалу українського державотворення, у тому числі й багатого історичного досвіду місцевого (міського) самоврядування. Однак, не дивлячись на багатство та розмаїття досліджень на тематику діяльності міського самоврядування до сьогодні майже не розглядалися питання: організації та проведення виборів; передвиборчої агітації; відношення виборців до кандидатів у гласні та інші. Відтак, метою цього дослідження є спроба виявлення особливостей проведення виборів, позитивних та негативних сторін означеного процесу, відношення виборців до власних кандидатів у міські депутати на конкретному історичному прикладі. Цікавість до херсонських виборів 1913 р. викликана тим, що вони розтягнулися майже на рік і мали гучний резонанс не тільки в південноукраїнському регіоні, а і на загальнодержавному рівні.