

УДК 94:351 17/18

**ЗАХІДНОЄВРОПЕЙСЬКЕ КУПЕЦТВО
В АЗОВО-ЧОРНОМОРСЬКІЙ ТОРГІВЛІ РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ У XVIII ст.
(ПРАВОВИЙ ТА СОЦІАЛЬНИЙ АСПЕКТИ)**

О. В. Морозов

(Академія митної служби України, м. Дніпропетровськ)

Розглянуто роль західноєвропейського купецтва в становленні інститутів зовнішньої торгівлі у XVIII ст. в Азово-Чорноморському регіоні. Проаналізовано міжнародне комерційне законодавство, що регулювало зовнішньоторговельну діяльність у зазначений період.

Ключові слова: *зовнішня торгівля; митний тариф; закон, транзит; комерція; мито; тариф.*

Since the XVIII century. Interstate trade agreement as a political and economic agreement must include a section on customs-tariff regulation procedures. The study of this issue is important to a fuller understanding of the international legal and tariff "field", which were the subject of foreign trade. According attention primarily on trade agreements that distributed its jurisdiction on the Azov-Black Sea region, as well as basic to general legislation on foreign trade, which operated within legal entities.

Key words: *foreign trade; customs tariff law; transit, commerce; duties, tariffs.*

Постановка проблеми. Починаючи з XVIII ст., торговельний договір як між-державна політико-економічна угода обов'язково включає розділ, присвячений регулюванню митно-тарифних процедур. Вивчення цієї проблематики важливе для повнішого розуміння міжнародного правового та тарифного "поля", в якому діяли суб'єкти зовнішньої торгівлі. Відповідно, увагу сконцентровано, в першу чергу, на торговельних угодах, що поширювали свою юрисдикцію на Азово-Чорноморський регіон, а також на базових загальноімперських законодавчих актах у сфері зовнішньої торгівлі, у правових рамках яких діяли суб'єкти господарювання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Окремі аспекти досліджуваної проблематики відображені у дореволюційній, радянській і сучасній історіографії. У першу чергу слід відзначити роботи В. О. Ульяницького¹, М. В. Познера², Є. І. Дружиніної³, А. І. Юхта⁴, Н. В. Козлової⁵, П. І. Ляценка⁶. Дослідження правового забезпечення

© О. В. Морозов, 2015

¹ Ульяницький В. А. Дарданеллы, Босфор и Черное море в XVIII веке. – М.: Типография Никитский бульвар, 1888.

² Познер М. В. Исторический обзор правительственных мероприятий для развития русского торгового мореплавания. – СПб.: Изд-во Министерства финансов, 1880.

³ Дружинина Е. И. Северное Причерноморье в 1775–1800 гг. – М.: Наука, 1959.

⁴ Юхта А. И. Торговля с восточными странами и внутренний рынок России (20–60-е годы XVIII века). – М.: Наука, 1994.

⁵ Козлова Н. В. Российский абсолютизм и купечество в XVIII веке. – М.: Наука, 1999.

⁶ Ляченко П. И. Зерновое хозяйство и хлеботорговые отношения России и Германии в связи с таможенным обложением. – Пг.: Типография Министерства финансов, 1915.

зовнішньої торгівлі щодо застосування тих чи інших норм міжнародного права висвітлено в працях видатних російських юристів-міжнародників останньої чверті XIX ст. Г. Шершеневича (“Учебник русского торгового права”, 1896 р.), П. Цитовича (“Лекции по торговому праву”, 1873 р.), А. Мартенса (“Опыт комментария русского торгового права на основании судебных решений”, 1880 р.).

На сучасному етапі найбільш актуальною залишається проблема дослідження впливу міжнародного митного законодавства на соціальні процеси в Південній Україні наприкінці XVIII ст.

Мета статті – дослідження ролі західноєвропейського купецтва у становленні торгівлі і торговельних установ в Азово-Чорноморському регіоні у XVIII ст., а також визначення місця та ролі міжнародного торговельного законодавства, що забезпечувало комерційну діяльність.

Виклад основного матеріалу. У західноєвропейській літературі XVIII ст., що присвячена організації комерції, панувала концепція, згідно з якою національною вважалася лише та торгівля, що здійснювалася морським транспортом під національним прапором. Інакше місцеві купці позбавлялися можливості самостійно торгувати з іншими країнами, а суттєва частка прибутків залишалась іноземцям-посередникам. Національні законодавства Англії, Франції, Іспанії того часу взагалі дозволяли ввезення у свої порти товарів іноземних держав за двох умов: або держава має свій торговельний флот, або повинна перевозити товари лише на англійських, іспанських чи французьких судах. Це були наслідки міжнародно-правової традиції “Навігаційних актів” Британії 1651 р.

Зазначені традиції міжнародної торгівлі пояснюють намагання російської влади на початку XVIII ст. розвивати морські портові міста та орієнтувати торгівлю через них. До 1704 р. у Францію, Голландію та Англію було відправлено п'ять суден під російським прапором. У подальшому вже через Санкт-Петербург уряд за участю Комерц-колегії спрямовує зусилля на встановлення торговельних відносин з Італією (1717–1718 рр.), Францією (1723–1726 рр.), Іспанією (1725–1726 рр.)⁷, куди на кошти казни й окремих купців споряджались кораблі з різними товарами. Однак сувора конкуренція з боку купецтв Англії, Голландії, Гамбурга, невідома специфіка нових для російського купецтва ринків, брак досвіду та необхідних професійних навичок призвели експедиції до банкрутства. За висловом секретаря російського посольства у Франції І. Фоккеродта, “расходы поглотили весь капитал, имевшие долю в барышах от этой торговли получили немного или ничего”⁸.

Російський уряд не лише своїм прикладом намагався залучити купецтво до торгівлі безпосередньо з європейськими країнами на своїх судах. Він також здійснював комплекс заходів, спрямованих на заохочення й забезпечення подібних операцій, а саме: заснування торговельних консульств в Амстердамі (1707 р.), Венеції (1711 р.), Гамбурзі (1713 р.), Парижі (1715 р.), Антверпені (1717 р.), Відні (1718 р.), Нюрнберзі (1722 р.), Кадіксі (1723 р.), спроба створити постійно діючу систему закордонного навчання купців, запровадження митних пільг для тих купців, котрі перевозили товари на російських судах. Але всі ці заходи недостатньо вплинули на активізацію самостійної торгівлі купців на закордонних ринках.

⁷ Репин Н. Н. Торговля России с европейскими странами на отечественных судах (конец XVII – середина 60-х гг. XVIII в.) // Исторические записки. – 1985. – Т. 112. – С. 137–148.

⁸ Фоккеродт И. Г. Россия при Петре Великом // Чтения в Обществе истории и древностей российских – 1874. – Т. II. – С. 73.

Незважаючи на зростання присутності російського купецтва на іноземних ринках і наприкінці століття в Петербурзі – найбільшому порту імперії, за даними митних відомостей, опрацьованих Б. М. Мироновим, на їх частку припадало 8–9 % власного експорту та 11–15 % імпорту⁹.

Аналогічна ситуація була характерною і для південних азово-чорноморських портів останньої чверті XVIII ст. після початку розбудови там торговельної та митної інфраструктури. Так, за відомостями митниць Керченського і Таганрозького портів Азовської губернії (період 1777–1782 рр.), учасники морської торгівлі за підданством розподілялись так: “греки” (26 %), “турецькопіддані греки” (18 %), “малоросіяни” (13 %), “турки” (8 %) та “російськопіддані греки” (7 %)¹⁰.

Характерною організаційною особливістю російської зовнішньої торгівлі першої половини XVIII ст. стало вивезення та ввезення товарів переважно на іноземних судах, у першу чергу, англійських. Продаж товарів, як казенних, так і приватних, відбувався через купців-комісіонерів із країн Західної Європи, коли ж купці самостійно проводили комерційні операції на європейських ринках, прибутки за всіх витрат становили значний відсоток. Наприклад, за звітом російських купців, після торгівлі у Ліворно в 1766 р. від реалізації на італійському ринку таких товарів, як парусина і полосне залізо, прибуток становив 32–35 %¹¹. Навіть якщо купці здійснювали на рік усього одну закордонну операцію без участі комісіонерів, їхній капітал зростав удвічі за три-п'ять років¹².

Таким чином, за стандартами організації міжнародної торгівлі XVIII ст., велике значення мала розвинута зовнішньоторговельна інфраструктура, яка включала: певний правовий статус купецтва, наявність у підприємців обігових коштів, комерційного флоту, розвинуті портові господарства, спроможність держави підтримувати власних купців на закордонних ринках. Лише мінімальне наближення до зазначених стандартів дозволяло державам того часу приєднуватися до існуючої системи торговельно-митних договорів. Щоб повніше уявити складнощі, які виникали на цьому шляху, розглянемо процес формування відповідних умов для налагодження зовнішньої торгівлі в Азово-Чорноморському регіоні у першій – середині другої половини XVIII ст.

Упродовж XVIII ст. у результаті активної зовнішньої політики Російська імперія досягла успіхів у боротьбі за вихід до Чорного моря. Одним із важливих стимулів цієї політики став намір активізувати й розвивати південну торгівлю як із західними державами, так і з малоазійськими. Крім того, торгівля як економічний інститут виконувала функцію інтеграції новоприєднаних територій до імперії. Сферою внутрішньої торгівлі Російської імперії уряд переймався, перш за все, в контексті її сприяння розвитку зовнішньої торгівлі, адже, за традиційними тогочасними поглядами, тільки зовнішня торгівля могла давати значний прибуток, тому й потребувала підтримки. Система пільгових тарифів, створення розгалуженої мережі митниць, підтримка торгових фірм, що

⁹ *Миронов Б. Н.* К вопросу о роли российского купечества во внешней торговле Петербурга и Архангельска во второй половине XVIII – начале XX в. // История СССР. – 1988. – № 6. – С. 139.

¹⁰ Азовські порти в зовнішній торгівлі 1777–1782 рр. (рапорти азовського губернатора В. Черткова) / упорядник Ю. І. Головкин. – Запоріжжя : Тандем-У, 2008. – С. 19.

¹¹ Российский государственный архив древних актов (далее – РГАДА). – Ф. 276. – Оп. 1. – Ч. 2. – Д. 2946. – Л. 183.

¹² *Яковлевский В. Н.* Роль неэквивалентного обмена в процессе первоначального накопления в России // К вопросу о первоначальном накоплении в России (XVII–XVIII вв.). – М. : Госиздат, 1958. – С. 416.

вели торгівлю через чорноморські порти, створення умов для транзитної торгівлі – результати реалізації заходів уряду щодо покращання зовнішньої торгівлі.

На початку XVIII ст. Чорне море було у повному володінні Османської імперії, яка вважала його своїм внутрішнім водним басейном. Воно було закрите для військових і торговельних суден будь-яких країн, окрім самої Туреччини та її васалів. А перевезення зерна взагалі належало до монополії султана¹³. Незважаючи на це, в самому Константинополі, Смірні, Північній Африці західноєвропейські купці вели досить жваву торгову діяльність. Як повідомляв російський резидент у Туреччині Андріан Неплюєв, провідна роль серед іноземних купців в Османській імперії належала французам, друге місце займали голландці, потім венеціанці, неаполітанці, англійці¹⁴. Для останніх найбільше значення мала транзитна торгівля з Іраном через Ізмір та Алеппо, яку вела англійська Турецька компанія, але купці цих європейських держав не мали права вести комерційні операції в Чорному морі, навіть купці Франції, які мали в Туреччині найбільше сприяння, згідно з турецько-французьким договором “Про дружбу та комерцію” 1525 р.¹⁵

Росія, навпаки, була зацікавлена у відкритості Чорного моря для судноплавства різних країн. Цього російські урядовці намагалися досягти дипломатичним і військовим шляхом упродовж XVIII ст. При цьому йшлося не лише про інтереси власного купецтва, яке могло прибутково торгувати з Османською державою. Російська імперія намагалась установити торговельні контакти також з країнами Південно-Західної і Західної Європи через Чорне й Середземне море. Таким чином через російську територію вдалося б спрямувати інтенсивні потоки товарів, а це означало б зростання митних та інших державних прибутків. У перспективі можна було б організувати транзит товарів російською територією з півночі Європи через Петербург і далі Чорним морем на Близький Схід. Про це прямо зазначалося в одній із пропозицій Комерц-колегії, яку направили у сенат в 1741 р. Президент Комерц-колегії І. О. Меліссіно (за походженням грек) зауважував: “Англия и Голландия станут охотно пользоваться сухопутным путем от Петербурга к Черному морю”, и что “удастся “переключить” английский левантский торг к русским портам”¹⁶. Слід зазначити, що в 1734 р. був підписаний торговий договір з Англією, згідно з яким англійці отримали право транзитної торгівлі з Іраном через російську територію.

Перші суттєві поступки з боку Туреччини щодо торгівлі та судноплавства на Чорному морі Росія отримала лише після укладення Белградського миру 1739 р. Згідно з цим договором, російські купці мали право торгувати в портах Азовського та Чорного морів поряд із підданими Османської імперії, однак для перевезення товарів вони змушені фрахтувати лише турецькі судна, оскільки судна інших держав у Чорне море не допускались¹⁷.

У 1740-х рр. деякі з російських купців уже направляли свої товари до Константинополя на турецьких суднах. Торгівля йшла через Черкаськ і новий порт, відкритий у

¹³ Ульяницький В. А. Дарданеллы, Босфор и Черное море в XVIII веке. – С. 20.

¹⁴ РГАДА. – Ф. 397, оп. 2, д. 194, л. 217 зв.

¹⁵ Історія митної справи в Україні / Колесников К. М., Морозов О. В., Дячок О. О. та ін.; за ред. П. В. Пашка, В. В. Ченцова. – К. : Знання, 2006. – С. 324.

¹⁶ Комиссаренко А. И. Экономические аспекты политики России в Юго-Восточной Европе в 40–60-е годы XVIII в. // Україна і Росія в панорамі століть. – Чернівці, 1998. – С. 92.

¹⁷ Ульяницький В. А. Дарданеллы, Босфор и Черное море в XVIII веке. – С. 68.

понижся Дону, – Темерник. 1742 року в Константинополі торгували 7 підданих Російської імперії, 1744 – 14. Потім їх активність знижується: в 1745 р. у столицю Османської імперії прибуло всього п'ять російських купців¹⁸. На думку російських урядовців, обсяги торгівлі з Туреччиною залишалися дуже малими, й вони були готові залучити до цієї торгівлі західноєвропейських купців, оскільки українським та російським комерсантам не вистачало капіталів і торговельних контактів у Європі.

Розуміючи це, уряд у Петербурзі 1740 р. доручив резиденту Андріану Неплюєву знайти в Константинополі іноземних купців, які б виявили інтерес до встановлення торговельних контактів між Росією і Західною Європою через Чорне море та турецькі володіння¹⁹, але західноєвропейські фірми, акредитовані в Константинополі, не поспішали відкривати комерцію з Росією. Зацікавленість проявив лише один італійський торговий дім Андрія Магрінія, що перебував під патронатом голландців. У той же час А. Магріній відмовився відправляти судна й товари Чорним морем. Для нього та інших іноземців це був зовсім новий напрямок торгівлі, й вони не хотіли ризикувати, тому що довелося б фрахтувати турецькі судна, що потребувало значних витрат, у тому числі на страхування товарів. А. Магріній вимагав, щоб його товари обов'язково купувалися російськими купцями на свій страх та ризик.

Таким чином, на відміну від портів Білого та Балтійського морів, де західноєвропейські купці стали вже постійними клієнтами, малоазійські контори європейців, не маючи сутєвих пільг з боку російського уряду, продовжували ігнорувати Азово-Чорноморський регіон. У таких умовах сенат відмовився затверджувати пропозицію Магрінія²⁰.

Лише 1748 р. венеціанський купець Франциско Сарацено через російського резидента в Константинополі А. Неплюєва запропонував створити у Черкаську торговий дім за участю декількох венеціанських неогоціантів, які сподівались, що через Чорне море доставляти товари в Росію буде швидше й дешевше, ніж через Балтійське²¹. Одночасно Ф. Сарацено прохав для себе й майбутньої компанії дозволу російського уряду на торгівлю оптом і вроздріб у внутрішніх містах Росії, в першу чергу, в Казані та Астрахані, при цьому сплачувати мита на рівні російських купців, і щоб ніхто з інших іноземців із Черкаська у внутрішні міста для торгівлі не з'являвся²². Комерц-колегія в Петербурзі підтримала проект венеціанця. Чиновники погоджувалися з тим, щоб торговий дім Сарацено міг відправляти товари з Черкаська у внутрішні міста, але зі сплатою мита для іноземних купців. Колегія погоджувалась також із тим, щоб венеціанці мали можливість торгувати вроздріб не лише в Черкаську, а діяльність венеціанців сприяла б залученню англійської Турецької компанії до торгівлі з Близьким Сходом через Балтику й Росію. Однак із головного магістрату надійшла “пропозиція”, підписана великими московськими купцями, які заперечували проти права італійців торгувати вроздріб, вимагали жорсткого контролю за їх торгівлею й недопущення безпосередніх контактів із селянами і дрібними торговцями на Дону²³. Як би там не було, але конкретних відомостей про діяльність компанії Ф. Сарацено в Росії поки не знайдено, скоріш за все, ця діяльність так і не розпочалась.

¹⁸ РГАДА. – Ф. 397. – Оп. 2. – Д. 194. – Л. 255.

¹⁹ Там же. – Л. 222.

²⁰ Комиссаренко А. И. Экономические аспекты политики России ... – С. 93.

²¹ РГАДА. – Ф. 397. – Оп. 1. – Д. 210. – Л. 7.

²² Там же. – Д. 280. – Л. 57.

²³ Там же. – Л. 96.

На початку 1750-х рр., за даними М. Д. Чулкова, які наводить А. І. Юхт, відновились переговори з А. Магрінієм, який пропонував заснувати компанію за участю російського купецтва. Була спроба залучити до організації такого підприємства групу московських купців на чолі з Г. Журавльовим, але закінчилась безуспішно: російським купцям ця справа здалася надто ризикованою, італійських партнерів вони не знали. Це була формальна причина, насправді московське купецтво не бажало допускати іноземців у російські міста. Щодо ризику, то той же Г. Журавльов у 1740-х рр. організував три відправки товарів до Константинополя²⁴.

Стало зрозумілим, що іноземці на той час не могли брати активну участь у даному напрямку без надання їм великих пільг, а для російського купецтва потрібно було об'єднання капіталів та урядова підтримка. Тому 1757 р. виникла привілейована Темерниківська компанія, яка отримала монополієне право на торгівлю з Туреччиною через Темерниківський порт. Провідна роль у ній належала заможним російським купцям В. Хастатову, А. Ярославцеву, М. Шемякіну²⁵. Після ліквідації у 1762 р. будь-яких монополій компанія припинила своє існування, а 1776 р. виникла компанія “Сіднев, Джеймс і К^о”. Для її створення використано як досвід та зв'язки іноземців (узяли участь британські купці Джеймс та Ітон), так і підтримка уряду. Монополій компанія не мала, але російське Адміралтейство надало в її розпорядження чотири великих судна.

Постанови Кучук-Кайнарджийського миру 1774 р., які відкрили Чорне море для Російської імперії, та потужні зусилля з облаштування новоприєднаних земель, заходи у сфері дипломатії та митної політики сприяли залученню іноземних купців у порти Новоросії.

З приєднанням Криму до Росії перейшли порти півострова: найбільш облаштований Кафа (Феодосія), а також Єнікале і Керч. Будувались нові портові міста. Головна роль серед них у ті роки належала Херсону, який мав стати центром усього Причорномор'я. Уряд уживав адміністративних та зовнішньополітичних заходів для підтримки зовнішньої торгівлі Херсону. Ще в 1775 р. заборонено будувати великотоннажні судна у Таганрозі, який був конкурентом Херсона на Півдні. Князь Г. О. Потьомкін видав розпорядження про відкриття у Херсоні ярмарків. Ці заходи не можуть не нагадувати адміністративні заходи з розвитку торгівлі Петербурга на початку XVIII ст. Міжнародні торговельні договори, укладені в 1780-х рр. Росією, також в основному були спрямовані на розвиток торгівлі в Чорному морі. Не випадково більшість із них підписано з країнами, з якими було зручніше підтримувати зв'язки через чорноморські порти, а саме з Туреччиною, Австрією, Неаполітанським королівством (виняток – договір із Данією 1783 р.)

Російський уряд був готовий надавати привілеї іноземним купцям, дозволити їм сплачувати мито російською монетою, знизити мито на ряд важливих товарів. Натомість аналогічні пільги передбачались у договорах і для російського купецтва у відповідній країні. Але на практиці російські купці на той час майже не мали можливості розгорнути самостійну торгівлю з державами Південно-Західної Європи через Чорне море. За договором із Францією піддані цієї держави отримували привілеї в шести портах. Крім Петербурга, Ревеля, Архангельська, згадувались три чорноморські гавані: Херсон, Севастополь, Феодосія. Зазначимо, що Таганрог навіть не згадувався. Зацікавленість розвивати контакти саме з південними портами виявляли й торговельні фірми

²⁴ Козлова Н. В. Российский абсолютизм и купечество в XVIII веке. – С. 180.

²⁵ Юхт А. И. Торговля с восточными странами и внутренний рынок России. – С. 139.

інших середземноморських держав. Так, неаполітанські купці в 1780-х рр. заявляли про погану інформованість щодо фарватерів Балтійського моря, товарної кон'юнктури у Петербурзі, тому погоджувалися розвивати торгівлю з Росією через Чорне море.

У результаті в нових російських портах на Півдні з'явилися іноземні купці, в тому числі західноєвропейських держав. Значну увагу вони приділяли Херсону. Одними з перших у новоствореному Херсоні закріпилися француз Антуан Ігнас Антуан і купець з Відня Антон Маттіас Віллесхофен. У 1782–1783 рр. Віллесхофеном було організовано торгові експедиції Дунаєм до Херсона й доставлено великі партії товарів (продукція державних порцелянових і скляних фабрик Відня, суконних мануфактур Лінца). Успіх цієї справи відкривав вихід промисловості Австрійської імперії на нові ринки. Для продажу цих товарів у Херсоні створюється спеціальна торгова компанія Віллесхофена. Торгові контакти з землями Габсбургів здійснювалися не лише Дунаєм, а також через адриатичний порт Трієст. Цьому сприяла політика Габсбургів, які в 1769 р. у Трієсті встановили режим безмитної торгівлі “порто-франко”.

Антуан був одним із відомих французьких купців у Константинополі в 1770–1780 рр. Опинившись у Херсоні, він створив торгову компанію “Антуан і К^о” з наміром розгорнути торгівлю зерном з Корсикою, Провансом, Ліворно, Барселаною. В 1781 р. Антуан зміг заручитися підтримкою Г. О. Потьомкіна. Французу надали право піднімати над зафрахтованими суднами російський прапор, що дозволяло комерсанту економити на митах²⁶. У подальшому, за підтримки польської влади і російського посла у Варшаві Штакельберга, Антуан організував транспортування лісу з маєтків князя Понятовського під Бобруйськом. Ліс сплавлявся Березиною і Дніпром до Херсона, звідки на судах вивозився в Тулон для потреб військового флоту Франції²⁷. В подальшому впродовж декількох років компанія Антуана здійснювала постійне судноплавство головним чином між Херсоном і Марселем. Із Херсона в Марсель (1785 р.) відправлено 12 суден, 7 із них належали братам Антуанам. 1787 р. з Марселя до Херсона прибуло 18 суден²⁸, таким чином, компанія “Антуан і К^о” стала провідною у здійсненні торговельних контактів між Херсоном і середземноморськими портами Франції.

Незважаючи на очевидний прогрес діяльності іноземних купців, у Херсоні зовнішня торгівля нового порту в цілому мала суттєві ускладнення. Край ще був малозаселений, у місті мешкала незначна кількість заможних людей. Це створювало труднощі в реалізації імпортних товарів, стримувало розвиток кредиту, а відповідно, й діяльність іноземного купецтва, яке розраховувало продавати тут недешеві імпортні товари. Щодо імпортних товарів, то Херсон не мав ще тісних контактів із власне російським ринком. У регіоні було дуже мало російських купців, які б могли доставити свої товари для продажу іноземцям: із великих місцевих комерсантів, котрі закріпилися в Херсоні на той час, відомий лише Михайло Фалєєв. Інші прибували з Єлизаветграда, Кременчука. Складалось враження, що в Херсоні в 1780-х рр. іноземних комерсантів закріпилося значно більше, ніж російських підданих. 1787 року розпочалась чергова війна з Туреччиною. Військові дії проходили в безпосередній близькості від Херсона, його зовнішня

²⁶ Сибирцева Г. А. Неаполитанское королевство и Россия в последней четверти XVIII в. – М. : Наука, 1981. – С. 166.

²⁷ Боровой С. Я. Франция и внешнеторговые операции на Черном море в последней трети XVIII – начале XIX в. // Французский ежегодник. – 1961. – М., 1962. – С. 501.

²⁸ Юрченко П. Историко-статистический очерк торговли города Херсона // Записки Императорского Одесского общества истории и древностей. – 1882. – Т. 13. – С. 178.

торгівля припинилась, і лише після переможного завершення цієї війни в 1791 р. та закріплення за Росією всього Приазов'я і Північного Причорномор'я виникли умови для безперешкодного розвитку зовнішньої торгівлі на цьому напрямку.

Як свідчать дані, незважаючи на колонізаційні заходи російського уряду, провідна роль у зовнішній торгівлі Росії в Азово-Чорноморському басейні, навіть після завершення війни з Туреччиною (1787–1791 рр.), все ж належала Таганрогу. На відміну від того ж Херсона, цей порт на Азовському морі мав розвинутіші зв'язки з російським ринком. На Таганрог орієнтувалися 12 російських губерній. Зовнішня торгівля Хаджибея (Одеси) ще тільки зароджувалась. 1793 року вивезення через Таганрог становило 428 тис. руб., через Очаків – 209 тис. руб., Херсон – 149 тис. руб. Значним після завершення війни був експорт через порти Криму, в тому числі через Євпаторію – 334 тис. руб., Феодосію – 54 тис. руб. Наприкінці десятиріччя більша частина експорту продовжувала концентруватися в Таганрозі, який вважався найзручнішим для російського купецтва а для ввезення товарів із внутрішніх губерній. У 1797 р. товарообіг Таганрога становив 1072 тис. руб. (у тому числі експорт – 693 тис. руб.), а через Євпаторію пройшло товарів на 330 тис. руб. (експорт – 244,5 тис. руб.)²⁹. Роль нових портових міст могла змінитися лише після інтенсифікації колонізації, яка б зв'язала економічно нові губернії з центральними, у тому числі з українськими, після усвідомлення купецтвом колосального потенціалу південної торгівлі.

Наприкінці XVIII ст. після Яського миру деякі західноєвропейські купці взяли участь у розвитку безпосередніх контактів із Константинополем та іншими портами Османської імперії спільно з греками, вірменами, російськими підданими. Це свідчило про економічну доцільність обраного урядового курсу щодо зусиль із приєднання чорноморсько-азовських земель. Митна політика російського уряду у зазначений період з питань пільг обмежувалась лише тарифними преференціями, що не завжди влаштувало іноземне купецтво, але відповідало інтересам російських урядовців – перетворити старі й новозбудовані чорноморські порти на джерело прибутку російського бюджету.

Початок торгівлі на Півдні багато в чому нагадував розвиток торгівлі в Петербурзі в період становлення столичного порту. Фактично роль Херсона, нового порту на Півдні, нагадувала роль Петербурга на Півночі на початку XVIII ст., як і роль Архангельська, яку на Півдні виконував Таганрог із його розвинутішими зв'язками з внутрішнім ринком імперії. Очаківу і портам Криму належала та ж сама роль, що й Нарві, Виборгу, Ревелю на Північному Заході. Й на Балтиці, й у Криму ці міста були старими центрами міжнародної торгівлі на територіях, приєднаних до Росії, й попервах конкурували з новими російськими портами. Але Херсон наприкінці XVIII ст. так і не став головним центром міжнародної торгівлі на Чорному морі. На початку XIX ст., як відомо, ця роль перейшла до Одеси, а на час розбудови Одеси іноземні купці найактивніше проникали на російський ринок через Таганрог.

У той же час одного бажання та ентузіазму окремих купців, навіть капіталів і комерційного досвіду, не вистачало. Потрібна була підтримка уряду, пільги та привілеї, крім того – розвиток відповідної інфраструктури, логістика в нових портах, облаштування, навігаційні умови для судноплавства.

Держава прагнула залучити новий регіон до економічної системи імперії. Міста повинні були виконувати роль форпосту економічної політики. Уряд застосовував усі

²⁹ РГАДА. – Ф. 1261. – Оп. 6. – Д. 601. – Л. 81.

важелі для перетворення міст в економічні центри з толерантним населенням. Але, на думку А. В. Бойка, в останній чверті XVIII ст. відсутність достатньої кількості промислового населення, нерозвиненість інфраструктури, віддаленість від торговельних шляхів, усталена ще з Запорозьких Вольностей традиція товаропотоків стали на заваді урядовим намаганням зробити міста не тільки адміністративними, але й економічними центрами³⁰. Створення еволюційним шляхом економічної інфраструктури потребувало часу, якого в державі не було, тому з самого початку уряд удався до радикальних заходів. Так, для налагодження ярмаркової торгівлі в Катеринославі були розігнані ярмарки в Кодаку, Олександрівська влада вдалася до перенесення митниці та карантину з Білозірки.

Мінімальне виконання зазначених умов, поява стабільної нормативної бази у вигляді міжнародних торговельних договорів дозволили зламати старі, традиційні уявлення місцевого українського та російського купецтва про міжнародну торгівлю та переорієнтувати товарні потоки на чорноморські порти.

Для активізації торгівлі через Чорне та Середземне моря в 1784 р. сенат постановив надати всім народам свободу торгівлі в містах Херсон, Севастополь, Феодосія з використанням власних чи зафрахтованих суден. Також іноземним купцям дозволялося оселятися на постійній основі у зазначених містах, переходити в російське підданство зі збереженням свободи віросповідання³¹.

Відновлення міжнародної торгівлі в Чорному морі зацікавило й країни Східної Європи. У 1775 р. був укладений російсько-польський торговельний договір, який дозволяв польському купецтву транзит товарів і вивезення їх через Херсонський порт. Зазначений договір зробив суттєвий крок у модернізації польської митної системи: польська влада зобов'язувалась ліквідувати шляхетські приватні митниці й взагалі впорядкувати митні процедури на своїй території. З 1784 р. польським купцям надано право користуватися пільговим митом для портів Чорного та Азовського морів³².

У 1780-х рр. для правобережних губерній, окрім торгівлі з сусідніми країнами та доставки зерна в Данциг, Мемель, Ригу, набирала обертів і чорноморська торгівля. Поміщики Правобережжя шукали менш затратні шляхи збуту своєї продукції. Потоцький, Подоський, Чарторийський, Любомирський та інші почали збувати свій хліб через Херсон та Очаків. Тоді й розпочалася діяльність торговельної компанії подільського поміщика П. Потоцького. Хоч відомостей про її торгові обороти не збереглося, відомо, що остання займалася не тільки закупівлею і доставкою зернових у чорноморські порти, але мала й власні судна. Вона здійснювала торгівлю з Єгиптом, Іспанією Францією. У ці країни доставляли зерно судна "Польща", "Подолія", "Город Ямполь", "Святий Прот" та ін.³³

Початок діяльності одеського порту збігається в часі з приєднанням Правобережжя до Російської імперії, що дало змогу поміщикам безмитно направляти туди хліб на продаж. Через зручне розташування Одеса незабаром стала основним портом для

³⁰ Бойко А. В. Місто в державній колонізації Південної України (ост. чв. XVIII ст.) // Історія України. Маловідомі імена, події, факти: зб. ст. – Донецьк, 2001. – Вип. 16. – С. 196.

³¹ Полное собрание законов Российской империи. – СПб., 1834. – Т. XVIII. – № 13141.

³² Там же. – СПб., 1834. – Т. XXIX. – № 22116.

³³ Торговля и промышленность в Новороссийском крае // Журнал Министерства государственных имуществ. – 1850. – Ч. 1. – № 2. – С. 177–218.

експорту зерна, вона втягнула у свій товарообіг навіть такі віддалені губернії, як Волинська та Київська.

У контексті аналізу міжнародно-договірної практики зазначеного періоду доцільно охарактеризувати найважливіші торговельні договори, що діяли в басейні Чорного моря. Йдеться, в першу чергу, про тарифну складову договорів. З Османською імперією (1783 р.) укладено спеціальний торговельний договір, що мав зміцнити зовнішньоторговельні відносини, принципи яких зафіксовано у Кучук-Кайнарджийському мирі 1774 р. Російські піддані отримували право вільно торгувати на всій території Османської держави, відкривати торговельні склади й крамниці, а також придбавати іншу нерухомість та передавати її у спадок рідним. У питаннях митного оподаткування російське купецтво набувало з англійцями й французами рівних прав і сплачувало мито в розмірі 3 %, у той же час турецькі піддані на території Російської імперії сплачували мито відповідно до статей митного тарифу 1782 р. Митний тариф 1782 р. визначав класифікацію митних ставок: імпортна сировина для російських мануфактур – 20 %; предмети розкоші – 10-12 %; коштовні промислові товари, які вироблялися вже в Росії – 20 %; предмети, аналоги яких виробляються в Росії у достатній кількості, – 30 %; екзотичні товари, такі як кава, шоколад, прянощі – 6-8 %. У Чорноморсько-Азовських портах митні ставки зменшувалися на 1/4. Османська імперія зобов'язувалась не вимагати мито за прохід проток російськими суднами великого каботажу, які перевозили товари з Білого моря в Чорне. Митні ставки мали переглядатися кожні 12 років.

Для встановлення між Російською та Австрійською імперіями прямої торгівлі договором 1785 р. австрійським підданим надавався торговий режим найбільшого сприяння, дозволялось сплачувати мито російською монетою, з угорських вин, що ввозилися австрійськими або російськими купцями, стягувалось пільгове мито. У портах Чорного моря на австрійців поширювалося право зменшення мита на 1/4. У приморських містах помешкання австрійських купців звільнялись від солдатського постю, все нерухоме майно австрійських підданих у російських містах після смерті власника успадковувалось підданими Австрії. Митні пільги діяли 12 років. Такі ж правові норми поширювались і на російських підданих, які вели торгівлю у портах Адріатичного моря.

Торговельний договір із Францією 1786 р., крім зазначених у договорі з Австрією норм, містив положення про звільнення від мита з фрахту, якщо французькі судна наймалися російськими негоціантами. Російські судна у французьких портах звільнялися від усіх додаткових мит. До укладання договору судна під російським прапором у французьких портах сплачували підвищені збори. Наприклад, власники французьких суден сплачували портовий збір у розмірі 1 франк 10 сантиметрів тоннажного збору, російські власники – 4 франки 12 сантиметрів, лоцмани отримували з французьких суден за послуги 24 франки, з російських – 36 франків. Експортери продовольчих товарів як у Марселі, так і в Херсоні та інших портах звільнялися від взаємного 30-відсоткового мита. Сторони зафіксували домовленість про зниження російською стороною мита на французькі вина з 40 до 20 %, відповідно, французи зменшували мито до 20 % на російське залізо, віск³⁴.

Аналогічні торговельні угоди в 1787 р. укладено з Неаполітанським королівством та Португалією на 12 років. Крім того, ці договори пов'язували факт підтримки й

³⁴ Полное собрание законов Российской империи. – СПб., 1834. – Т. XXIII. – № 17008, § 7.

приєднання Австрії, Франції, Португалії, Неаполітанського королівства до Конвенції про систему озброєного нейтралітету, що була запропонована Російською імперією 1783 р. з метою захисту суверенних прав країн під час війни між Англією і Північно-американськими колоніями, внаслідок якої британський флот, користуючись призовим правом, фактично паралізував морську торгівлю в Атлантичному океані під приводом боротьби з військовою контрабандою.

М. М. Фірсов дав цікаву характеристику торговельних договорів катерининського царювання: “Мета, якою керувалась Катерина під час укладення торговельних договорів з різними державами, – поставити нашу, початкову торгівлю на Чорному морі у найкращі відносини з іноземними тарифами і митницями. Цєю метою, чітко визначеною в законодавчих актах, пояснюється, з одного боку, велика кількість торговельних трактатів за короткий проміжок часу (1782–1787 рр.), після довгого утримання від них: якраз лише з 1780 рр., особливо після приєднання Криму, з’явилася для російського уряду можливість по-справжньому зайнятися організацією чорноморської торгівлі, й уряд, як бачимо, взявся за цю справу енергійно. З іншого боку, цією ж метою може бути пояснено більшу увагу Росії до держав, що мали порти на Середземному морі, до торгівлі, куди тепер, після укладення договорів з Туреччиною, можна було безперешкодно проникати через Чорне море. А щоб проникнути до портів Середземномор’я на пільгових умовах, довелось надати аналогічні пільги і середземноморським державам; звідси й торговельні трактати з Австрією, Неаполем, Францією, Португалією. Не можна піддавати сумніву те, що названі торговельні трактати 1780 рр., маючи в цілому користь від російської зовнішньої торгівлі, непрямо передбачали боротьбу з комерційним пануванням Англії. Без англійців ми не змогли б обійтися у зовнішній торгівлі, але їх виняткове домінування в цій сфері пригнічувало, й цей гніт хотілось так чи інакше послабити”³⁵.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Формування міжнародної торговельно-договірної практики починається з XVIII ст., коли самі інститути міжнародної торгівлі набувають регламентованих, стійких традицій. Цей процес пов’язаний зі зміною фінансових, виробничих і правових принципів у державах Західної Європи. Торговельно-митний договір одночасно стає інструментом дипломатії, тобто у XVIII ст. при одночасному формуванні космополітичних економічних ідей і традицій держава намагалась використовувати комерційний інтерес неогоціантів для досягнення своїх зовнішньополітичних цілей. Із розвитком мануфактурного, а потім і фабричного виробництва формується так званий “мануфактурний патріотизм”, що вплинув на зародження підгалузі міжнародного права – морського й міжнародного торговельного права.

Недостатньо дослідженими залишаються аспекти участі українського купецтва у торговельних операціях у чорноморському регіоні у XVIII ст. Особливо це стосується фінансової спроможності купецтва реалізовувати міжнародну торгівлю. Поза увагою дослідників залишається й розвиток комунікаційної складової південної торгівлі XVIII ст., що у перспективі дозволило б провести порівняльний аналіз рентабельності різних торговельних комунікацій Східної Європи в зазначений період.

³⁵ Фірсов Н. Н. Правительство и общество в их отношениях к внешней торговле России в царствование императрицы Екатерины II. – Казань: Типография Императорского университета, 1902. – С. 332.