

УДК (UDC) [339.5 : 627.21] (477) «1921/1923»
DOI: [https://doi.org/10.33782/eminak2023.4\(44\).677](https://doi.org/10.33782/eminak2023.4(44).677)

GRAIN OPERATIONS IN UKRAINIAN PORTS DURING THE FAMINE OF 1921-1923

Dmytro Baikienich

Holodomor Research Institute, National Museum of the Holodomor-Genocide (Kyiv, Ukraine)

e-mail: b1946@ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7117-5762>

ABSTRACT

The purpose of the paper is a historical and economic analysis of grain operations in Ukrainian ports during the famine of 1921–1923.

The scientific novelty of the work consists of the comprehensive reconstruction of export-import and humanitarian grain operations in Ukrainian ports, highlighting the process of restoring the port infrastructure for the needs of grain transit during the famine of 1921–1923.

Conclusions. The conducted historical and economic analysis of grain operations in Ukrainian ports during 1921-1923 breaks stereotypes about the constant and stable functioning of the port infrastructure, which was directed exclusively to the sea export of grain from Ukraine. In 1921, Ukrainian ports were involved in the export of bread from Ukrainian provinces to the Russian Socialist Federative Soviet Republic (domestic export). Rivers and small seaports played the main role in this process. Their infrastructure was used for the accumulation of grain and its transshipment from ships to railway carriages.

In 1922, the Odesa port was included in receiving foreign humanitarian bread and purchased seeds (import). This was caused by the spread of famine in the Volga region and the urgent need for extra places for unloading aid with its subsequent export to Russia. In addition, of all the ports, only Odesa met the necessary conditions for receiving and servicing large ships. Its involvement in the transit of humanitarian grain affected the recognition of famine in Ukraine and the beginning of foreign aid to the affected provinces. Other Azov and Black Sea ports received smaller tonnage foreign steamships. They were also used as transit points for aid bread and seeds received from Odesa, with subsequent delivery to the starving regions of Ukraine.

Simultaneously with the reception of humanitarian bread at the end of 1922, the communist regime resumed the export of grain through Ukrainian ports. The ruling role in this process was secured by Mykolaiv Port, which had the appropriate infrastructure. After all, focusing on the next export campaign, at the beginning of 1923, the preparation of the water area and infrastructure of all Ukrainian ports began. In general, grain operations were one of the main factors that influenced the recovery of Ukrainian ports during the famine of 1921-1923.

Keywords: Ukrainian Soviet Socialist Republic, Ukrainian ports, grain operations, famine of 1921-1923, port infrastructure

ЗЕРНОВІ ОПЕРАЦІЇ В УКРАЇНСЬКИХ ПОРТАХ ПІД ЧАС ГОЛОДУ 1921-1923 РОКІВ

Дмитро Байкеніч

Філіал «Інститут дослідження Голодомору», Національний музей Голодомору-Геноциду
(Київ, Україна)

e-mail: b1946@ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7117-5762>

АНОТАЦІЯ

Метою статті є історико-економічний аналіз зернових операцій в українських портах під час голоду 1921-1923 років.

Наукова новизна роботи полягає у комплексній реконструкції експортно-імпортних і гуманітарних зернових операцій в українських портах, висвітленні процесу відновлення портової інфраструктури для потреб транзиту збіжжя під час голоду 1921-1923 років.

Висновки. Проведений історико-економічний аналіз зернових операцій в українських портах протягом 1921-1923 рр. руйнує стереотипи про стале та стабільне функціонування портової інфраструктури, яке було направлено винятково на морський вивіз збіжжя з України. У 1921 р. українські порти були долучені до вивезення хлібу з українських губерній до РСФРР (внутрішній експорт). Ключову роль у цьому процесі відіграли річкові та невеликі морські порти. Їх інфраструктура використовувалася для акумуляції збіжжя та його перевантаження з суден до залізничних вагонів.

У 1922 р. Одеський порт було долучено до прийому іноземного гуманітарного хлібу та купленого насіння (імпорт). Це було викликано поширенням голоду в Поволжі та нагальною необхідністю у додаткових місцях розвантаження допомоги з наступним її вивезенням до Росії. Крім того, з усіх портів тільки Одеський відповідав необхідним умовам прийому й обслуговування великих суден. Його залучення до транзиту гуманітарного збіжжя вплинуло на визнання голоду в Україні та на початок надання постраждалим губерніям закордонної допомоги. Інші азовські та чорноморські порти приймали менш тонажні іноземні пароплави. Також вони використовувалися як транзитні пункти, отриманого з Одеси допомогового хлібу та насіння з подальшою доставкою їх до голодуючих повітів України.

Водночас із прийомом гуманітарного хлібу наприкінці 1922 р. комуністичний режим через українські порти відновив вивіз зернових (експорт). Домінуюча роль у цьому процесі закріпилася за Миколаївським портом, який мав відповідну інфраструктуру. Зрештою, орієнтуючись на наступну експортну кампанію, на початку 1923 р. розпочалась підготовка акваторії та інфраструктури всіх українських портів. Загалом, зернові операції були одним із головних чинників, що вплинули на відновлення функціонування українських портів під час голоду 1921-1923 рр.

Ключові слова: УСРР, українські порти, зернові операції, голод 1921-1923 років, портова інфраструктура

Вступ

Україна в складі Російської імперії відігравала одну з провідних ролей в експорті різних груп товарів, серед яких традиційно виділялись зернові. Наближеність чорноморських портів до хлібородних регіонів знижувала накладні витрати, а отже робило українське зерно на світовому ринку більш конкурентоздатним. Під час Першої світової війни та Української революції зерно

через порти майже не вивозилось. Постраждали внаслідок обстрілів споруди, занедбана інфраструктура та замулення гаваней і підхідних каналів обумовлювали неможливість швидкого відновлення зернових експортних потужностей портів. Перепонами також були практична відсутність торговельного флоту та блокада європейськими країнами чорноморських протоків.

Окупація більшості українських територій російським комуністичним режимом і введення хлібної продрозкладки також унеможливило зерновий експорт через відсутність вільних об'ємів збіжжя. Сільськогосподарську кризу в Україні загострила посуха 1921 р., а політика насильної експропріації та вивезення збіжжя до Росії довела ситуацію до масового голоду, який тривав до 1923 р. Втім, навіть при таких обставинах, в українських портах протягом 1921-1923 рр. продовжувались зернові операції, а портова інфраструктура розбудовувалася для збільшення об'ємів перевалки хлібу.

З огляду на зазначене, метою дослідження є історико-економічний аналіз зернових операцій в українських портах Азово-Чорноморського регіону під час голоду 1921-1923 років.

Щодо історіографії, то вона у розрізі окресленої проблеми є досить обмеженою. У своєму дослідженні ми послуговувалися передусім напрацюваннями науковців, які зосереджували свою увагу переважно на вивченні значення українських портів для діяльності АРА¹, Джойнт та місії Нансена². Значний масив інформації взято з періодичної преси початку 1920-х років («Красный Николаев», «Рычаг», «Промышленность и торговля Украины», «Украинский экономист» тощо).

Дискусія

Підписання тимчасового торгового договору РСФРР з Великою Британією у березні 1921 р. активізувало дипломатичні зносини з іншими країнами. До цього процесу було залучено й УСРР. Уже 4 квітня представнику РСФРР у Лондоні з Москви писали про потреби закупівлі англійського вугілля з доставкою в радянські порти, в тому числі українські. 11 квітня Постановою РСФРР для іноземних комерційних суден була відкрита низка портів. Серед них: Одеса, Миколаїв, Генічеськ і Маріуполь. Для цього було дано розпорядження протралити вхід до Азовського моря та підходи до портів Генічеська та Маріуполя; підготувати устаткування морських портів, привести до ладу митно-складські приміщення тощо³. Зняття блокади з чорноморських проток «вдихнуло нове життя» в українські порти.

Водночас відновилися пасажирські перевезення. З Одеського порту постійно курсували пасажирські пароплави. Це були як радянські, так і міжнародні судна.

¹ Американська адміністрація допомоги – АРА.

² Погромський В.О. Значення порту м. Одеси у діяльності Американської адміністрації допомоги та Джойнт за часів голоду 1921-1923 рр. «Південь України: етноісторичний, мовний, культурний та релігійний виміри»: матеріали V міжнародної науково-практичної конференції (Одеса, 24-25 квітня 2015 р.). Одеса: ОНУ, 2015. С.249-253; Тригуб О., Михайловський Т. Міжнародні гуманітарні організації на Півдні України у 20-х рр. XX ст. Миколаїв: Іліон, 2020. 328 с.; Rhodes Benjamin D. American Relief Operations at Nikolaiev, USSR, 1922-1923. *The Historian*. 1989. Vol. 51. № 4 (August). P. 611-626.

³ Документи внешней политики СССР. Т. IV. 19 марта 1921 г. – 31 декабря 1921 г. Москва: Госполитиздат, 1960. С. 44-45, 59-61.

Зокрема, 25 липня 1921 р. з Батумі до Одеси повернувся пароплав «Пестель» з різними товарами та пасажирами, а на наступний день до Константинополя відбув грецький пароплав «Македонія» з групою іноземців⁴. Херсонський і Миколаївський порти активно використовувалися для товарно-пасажирських рейсів місцевого сполучення: Херсон-Олександрівськ, Херсон-Миколаїв, Херсон-Каховка, Миколаїв-Вознесенськ та інші⁵.

Найбільшим українським портом залишалася Одеса. Її вигідне торговельне та логістичне розташування зумовлювало розміщення Управління Чорноморсько-Азовського округу (Народного комісаріату шляхів сполучення РСФРР), у веденні якого знаходилися всі порти регіону. Слід зазначити, що між Москвою і Харковом точилися суперечки щодо використання південних портів. Неодноразово піднімалося питання про перенесення бази радянського торговельного флоту з Одеси до Новоросійська⁶.

Попри те, що використання українських портів було більш економічно доцільним, а їх інфраструктура була кращою за російські, залишалася чимало суттєвих проблем. Найгострішою з них у той час була проблема мілководдя підхідних каналів та акваторії портів. Усі українські порти були непридатними для прийому іноземних вантажних суден з великою осадкою, які потребували глибин щонайменше 28-30 футів (8,5-9,1 м)⁷. Альтернативне навантаження іноземних пароплавів на рейді з барж або шаланд призводило до додаткових витрат. Потребували ремонту причали, протяжність яких у портах сильно скоротилася. В Одесі до війни довжина причальної лінії становила 4 863 сажні (10 376 м)⁸, а на початок 1922 р. – 2 708; у Миколаєві – 1 480 і 1 305 відповідно; у Херсоні – 452 і 408; у Скадовську – 1 100 і 35; у Хорлах – 132 і 88 і т.д. Значних проблем в акваторії портових міст доставляли затоплені кораблі. Наприклад, 3 червня 1921 р. пароплав «Бессарабія» затонув в Одеському порту, наштотхнувшись на затоплений підводний човен «Пелікан»⁹.

Після окупації більшості українських територій російським комуністичним режимом, зерновий експорт було повністю переорієнтовано на РСФРР. Вивезення зерна з України відбувалося залізницею. Однак значна площа хлібородних губерній не мала залізничного сполучення. Вивіз хлібу з них традиційно відбувався річками та гужем на південь до морських портів. Це і зумовило залучення останніх до нової транспортної схеми вивозу збіжжя до Росії.

Протягом навігації 1921 р. хліб різними видами човнів, барж і плотів транспортували річками між пристанями. Таку можливість надавали притоки басейнів Дніпра (Нижній Дніпро), Південного Бугу, Інгульця та Інгулу. Загалом за навігацію 1921 р. таким способом було перевезено понад 2,9 млн. пудів збіжжя, що становило 54% всіх вантажів. Найбільша кількість зерна була відправлена з пристаней Великої Лепетихи (967 тис. пудів), Каховки (790 тис.), Херсона

⁴ На родину. *Красный Николаев*. 1921. 30 июля (№ 170). С. 1; Первый рейс «Пестеля». *Красный Николаев*. 1921. 31 июля (№ 171). С. 1.

⁵ Народное хозяйство Украины в 1921 г. : отчет украинского экономического совета совету труда и обороны. Харьков, 1922. С. 393.

⁶ Російський державний архів соціально-політичної історії, м. Москва (РДАСП). Ф. 81. Оп. 3. Спр. 130. Арк. 42.

⁷ 1 фут = 0,3 м.

⁸ 1 сажень = 2,1 м.

⁹ Народное хозяйство Украины в 1921 г.... С. 453-458, 467.

(355 тис.), Кам'янки (234 тис.) та Голої Пристані (174 тис.). Та на відміну від традиційного спуску хліба до чорноморських портів для подальшого експорту, його везли до найближчих міст із залізничними станціями, зокрема Олександрівська (прибуло 1,07 млн. пудів) і Нікополя (417 тис.)¹⁰. Звідти збіжжя залізницею відправляли на північ до червоних столиць¹¹.

З огляду на те, що вивіз зерна до Росії був першочерговим завданням, вціліле портове устаткування, у першу чергу, використовувалося для потреб внутрішнього експорту. Зокрема, на початку літа 1921 р. з Миколаївського та Херсонського портів наявні землечерпалки відправили до Олександрівська, де Дніпро обмілів до 4,5 футів¹². Це створювало аварійну ситуацію для вантажних суден.

Протягом всього 1921 р. проблему поглиблення акваторії портів намагалися вирішити для прийому великих іноземних пароплавів. Однак, для таких масштабних робіт не вистачало ресурсів¹³. Осередком зосередження зібраних із багатьох портів справних земснарядів був Одеський порт. Там восени було поглиблено лише невелику частину акваторії до 30,5 футів, що дало змогу одночасно приймати тільки три закордонні пароплави. Більшість гавані залишалась мілкою (до 26 футів). Пріоритетність робіт в порту Одеси суттєво підважувала поглиблювальні роботи в усіх інших портах. Зокрема, глибина підхідного каналу Миколаївського порту обміліла до 26 футів; до 18 футів зменшилися глибини в портах Херсону, Скадовська, Хорлів, Маріуполя, Бердянська; а в Таганрозі цей показник був ще меншим – 13 футів.

Для прискорення вантажних операцій зі збіжжям відновлення потребували механічне й електричне устаткування, бракувало спеціальних споруд. Так, в Одесі, Миколаєві та Херсоні знаходилося 18 плавучих елеваторів, з яких тільки 5 були справними. В Одесі також знаходилося 10 конвеєрів для зерна, якими не могли скористатися через відсутність естакади, на яку подавалися вагони для завантаження¹⁴.

Незважаючи на відсутність хлібного експорту в 1921 р. з України до європейських країн було вивезено 227 тис. пудів різних вантажів (марганцева руда, тваринна сировина, ліс, тютюн, хутро тощо). З них більша частина через Миколаївський (187 тис.) та Одеський (24 тис.) порти. Водночас імпорту склав 2,5 млн. пудів, з яких понад 2,3 млн. через Одеський порт і 131 тис. через Маріупольський. У номенклатурі ввозу домінувало паливо в розмірі 2,3 млн. пудів та життєві припаси – 108 тис. (з яких борошно складало 65 тис. пудів). За весь рік з України закордон було вивезено лише 3 тис. пудів ячменю, не враховуючи контрабандного вивозу¹⁵.

Значне зростання імпорتنих операцій наприкінці 1921 р. через Одеський порт змусило Українську економічну раду (УЕР) створити Міжвідомчу комісію для

¹⁰ Ibid. С. 386-388, 395.

¹¹ Центральний державний архів громадських об'єднань та україніки, м. Київ (ЦДАГОУ). Ф. 1. Оп. 6. Спр. 17. Арк. 7.

¹² Центральний держархів вищих органів влади та управління України, м. Київ (ЦДАВО України). Ф. 2. Оп. 2. Спр. 339. Арк. 4.

¹³ Егоров А., Смоленцев В. Херсон – первый порт на Черном море: исторические хроники 1778-2008 гг. Херсон: Наддніпряночка, 2008. С. 175.

¹⁴ Народное хозяйство Украины в 1921 г.... С. 453-458, 467.

¹⁵ Вся Украина и Крым. Пред. ред. коллегии В.Н. Ксандров. Харьков: Укрвоздухпуть, [1924]. С. 76; Народное хозяйство Украины в 1921 г.... С. 721-723, 726-728, 734, 748-749.

складання кошторису покращення закордонного відділу порту. Водночас почалися роботи з відновлення та проектування будівництва складських приміщень¹⁶ з претензією на відновлення зернового експорту. Однак це були лише плани.

Саме наприкінці 1921 – на початку 1922 рр. відбулись значні зміни в роботі українських портів, що було пов'язано з визнанням факту голоду в Україні Кремлем¹⁷ та, як наслідок, діяльністю АРА в УСРР. Ця організація на чолі з міністром торгівлі США Г. Гувером ще в липні 1921 р. долучилась до допомоги голодуючим у Поволжі¹⁸. Допомога почала надходити вже восени. Продовольство й інші товари доставлялися з США пароплавами до чорноморських, балтійських і північних портів РСФРР.

Катастрофічне зростання кількості голодуючих в РСФРР восени та неспроможність опанувати ситуацію з голодом шляхом вивозу зерна з України і тотальним збором добровільних пожертв, змусили Москву до розширення співпраці з АРА. 30 грудня 1921 р. в Лондоні була підписана угода РСФРР з АРА про харчування голодуючого дорослого населення, що збільшило кількість отримувачів допомоги на 5 млн. осіб. Окрім того, Москва домовилась про доставку АРА насінневого матеріалу¹⁹.

Завершення навігації та сувора зима 1922 р. майже позбавили можливості отримувати американські вантажі в більшості портів РСФРР, окрім південних, зокрема найбільшого з них – Новоросійська. Але портова та залізнична логістика цього міста не могли впоратися зі зростаючим навантаженням²⁰. У цей порт планували доставити 22,5 млн. пудів зерна²¹. Потреби складали значно більше, тому розглядалася можливість перенаправлення вантажів до інших портів акваторії Чорного моря.

Окрім Феодосії жодні російські порти на півдні не мали технічної можливості та відповідних глибин для прийому важких пароплавів. Феодосійський порт так само не міг повністю забезпечити прийом зростаючої американської гуманітарної допомоги через логістичні проблеми. Загрозлива ситуація з голодом і необхідність отримання насіння зернових до весняної посівної цілком залежала від вчасного прибуття збіжжя. З огляду на таку ситуацію, в Москві були змушені долучити до процесу прийому вантажів українські порти, зокрема найбільший з них – Одеський. Саме туди з Новоросійська було перенаправлено близько 15 млн. пудів зернових вантажів²².

Вже наприкінці осені 1921 р. Одеський порт розглядався комуністичним режимом як місце потенційного прийому та перенаправлення, а також зберігання, незначної кількості посівного зерна для голодуючих українських губерній. Для

¹⁶ Ibid. С. 730-731, 755.

¹⁷ *Єфіменко Г.* У чому відмінність у реакції більшовицького керівництва на голод 1921-1923 рр. в УСРР та в РСФРР та чим вона була викликана? *Перелом: Війна Росії проти України у часових пластах і просторах минувшини. Діалоги з істориками: У 2 кн.* Київ, 2022. Кн. 2. С. 1164-1169.

¹⁸ *Rhodes Benjamin D.* American Relief Operations at Nikolaiev... Р. 612.

¹⁹ Ibid. Р. 610-613; Рекорд за Америкой. (Беседа с советск. комиссар. при АРА т. Эйдуком). *Рычаг.* 1922. 28 января (№ 22). С. 2.

²⁰ *Погромський В.* Значення порту Новоросійська під час діяльності закордонних гуманітарних організацій за часів голоду 1921-1923 рр. у радянській Росії. *Емінак.* 2015. № 1-2. С. 60-66.

²¹ Готовятся к приему хлеба. *Красный Николаев.* 1922. 24 января (№ 318). С. 1.

²² ЦДАГОУ. Ф. 1. Оп. 20. Спр. 1454. Арк. 195; Наше хозяйство. *Рычаг.* 1922. 28 января (№ 22). С. 4.

з'ясування наявних технічних можливостей прийому важких пароплавів, з 10 грудня 1921 р. в Одесі працювала місія АРА на чолі з Дж. Г. Хайнесом. Одним із її завдань був збір технічної інформації про порт для прийому «кукурудзяних суден»²³.

Допуск іноземних представників до портів південних губерній України, в яких у цей час вирував голод, ставив перед комуністичним режимом питання офіційного визнання наявності мільйонів голодуючих. До цього моменту про них у Москві намагалися не згадувати²⁴, щоб не створювати «конкурентів» для основної цільової групи американської допомоги – голодуючих Поволжя. Однак безальтернативна ситуація із залученням українських портів до прийому пароплавів з американським хлібом (насінневим і продовольчим) саме для Поволжя відіграла одну з головних ролей у визнанні Москвою голоду в Україні²⁵.

Вже 10 січня 1922 р. у Москві очільник уряду УСРР Х. Раковський уклав угоду з АРА. У документі зазначалося, що допомога мала надходити морем до російських та українських портів, зокрема Одеси, а звітди доставлятися до місць призначення в Росію. Харків зобов'язувався забезпечити розвантаження, зберігання, транспортування й охорону вантажів. Це передбачало налагодження функціонування портової інфраструктури. Подібні зобов'язання були надані й Ф. Нансену, який виступав посередником у доставці продовольчої допомоги з європейських країн²⁶.

Дипломатичне врегулювання американської допомоги впиралося у технічні спроможності її прийому. На початок 1922 р. загальна пропускна здатність Одеси та Миколаєва по імпорту була однаковою – 1,8 млн. пудів на місяць. Миколаївський порт мав значно більшу пропускну здатність рельсових колій і міг приймати вантажі всіх видів. Водночас він був головним портом по експорту марганцевої руди. Перевагою Одеси була наявність більшого портового устаткування та забезпечення робочою силою. Хоча глибина припустимої осадки суден в обох портах у 24-25 футів дозволяла приймати вантажні судна, низка нових вимірвальних і поглиблювальних робіт були заплановані після відкриття навігації²⁷. Вірогідно, що саме для фінансування цих планів 3 лютого РНК УСРР було ухвалено постанову «Про портові збори». Документ регулював стягнення корабельного, попудного, лоцманського, буксирного, стивідорного та льодорізного зборів²⁸. Судна з гуманітарною допомогою не сплачували корабельного збору, як зафрахтовані радянськими республіками.

До початку навігації Одеський і Феодосійський порти стали головними з прийому американського збіжжя, причому Одеса мала прийняти основний тоннаж. Це зумовлювалося кращою залізничною логістикою. З відкриттям навігації до них

²³ Тригуб О., Михайловський Т. Міжнародні гуманітарні організації на Півдні України... С. 76, 83-84.

²⁴ Документи внешней политики СССР. Т. IV. 19 марта 1921 г. – 31 декабря 1921 г.... С. 112.

²⁵ На помощь голодающим. Рычаг. 1922. 21 января (№ 16). С. 1; РДАСПІ. Ф. 17. Оп. 3. Спр. 247. Арк. 2, 9-10.

²⁶ ЦДАГОУ. Ф. 1. Оп. 20. Спр. 1247. Арк. 8зв.; Голод 1921-1923 років в Україні: Збірник документів і матеріалів. Упоряд.: О.М. Мовчан, А.П. Огінська, Л.В. Яковлева; Відп. ред. С.В. Кульчицький. Київ: Наук. думка, 1993. С. 63-68; Тригуб О., Михайловський Т. Міжнародні гуманітарні організації на Півдні України... С. 146.

²⁷ Народное хозяйство Украины в 1921 г.... С. 457-458.

²⁸ Збірник законень та розпоряджень робітничо-селянського уряду України (ЗУ України). 1922. Ч. 5. Ст. 79.

мав долучитися Миколаївський порт «з використанням всієї прийомної здатності»²⁹.

Доставка вантажів АРА у чорноморські порти супроводжувалась американськими військовими кораблями. Їх використовували для розвідки фарватерів і функціональної спроможності портів³⁰. Представники комуністичного режиму ставилися вкрай підозріло на присутність американських ВМС на рейдах і вільне пересування військових і моряків портовими містами. Саме через це 18 січня 1922 р. ВУЦВК ухвалив постанову «Про морський контроль торговельних суден». Окрім перевірки особового складу суден, було унормовано надання перепусток на територію портів, а також арештів і затримань іноземців у портових містах³¹.

Присутність іноземців також вплинула й на політику комуністичного режиму щодо поширення голоду в українських губерніях. Незважаючи на дозвіл преси висвітлювати проблему голоду в Україні³², Москва робила різні кроки щодо обмеження доступу представників АРА до інформації про масштаби голоду, хід продподаткової кампанії, настрої населення тощо. Губкоми портових міст були проінструктовані стосовно поводження з іноземними громадянами³³. ДПУ пішло ще далі й 31 березня 1922 р. запропонувало контролювати надання дозволів на вхід пароплавів у порти та визнання відкритими для входу американських суден лише портів Одеси та Новоросійська³⁴. Не викликає сумніву й те, що розвантаження американських пароплавів винятково в Одеському порту було пов'язано не лише з технічними проблемами Миколаївського порту. Головною метою було обмежити «шпигунську діяльність» американських військових кораблів в акваторії Чорного моря, зокрема біля миколаївських берегових укріплень.

Таким чином Одеса стала базовим містом для діяльності АРА в Україні. Там було організовано так званий «Український відділ АРА» на чолі з полковником В. Гров. При цьому, самі американці скептично ставилися до технічних можливостей Одеського порту. Зокрема, капітан американського есмінця № 240 Хаас у лютому 1922 р. записав у своєму рапорті, що в порту були значні проблеми з паливом, не вистачало рухомого складу залізниці – в робочому стані було лише 25 вагонів. Сам Одеський порт у той час був скутий кригою, а єдиний криголам знаходився в неробочому стані. При цьому Хаас підкреслив, що навіть після ремонту, потужностей двигуна не вистачило б для ліквідації льодових торосів і криги. Водночас американський військовий відзначив, що порт міг одночасно прийняти 6 кораблів, а наявні складські приміщення могли вмістити до 2,5 млн. пудів вантажів³⁵.

Зазначені недоліки не могли перекрити нагальну необхідність отримання гуманітарних вантажів АРА. До того ж, мова йшла і про насіння, яке мало надійти

²⁹ Хлеб из Америки. *Красный Николаев*. 1922. 19 февраля (№ 340). С. 1; Транспорт. Перевозка закордонного хліба. *Вісті ВУЦВК*. 1922. 3 лютого (№ 27). С. 4.

³⁰ *Rhodes Benjamin D.* American Relief Operations at Nikolaiev... Р. 626; *Погромський В.О.* Значення порту м. Одеси... С. 249-253; *Тригуб О., Михайловський Т.* Міжнародні гуманітарні організації на Півдні України... С. 93.

³¹ ЗУ України. 1922. Ч. 2. Ст. 38.

³² Голод 1921-1923 років в Україні... С. 69.

³³ ЦДАГОУ. Ф. 1. Оп. 20. Спр. 990. Арк. 95-95зв.

³⁴ *Городничий Н.Ф.* Малоизвестная страница деятельности АРА в советской России. *Вопросы истории*. 1968. № 12. Декабрь. С. 55.

³⁵ *Погромський В.О.* Значення порту м. Одеси... С. 249-253.

до початку ярової кампанії. Лише в лютому очікували 1,9 млн. пудів насінневої кукурудзи з Америки³⁶. Влада розробляла плани прийому та розвантаження таких об'ємів збіжжя. Першу партію в 1 млн. пудів насіння для Одеської та Миколаївської губерній планували розвантажувати як в Одесі, так і в Миколаєві. Та через кригу вхід пароплавів до Миколаївського порту був неможливий, тому весь вантаж спрямували в Одесу³⁷.

Вже у другій половині лютого до Одеського порту прибуло кілька американських пароплавів, які привезли продовольче зерно для голодуючих. Прибуття перших суден не обійшлося без ексцесів. Очевидно, що проведені попередньо розвідки не охоплювали всієї акваторії порту й один із кораблів сів на мілину. Після довготривалих безрезультатних намагань зрушити пароплав, працівники порту перевантажили вантаж на баржі, чим зменшили осад судна. Останній з п'яти кораблів першої хвилі зернової допомоги зайшов до Одеського порту 16 березня³⁸.

Окрім мілини прибуття допомоги морем гальмували погодні умови, як-то крига, шторм і т.п. Так, у березні один із пароплавів із продовольством від Голландської місії допомоги кілька тижнів знаходився в Керчі, очікуючи зрушення криги в Азовському морі, щоб пройти у порт Бердянська. Представники місії сподівались на роботу криголамів³⁹, про зосередження коло Одеси яких мова йшла вище.

З відкриттям навігації Миколаївський порт так і не зміг «розвантажити» Одесу. Це було зумовлене нікчемним станом технічних споруд (причали, пірси тощо). Їх ремонт і відбудова розпочалися лише після підпорядкування українських портів Управлінню уповноваженого НКЗТ⁴⁰ РСФРР при РНК УСРР у березні 1922 р.⁴¹

Аби гуманітарні вантажі не накопичувалися в порту Одеси, УЕР зобов'язала розвантажувати та перевозити вантажі АРА позачергово⁴². З огляду на важливість привезеного насіння для посівної на Поволжі, перші пароплави розвантажувалися дуже швидко – 180 вагонів за день, при нормі в 160⁴³. Гуманітарне збіжжя для голодуючих УСРР, яке прибувало до Одеського порту, завантажувалося на баржі та прямувало морем до інших українських портів, де знаходилася мережа складів АРА. Ці склади використовувалися як для зберігання продовольства та надання допомоги місцевим голодуючим, так і для перевалки з подальшим транспортуванням вглиб повітів. Баржі могли спрямовуватися як в один порт, так і з зупинками для часткового розвантаження у кількох портах. Найчастіше це був маршрут Миколаїв-Херсон-Олешки⁴⁴.

Також Одеса приймала вантажі призначені РСФРР. Після того, як збіжжя опинялося в порту, його потрібно було доставити до російських губерній. У цьому

³⁶ Кукуруза прибывает. *Красный Николаев*. 1922. 5 февраля. С. 1.

³⁷ Наше хозяйство. *Рычаг*. 1922. 28 января (№ 22). С. 4.

³⁸ *Погромський В.О.* Значення порту м. Одеси... С. 249-253.

³⁹ Допомога голодним. *Вісті ВУЦВК*. 1922. 8 березня (№ 55). С. 3.

⁴⁰ Народний комісаріат зовнішньої торгівлі – НКЗТ.

⁴¹ В Николаевском порту. *Коммунист*. 1922. 5 апреля (№ 66). С. 1; ЦДАГОУ України. Ф. 1. Оп. 6. Спр. 29. Арк. 50.

⁴² Прибытие в Одессу американского парохода. *Рычаг*. 1922. 26 января (№ 20). С. 1.

⁴³ Допомога голодним. *Вісті ВУЦВК*. 1922. 8 березня (№ 55). С. 3; Розгрузка прибувших пароплавів. *Вісті ВУЦВК*. 1922. 8 березня (№ 55). С. 4.

⁴⁴ *Rhodes Benjamin D.* American Relief Operations at Nikolaiev... P. 618.

допомагала залізниця. Дуже часто не вистачало рухомого складу, особливо вагонів для довготривалого перевезення зерна в регіони РСФРР⁴⁵. Для вирішення ситуації в портах вдавалися до корегування логістичних напрямків вивозу вантажів. Наприклад, з Одеського та Севастопольського портів на Донбас було спрямовано 1,5 млн. пудів закордонного хлібу, що був привезений для Поволжя. Для голодуючих росіян цей хліб мали компенсувати українські врожайні губернії⁴⁶.

Хліб та інша допомога з Європи, що надходила на менш тоннажних пароплавах, прибували як до Одеси, так і до інших українських портів⁴⁷. Так, від лютого до портів Одеси, Феодосії та Николаєва з Румунії почали прибувати пароплави з кукурудзою для голодуючих губерній УСРР. Очікувалося понад 2 млн. пудів цієї культури. У квітні два англійські пароплави привезли до Одеси 305 пудів збіжжя, а з Румунії прибув перший пароплав із насінням кукурудзи, купленою Ф. Нансеном. Німецький Червоний Хрест навесні 1922 р. доставив збіжжя на 100 млн. марок до портів Одеси, Николаєва, Маріуполя та Бердянська⁴⁸ тощо.

Із завершенням посівної кампанії та відкриттям навігації у північних морях, зменшилася кількість вантажів, а отже – і навантаження на українські порти. Масштаб роботи портів радянських республік з отримання імпорتنих вантажів у першому півріччі 1922 р. обчислювався у 87,23 млн. пудів. Частка роботи найбільших українських портів була мізерною – 5,8 млн. пудів або 6,7% (Одеса – 5,04 млн. і Николаїв – 0,76 млн.)⁴⁹.

Згідно статистики Українського митного округу, загальний обіг по зовнішній торгівлі України у 1921/22 р. (жовтень-вересень) разом із вантажами ЦК Допголу⁵⁰ та іншими гуманітарними товарами склав 16,2 млн. пудів. З них гуманітарні та насіннєві вантажі – 7,17 млн. пудів (у II кв. – 2,75 млн., III – 2,87, IV – 1,55)⁵¹. Через чорноморсько-азовські порти товарообіг склав 7,7 млн. пудів. Чітко прослідковувалося співвідношення ввозу-вивозу товарів, а саме – 4,62 млн. пудів і 3,1 млн. відповідно. Зокрема, імпорт в Одеський порт складав 2,9 млн. пудів, а експорт 366 тис.; Николаївський – 1,1 млн. і 2,1 млн., по Маріупольському – 604 тис. і 640,5 тис.; Бердянський порт прийняв 18,3 тис. вантажів і нічого не відвантажував, а через Херсонський порт взагалі не проходило жодних митних операцій⁵². Це свідчить про його транзитне функціонування.

Незважаючи на повторення неврожаю на півдні України влітку 1922 р., Москва заявила про подолання голоду як такого та відновлення експорту зернових. Для уникнення непорозумінь з боку іноземних держав, що надавали гуманітарну допомогу, їх діяльність почали поступово скорочувати. Так, напередодні

⁴⁵ К приему хлеба. *Красный Николаев*. 1922. 19 февраля (№ 340). С. 1.

⁴⁶ ЦДАГОУ. Ф. 1. Оп. 20. Спр. 1281. Арк. 1-1зв.

⁴⁷ ЦДАВО України. Ф. 3040. Оп. 1. Спр. 169. Арк. 39; ЦДАГОУ. Ф. 1. Оп. 20. Спр. 981. Арк. 23-23зв., 24, 25.

⁴⁸ Харчі з закордону. *Вісті ВУЦВК*. 1922. 5 квітня (№ 78). С. 2; *Тригуб О., Михайловський Т.* Міжнародні гуманітарні організації на Півдні України... С. 147, 159, 178; ЦДАВО України. Ф. 27. Оп. 3. Спр. 547. Арк. 145, 253.

⁴⁹ Документы внешней политики СССР. Т. V. 1 января 1922 г. – 19 ноября 1922 г. Москва: Госполитиздат, 1961. С. 700.

⁵⁰ Центральна комісія допомоги голодуючим при ВУЦВК – ЦК Допгол.

⁵¹ Вопросы экспорта и импорта. *Промышленность и торговля Украины*. 1923. 8 марта (№ 18). С. 2, 5.

⁵² *Боднарчук Т.Л.* Динаміка та структура зовнішньої торгівлі радянської України у міжвоєнний період. *Історія народного господарства та економічної думки України*. 2019. Вип. 52. С. 213-233.

відновлення експорту хліба восени 1922 р. були внесені зміни до постанови «Про портові збори». Зокрема, з неї було виключено статтю про нестягнення корабельного збору як із суден належних радянським республікам, так і з інших суден орендованих радреспубліками⁵³.

Головним покупцем хлібу комуністи вбачали Німеччину, з якою ще 16 квітня 1922 р. уклали Рапалльський договір. Восени його дія поширилась і на Україну⁵⁴ – йшлося про вивіз українського збіжжя до німецьких портів ще до завершення навігації в листопаді 1922 р. Вже 7 грудня політбюро ЦК РКП(б) постановило визнати «державно необхідним» вивіз закордон до 50 млн. пудів хлібу⁵⁵.

За офіційною статистикою, кількість експорту в I кв. 1922/23 р. (жовтень–грудень) становила 1,47 млн. пудів. Імпорт скоротився до надзвичайного низької позначки у 197,5 тис. пудів⁵⁶. Тобто, загальний обіг за три місяці складав менше 1,67 млн. пудів по всім митницям. Водночас комуністична преса повідомляла, що тільки вивіз з Одеського та Миколаївського портів у цей час становив 2 млн. пудів збіжжя⁵⁷.

Відчутним було скорочення вантажів ЦК Наслідголу⁵⁸. В I кв. 1922/23 р. вони обраховувалися в 410 тис. пудів, але їх ціна зросла до 3,1 млн. рублів. Це було пов'язано зі скороченням завозу продовольства та збільшенням завозу більш вартісних медикаментів, тракторів, реманенту і т.п.⁵⁹ При цьому продовжувало прибувати гуманітарне продовольство з різних країн. Зокрема, в грудні до Херсона прибув пароплав із насінням для шведських колоністів, звідки вантаж пароплавом доставили до пристані Олександрівська⁶⁰.

Загалом, протягом 9 місяців навігаційного періоду 1922 р. річними шляхами України (Дніпром і його притоками та Південним Бугом) було перевезено 17 млн. пудів вантажів, з яких хлібних – 1,9 млн. Перевезення від пристаней до морських портів відбувалося пароплавами, непаровими суднами та плотами. По каботажу було перевезено 15 млн. пудів вантажів, з яких 6 млн. хлібних. В українські порти протягом цього часу заходило 447 пароплавів і 338 непарових іноземних суден. Ними було доставлено 40,5 млн. пудів вантажів і вивезено 10,1 млн. Зокрема, вантажообіг Одеського порту склав 14 млн. пудів (до війни – 250 млн.), з яких внутрішні перевезення становили 4 млн. Вантажообіг Миколаївського порту дорівнював 5,6 млн. (140 млн.), а Маріупольського – 2,7 млн. пудів (118 млн.)⁶¹.

Наприкінці 1922 р. стан інфраструктури українських портів майже не змінився. Для прийому великих вантажних кораблів були пристосовані лише Одеський і Миколаївський порти. Про проведені для здешевлення зернових вантажних робіт технічні реконструкції чи оновлення майже не йшло. Значна частина вантажних робіт виконувалася вручну. За 1922 р. вантажні роботи проводилися Вантажно-розвантажним бюро УКРУМТу⁶² в Одеському, Феодосійському, Маріупольському

⁵³ ЗУ України. 1922. Ч. 46. Ст. 682.

⁵⁴ Документи внешней политики СССР. Т. V. 1 января 1922 г. – 19 ноября 1922 г.... С. 658-662.

⁵⁵ РДАСП. Ф. 17. Оп. 3. Спр. 325. Арк. 2.

⁵⁶ Вопросы экспорта и импорта. *Промышленность и торговля Украины*. 1923. 8 марта (№ 18). С. 5.

⁵⁷ *Верига В.* Голод в Україні 1921-1923. *Вісті комбатанта*. 1972. № 5-6. С. 45-46.

⁵⁸ Центральна комісія з боротьби з наслідками голоду при ВУЦВК – ЦК Наслідгол.

⁵⁹ Вопросы экспорта и импорта. *Промышленность и торговля Украины*. 1923. 8 марта (№ 18). С. 5.

⁶⁰ *Тригуб О., Михайловський Т.* Міжнародні гуманітарні організації на Півдні України... С. 147, 159, 178.

⁶¹ Вся Украина и Крым... С. 113-114.

⁶² Українське управління місцевого транспорту – УКРУМТ.

та Миколаївському портах. Найбільша інтенсивність була в Одеському порту, де кількість робітників-вантажників коливалась від 2 270 до 2 660⁶³.

На початку 1923 р. в українських портах продовжувався прийом гуманітарного продовольства для допомоги голодуючим та одночасний експорт хлібу. Наприклад, у січні подібну ситуацію одесити спостерігали на американському пароплаві «Манітоба», який привіз гуманітарний вантаж, і радянському «Володимир», що завантажувався українським зерном для вивезення в Гамбург⁶⁴.

Наприкінці січня 1923 р. у зв'язку з відлигою відновився пароплавний рух у Дніпровсько-Бузькому лимані⁶⁵. Вже в лютому НКЗТ організував у портах очистку, прийомку та приведення зерна в ліквідний стан. Однак розгорнути роботу на повну в цей місяць завадили снігові заметілі та встановлені залізничні тарифи⁶⁶.

Господарчі органи ще до початку навігації 1923 р. почали підготовку до експортної торгівлі. Проводилися ремонтні та відновлювальні роботи Миколаївського та Одеського портів, а також складських приміщень у них⁶⁷. Зосередження головних сил на відновленні саме цих портів було пов'язано з їх потужностями. Зокрема, з 5 наявних елеваторів України два термінальних знаходились саме в Одесі та Миколаєві. Одеський елеватор був найбільшим у республіці – на 1,8 млн. пудів. Однак він був напівзруйнованим і не експлуатувався. Для експорту був пристосований лише Миколаївський елеватор, який був другим за розміром і вмщував 1,4 млн. пудів⁶⁸.

Миколаївський порт вигравав своєю наближеністю до хлібородних районів і можливістю отримувати збіжжя не тільки залізничним транспортом, а й жувим, річковим і каботажним. Це було особливо актуальним під час перегляду хлібних тарифів на залізниці на початку 1923 р.⁶⁹ Тому Миколаївський порт почали перетворювати на основний зерновий порт, зорієнтований винятково на експорт.

Однією з основних перепон залишався брак складських приміщень у межах портів. Навіть зібране та привезене до порту збіжжя важко було зберігати. Наявні площі займали різні орендарі, зокрема гуманітарні місія Нансена та АРА. Їх присутність у порту, з огляду на продовження хлібних експортних операцій, була небажаною, а тому при нагоді від них намагалися позбутися. Одним із таких епізодів була ситуація зі зверненням уповноваженого НКЗТ 9 березня 1923 р. до Миколаївського УЕР щодо надання в оренду складських приміщень для потреб державного хлібного експорту. З огляду на те, що орендарі, у тому числі згадані іноземні організації, не мали відношення до експорту, створена для обстеження та розподілу складських приміщень міста та порту комісія 5 квітня постановила вилучити та передати всі склади під експортні вантажі⁷⁰.

Перед початком експортної кампанії, для втаємничення вивозу зерна на тлі довготривалого голоду в південних губерніях України, 17 березня оргбюро ЦК

⁶³ Год работы УКРУМТа. *Украинский экономист*. 1923. 23 июня (№ 18). С. 4.

⁶⁴ Погромський В.О. Значення порту м. Одеси... С. 249-253.

⁶⁵ В Одесском порту. *Промышленность и торговля Украины*. 1923. 29 января (№ 7). С. 2.

⁶⁶ Экспорт и импорт. *Промышленность и торговля Украины*. 1923. 24 марта (№ 23). С. 4.

⁶⁷ ЦДАВО України. Ф. 3040. Оп. 1. Спр. 167. Арк. 8, 17.

⁶⁸ Наша хлебная торговля и элеваторы. *Продовольственная газета*. 1923. 10 марта (№ 11). С. 1.

⁶⁹ Еще о железнодорожных тарифах. *Промышленность и торговля Украины*. 1923. 26 мая (№ 48). С. 1-2.

⁷⁰ Любинецкий А. Правовое регулирование эксплуатации морских торговых портов в СССР в 1920-1930-х гг. (историко-правовое исследование): дисс... канд. юрид. наук. Симферополь, 2019. С. 73-74.

КП(б)У заборонило оприлюднювати в пресі інформацію про експорт хлібу⁷¹. Відтоді зникла інформація не тільки про вивіз збіжжя, а й про голодуючих в Україні. Фокус уваги було зміщено на питання підготовки до потужнішої хлібоекспортної кампанії наступного господарського року, яка на той момент вже була остаточно затверджена комуністичним режимом.

Для комплексного підходу з організації заготівлі, фінансування та продажу зернових, у квітні 1923 р. була створена Повноважна комісія при УЕР з відновлення та розвитку хлібної торгівлі. Комісія розподіляла квоти на експортну та внутрішню торгівлю хлібом між учасниками ринку хлібозаготівлі⁷². Водночас для розширення експортних можливостей на початку 1923 р. всім госпорганам надавалося право домовлятися з радянськими морськими підприємствами щодо фрахту належних їм пароплавів. Саме в цей час Велика Британія погодилась повернути Доброфлоту 9 пароплавів, що застрягли у закордонних водах під час війни. Ці судна планувалося використовувати в портах Чорного моря, зокрема й для хлібоекспорту⁷³. Фрахтування іноземних пароплавів обмежувалося фрахтовими бюро. В Азовсько-Чорноморському регіоні бюро розміщувалося в Одесі⁷⁴.

У квітні УЕР постановила перевірити порти та портове устаткування для визначення технічної готовності до експортних операцій. Перевірочна комісія була створена при Уповнаркомшляху. До неї увійшли представники УКРУМТу, НКЗТ, Наркомпроду та транспортної секції Держплану. Було надано право залучення до комісії представників крупних експортерів. Комісія також мала з'ясувати розміри експорту в 1923 р. з метою його розподілу серед портів. Від цього залежали відновлювальні та ремонтні роботи, налагодження залізничної та річкової логістики⁷⁵.

Під час обстеження українських портів було висвітлено проблемні моменти та зазначались нагальні плани відновлення. Зокрема, для виконання експортних завдань у Миколаївському порту знаходилося 15 причалів, що були пристосовані до одночасного прийому 15 пароплавів. Глибина підходу до порту становила 26 футів. Порт був обладнаний 16 конвеєрами-елеваторами для завантаження зерна. Окрім того, в порту знаходилося два механічні перевантажувачі, що потребували капітального ремонту⁷⁶. Портовий елеватор був оснащений 9 апаратами «Евріка» для очистки зерна, з них 3 апарати вимагали ремонту. Пропускна здатність кожного складала 400-600 пудів на годину в залежності від якості та зернової культури⁷⁷.

Для відновлення інфраструктури Миколаївського порту було виділено 350 тис. золотих руб. Перш за все, ремонту підлягали під'їзні шляхи та склади. Також було заплановано забезпечення устаткуванням складських приміщень барачного типу, ємністю до 4 млн. пудів. Разом із попередньо відремонтованими складами (ємністю до 6 млн. пудів) пропускну здатність порту протягом квітня-червня планувалося довести до 50 млн. пудів⁷⁸.

⁷¹ Голод 1921-1923 років в Україні... С. 189-190.

⁷² ЦДАВО України. Ф. 423. Оп. 1. Спр. 44. Арк. 22; Спр. 161. Арк. 14-15, 20-20зв., 27, 68.

⁷³ Возвращение судов Доброфлота. *Украинский экономист*. 1923. 20 мая (№ 12). С. 6.

⁷⁴ В транспортном бюро. *Промышленность и торговля Украины*. 1923. 13 апреля (№ 30). С. 3.

⁷⁵ Обследование портов Украины. *Украинский экономист*. 1923. 6 апреля (№ 6). С. 6; Обследование портов Черного моря. *Украинский экономист*. 1923. 12 мая (№ 11). С. 7.

⁷⁶ В Николаевском порту. *Украинский экономист*. 1923. 28 апреля (№ 9). С. 7.

⁷⁷ ЦДАВО України. Ф. 258. Оп. 1. Спр. 150. Арк. 264.

⁷⁸ Экспорт и навигация. *Промышленность и торговля Украины*. 1923. 13 апреля (№ 30). С. 3.

Однак ситуацію в Миколаївському порту погіршила пожежа на елеваторі в ніч на 18 квітня. Внаслідок пожежі було зруйновано один із корпусів, де в цей час перебувало понад 580 тис. пудів експортного зерна. Після ліквідації пожежі з елеватору було вилучено частину вцілілого намоченого та засміченого збіжжя, яке перевезли до Одеси. Воно призначалося для внутрішнього використання⁷⁹.

Через пожежу посиленню підлягав неушкоджений корпус Миколаївського портового елеватору. Зокрема, було складено три проекти: збільшення пропускної здатності шляхом створення рухомих норій, збільшення ємності через створення складських приміщень і будівництво нового корпусу елеватора на заміну згорілого⁸⁰. Вцілілий корпус, завдяки збереженню електростанції та використанню механічного обладнання зі згорілого корпусу, був спроможний пропускати через конвеєри до 80 вагонів зерна безпосередньо з вагонів на пароплави. Також для перевантаження прибуваючих водним шляхом вантажів з барж на пароплави, планувалося відремонтувати 2 плавучих елеватори⁸¹.

Одеський порт поєднував як експортні, так і імпорتنі операції. На початку 1923 р. до нього продовжувала прибувати велика кількість різних вантажів, у тому числі гуманітарних. Для швидшого розвантаження порту активно залучали автотранспорт. Одеський Губтранс володів найбільшим вантажним автопарком у 155 одиниць, які, в тому числі, обслуговували порти Одеси та Миколаєва⁸².

Водночас, Одеський порт потребував складських приміщень для 8 млн. пудів. При найбільш інтенсивному навантаженні в портових складах (площею в 6,719 кв. сажнів (30,6 кв. м)⁸³ можна було розмістити лише до 3,5 млн. пудів. Керівництво порту готуючись до кампанії, у першу чергу працювало над збільшенням площ складських приміщень. Зокрема, склади на Пересипі (площею 12 тис. кв. сажнів, що були зруйновані на 22%) і на Тираспольській Заставі не підходили для зберігання хлібу через далеку від порту відстань. Натомість склади на Приморській вулиці повністю відповідали потребам, але знаходилися в оренді різних установ. Для їх передачі у відання Портового управління Держплан своєю постановою всі операції, не пов'язані з експортом зерна, переніс у місто. Подібним шляхом порт отримав і всі наявні навантажувальні засоби. З метою збільшення пропускної здатності станції Одеса порт до 200 вагонів за добу, планувалося відновлення і самих конвеєрів потужністю в 4 тис. пудів. Також було визнано необхідним відновлення Одеського портового елеватору⁸⁴.

Відновленню підлягала і система річкового та каботажного транспортування збіжжя. За необхідне було вирішено провести днопоглиблювальні роботи коло 17 причалів (довжина майже 840 кв. сажнів, глибина – від 24 до 28 футів) і самого входу в Одеський порт, з вилученням 40 тис. куб. сажнів ґрунту. Це б дозволило одночасне навантаження 10 суден. Виконання таких робіт перешкоджала мала кількість земснарядів, якими ще приходилось ділитися з Миколаївським портом. При наявності в Одесі 2 землечерпальних караванів, роботи планували завершити до осені⁸⁵.

⁷⁹ ЦДАВО України. Ф. 2. Оп. 2. Спр. 434. Арк. 49, 60.

⁸⁰ В Одесской губернии. *Украинский экономист*. 1923. 12 мая (№ 11). С. 8.

⁸¹ В Николаевском порту. *Украинский экономист*. 1923. 28 апреля (№ 9). С. 7; Обследование портов Черного моря. *Украинский экономист*. 1923. 12 мая (№ 11). С. 7.

⁸² Год работы УКРУМТа. *Украинский экономист*. 1923. 23 июня (№ 18). С. 4.

⁸³ Квадратний сажень дорівнював 4,55 кв. м.

⁸⁴ ЦДАВО України. Ф. 2. Оп. 2. Спр. 434. Арк. 190-193.

⁸⁵ Состояние Одесского порта. *Украинский экономист*. 1923. 21 апреля (№ 8). С. 5; К предстоящему экспорту хлеба. *Всероссийская кочегарка*. 1923. № 83. С. 2.

У травні 1923 р. для збільшення пропускної здатності в акваторії Одеського порту проводилися суднопідйомні роботи. У першу чергу планувалося підняти плаваючий елеватор «Франс» і підводний човен «Пелікан». Подібні роботи здійснювалися і в інших портах⁸⁶. Зокрема, 17 червня плавучим доком з моря коло Миколаєва були підняті 3 судна, що затонули до 1921 р.⁸⁷

Херсонський порт, з огляду на план його залучення до експортної хлібної кампанії, також вимагав фінансування на устаткування та різні види робіт. Він міг вільно пропустити 10 млн. пудів хлібу, для чого мав достатній баржевий і пароплавний флот, а також плавучі крани. Головними недоліками були коротка причальна лінія, що дозволяла одночасно вантажити не більше 5 суден, а також недостатня глибина фарватеру – 17-18 футів⁸⁸. Проблему для повноцінного функціонування та відновлення значних торгових операцій, зокрема і зернових, в порту створювало велике накопичення водного транспорту в його акваторії. Херсонський порт до літа 1923 р. активно використовувався для ремонту суден Нижньодніпровсько-Бузького пароплавства⁸⁹. Мабуть через це альтернативою залучення Херсонського порту до експортної кампанії розглядалась можливість поглиблення Керченської протоки (доступ до азовських портів), Бузького каналу (доступ до Миколаївського порту) та Нафтової гавані (Одеський порт)⁹⁰.

Після ревізії, комісією було визначено, що для покращення роботи Одеського, Миколаївського, Херсонського, Феодосійського, Бердянського та Маріупольського портів з метою збільшення експорту, необхідно було вкласти 1,77 млн. золотих руб. Ремонт елеваторів, складських приміщень, вагонів і залізничних шляхів вимагав понад 1,12 млн. золотих руб. Окрім цього, необхідно було перемістити з Балтійського та Білого морів два потужні криголами⁹¹.

Заплановані роботи були проведені вже протягом травня 1923 р. Станом на початок літа Одеський порт міг приймати за добу 110 вагонів або 3,3 млн. пудів за місяць, за кампанію – 16,5 млн. пудів збіжжя. 5 причалів обслуговувалося з вагонів, 4 – вручну з гужу та 2 – конвеєром. Глибина в акваторії порту становила від 24 до 30 футів. Миколаївський порт мав аналогічні потужності – приймав 100 вагонів або 3,3 млн. за місяць і 16,5 млн. за кампанію. Навантаження пароплавів відбувалося коло 6 причалів із вагонів, 2 – з елеваторів та 2 з гужу. Глибина осадки кораблів, що могли зайти в порт не мала перевищувати 26 футів. У Херсонському порту за добу могло розвантажуватися 88 вагонів або 2,7 млн. пудів у місяць чи 13,5 млн. за кампанію. Функціонувало 3 причали, також навантаження відбувалося з барж 6 пароплавів на рейді. Однак глибина його акваторії не дозволяла приймати пароплави з осадкою більше 17 футів. Бердянський порт приймав лише 20 вагонів, у місяць всього 600 тис. пудів і, відповідно, 3 млн. за кампанію. Навантаження пароплавів відбувалося вручну з гужу коло 2 причалів. Глибина

⁸⁶ Судоподъемные работы. *Пролетарская правда*. 1923. 9 мая (№ 102). С. 2.

⁸⁷ *Выборный Н. Николаев*. Одесса: Маяк, 1979. С. 52.

⁸⁸ На Херсонщине. *Украинский экономист*. 1923. 12 мая (№ 11). С. 8.

⁸⁹ Херсонский порт готовится к экспорту хлеба. *Коммунист*. 1923. 10 июня (№ 128). С. 3.

⁹⁰ ЦДАВО України. Ф. 423. Оп. 1. Спр. 44. Арк. 18.

⁹¹ Транспортные предпосылки хлебоэкспорта. *Украинский экономист*. 1923. 5 мая (№ 10). С. 2. Два криголами були переміщені до Чорного моря з Архангельського порту вже в 1923 р., що дозволило збільшити період морської навігації – *Артемьевский А.* Водный транспорт на Украине. *Наукові записки Київського інституту народного господарства. Техніка, економіка і право*. 1924. № 4-5. С. 12-22.

акваторії порту складала 16 футів. Маріупольський міг приймати 38 вагонів за добу, 1,14 млн. пудів за місяць і 6 млн. за кампанію. Порт міг приймати пароплави з осадкою 20 футів. Водночас проводились активні землечерпальні роботи з плановою цифрою в 24 фути восени 1923 р. Загалом перелічені порти за добу приймали 366 вагонів, а за планом необхідно було пропускати 500. За місяць через них проходило 11,05 млн. пудів при запланованих 16 млн. Сумарні потужності портів оцінювалися в 55,5 млн., а для експортної кампанії потрібно було не менше 80 млн.⁹²

Щодо Генічеського порту, то він знаходився в ганебному стані. Про це йдеться в доповіді Генічеського повітового виконавчого комітету від 16 липня 1923 р. «Про використання Генічеського порту для експорту хліба». Там зазначалося, що через повну руйнацію порту, пристані та складів, а також нестачу коштів на ремонт і роботи з розчищення каналів, транспортна секція Генічеського повітового комітету вважала недоцільним його відновлення⁹³.

Незважаючи на потенціал Херсона та менших українських портів для збільшення експорту зернових, вони все одно розглядалися як транзитні. Так, Держпароплавство зверталось до комісії по обстеженню портів Чорного моря з проханням надання монопольного права перевозки всього експортного зерна у 1923/24 р. з Херсону, Скадовська, Хорлів, Каховки та Нікополя до Одеського та Миколаївського портів. Для реалізації таких операцій Держпароплавство обіцяло надати баржевий тоннаж вантажопідйомністю в 1 млн. пудів і перевозити щомісяця 5,5 млн. пудів⁹⁴.

Попри проведені роботи, на початок літа рівень підготовки українських портів до нової експортної кампанії хлібу в 1923/24 р. можна характеризувати як низький. Зокрема, найбільшою проблемою залишалася незадовільна забезпеченість складськими приміщеннями. В Одеському порту могли зберігати 5,2 млн. пудів збіжжя, Миколаївському – 7,26 млн., а в Маріупольському – 1,7 млн. (ще 3,8 млн. можна було зсипати в складах, що знаходились у місті). При цьому, більшість складських приміщень все ще перебували в оренді інших установ чи організацій. Значна кількість із них вимагала ремонту⁹⁵. Лише у червні Комісія ініціювала передачу та закріплення всіх складських приміщень у портах між хлібозаготівельними організаціями. На них мав покладатися й ремонт складів. Комісія також піднімала питання ремонту одеського та миколаївського елеваторів, у тому числі через необхідність налагодження очистки зерна в портах⁹⁶.

За інформацією НКЗТ весь хлібний експорт 1922/23 р. з радянських республік склав 46 млн. пудів⁹⁷. Враховуючи хлібофуражні вантажі вивіз сягав цифри в 55,27 млн. пудів⁹⁸. За даними митниць за цей час загальний товарообіг через чорноморсько-азовські порти склав 21,6 млн. пудів. На відміну від попереднього

⁹² ЦДАВО України. Ф. 423. Оп. 1. Спр. 161. Арк. 49-50.

⁹³ Лопушинська І.В. Генічеський морський порт у документах державного архіву Херсонської області. *Архіви України*. 2014. № 1. С. 182.

⁹⁴ К предстоящей экспортной кампании. *Украинский экономист*. 1923. 20 мая (№ 12). С. 6.

⁹⁵ ЦДАГОУ. Ф. 1. Оп. 20. Спр. 1760. Арк. 52-55.

⁹⁶ ЦДАВО України. Ф. 423. Оп. 1. Спр. 44. Арк. 10 11.

⁹⁷ Маркович М. Сельское хозяйство и план НКЗ. *Плановое хозяйство*. Бюллетени Госплана. Вып. 7-8. Москва: Издание Госплана СССР, 1924. С. 57.

⁹⁸ Струмилин С.П. На плановом фронте. 1920-1930 гг. Москва: Госполитиздат, 1958. С. 184.

року, експорт через порти повністю домінував над імпортом. Ввезення іноземного товару зафіксовано лише через Одеський порт у кількості 600 тис. пудів. Водночас найбільше було експортовано через Миколаївський порт – 12,1 млн. пудів, Одеський – 5,49 млн., Маріупольський – 2,07 млн., Херсонський – 1,16 млн. і Бердянський – 171 тис.⁹⁹ Із загального обсягу, лише третина (7,9 млн. пудів) відносилась до хлібних вантажів, хоча підготовлено для вивозу було 10,2 млн.¹⁰⁰

Принагідно зазначимо, що відновлювальні роботи портової інфраструктури вселяли неабиякий оптимізм у плануванні експортної кампанії 1923/24 р. Через чорноморські та азовські порти передбачався експорт в 300 млн. пудів різних вантажів. На 6 українських і кримських портів припадав вивіз у 215 млн. пудів. Зокрема, Одеський і Миколаївський порти мали пропустити по 60 млн. пудів (щомісячна пропускна здатність по 7,5 млн.), Херсон – 35 млн. (3), Феодосія – 30 (4,5), Бердянськ – 10 (2,25) і Маріуполь – 20 (4,5). Однак при розрахунках з'ясувалося, що за 5 місяців (3 осінні та 2 весняні), при щомісячному залізничному підвозі та доставках річковими, морськими та ґрунтовими шляхами експорт не міг перевищувати 150 млн. пудів, з них 110-120 млн. пудів хлібопродуктів¹⁰¹. Насправді він виявився ще меншим. За навігацію 1923 р. з Одеського порту було експортовано 10,6 млн. пудів хлібу, Миколаївського – 14 млн., Херсонського – 6 млн. та Маріупольського – 5,4 млн.¹⁰²

ВИСНОВКИ

Проведений історико-економічний аналіз зернових операцій в українських портах протягом 1921-1923 рр. ламає стереотипи про стале та стабільне функціонування портової інфраструктури, яке було направлене винятково на морський вивіз збіжжя з України. У 1921 р. українські порти були долучені до вивезення хлібу з українських губерній до РСФРР (внутрішній експорт). Ключову роль у цьому процесі відіграли річкові та невеликі морські порти. Їх інфраструктура використовувалася для акумуляції збіжжя та його перевантаження з суден до залізничних вагонів.

У 1922 р. Одеський порт було долучено до процесу прийому іноземного гуманітарного хлібу та купленого насіння (імпорт). Це було викликано поширенням голоду в Поволжі та нагальною необхідністю у додаткових місцях розвантаження допомоги з наступним її вивезенням до Росії. Крім того, з усіх портів тільки Одеський відповідав необхідним умовам прийому та обслуговування великих суден. Його залучення до транзиту гуманітарного збіжжя вплинуло на визнання голоду в Україні та на початок надання постраждалим губерніям закордонної допомоги. Інші азовські та чорноморські порти приймали менш тоннажні іноземні пароплави. Також вони використовувалися як транзитні пункти, отриманого з Одеси допомогового хлібу та насіння з подальшою доставкою їх до голодуючих повітів України.

⁹⁹ Боднарчук Т.Л. Динаміка та структура зовнішньої торгівлі радянської України у міжвоєнний період... С. 213-233.

¹⁰⁰ Альтерман А. Хлебный экспорт Украины в 1922-24 гг. и его влияние на сельское хозяйство. *Внешняя торговля Украины (1921-1924 гг.)* / Под ред. А.О. Золотарева, С.Л. Фридмана, И.М. Браславского. Харьков, 1925. С. 25.

¹⁰¹ Транспортные предпосылки хлебоэкспорта. *Украинский экономист*. 1923. 5 мая (№ 10). С. 2.

¹⁰² Артемьевский А. Водный транспорт на Украине... С. 17.

Водночас із прийомом гуманітарного хлібу наприкінці 1922 р. комуністичний режим через українські порти відновив вивіз зернових (експорт). Домінуюча роль у цьому процесі закріпилася за Миколаївським портом, який мав відповідну інфраструктуру. Зрештою, орієнтуючись на наступну експортну кампанію, на початку 1923 р. розпочалася підготовка акваторії та інфраструктури всіх українських портів. Загалом, зернові операції були одним із головних чинників, що вплинули на відновлення функціонування українських портів під час голоду 1921-1923 рр.

REFERENCES

- Alterman, A.** (1925). Khlebnyi eksport Ukrainy v 1922-24 gg. i ego vliyanie na selskoe khoziaistvo [Grain export of Ukraine in 1922-1924 and its impact on agriculture]. *Vneshniaya torgovlya Ukrainy (1921-1924 gg.)*. Kharkov, 25-36 [in Russian].
- Artemyevskiy, O.** (1924). Vodnyi transport v Ukraine [Water transport in Ukraine]. *Nauchnye zapiski Kievskogo instituta narodnogo khoziaistva. Tekhnika, ekonomika i pravo*, 4-5, 12-22 [in Russian].
- Bodnarchuk, T.L.** (2019). Dynamika ta struktura zovnishnioi torhivli radianskoï Ukrainy u mizhvoiennyi period [Dynamics and structure of foreign trade of Soviet Ukraine in the interwar period]. *Istoriia narodnoho hospodarstva ta ekonomichnoi dumky Ukrainy*, 52, 213-233 [in Ukrainian].
- Bogomolov, A.E. & al.** (1961). *Dokumenty vneshnei politiki SSSR. Vol. V. 1 yanvaria 1922 g. – 19 noiabria 1922 g.* [Documents of the foreign policy of the USSR. Vol. V. January 1, 1922 – November 19, 1922]. Moskva: Gospolitizdat [in Russian].
- Egorov, A. & Smolentsev, V.** (2008). *Kherson – pervyi port na Chernom more: istoricheskiye khroniki 1778-2008 gg.* [Kherson – the first port on the Black Sea: historical chronicles of 1778-2008]. Kherson: Naddniproianochka [in Russian].
- Gaponenko, L.S.** (1960). *Dokumenty vneshnei politiki SSSR. Vol. IV. 19 marta 1921 g. – 31 dekabria 1921 g.* [Documents of the foreign policy of the USSR. Vol. IV. March 19, 1921 – December 31, 1921]. Moskva: Gospolitizdat [in Russian].
- Gorodnichiy, N.F.** (1968). Maloizvestnaya stranitsa deyatelnosti ARA v sovetskoy Rossii [A little-known page of the ARA activity in Soviet Russia]. *Voprosy istorii*, 12, 47-58 [in Russian].
- Ksandro, V.N.** (1924). *Vsia Ukraina i Krym* [All Ukraine and Crimea]. Kharkov: Ukrvozdukhput [in Russian].
- Lopushynska, I.V.** (2014). Henicheskyi morskyy port u dokumentakh derzhavnoho arkhivu Khersonskoi oblasti [Henichesk' seaport in the documents of the State archive of the Kherson region]. *Arkhivy Ukrainy*, 1, 179-187 [in Ukrainian].
- Lyubinetskiy, A.** (2019). *Pravovoe regulirovanie ekspluatatsii morskikh torgovykh portov v SSSR v 1920-1930-kh gg. (istoriko-pravovoe issledovanie)* [Legal regulation of the operation of commercial seaports in the USSR in the 1920s-1930s (historical and legal research)]. (Candidate's thesis). Simferopol [in Russian].
- Markovich, M.** (1924). Selskoe khoziaistvo i plan NKZ [Agriculture and the plan of the People's Commissariat of Agriculture]. *Planovoe khoziaistvo. Biulleteni Gosplana*, 7-8, 51-69 [in Russian].
- Movchan, O.M., Ohinska, A.P. & Yakovlieva, L.V. (Comps.)** (1993). *Holod 1921-1923 rokiv v Ukraini: Zbirnyk dokumentiv i materialiv* [Famine of 1921-1923 in Ukraine: Collection of documents and materials]. Kyiv: Naukova dumka [in Ukrainian].
- Pohromskiy, V.** (2015). Znachennia portu Novorosyiska pid chas diialnosti zakordonnykh humanitarnykh orhanizatsiy za chasiv holodu 1921-1923 rr. u radianskiy Rosii [The significance of the port of Novorossiysk during the activities of foreign humanitarian organizations during the famine of 1921-1923 in Soviet Russia]. *Eminak*, 1-2, 60-66 [in Ukrainian].
- Pohromskiy, V.O.** (2015). Znachennya portu m. Odesy u diialnosti Amerykanskoï administratsii dopomohy ta Dzhoint za chasiv holodu 1921-1923 rr. [The importance of the port of Odesa in the activities of the American Relief Administration and the Joint during the famine of 1921-1923]. In *Proceedings of the Conference: Pivden Ukrainy: etnoistorychnyi, movnyi, kulturnyi ta relihiynyi vymiry* (Odesa, 24-25 kvitnia), Odesa, 249-253 [in Ukrainian].
- Rhodes, Benjamin D.** (1989). American Relief Operations at Nikolaiev, USSR, 1922-1923. *The Historian*, 51 (4), 611-626 [in English].
- Strumilin, S.P.** (1958). *Na planovom fronte. 1920-1930 gg.* [On the planned front. 1920-1930]. Moskva:

- Gospolitzdat [in Russian].
- Trygub, O. & Mykhailovskyi, T.** (2020). *Mizhnarodni humanitarni orhanizatsii na Pivdni Ukrainy u 20-kh rr. XX st.* [International humanitarian organizations in the South of Ukraine in the 1920s]. Mykolaiv: Ilion [in Ukrainian].
- Veryha, V.** (1972). Holod v Ukraini 1921-1923 [Famine in Ukraine 1921-1923]. *Visti kombatanta*, 5-6, 37-54 [in Ukrainian].
- Vybornyi, N.** (1979). *Nikolaev* [Nikolaev]. Odessa: Maiak [in Russian].
- Yefimenko, H.** (2022). U chomu vidminnist u reaktsii bilshovytskoho kerivnytstva na holod 1921-1923 rr. v USSR ta v RSFRR ta chym vona bula vyklykana? [What is the difference in the reaction of the Bolshevik leadership to the famine of 1921–1923 in the Ukrainian SSR and in the RSFRR, and what caused it?]. In *Perelom: Viina Rosii proty Ukrainy u chasovykh plastakh i prostorakh mynushyny. Dialohy z istorykamy*. Vol. 2. Pp. 1164-1169 [in Ukrainian].
- Yegorov, A. & Smolentsev, V.** (2008). *Kherson – pervyi port na Chernom more: istoricheskie khroniki 1778-2008 gg.* [Kherson – the first port on the Black Sea: historical chronicles 1778-2008]. Kherson: Naddniprovanochka [in Russian].

Надійшла до редакції / Received: 30.01.2023

Схвалено до друку / Accepted: 01.12.2023