

С.З. Мошенський, д.е.н., проф.

Державний університет «Житомирська політехніка»

## Чорноморський маршрут зернового експорту. Херсонська компанія і Прот Потоцький

*У першій половині XVII століття балтійський маршрут зернового експорту втратив своє значення через політичну нестабільність у цьому регіоні, а зерновий бум пішов на спад. Однак у Західній Європі зберігалася потреба в українському зерні, а його виробники були зацікавлені в експорті – основному джерелі надходжень капіталів. А добре відомий ще з давніх часів чорноморський маршрут експорту декілька століть був заблокований Туреччиною, яка контролювала все Чорне море. Нові можливості з'явилися наприкінці XVIII століття, коли після чергової російсько-турецької війни кораблі під російським прапором отримали право проходити через Босфор. До того ж у цей час було засновано новий порт – Херсон, і активізувалися проекти організації експорту зерна через цей порт. Одним із таких проєктів стала так звана Херсонська компанія, якою керував заможний аристократ і підприємець граф Прот Потоцький. Хоча діяльність компанії в Херсоні тривала недовго, і плани Потоцького порушила нова російсько-турецька війна, він переніс свою діяльність з експорту зерна в недавно засноване ще одне нове місто – Одесу, яка скоро стала основним центром експорту українського зерна.*

**Ключові слова:** чорноморський маршрут зернового експорту; Херсон; Херсонська компанія; Прот Потоцький.

**Актуальність теми.** Пошук оптимальних шляхів експорту українського зерна був важливим для зернотрейдерів завжди, і особливо актуальним він став зараз, за умов воєнного часу. В цьому сенсі цікавим є досвід зернотрейдерів минулого, особливо в ті часи, коли традиційний балтійський маршрут виявився перекритим через війни і загальну політичну нестабільність у тому регіоні, і з'явилося нове вікно можливостей відродити давній чорноморський маршрут. Проблемою стало те, що цей маршрут декілька століть не використовувався, і потрібно було продумати схеми логістики, безпеки перевезень зерна тощо. Значною мірою зерновий експорт цим маршрутом був налагоджений завдяки зусиллям харизматичного підприємця – графа Прота Потоцького, діяльність якого не була системно проаналізована, а згадки про нього в джерелах мають фрагментарний характер.

**Аналіз досліджень та публікацій, на які спирається автор.** Різні проєкти експорту зерна через Дністер і Чорне море розглядали С.Аргатюк [1, с. 25–54], І.Сапожніков [2, с. 48–96], А.Гурбик [3, с. 23–24], М.Княжевич [5, с. 1–8]. Окремі аспекти діяльності Херсонської компанії і Прота Потоцького наводять сучасні польські автори М. Dobrowolski [6, с. 25–54], С. Domanski [7, с. 7–12], R. Kowalczyk [8, с. 104–112], М. Madzik [9, с. 81–83].

**Метою статті** є системний аналіз особливостей відродження чорноморського маршруту зернового експорту, а також діяльності Прота Потоцького в новостворених портах – Херсоні і Одесі.

**Викладення основного матеріалу.** Після того як у першій половині XVII ст. обсяги зернового експорту балтійським маршрутом через порт Гданська стали знижуватися через політичну нестабільність у Балтійському морі, постала потреба пошуку нового торговельного маршруту через Чорне море. Точніше кажучи, цей маршрут не був новим, він виник набагато раніше, ніж балтійський. Ще стародавні греки купували зерно в скіфів, продаючи їм свої товари, а давньогрецькі колонії на берегах Чорного моря (Ольвія, Херсонес і багато дрібніших) створювалися саме для цього.

З часом на зміну грецьким колоніям у Причорномор'ї прийшли колонії італійців – генуезців і венеційців. Їх також цікавило зерно, яке можна було доставляти до моря річками. Оскільки Дніпро була несудохідною через пороги, залишалася річка Дністер, теж не найзручніша річка для вантажних перевезень через мілини й численні круті повороти.

Тому з'явився альтернативний торговельний маршрут сушею, який італійці назвали Via Tatarica – «татарський шлях». Він ішов від нинішнього Білгорода-Дністровського на Кам'янець-Подільський – важливий перевалочний пункт транзитної торгівлі, а далі на Львів, Краків, Відень і німецькі міста.

У Білгород везли зерно, а звідти – східні товари. Зерно сплавляли вниз за течією Дністра, у Білгороді його скуповували генуезці й продавали далі у Візантію та на острів Крит. А східні товари для продажу в Європі везли суходелом. Однак коли в XV столітті турки захопили Константинополь, а потім і все північне Причорномор'я, італійські колонії поступово зникли, а чорноморський торговельний маршрут для Європи виявився перекритим.

З турками намагалися домовлятися, періодично вони дозволяли експорт зерна, але зрештою заборонили зернову торгівлю через Акерман (Білгород), тому її практично не було до другої половини XVIII століття. Саме в цей час з'явився новий торговельний шлях через Балтійське море. Зерно сплавляли Західним Бугом до Вісли, нею до балтійського порту Гданськ, а звідти далі в Західну Європу.

Коли в XVI столітті в Європі зріс попит на зерно й худобу, цей бізнес став розширюватися – величезні площі земель надавали можливості для вирощування зернових і розведення худоби [3, с. 23–24].

Зерно везли з маєтків на Київщині, Поділлі й Волині, а також із Лівобережної України. Прагнучи до підвищення своїх прибутків, землевласники намагалися вичавити із селян і дрібних шляхтичів все за максимумом, і в першій половині XVII століття почастишали селянсько-козацькі повстання. Їхнім продовженням стала війна Богдана Хмельницького 1648–1654 років. За часом вона збігалася зі спадом зернової торгівлі більше ніж у три рази. В 1648 році більше 200 кораблів відплили із Гданська порожніми, не завантажившись зерном [4, с. 378].

Однак у зерні Правобережної України були зацікавлені його європейські покупці. Потрібен був інший шлях для експорту зерна в Європу – по Дністру й далі через Чорне море [1, с. 25–54]. Це море тоді контролювала Туреччина, зокрема протоки Босфор і Дарданелли, які ніяк не можна було оминати на шляху в Європу. Після російсько-турецької війни 1768–1774 років Росія стала контролювати узбережжя Чорного моря й одержала право вільного проходу своїх кораблів через турецькі протоки Босфор і Дарданелли. А в 1778 році заснували фортецю і порт Херсон, що відкрило нове вікно можливостей. Усього через два роки порт прийняв перші кораблі, і на нечисленних вулицях Херсона зазвучала іноземна мова.

Заснування нового порту зацікавило європейських споживачів зерна. В 1780 році в Польщу прибув спеціальний посланник Ларош, щоб зібрати інформацію про можливості постачання сільгосппродукції із Правобережної України через Чорне море, а також про перспективи продажу французьких товарів на польському ринку. Він пропонував використовувати порт Акерман (Білгород) в гирлі Дністра, однак під час зустрічі Лароша з польським королем Станіславом Августом у листопаді 1781 року вирішили, що російський Херсон більше підходить для цього, адже Акерман у той час ще перебував під владою Туреччини, з якою потрібно було починати складні переговори.

Одночасно з місією Лароша у Варшаві з'явився інший французький посланник Ян Бонно, який вів переговори із групою варшавських банкірів на чолі із Фредеріком Мошинським також про перспективи постачання зерна через Чорне море. Мошинський 16 травня 1780 року уклав договір з Томашем Гугоном, французом на польській службі, згідно з яким той мав за півроку об'їхати Поділля та інші південні частини польських володінь, щоб оцінити можливі обсяги постачання зерна й худоби. Виявилося, що реально щорічно експортувати цю сільськогосподарську продукцію на 200 млн флоринів [7, с. 7–12].

А тим часом херсонським портом зацікавився ще один француз – Ігнацій Антуан, барон Сент-Жозеф, підприємець із Марселя, який до того декілька років займався торгівлею в Стамбулі. Очевидно, він теж зрозумів, що на експорті зерна через Чорне море можна добре заробити. Антуан вирушив до Петербурга і потрапив на прийом до князя Григорія Потьомкіна, після чого одержав для себе декілька привілеїв і відкрив у Херсоні торговельний дім «Антуан, Сорон і К». Крім цього торговельного дому, в новому місті з'явилися польська торговельна контора Заблоцького, турецька – Фредінга, австрійська – Фабрі, і російська – купців Івана Масленікова й Семена Сенковського. Торговий дім Антуана протримався в Херсоні майже двадцять років.

У Польщі зрозуміли, що їм потрібно поквартитися, і 14 червня 1782 року з ініціативи Фредеріка Мошинського й варшавського банкіра Петра Бланка була підписана угода про створення товариства для торгівлі на Чорному морі. Кожний з 12 учасників товариства вносив 10 тисяч «червоних злотих» (дукатів), і тоді сумарний капітал товариства мав становити 120 тисяч. Про план доповіли королю Станіславу Августу, але той не поспішав з відповіддю. За проектом Мошинського чорноморська торгівля мала йти через Акерман в гирлі Дністра. Однак король знав, що Ігнацій Антуан уже одержав у Петербурзі в Потьомкіна привілеї для торгівлі через Херсон. Коли Антуан прибув у Варшаву, він чесно пропонував Мошинському об'єднати зусилля – польська сторона доставляла б зерно в Херсон, а торговельний дім Антуана забезпечував би його транспортування в порти Середземного моря [9, с. 81–83].

Тим часом думки про сплав зерна по Дністру в Акерман не давали спокою іншим зернотрейдерам. У 1785 році граф Валеріан Дзедушицький (1754–1832) здійснив подорож Дністром від Ямполья до Акермана на одному з плоскодонних річкових суден, щоб на власні очі побачити, як проходить сплав зерна й оцінити перспективність маршруту. Подорож пройшла загалом вдало, в Акермані зерно продали турецьким купцям, і вони повезли його морем у Стамбул. Дзедушицький А. описав свої враження від подорожі, відстоюючи думку, що Дністер є найзручнішим водним шляхом для зернової торгівлі, тому що порт у Херсоні надто віддалений від місцевостей, де зерно вирощували [2, с. 48–96].

Тим часом у Вінниці 17 березня 1783 року заснували Польську торговельну компанію (Kompania Handlowa Polska), яку часто називали Херсонською компанією (Kompania Chersonska). Серед засновників був брат короля Михайло Понятовський, який спершу керував компанією. Пізніше його замінив молодий енергійний Антоній Протазій Потоцький – «граф Прот».

Кількість акціонерів не обмежувалася, і за задумом до компанії в перші три місяці міг приєднатися будь-який учасник. Половину частки вартістю 1000 «червоних злотих» учасники товариства вносили грішми, а половину – товарами, які вони мали доправити до 1 березня 1783 року у Вінницю. Потім

кількість акціонерів вирішили обмежити до 40. Акції могли купувати іноземні інвестори, однак у будь-якого акціонера не могло бути більше десяти акцій.

Правління компанії перебувало у Вінниці, а в Херсоні придбали будинок під склад продукції – в основному зерна, яке компанія закуповувала в Правобережній Україні. Крім того, у Херсоні відкрили польське консульство, щоб забезпечити правовий захист польських громадян, які займалися торгівлею. Російські мита за польські товари в Херсоні не стягували, і для торгівлі були створені всі умови. Оскільки Одеса була заснована тільки в 1794 році, а зерно почало повноцінно експортуватися через її порт ще пізніше, Херсонська компанія стала справжнім першопрохідником.

Спершу компанія використовувала російські кораблі, але потім придбала на гроші Прота Потоцького шість власних суден, які назвали «Україна», «Польща», «Поділля», «Святий Михайло» та ін. [6]. Вони перевозили зерно у французький Марсель, єгипетську Олександрію, іспанську Барселону та інші порти Середземного моря. Улітку 1783 року в Марсель вирушив перший навантажений зерном корабель – «Україна». «Так саме ця компанія почала нову епоху, коли в найвіддаленіших портах, в Александрії, Марселі й Байонні довідалися про Україну, Польщу, Поділля», – писав сучасник, Валеріан Дзедушицький [2, с. 53].

А 22 лютого 1784 року імператриця Катерина II видала маніфест, за яким Херсону надавався особливий статус, сприятливий для торгівлі. Головним ініціатором цього був той самий марсельський купець барон Антуан, який відкрив у Херсоні свій торговельний дім і вирішив збагатитися в цьому місті. Антуан вів переговори не тільки з російським урядом, а й з польським, звертаючись у комісію Коронного Скарбу із пропозицією про співробітництво [5, с. 1–8].

У Петербурзі зростала зацікавленість діяльністю Антуана, і особливо перспективами розвитку нового порту в Херсоні. Проектів використання цього порту для експорту зерна з'явилося з початку 1780-х років чимало, і якби не заснування Одеси зі зручнішою гаванню, то Херсон міг би стати «південною столицею» торгівлі з усіма наслідками. Але з початку XIX століття всю увагу привернув до себе Одеський порт.

Тим часом у 1785 році керівником херсонської компанії призначили одного з її співзасновників, графа Прота – 24-річного Антонія Протасія Потоцького (1761–1801). Акціонери (серед яких був і король Станіслав Понятовський) розуміли, що «добре управління важливе для інтересів компанії», тому «вони виявили особливу прихильність до Прота Потоцькому» і довірили йому «управління діловими інтересами й самостійне ведення справ» [2, с. 54].

Граф, енергійний підприємець, уміло керував справами. У Херсоні він заснував торговий дім «Антоній Прот Потоцький» і банкірську контору, а в Ямполі біля Вінниці купив землю й наказав побудувати там склади для зерна. Щоправда Потоцькому довелося вкласти в це власні капітали, успадковані від батька, – 6 млн злотих. На ці гроші купували кораблі, та й у цілому відбувалася вся діяльність компанії.

Потоцький, впливовий аристократ, переконував інших магнатів скористатися новим шляхом через Херсон для експорту зерна. Очевидно, до слів Антонія прислухалися, і за декілька років Потоцький заробив на чорноморській торгівлі загалом більше 60 млн злотих – вдесятеро більше, ніж він вклав у цей проект. Усе складалося начебто б непогано для нового маршруту. Але головною проблемою були напружені російсько-турецькі відносини – нова війна могла спалахнути в будь-який момент.

І вона таки почалася в серпні 1787 року, порушивши всі плани графа Прота, – посилати торговельні судна через Чорне море можливості вже не було. По суті, діяльність компанії на цьому закінчилася. Її кораблі став використовувати російський військовий флот, а граф Прот занурився у справи створеного ним банкірського дому у Варшаві, який займався зокрема і зерновими угодами на «контрактах» у Дубно (до 1774 року «контракти» проводили у Львові, потім у Дубно, а в 1797 році їх перенесли з Дубно до Києва).

Однак, коли після другого поділу Польщі в 1793 році почалася загальна паніка, а за нею й банківська криза, банкірські дома не могли одразу повернути пущені в оборот гроші й розорилися [8, с. 104–112].

Фінансові проекти Потоцького, так само як інших банкірів, зазнали повного краху. Першим збанкрутував банкірський дім Петера Теппера, від підтримки якого залежав Потоцький. Потім прийшла черга й самого графа Прота – він узяв великі кредити, а коли кредитори захотіли оплатити векселя, не зміг цього зробити – у нього не було на руках грошей, вони були вкладені в справу. Так Потоцькому довелося оголосити себе банкрутом – іншого виходу в нього не залишалося. І хоча він доводив, що вартість його майна набагато більша, ніж сума боргів, і можна поступово ці борги погасити, йому довелося віддати кредиторам частину своїх маєтків.

Однак граф Прот не здавався, і подальший його бізнес був пов'язаний з Одесою, де він вважався одним з найбільших торговців зерном разом з «Польським товариством». Спершу товариство займалося зерновою торгівлею в Херсоні, і керував ним Заблоцький. Після заснування Одеси товариство перемістилося в цей новий порт, і ним став керувати Прот Потоцький.

У XIX столітті багатонаціональному приморському місту судилося стати головним центром зернової торгівлі. Виробники зерна перші повірили в перспективи нового порту, через який планували експортуватися зерно. Після другого й третього поділів Польщі (в 1793 і 1795 роках) багатьом полякам довелося переселитися в Одесу – нове місто давало їм новий шанс.

На Польській вулиці у перші роки після заснування Одеси жило багато польських магнатів, які відіграли велику роль у справі розвитку зовнішньої торгівлі міста. Запросив їх в Одесу Фелікс де Рібас, брат засновника Одеси Йосипа де Рібаса. Після закінчення війни 1792 року за поділ Польщі, де Рібас, офіцер російської армії, довго жив на Поділлі, де багато спілкувався з Феліксом Потоцьким, а також із Собаньським, Ржевуським, Маньковським та іншими земельними магнатами. Повернувшись в Одесу до свого брата Йосипа, Фелікс вказав йому на можливість встановлення торговельних відносин з польськими поміщиками з Поділля та Волині. Незабаром приїхали в Одесу й поміщики, за якими потягнулися вози із пшеницею й горілкою.

Головним керівником польської зернової торгівлі в Одесі у той час був граф Прот Потоцький, директор «Польського товариства». Особливо посилюлися ці відносини, коли граф переніс головне бюро цього товариства з Херсона в Одесу. Саме Прот Потоцький перший організував перевезення пшениці з правобережної України в Одесу. Втім, жити йому залишалося недовго – він помер у 1801 році.

Скоро в Одесі в експорті зерна лідерами стали Родоканакі, Ефруссі, Рафаловичі та інші. Їхні успіхи заслонили собою пам'ять про Прота Потоцького та інших першопрохідників у зерновому експорті.

**Висновки та перспективи подальших досліджень.** Прот Потоцький і Херсонська компанія стали справжніми першопрохідниками у відродженні чорноморського маршруту зернового експорту. А після заснування Одеси, порт якої був зручнішим за Херсонський, Потоцький переніс свою діяльність у це нове місто, яке скоро стало справжнім центром масового експорту українського зерна. Аналіз особливостей зернового експорту через Одесу є перспективним напрямом подальших досліджень автора.

#### Список використаної літератури:

1. *Аргатюк С.* Про хлібну торгівлю Галичини з Одесою по Дністру: операція А.Р. Мисловського (1843–1846) / *С.Аргатюк, І.Сапожніков* // Південний Захід. Одесика. Історико-краєзнавчий науковий альманах. – Одеса : Друкарський дім, 2018. – Вип. 25. – С. 25–54.
2. *Сапожніков І.* Подорож Дністром до Аккермана графа Валеріана Дзедушицького 1785 року / *І.Сапожніков, С.Аргатюк, В.Левчук* // Південний Захід. Одесика. Історико-краєзнавчий науковий альманах. – Одеса : Друкарський дім, 2019. – Вип. 26. – С. 48–96.
3. *Гурбик А.* Модернізаційні процеси у фіскально-виробничих відносинах та митній сфері України (XVI – перша половина XVII століття) / *А.Гурбик* // Соціополітичний простір ранньомодерної України: історичні нариси. – К. : Ін-т історії НАН України, 2018. – С. 23–24.
4. Економічна історія України. В 2 т. – К. : Ніка-Центр, 2011. – Т. 1. – С. 378.
5. *Княжевич М.* Проект поліпшення торгівлі на Україні, 1784 р. / *М.Княжевич* // Записки наукового товариства ім. Шевченка. – 1897. – Т. 18, Кн. 4. – С. 1–8.
6. *Dobrowolski M.* Kompania Handlowa Polska / *M.Dobrowolski* // Puls Biznesu. – 2015.
7. *Domanski C.* Fryderyk Josef Moszynski – the first polish statistician / *C.Domanski* // Acta Universitatis Lodziensis. Folia oeconomica. – 2009. – P. 7–12.
8. *Kowalczyk R.* Tsunami finansowe w Europie XVIII wieku: Francja, Holandia, Prusy, Rzeczpospolita / *R.Kowalczyk* // Україна та Польща: минуле, сьогодення, перспективи. – 2012. – Т. 1. – С. 104–112.
9. *Madzik M.* Powstanie i pierwsze lata działalności Kompanii Czarnomorskiej (1782–1785) / *M.Madzik* // Rocznik Lubelski. – 1979. – Т. 21. – P. 81–83.

#### References:

1. Arhatiuk, S. and Sapozhnikov, I. (2018), «Pro khlibnu torhivliu Halychyny z Odesoiu po Dnistru: operatsiia A.R. Myslovskoho (1843–1846)», *Pivdennyi Zakhid. Odesyka. Istoryko-kraieznavchyi naukovyi almanakh*, Drukarskyi dim, Odesa, Issue 25, pp. 25–54.
2. Sapozhnikov, I., Arhatiuk, S. and Levchuk, V. (2019), «Podorozh Dnistrom do Akkermana hrafa Valeriana Dziedushytskoho 1785 roku», *Pivdennyi Zakhid. Odesyka. Istoryko-kraieznavchyi naukovyi almanakh*, Drukarskyi dim, Odesa, Issue 26, pp. 48–96.
3. Hurbyk, A. (2018), «Modernizatsiini protsesy u fiskalno-vyrobnychkykh vidnosynakh ta mytnii sferi Ukrainy (XVI – persha polovyna XVII stolittia)», *Sotsiopolitychnyi prostir rannomodernoi Ukrainy: istorychni narysy, In-t istorii NAN Ukrainy*, K., pp. 23–24.
4. *Ekonomichna istoriia Ukrainy* (2011), u 2 t., Nika-Tsentr, K., Vol. 1, pp. 378.
5. Kniazhevych, M. (1897), «Proiekt polipshennia torhivli na Ukraini, 1784 r.», *Zapysky naukovoho tovarystva im. Shevchenka*, Vol. 18, Kn. 4, pp. 1–8.
6. Dobrowolski, M. (2015), «Kompania Handlowa Polska», *Puls Biznesu*.
7. Domanski, C. (2009), «Fryderyk Josef Moszynski – the first polish statistician», *Acta Universitatis Lodziensis. Folia oeconomica*, pp. 7–12.

8. Kowalczyk, R. (2012), «Tsunami finansowe w Europie XVIII wieku: Francja, Holandia, Prusy, Rzeczpospolita», *Ukraina ta Polshcha: mynule, sohodennia, perspektyvy*, Vol. 1, pp. 104–112.
9. Madzik, M. (1979), «Powstanie i pierwsze lata działalności Kompanii Czarnomorskiej (1782–1785)», *Rocznik Lubelski*, Vol. 21, pp. 81–83.

**Мошенський** Сергій Захарович – доктор економічних наук, професор Державного університету «Житомирська політехніка»

<https://orcid.org/0000-0002-8024-8908>.

Наукові інтереси:

- економічна безпека держави;
- економічна історія;
- фінансова історія.

**Moshenskyi S.Z.**

**The Black Sea grain export route. Kherson Company and Prot Pototskyi**

In the first half of the 17th century, the Baltic grain export route lost its importance due to political instability in the region, and the grain boom declined. However, the need for Ukrainian grain remained in Western Europe, and its producers were interested in export – the main source of capital inflows. And the Black Sea export route, well-known since ancient times, was blocked for several centuries by Turkey, which controlled the entire Black Sea. New opportunities appeared at the end of the 18th century, when, after another Russo-Turkish war, ships under the Russian flag received the right to pass through the Bosphorus. In addition, at this time, a new port – Kherson – was founded, and the projects of organizing the export of grain through this port were activated. One of these projects was the so-called Kherson Company, which was managed by the wealthy aristocrat and entrepreneur Count Prot Pototskyi. Although the company's activity in Kherson did not last long, and Pototskyi's plans were disrupted by the new Russo-Turkish war, he transferred his grain export activities to another recently founded city, Odesa, which soon became the main center of Ukrainian grain exports.

**Keywords:** Black Sea grain export route; Kherson; Kherson Company; Prot Pototskyi.

Стаття надійшла до редакції 18.08.2023.