

УДК 94(477.7)“18”

**НАУКОВА І ПРАКТИЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ А. С. БОРИНЕВИЧА
У СФЕРІ РОЗВИТКУ ХЛІБНОЇ ТОРГІВЛІ В ОДЕСІ****О. І. Ісаєва****(Дніпропетровський національний університет імені Олеся Гончара,
м. Дніпропетровськ)**

У статті висвітлено науковий і практичний доробок у галузі дослідження хлібної торгівлі та хлібного експорту м. Одеси відомого одеського вченого-статистика, економіста і демографа А. С. Бориневича.

В статье освещён научный и практический вклад в области исследования хлебной торговли и экспорта зерна г. Одессы известного одесского учёного-статистика, экономиста и демографа А. С. Бориневича.

The article highlights the scientific and practical contribution to the field of study of the grain trade and the export of grain of A. S. Borynevych, the distinguished statistic scholar from Odessa, the talented organizer and the head of statistical and demographic research.

Ключові слова. А. С. Бориневич, статистика, портовий елеватор, хлібна торгівля, хлібний експорт.



А. С. Бориневич

Вступ. У нашій країні хліб завжди виконував функцію одного зі стратегічних товарів не тільки на внутрішньому, але й на світовому ринках. Від поведінки політичних діячів, а також ужитих ними заходів для вирішення ключових проблем виробництва зерна та хлібної торгівлі залежала їхня репутація в суспільстві. Стратегія вирощення та реалізації зернових культур – об'єкт уваги майже кожної сучасної державної програми, тому не дивно, що наприкінці XIX ст. ця тема була не менш важливою для територій Південної України, де хлібна торгівля відігравала провідну роль. На той час Російська імперія була головним експортером сільськогосподарської продукції, так званої “першої житниці Європи”, яка експортувала близько двох п'ятих від усього світового обсягу зерна. Саме тоді економічні інтереси населення спонукали представників влади до вдосконалення ринків збуту, модернізації системи залізниць, якісної перебудови портів тощо. Окреслення значення хлібної торгівлі Одеського регіону в задоволенні потреб суспільства XIX ст. – це не лише наукове, а й цілком практичне питання¹. Крім того, ретроспективне висвітлення досвіду хлібної торгівлі таких міжнародних портів як Одеса дозволить не тільки проаналізувати вплив торговельних операцій на якісні зміни в соціально-економічному житті міста, але й краще з'ясувати роль південних регіонів країни в національній економіці².

Актуальність питання хлібної торгівлі обумовила інтерес науковців до висвітлення її ключових завдань, суспільного значення, пошуків науково обґрунтованих шляхів вирішення основних проблем. Багато праць кінця XIX ст. присвячено дослідженню етапів розвитку торгівлі зерном. Серед них аналітичні праці вчених Ю. Е. Янсона³, В. І. Касперова⁴, Г. П. Сазонова⁵,

© О. І. Ісаєва, 2013

¹ Гордуновський О. М. Посередництво у хлібній торгівлі в Південній Україні XIX ст. // Сторінки історії: зб. наук. праць. – 2011. – Вип. 32. – С. 70–78.

² Шевченко А. М. Зовнішня торгівля портів на Півдні України (друга половина XIX – початок XX ст.): автореф. дис. ... канд. іст. наук : 07.00.01 – Одеса, 2008. – С. 2–14.

³ Янсон Ю. Статистическое исследование о хлебной торговле в Одесском районе. – СПб. : Тип. В. Безобразова и компания, 1870.

⁴ Касперов В. Очерки южной хлебной торговли в связи с вопросом об элеваторах. – СПб. : Тип. Министерства внутренних дел, 1889.

⁵ Сазонов Г. П. Вопросы хлебной промышленности и торговли, разработанные земскими учреждениями (1865–1890 гг.). – СПб, 1891.

А. С. Бориневича та ін. Помітна роль у дослідженні хлібної торгівлі належить Антону Самійловичу Бориневичу (1855–1946), вченому-економісту, статистику і демографу, педагогові та організаторові статистичної служби у різних містах Російської імперії⁶. Слід зазначити, що науковий доробок А. С. Бориневича недостатньо висвітлений. Його праці розглядаються здебільшого коротко, в контексті аналізу діяльності статистичних служб і державних установ Російської імперії, хоча вчений проводив широкомасштабні науково обгрунтовані дослідження різних галузей життя суспільства, на основі результатів яких створили велику кількість суспільних і політичних програм розвитку⁷.

Постановка завдання. Серед багатьох питань, що розглядалися під час вивчення історії хлібної торгівлі Російській імперії, питання пов'язані з історією хлібної торгівлі в Південній Росії кінця XIX ст. досліджуються в низці публікацій і наукових праць⁸. Однак немає аналізу наукового доробку А. С. Бориневича в галузі розвитку хлібної торгівлі в Одеському регіоні, тому мета нашого дослідження – вивчення праць ученого, пов'язаних із розвитком торгівлі зерном в Одесі. Для цього виконаємо такі завдання: дослідимо внесок А. С. Бориневича в розвиток хлібної торгівлі Одеси, вивчимо його основні праці з даної проблематики, проаналізуємо громадську оцінку заходів щодо подолання основних проблем хлібної торгівлі у місті, визначимо роль отриманих ученим результатів у розвитку експорту зерна, у подальшому соціально-економічному розвитку міста і прилеглих територій.

Об'єкт дослідження – хлібна торгівля та її розвиток на Півдні Російської імперії кінця XIX ст., а предметом вивчення обрано науковий доробок А. С. Бориневича в галузі торгівлі зерном в Одесі, його пропозиції щодо вирішення основних проблем та подальшого розвитку.

Результати дослідження. На посаді завідувача повітовим статистичним бюро в Одеському повіті А. С. Бориневич, як консультант, котрий володіє статистичною інформацією щодо різних сторін життя суспільства, був членом багатьох комісій для розробки рекомендацій для впровадження урядом соціальних та економічних заходів⁹. Учений неодноразово брав участь в обговоренні ключових проблем регіону з високим рівнем розвитку не тільки промисловості, а й торгівлі, зокрема зерном.

Так, у 1889 р. на черговому засіданні Херсонських губернських земських зборів активно обговорювалося питання побудови елеваторів в Одесі. Як наслідок, створили Особливу земську комісію з питань урегулювання хлібної торгівлі в губернії. За її впровадженням А. С. Бориневичу, який на той час обіймав посаду земського статистика, було доручено дослідити стан хлібної торгівлі в Одесі. Свої висновки вчений будував на вивченні численних джерел: “Звітів Одеського комітету торгівлі та мануфактур” (1883–1888 рр.), “*A revu Commercial du marché d'Odessa*” (1887–1889 рр.), “Статистичних додатків до фінансових звітів Правління Південно-Західних залізниць” (1886–1888 рр.), “Збірників статистичних відомостей Міністерства шляхів сполучення” (1885–1887 рр.), “Віснику фінансів, промисловості

⁶ Антон Самойлович Бориневич. По случаю 40-летия его научно-педагогической и общественной статистической деятельности // Статистический Бюллетень. – 1923. – № 3–4. – С. 3.

⁷ Там же. – С. 6–8.

⁸ Бориневич А. С. Очерк хлебной торговли в Одессе. – Одесса : Хрисогелос, 1890; *его же*. К вопросу о портовом элеваторе в Одессе: (Докл. Импер. общ. сел.-хоз. юж. России. Читан в заседании О-ва 26 янв. 1896 г.) // Записки Импер. о-ва сел. хоз-ва южной России. – Одесса: Хрисогелос, 1896; *его же*. По поводу проектируемых Одесским биржевым комитетом правил о засоренности хлебов. (Докл. Импер. общ.сел. хоз. юж. России. Читан в заседании 18 марта 1896 г.) // Записки Импер. о-ва сел. хоз-ва южной России. – Одесса: Н. Хрисогелос, 1896; Гордуновський О. М. Посередництво у хлібній торгівлі...; Гордуновський О., Гуржій О. Південна Україна в процесі розвитку хлібної торгівлі XIX ст.: історіографія // Історіографічні дослідження в Україні. – 2010. – Вип. 20. – С. 354–381; Івасюк І. М. Хлібна торгівля Одеського порту у 70-80-х рр. XIX ст. // Записки історичного факультету. – Одеса, 2004. – Вип. 15. – С. 186–194; Касперов В. Очерки южной хлебной торговли...; Решетченко Д. В. Хлібна торгівля на Правобережній Україні: автореф. дис. ... канд. іст. наук : 07.00.01 – К., 2009; Шевченко А. М. Зовнішня торгівля портів на Півдні України...; Янсон Ю. Статистическое исследование о хлебной торговле в Одесском районе.

⁹ Державний архів Одеської області (далі – ДАОО). – Ф-22. – Оп. 1. – Спр. 161. – Арк. 12, 37.

і торгівлі” (1886–1889 рр.), а також на основі особисто зібраних відомостей про особливості стану хлібної торгівлі в місті. Результатом цього масштабного аналізу стала його ґрунтовна праця – “Нарис хлібної торгівлі в Одесі”¹⁰, яка ще довго слугувала авторитетним джерелом для подальших науково-практичних досліджень хлібної торгівлі в регіоні. Крім того, дослідники наукового доробку Антона Самійловича вважають її однією з найвагоміших і науково обґрунтованих праць автора.

Передусім, вчений проаналізував основні показники функціонування найбільших за обсягом морських портів Російської імперії, зауваживши, що основну частку від загальної кількості вивезеного хліба займає порт Одеси, з якого відправляється близько 50 % хлібу від обсягу хлібної торгівлі південних портів. Крім того, саме через Одесу проходить більше ніж 20 % хліба від загального обсягу торгівлі зерном в імперії. А. С. Бориневич підкреслював, що, навіть не зважаючи на затримку відправки хлібного вантажу з різних політичних причин, вантажообіг Одеського порту щороку значно зростає.

Дослідник розглянув різні засоби доставки зерна до Одеси: каботажем, залізничним, гужовим транспортом. Помітна тенденція зростання обсягу перевезення хліба саме за допомогою залізниці (близько 60 %), тому даному виду транспорту А. С. Бориневич надав особливу увагу, описавши рух хлібного вантажу за допомогою табличного методу висвітлення інформації. Так, учений простежив зміни обсягу хліба, що підвозився до порту, залежно від напрямку ліній, окремих ділянок, виду та сорту зерна, виявивши основні критерії цих змін. За допомогою водного транспорту хліб в Одесу доставлявся з річкових портів Дніпра, Бугу, Дністра та Дунаю. Науковець підкреслив особливе значення Дніпра для розвитку хлібної торгівлі в регіоні та, як наслідок, щорічне збільшення обсягів перевезень. Каботажний транспорт був різноманітним: пароплави, баржі, вітрильні судна тощо. За допомогою гужового транспорту, як зазначав А. С. Бориневич, до Одеси доставлялося в середньому 4–13 % від загальної кількості зерна. Вчений дослідив усі шляхи та кінцеві пункти транспортної мережі цього виду перевезень, а також визначив чинники, що впливають на вартість доставки гужем (відстань, якість урожаю, умови попиту та пропозиції, стан шляхів, географічні особливості тощо). Перший розділ А. С. Бориневич завершив визначенням району тяжіння хлібних вантажів до Одеси¹¹.

У другому розділі розглянуто роль у процесі хлібної торгівлі активних посередників – одеських хлібних магазинів, які приймають зерно, що надходить до міста залізницею та гужем. Більшість магазинів розташовані за містом, організовані приватними особами та часто мають найпримітивніші технічні засоби для обробки та підвищення якості хлібного вантажу (просушка, провітрювання, очищення зерна). Аналізуючи значення хлібних магазинів, А. С. Бориневич застосовує власний спосіб визначення їх загальної місткості та середньорічної прибутковості, зазначаючи хибність методів визначення місткості хлібних магазинів інших дослідників (В. Касперова, Н. Петрова, М. П. Федорова та ін.). Крім того, автор визначає і показники оборотності, терміну зберігання, наповненості магазинів залежно від пори року. Вчений робить висновок про варіативність тривалості зберігання зерна залежно від місяця, в якому воно надходить у магазин, а також говорить про тенденцію до ліквідації більшості магазинів у майбутньому через еволюцію самого процесу торгівлі хлібом¹².

У третьому розділі наведено ґрунтовну характеристику Одеського порту (побудова, місткість, основні проблеми), зазначено нюанси завантаження зерна (засоби та швидкість завантаження, якість естакадних шляхів, наявність механічних приладів тощо). Досліджено особливості руху суден далекого плавання, при цьому даний підрозділ проілюстровано числовою інформацією (матеріал наведено в таблицях). Розкрито сутність, види та методику обчислення фрахту як грошового виразу загальної вартості доставки хлібного вантажу

¹⁰ Бориневич А. С. Очерк хлебной торговли в Одессе.

¹¹ Там же. – С. 5–18.

¹² Там же. – С. 19–26.

до місця призначення. Підкреслено роль страхування зерна у хлібній торгівлі, описано поведінку вітчизняних та міжнародних страхових агентів, подано розміри та механізм розрахунку страхових премій¹³.

У четвертому розділі праці А. С. Бориневич показав особливості обчислення накладних витрат за цінами 1890 р., що містять такі статті: подачу вагонів до магазину, розвантаження хліба, магазинаж (тобто зберігання зерна в магазині), страхування хліба, його переробку (просушку, перелопачування тощо), зважування, так зване “манко” (втрата ваги під час переробки хліба), завантаження вагонів, доставку до порту, завантаження пароплава, підготовку трюму, оплату праці стівдорської¹⁴ артілі, маклерів, організаційної та інших робіт і послуг, тарні матеріали, податки. Вчений висвітлив і причини суттєвого підвищення суми накладних витрат через затримки під час завантаження суден, їх простій, а іноді й зимівлю в Одеському порту¹⁵.

Наступна структурна частина дослідження характеризує хлібну торгівлю. На думку А. С. Бориневича, одна з найважливіших особливостей одеської хлібної торгівлі – поєднання вітчизняними хлібними промисловцями скуповування зерна та банківських операцій. Він наголошував, що між безпосереднім виробником хлібного продукту (переважно це звичайний південний селянин, який вирощує хліб для продажу) та експортером зерна існує багато ланок так званого ланцюга комісійної торгівлі: місцеві скупники, маклери, великі скупники, комісіонери. Навіть у самій Одесі досить складно виявити перехід хлібного товару з рук у руки через зміну його якості та зовнішнього вигляду. Причин може бути безліч, але, перш за все, це демократизація хлібної торгівлі, яка в Одесі щороку зростає¹⁶.

Однак учений розглядає і часті останнім часом негативні явища у хлібній торгівлі. Якщо раніше на ринку було не так багато фірм із великим обігом і на експорті зерна отримували досить значні відсотки, а також сумлінно вели справи з іноземними підприємствами, то нині зовсім інша ситуація. На момент проведення дослідження у хлібній торгівлі брали участь багато дрібних фірм-експортерів, які відпускали партії вантажу, що не задовольняли елементарних вимог якості товару. Зерно змішують із землею, глиною, піском, на дно пароплавів кладуть сирий хліб, при цьому за рахунок зниження якості сировини знижується і рівень цін на зерно. З такими недобросовісними експортерами не можуть конкурувати навіть великі підприємства з гарною репутацією. Так, організації з власним ім'ям, які мають надійних клієнтів, змушені скорочувати товарообіг або зовсім відмовлятися від хлібних операцій¹⁷.

А. С. Бориневич також проаналізував рівень цін на вітчизняний хліб на іноземних ринках зерна, використовуючи матеріали звітів Комітету торгівлі та мануфактур. При цьому вчений, щоб підкреслити негативну тенденцію на світових ринках відносно вітчизняного товару, вдавався до цитат вищезазначеного комітету, який констатував “непорядність нашої хлібної торгівлі”, а також “відсутність купецької честі”. Вітчизняні учасники світового ринку зерна активно застосовують систему передбачення, біржову гру, спекулюють на курсі валют, фрахті, наймі магазинів і, насамперед, на цінах на хліб. Не гребують навіть зловживаннями: вдаванням до обважування, анулюванням угод, вижиманням знижок¹⁸.

Учений проаналізував ціновий рівень на міжнародному хлібному ринку, порівнявши вартість вітчизняного неякісного зерна з цінами сім років тому, та розглянув дані про діяльність на ринку основних світових конкурентів – країн Північної Америки. При цьому А. С. Бориневич зазначив, що північноамериканське зерно значно поступається природним властивостям хліба, що експортується з Південної Росії, однак відрізняється “чудовою і

¹³ Там же. – С. 27–32.

¹⁴ Стівдор – особа, яка відповідає за навантаження та вивантаження суден у портах.

¹⁵ Бориневич А. С. Очерк хлебной торговли в Одессе. – С. 33–40.

¹⁶ Там же. – С. 41–47.

¹⁷ Там же. – С. 42–43.

¹⁸ Там же. – С. 43–45.

сумлінною обробкою” хлібного товару. Крім того, американці домоглися зменшення прямих і накладних витрат шляхом запровадження кредитної політики “дешевих грошей”, а також за допомогою активного застосування портових і місцевих елеваторів, побудованих за новітніми технологіями того часу. Тому у своєму науковому дослідженні А. С. Бориневич наголошує на відсутності в Одесі сучасного потужного елеватора для задоволення всіх потреб порту, пов’язаних із хлібною торговою діяльністю. Вчений розрахунковим шляхом доводить вигідність даного заходу і для учасників хлібного ринку, і для міста. Він переконаний, що елеватор відкриє регіону нові хлібні ринки та пункти збуту, збільшить конкурентоздатність вітчизняного зерна і наблизить його якість до світових стандартів. При цьому всі учасники хлібної торгівлі, перш за все, мають турбуватися про інтереси виробників, постійну інформатизацію суспільства про становище хлібного ринку, а також впливати на виробників щодо підвищення якості товару й культури поведінки. Саме таким чином, підкреслює А. С. Бориневич, можна покращити якість вітчизняного хліба та його репутацію на світовому ринку¹⁹.

Крім того, “Нарис хлібної торгівлі в Одесі” доповнюють ґрунтовні таблиці, що дозволяють краще характеризувати різні сторони торгівлі зерном у місті. Так, у табличному вигляді описано: підвезення хліба до Одеси залізницею зі станцій Південно-Західної гілки, постанційні відправки хліба, рух хлібних вантажів і кукурудзи з пристаней Дніпра та Дністра, фрахтування на доставку зерна каботажем, рух суден дальнього плавання в порту міста Одеси, обсяг відправленого зерна в різні держави, перелік основних експортерів, а також обсяг хлібного вантажу за експортерами, рівень цін на хліб на Лондонському, Одеському та інших великих ринках Європи. А. С. Бориневич також графічно зобразив відпуск хліба з Одеси, зокрема пшениці, рух курсу валют і цінових коливань. Праця включає в себе схематичну карту південно-західних залізниць та річок Дніпра й Дністра, яка наочно відображає дані щодо відправки в Одесу головних хлібних вантажів²⁰.

Таким чином, наукове дослідження А. С. Бориневича “Нарис хлібної торгівлі в Одесі” на замовлення Херсонської земської управи стало базисом для розробки подальших заходів і програм щодо покращання хлібної торгівлі в регіоні. У наш час воно вважається одним із ключових науково обґрунтованих досліджень ученого.

Питання про вирішення проблем хлібної торгівлі А. С. Бориневич в наступні роки своєї науково-практичної діяльності порушував неодноразово на засіданнях не лише державних установ, але й наукових товариств: Одеського відділення Російського технічного товариства, Товариства сільського господарства Південної Росії тощо. Його доповіді присвячені накладним витратам на зерно, що експортується з Одеси, а також питанню, що особливо цікавило Херсонське земство: необхідність улаштування сучасного потужного портового елеватора. Однак, незважаючи на всі вжиті заходи, а також активність у цій справі голови Херсонської управи Ф. П. Нікітіна, появи сучасного елеватора у порту не судилося здійснитися, дане питання відкладалося на невизначений термін. Проте канцелярія головного інженера Новоросійських комерційних портів розробляла заходи з побудови елеватора, збирала численні наради спеціалістів, підготувала низку доповідних записок про необхідність розширення Одеського порту. Брав участь в нарадах та був членом особливої субкомісії й А. С. Бориневич²¹.

Так, доповідаючи 26 січня 1896 р. на засіданні Імператорського товариства сільського господарства Південної Росії з питання про портовий елеватор в Одесі, вчений підкреслив, що питання хлібної торгівлі може справедливо вважатися суттєвішим, ніж виробництва зерна. Зауважимо, що свою доповідь він будував на доповідних і пояснювальних записках, які заслухали на нарадах вищезгаданих комісій і субкомісій. А. С. Бориневич повідомив

¹⁹ Там же. – С. 47.

²⁰ Там же. – С. 49–99.

²¹ Бориневич А. С. К вопросу о портовом элеваторе в Одессе... – С. 1.

членів товариства, що з Одеси експортується близько 20 % від обсягу хліба Російської імперії, однак через застаріле портове обладнання та не завжди зручну схему доставки і продажу зерна, одеський хліб відрізняється занадто великими накладними витратами. “Минусами” хлібної торгівлі вчений також називав відсутність елементарного устаткування у хлібних магазинах міста, відсутність зерносховища в порту, примітивні способи доставки зерна в Одесу і його завантаження в судна²².

Дослідник розглянув значення побудованої в 1872 р. естакади в процесі завантаження зерна в порту. Оперуючи останньою статистичною інформацією про торговельну діяльність у порту, А. С. Бориневич беззаперечно довів, що естакада, яка на момент доповіді функціонувала в Одеському порту, не задовольняла потреби хлібної торгівлі, тому що нею приймалося тільки 34 % зерна, що завантажувалося із гужового та залізничного транспорту.

Порушувалася також проблема, з якою неодноразово стикалося кожне судно, яке брало участь у торгівлі зерном: простій у порту, іноді навіть протягом декількох місяців. Дані про кількість суден, що стоять у черзі в порту й у хвилеломі за 1888–1894 рр., учений звів у таблицю, яка наочно демонструвала динаміку суден, котрі чекають своєї черги. При цьому місяцями максимального скупчення суден А. С. Бориневич назвав січень, лютий, серпень і грудень. Щоб підкреслити значущість проблеми, він навів цитати з донесення англійського генерального консула своєму уряду. У них зазначалося, що іноземним пароплавам, 30–40 з яких щодня приходять у порт, категорично не вистачає наявних 17 вантажних місць. Дана ситуація призводить до значних збитків власників суден і, зрештою, до втрати пріоритетності, якої набула Одеса у сфері хлібної торгівлі²³.

А. С. Бориневич також проаналізував стан причальної лінії, зауваживши її недостатню протяжність. Його висновки ґрунтувалися на інформації щодо пасажирського та вантажного руху (зведено в таблицю) та на результатах проведеного розрахунку вантажообігу гаваней²⁴.

Як наслідок, Управління головного інженера порту визнало необхідним розробити проект розширення Одеського порту. Так, згідно з фізичними, топографічними і технічними умовами, розширення порту стало можливим лише в напрямку Пересипу, та під час побудови портових споруджень, передусім мають задовольнятися потреби хлібного експорту. Тому вищезазначений проект передбачав, перш за все, облаштування особливої хлібної гавані з насипною портовою територією, достатньою для поступового перенесення до неї хлібних складів, улаштування раціонально обладнаних зерносховищ і елеваторів-навантажувачів, а також розташування безпосередньо в порту залізничної станції. Даний комплекс заходів дозволить значно зменшити накладні витрати хлібної торгівлі.

Звичайно, були й противники проекту. Вищезазначені положення заперечували представники Південно-Західної залізниці, які вважали за потрібне передусім зайнятися розбудовою та технічним оснащенням портової естакади, прагнучи таким чином задовольнити всі потреби хлібної торгівлі. Крім того, деякі пов'язані з хлібною торгівлею особи стверджували, що облаштування елеватора в порту зачепить інтереси магазинних власників, деякі з них – досить впливові городяни, хоча й вельми упереджені. Тому вони вбачали у спорудженні портового елеватора прямий збиток для міських інтересів, ототожнюючи останні з прибутком власників хлібних магазинів. А. С. Бориневич при цьому змістовно доводив, що побудова портового елеватора, безумовно, зачепить інтереси деяких осіб, але місто тільки виграє, бо збереже кошти шляхом суттєвого зменшення накладних витрат хлібної торгівлі. Вчений зазначав, що з часу написання “Нарису хлібної торгівлі в Одесі”, де він присвятив розрахункові накладних витрат цілий розділ, плата за транспортування хлібних вантажів не тільки не зменшилася, а навпаки – значно зросла. Тезі опонентів “споруда елеватора – неймовірно дорогий захід” А. С. Бориневич протиставив свої розрахунки, згідно з якими місто цілком

²² Там же. – С. 1–2.

²³ Там же. – С. 3.

²⁴ Там же. – С. 5.

спроможне побудувати сучасний елеватор достатньої потужності на суму надмірно переплачених накладних витрат за кілька років. А зауваження, згідно з яким у новому портовому зерносховищі на хліб впливатиме вологість, дослідник навів аргумент, що за надмірної завантаженості гавані, зерно іноді зберігається в баржах цілу зиму, а якщо врахувати особливості низинної сирі місцевості, хліб часто насичується вологою ще в хлібних магазинах. Елеватор же, навпаки, дозволить провітрити зерно, що надходить у баржах з Дніпра і Дністра. Існує ще одна істотна перевага в споруді портового елеватора, який відповідатиме сучасним технологіям: набагато зменшиться розсип зерна.

Наприкінці своєї доповіді А. С. Бориневич порівняв значення спорудження портового елеватора зі значенням для економіки побудови залізниць, мостів, устрою електричного освітлення, і таким чином підсумував, що потреба в елеваторі – це не особиста потреба, і навіть не портова, а загальнодержавна, тому що хлібна торгівля постає однією з головних виробничих галузей Російської імперії²⁵.

Через два місяці, 18 травня 1896 р., А. С. Бориневич знову доповідав Імператорському товариству сільського господарства південної Росії щодо приводу правил про засміченість хлібів, які були спроектовані Одеським біржовим комітетом. Учений зазначив, що питання про засміченість хлібного зерна нове, але дуже актуальне. На початку свого виступу дослідник назвав фактори, котрі впливають на збільшення експорту зерна, наголосивши, що незважаючи на те, що хлібна галузь розвивається за рахунок пригнічення інших сільсько-господарських галузей (овочевництва, тваринництва), якість зерна, що йде на експорт, щороку погіршується²⁶.

Раніше, за відносно невеликих обсягів закордонної хлібної торгівлі, справою експорту займалося лише декілька солідних фірм, які мали гарну репутацію. Нині хлібна торгівля має характер певної азартної гри через приєднання до неї великої кількості посередників і перекупників. Тому з комісіонерами, які діють “на вдачу”, не може конкурувати велике підприємство, і, врешті-решт, воно залишає ринок. Дане твердження А. С. Бориневич підтвердив статистичною інформацією: з 42 фірм, що діяли у 1883 р., до 1891 р. залишилось 19. Учений визначив і середню тривалість життя торгового підприємства – близько півтора року. Тому не дивують випадки псування зерна через засмічення, яке виходить на міжнародні ринки. На іноземних ринках працюють арбітражні комісії, які бракують вітчизняний хліб. Як наслідок, репутація російського хліба падає і ціна на нього знижується.

Так, Міністерство фінансів Російської імперії, цілком усвідомлюючи дану проблему хлібного експорту, почало спеціальне дослідження, в якому вирішив узяти участь і Одеський біржовий комітет, який, перш за все, склав проект правил для зернового ринку в Одесі. Правилами корегувався той відсоток домішок, із яким хліб не допускався до обігу на одеських ринках. Так, щодо пшениці даний показник становив 5 %, жита – 5, вівса та ячменю – 6, кукурудзи – 3 % тощо. Слід зазначити, що Одеський біржовий комітет уникнув відкритого впливу на ринковий механізм, виключивши засмічений хліб з обігу тільки на внутрішньому ринку, нічого не кажучи про експорт²⁷.

Виступаючи, А. С. Бориневич указав на особливості сільського господарства південних земель, через які південне зерно засмічене набагато більше хліба, виробленого в північних губерніях. Також учений поскаржився на відсутність достовірної інформації про засміченість хлібів, зазначивши, що понад 50 % хліба на ринках Одеси – зерно селянського виробництва, яке не відрізняється високою якістю. Тим паче, особливості степової зони обумовлюють високий відсоток природної засміченості хліба. Дослідник також із жалем зазначив, що в даний момент засмічення зерна відбувається не під час його виробництва, а через торговців хлібом, хоча вони мають не засмічувати його навмисно куколом, ламаним

²⁵ Там же. – С. 9–11.

²⁶ Бориневич А. С. По поводу проектируемых Одесским биржевым комитетом правил о засоренности хлебов. – С. 1.

²⁷ Там же. – С. 2–3.

насінням, сміттям а навпаки – очищувати, покращуючи якість товару. Це зіпсувало репутацію вітчизняного зерна у світі.

Висвітливши головні проблеми, вчений запропонував основні шляхи їх вирішення, ключовий з яких – покладати обов’язок очищення зерна не лише на виробника, а й на інших учасників хлібного ринку. Науковець закінчив свою доповідь прогнозами щодо покращання добробуту регіону за умови дотримання всіх розроблених біржовим комітетом заборонних правил торгівлі. А. С. Бориневич закликав розрізняти терміни “засміченість” як природний процес та “засмічуваність” як людський злочин. Проти першого поняття не треба створювати правила та умовності, проти другого ж необхідні саме каральні заходи ²⁸.

Пізніше А. С. Бориневич неодноразово порушував питання устрою портового елеватора. Так, на засіданні Імператорського товариства сільського господарства південної Росії 12 грудня 1897 р. учений зробив коротке повідомлення про термінову необхідність знову порушити перед Міністерством землеробства клопотання про устрій елеватора в Одесі. Він зазначив, що за останні 7 років у регіоні відкрито більше 70 елеваторів, таким чином, мережа елеваторів зростає, а з ними і торгівля та хлібний експорт тих пунктів, де почали функціонувати нові потужні елеватори. Водночас Одеса втрачає свої позиції центра хлібного експорту, через це місто вкрай потребує перебудови порту. Дослідник підкреслив, що елеватор матиме не тільки торгове значення, але й допоможе підняти добробут населення Одеси, сприятиме розвитку сільського господарства регіону, стане запорукою функціонування конкурентного ринку зерна. Саме тому він має бути у відомстві установи, для якої важливі інтереси маси, та яка однаково піклуватиметься про розвиток різних галузей народного господарства. Саме тому ця установа має бути державною ²⁹.

Висновки. Таким чином, учений-статистик і громадський діяч Антон Самійлович Бориневич показав себе не тільки досвідченим фахівцем, економістом-теоретиком, який консультує державні установи з різних питань, але й експертом-аналітиком, котрий досліджує гострі суспільні проблеми і допомагає знаходити раціональні шляхи їх вирішення. Його ґрунтовні економічні знання, неперевершене володіння статистичною інформацією, а також уміння її трактувати принесли велику користь Одеському регіону, на благо якого він працював. Зокрема, дослідження Антона Самійловича “Нарис хлібної торгівлі в Одесі”, визнано одним із найяскравіших у доробку вченого, стало фундаментом для подальшої розробки програм і заходів для оптимізації торгівлі зерном. А численні доповіді, статті та аналітичні записки допомогли місту в пошуку раціональніших шляхів вирішення ключових проблем хлібного експорту, сприяли виведенню хлібної торгівлі на якісно новий науково обґрунтований рівень.

²⁸Там же. – С. 6–11.

²⁹ ДАОО. – Ф-22. – Оп. 1. – Спр. 155. – Арк. 36.