

Гамель И. Х. Описание Тульского оружейного завода в историческом и техническом отношении. М., 1826. С. 47.

²⁴ *Юркин И. Н.* Демидовы в Туле: Из истории становления и развития промышленной династии. М.; Тула, 1998. С. 206.

²⁵ *Юркин И. Н.* 1) Надгробия Лугининых на Всехсвятском кладбище Тулы как источник по генеалогии рода // Тульский металл: четыре столетия истории: Тез. II Всерос. науч. конф. «Тульский металл в истории промышленности и предпринимательства». Ч. 1. М.; Тула, 1995. С. 53–56; 2) Демидовы в Туле. С. 205, 222.

²⁶ Географический лексикон Российского государства / Сост. С. С. Илизаров. М., 2012. С. 428. Позднее, особенно после выделения в особое сословие мещан, численность тульских купцов уменьшилась.

²⁷ Впрочем, все известные случаи такого рода относятся ко времени допетровскому.

В. Н. Захаров

ИНОСТРАННЫЕ И ИНОЗЕМНЫЕ КУПЦЫ В ГОРОДАХ НОВОРОССИИ В КОНЦЕ XVIII в.

Одной из основных внешнеполитических задач России в XVIII в. было обретение непосредственного выхода к морским коммуникациям, обеспечивающим надежные и удобные контакты с зарубежной Европой и внешним миром в целом. Связи через имевшийся далеко на севере Архангельский порт были уже недостаточны. Эта задача в течение столетия была решена успешно: уже в правление Петра I Россия получила выход к Балтике на обширном пространстве, при Екатерине II в состав империи было включено побережье Азовского и Черного морей также на значительном протяжении. Принято считать, что приобретение выхода к Балтике и Черному морю мотивировалось в значительной мере потребностью всестороннего развития российской внешней торговли как одной из важнейших сфер хозяйства страны. И в самом деле выход к Балтике, строительство Петербургского порта способствовали многократному росту внешнеторгового оборота страны в течение XVIII в. Те же перспективы открывались и в отношении черноморской торговли после включения в состав России Северного Причерноморья в конце того же столетия.

Развитие внешней торговли в свою очередь способствует подъему целого ряда отраслей хозяйства страны, либо ориентированных на экспорт, либо зависимых от поставок сырья и полуфабрикатов из-за рубежа. Не менее важным является вопрос о роли предпринимателей в обеспечении внешнеторговых контактов страны, развитии соответствующей инфраструктуры (кредита, страхования, фрахта торговых судов и т. п.). Можно ожидать, что расширение российской внешней торговли благодаря обретению выхода к морским берегам на западе и на юге приведет к росту активности российских предпринимателей в обеспечении контактов с внешним рынком, к развитию отечественного судоходства, кредитных институтов. Но насколько реальным оказалось вовлечение российских купцов в подобную деятельность? Если говорить о западном направлении, то в торговле через Петербургский порт доля русских купцов

в XVIII в. достигала 20 % товарооборота. В Архангельске она была несколько выше и в отдельные годы составляла до 40 %¹. Следовательно, львиная доля внешней торговли России через Балтику и Белое море оставалась в руках зарубежных купцов, в данном случае английских, голландских, немецких, несмотря на все усилия и успехи России в обретении выхода к удобным морям и организации непосредственных торговых контактов с зарубежным рынком.

Тот же вопрос можно поставить и в отношении торговли России через порты Черного и Азовского морей. Этому и посвящена данная статья. Целесообразно ограничиться хронологическими рамками последней четверти XVIII в., поскольку именно тогда началась непосредственная торговля России на этом направлении. Важно понять, кто именно стал ее организатором.

Торговые связи Руси с внешним миром через Черное море имеют давнюю историческую традицию. Достаточно вспомнить знаменитый путь «Из варяг в греки», южная ветвь которого проходила от Киева вниз по Днепру, минуя пороги, и далее по Черному морю в Константинополь. Впоследствии Черное море оказалось под безраздельным господством Османской империи, которая считала его своим внутренним бассейном, куда запрещался доступ любых иностранных судов, в том числе торговых. Поэтому Россия могла осуществлять внешнеторговые связи через Черное море в направлении Средиземноморья только при использовании судов, принадлежавших подданным Османской империи или ее вассалов. Это касалось и находившихся в Константинополе иностранных купцов, в частности, венецианцев, французов, неаполитанцев и других, заинтересованных в развитии торговли с Россией. В связи с этим торговые связи между Россией и Османской империей и далее с другими странами Средиземноморья, Южной Европы и Ближнего Востока осуществлялись главным образом при посредничестве греческих купцов, турецких подданных, традиционно игравших большую роль в обеспечении внешнеторговых связей Турции, владевших и торговыми судами.

Качественно новый этап развития внешней торговли России через Новороссию наступает в последней четверти XVIII в. в результате присоединения всего Северного Причерноморья. В результате Черное море перестало быть внутренним морем Турции и открылось для торгового мореплавания как российских судов, так и всех, кто был заинтересован в развитии контактов с Россией. Уже по Кучук-Кайнарджийскому миру 1774 г. Порты обязалось обеспечить проход в Черное море иностранных торговых судов. Тогда же Россия получила право полностью восстановить Таганрог, который стал в тот момент основным внешнеторговым портом страны на юге. Теперь Россия могла развивать внешнеторговые связи и непосредственно через черноморские порты. В 1778 г. в устье Днепра был основан Херсон, который должен был стать не только базой военного флота, но и торговым портом. С присоединением Крыма можно было использовать существовавшие здесь гавани, а именно Керчь, Еникале, Гезлев (впоследствии — Евпатория), Феодосию. Торговые суда прибывали и в строящийся на месте деревни Ахтиар новый город и порт Севастополь. По Ясскому миру 1791 г. к России отходило побережье Черного моря вплоть до устья Днестра, с крепостью Очаков, где также имелся торговый

порт. Наконец, именно на этом участке черноморского побережья в 1794 г. была основана Одесса.

Таким образом, в конце XVIII в. Россия располагает на Черном и Азовском морях целым рядом портов, как существовавших здесь при османском владычестве, так и вновь построенных по инициативе российской власти. Но кто будет осуществлять здесь торговлю? Русских коммерсантов здесь почти не было. Можно было бы привлечь их из внутренних, собственно российских городов, даже предложить им переселиться в Северное Причерноморье, как это произошло с Петербургом. Но это был, очевидно, длительный и сложный процесс, а торговые связи должны были продолжаться постоянно.

В этой ситуации следовало привлечь к торговле на Черном море иноземных купцов, в первую очередь из тех стран, в контактах с которыми Россия была заинтересована в наибольшей степени. Как известно, в торговле через Петербургский порт доминировали британские купцы. Во второй половине XVIII в. российское правительство предпринимало шаги, чтобы расширить непосредственную торговлю с различными странами и уменьшить долю англичан в торговле России на западном направлении. Для этого можно и нужно было привлечь в российские порты купцов и торговые корабли разных стран, в том числе и из Южной и Юго-Западной Европы. Речь идет о Франции, Испании, Португалии, итальянских государствах, отчасти о владениях Габсбургов. И в значительной мере эту проблему можно было решить как раз на путях развития торговли на азово-черноморском направлении.

С целью стимулирования товарооборота через черноморские порты в 1775 г. таможенные пошлины на Черном море были снижены на 25 % по сравнению с основным тарифом². Для привлечения иностранных купцов были подготовлены и подписаны торговые договоры с государствами, которые в торговле с Россией могли использовать черноморские порты. В 1783 г. был подписан договор с Османской империей, в 1785 г. — с империей Габсбургов, в 1786 г. — с Францией, в 1787 г. — с Неаполитанским королевством и Португалией. В соответствии с этими договорами снижались ввозные пошлины на товары, важные для каждой из стран (например, в договорах с Португалией и Францией это было вино), разрешалась уплата пошлин русской монетой вместо иностранной валюты. Эти договоры несколько стимулировали торговлю купцов названных стран в Петербурге, но в отношении Черного моря известно не более двух подобных случаев.

Речь идет о торговле в Херсоне француза Антуана Игнаса Антуана и купца из Вены Антона Матиаса Виллесхофена³. Оба ранее имели торговые конторы в Константинополе, но с присоединением Северного Причерноморья к России они оценили выгоды непосредственной торговли в новых российских портах. Виллесхофен учредил в Херсоне в начале 1780-х гг. компанию по продаже в России изделий мануфактур Вены и Линца, в том числе фарфора, зеркал, сукна. Товары из Австрии доставлялись по Дунаю и далее морем. В 1787 г. таким же путем в Херсон к Виллесхофену прибыли три корабля с зерном из Венгрии⁴.

Но уже тогда стало ясно, что главный вектор развития внешней торговли через порты Новороссии — это экспорт российских товаров. Так, из той же Австрии, из принадлежавшего ей на Адриатике порта Триест, в 1784 г. в Херсон прибыли два корабля. По пути они заходили в Константинополь, где выгрузили все имевшиеся товары, а в Херсон пришли с пустыми трюмами⁵. То есть в данном случае иностранных купцов интересовали товары, которые они могли получить в России — прежде всего зерно. Именно экспорт российского зерна стал основным содержанием торговой деятельности в Новороссии французского купца Антуана. Прибыв из Константинополя в Россию, он побывал в Петербурге, встречался с Г. А. Потемкиным и при его поддержке получил право поднимать на своих судах российский флаг⁶. Это позволило ему пользоваться пошлинными привилегиями. Понимая значение подобной поддержки для организации торговли в новых портах и во вновь осваиваемых регионах, Антуан предпринял усилия для заключения упомянутых выше торговых договоров России с Турцией и Францией, которые предусматривали льготы для подданных договаривающихся государств в принадлежавших им портах. В результате турецкие купцы (как правило, это были этнические греки) или французы могли рассчитывать на существенную прибыль в Херсоне и других портах Новороссии.

Сам Антуан организовал торговую компанию при участии своих братьев «Антуан и К^о» (впоследствии «Антуан, Сен-Сорон и К^о») для доставки зерна из России в Египет, Смирну, а также в Юго-Западную Европу (Геную, Ливорно, Барселону, Марсель). И ему удалось достичь определенных успехов, фактически заложить основы непосредственной торговли России через порты в Новороссии с Францией, Италией, Испанией. В 1785 г. из Херсона в Марсель оправилось 12 кораблей, 7 из которых принадлежали братьям Антуан⁷. Известно об отправке ими же кораблей с хлебом в Геную, Барселону, на Корсику⁸. В 1787 г. из Марселя в Херсон прибыло 18 судов⁹. Компания Антуан и К^о стала ведущей в осуществлении торговых контактов между Херсоном и средиземноморскими портами Франции.

Российские власти принимали меры для развития инфраструктуры херсонского торгового порта. Тогда же в Херсоне появились и другие иностранные коммерсанты — голландец Карл Людвиг Нихельманн, Шахт из Риги, представители обосновавшейся в Польше фирмы Перрото¹⁰. Так формировалась небольшая группа западноевропейского купечества в российском Херсоне. Рижанин Шахт сосредоточился скорее на внутренней торговле — он получал из Риги по суше голландские сельди, рейнское вино, другие товары, традиционно поступавшие с запада в остзейские порты. Продолжалась и деятельность компании Виллесхофена. В 1787 г. к ней прибыли из бассейна Дуная три австрийских корабля с венгерским хлебом¹¹. Этот груз следовало отправить далее по Черному морю. Налицо были попытки реализовать давние планы, вынашиваемые еще в российской Коммерц-коллегии в середине XVIII в., о транзитной торговле из Европы через российскую территорию и Азово-Черноморский бассейн.

Но Херсону так и не довелось стать главным российским торговым портом на Черном море. Начавшийся в 1780-х гг. подъем его внешней торговли был прерван в силу целого ряда неблагоприятных обстоятельств. В 1786 г. город постигла эпидемия чумы. В 1787 г. началась очередная война с Турцией, активные военные действия велись в непосредственной близости от Херсона как на суше (борьба за Очаков), так и на море. Не удалось наладить устойчивые торговые связи с собственно русским рынком. В строящемся городе почти не имелось потребителей импортных товаров и было совсем мало русских купцов. Из крупных русских коммерсантов в Херсоне действовал лишь Михаил Фалеев, фактически являвшийся торговым агентом Потемкина.

И в дальнейшем обстановка для деятельности иностранных купцов на Черном море также оставалась неблагоприятной. Чума закончилась, но началась революция во Франции. В результате в 1790-х гг. торговые связи с Францией были прерваны. Экспорт французских товаров в Россию был запрещен. Те, кто желал вывезти во Францию российские товары, лишались тем самым оборотных средств. Это стало очевидной причиной крушения торговли на юге России компании французского купца Антуана. В 1793 г. брат Антуана вынужден был уехать из Херсона в Константинополь¹².

После этого деятельность французских купцов в Херсоне уже не отмечается. Из западноевропейских купцов в 90-х гг. XVIII в. прослеживается лишь деятельность итальянца Варфоломея (Бартоломео) Галери. Он происходил из Генуи, владел собственными судами, но его торговля в Херсоне не получила развития, после чего Галери переселился в Феодосию, став родоначальником одной из итальянских фамилий Крыма, известных в XIX–XX вв. Херсон в дальнейшем развивался как крупный административный центр Новороссии, но он так и не стал по ряду причин, в том числе логистического характера, главным торговым портом России на Черном море. Эта роль перешла в начале XIX в. к Одессе, торговля которой в последние годы XVIII в. делала еще первые шаги.

В целом же определенные сложности с развитием торговли Херсона, революционные события во Франции не способствовали деятельности в портах Новороссии в конце XVIII в. купцов из западноевропейских стран. Однако после вхождения региона в состав Российской империи в 1780–1790-х гг. внешняя торговля через здешние порты отнюдь не прекращалась, напротив, имеющиеся данные свидетельствует о прогрессе ее в целом ряде портов. Например, товарооборот Таганрога в 1794 г. достиг почти 1 млн руб. (точнее — 957 тыс. руб.). Торговля Херсона упала до 69 тыс. руб., но существующий рядом старинный порт Очаков имел в том году 546 тыс. руб. товарооборота. Из крымских портов выделялись Евпатория (прежде Гезлев) — 388 тыс. руб., Феодосия — 110 тыс. руб. и Севастополь — 96 тыс. руб.¹³

Разумеется и в отношении этих портов остается вопрос о том, кто осуществлял здесь торговые операции с внешним рынком. Данных о составе участников торговли в азовских и черноморских портах за последние десятилетия XVIII в. почти не сохранилось. Но в нашем распоряжении имеется ведомость о торговле Таганрога за 1793 г., в которой приводятся данные о товарообороте

всех купцов, отправлявших товары за море и получавших грузы в обратном направлении в том году.

Этот документ позволяет вполне определенно судить о роли русских и иноземных купцов в обеспечении торговых связей России через Новороссию в первые десятилетия освоения данного региона. Во-первых, Таганрог тогда вышел на первые роли среди внешнеторговых портов России на юге: Одесса еще не была основана, а Херсон переживал не лучшие времена. Во-вторых, учитывая общую этно-демографическую и социально-экономическую ситуацию в регионе в то время, можно считать, что аналогичным был национальный состав купечества и в других портах Новороссии.

Во внешней торговле Таганрога в том году приняло участие 90 купцов, не считая шкиперов и матросов¹⁴. Больше половины из них (48 чел.) были российскими подданными. Однако собственно русских купцов среди них практически не было, имелось пять донских казаков, один сотник, три офицера и два чиновника. Большинство купцов из российских подданных, торговавших в Таганроге, составляли греки, которых насчитывалось 28 чел., а именно 24 чел. — из местных жителей, трое — из Керчи, один — из Севастополя. Имелись также нахичеванские и кизлярские армяне (9 чел.), один татарин и один грузин. Что касается иностранных купцов, то их всего значится 32 чел., в том числе венецианцы, подданные империи Габсбургов и Османской империи, а также два француза (Луи Олбрант и Иван Андреев). Из числа иностранных подданных большинство составляли греки (особенно среди венецианцев и турецких подданных), а также армяне (в основном — подданные Османской империи). Таков был состав участников внешней торговли Таганрога с точки зрения этнической принадлежности и подданства. Как видим, в подавляющем большинстве это были иноземцы, либо принявшие российское подданство, либо иностранцы. Собственно русских купцов среди участников внешней торговли через Таганрог мы не наблюдаем.

Что касается товарооборота, то картина та же: 62 % товарооборота приходится на долю российских подданных и 38 % — на долю иностранцев. Но в товарообороте российских подданных львиная доля принадлежит тем же грекам (49 из 62 %, в том числе таганрогским грекам — 48 %), а также армянам — 3,6 %. Из иностранцев преобладают подданные Османской империи (15 %, в том числе греки — 9 %). 11 % составила доля товарооборота венецианцев, 6 % — подданных Габсбургов, 5 % — французов.

Таким образом, мы видим в данном случае полное отсутствие среди непосредственных участников внешней торговли собственно русских купцов. С определенной натяжкой таковыми можно считать несколько донских казаков и мелких чиновников, на долю которых пришлось менее 10 % товарооборота Таганрога.

С другой стороны, более половины товарооборота Таганрога сосредоточили в своих руках российские подданные. Но среди них преобладали греки. Их предпринимательскую активность в данном случае вряд ли следует рассматривать как свидетельство участия отечественного торгового капитала в сфере внешней торговли. Дело в том, что греки с давних пор держали в сво-

их руках внешнюю торговлю на Черном море. До вхождения Северного Причерноморья в состав России значительная греческая диаспора имела в Крыму, проживавшие там греки находились в подданстве Крымского ханства или Османской империи. Те, кто занимался торговлей, имели давние налаженные связи на внешнем рынке, прежде всего, в странах Средиземноморья, в том числе в Константинополе, Леванте, Смирне, островах Эгейского моря, в собственно Греции, на Адриатическом побережье. Они имели за рубежом торговых партнеров, с которыми были связаны не только деловыми, но и родственными узами, имели торговый флот, владели навыками организации коммерции, обладали опытом, наработанным веками. По отношению к России они были купцами-иностранцами. То же касается и армян, проживавших в Крыму и других городах Причерноморья, подвластных до конца XVIII в. Крыму или Османской империи.

После присоединения Крыма греки и армяне были переселены в материковую часть Новороссии. Очевидно, сюда прибывали их соплеменники и из других мест. Так сформировалась и греческая диаспора в восстановленном Таганроге. Многие из ее членов продолжили торговую деятельность, восстановив или наладив связи с зарубежным рынком. Некоторые приняли российское подданство. Этот статус позволял иноземным по происхождению коммерсантам пользоваться правами собственно русских купцов касательно уплаты пошлин, торговли во внутренних городах и т. д. Российское правительство, заинтересованное в хозяйственном освоении Новороссии, привлекало в здешние города людей самых разных наций, включая переселенцев из-за рубежа, которым предоставлялись различные льготы. В Таганроге греки, как никто из иноземцев, получили право сформировать собственное самоуправление во главе с греческим магистратом, который действовал с 1785 по 1836 г. В 1795–1804 гг. под его управлением состояло 593 купца¹⁵. С целью активизации деятельности греческих купцов в других важных для развития торговли пунктах в том же 1785 г. греческие магистраты были учреждены в Мариуполе, Боспоре «Киммерийском» (Керчи) — для всего Крыма, а также в малороссийском Нежине, где еще в XVII в. возникла община греческих купцов и ремесленников¹⁶. Владельцы греческих торговых судов получали право использовать российский флаг, что давало существенные таможенные преимущества. Но это право предоставлялось преимущественно грекам, постоянно находившимся в российских портовых городах. С другой стороны, греки, являвшиеся подданными Османской империи, имели право использовать турецкий флаг, что давало им преимущество в турецких портах. Таким образом, греческие купцы и судовладельцы, подданные либо России, либо Турции, действовали в тесном контакте и использовали преимущества своего подданства той или другой империи.

В любом случае у нас нет основания рассматривать внешнеторговую активность греков, находившихся в азовских и черноморских портах, даже вступивших в российское подданство, как свидетельство участия собственно русских купцов во внешней торговле, как достижение отечественного торгового капитала на данном направлении. Это же касается и других купцов иноземно-

го происхождения. Например, армян, поселившихся в Нахичевани, в непосредственной близости от Ростова-на-Дону и недалеко от Таганрога.

Таким образом, азово-черноморское направление внешней торговли России в последних десятилетиях XVIII в. осваивалось в основном за счет привлечения купцов иноземного происхождения, многие из которых принимали российское подданство. Это было характерно для внешней морской торговли России в целом в течение XVIII в. Аналогичным образом развивалась и торговля Петербурга, главного порта страны на западном направлении. Правда, русские купцы имели здесь несколько большую долю в товарообороте, чем на юге. В 1770-х гг. она составила 20 %. Но к этому времени Петербург развивался как внешнеторговый порт страны уже более полувека. А в первые годы его существования (1710–1720-е гг.) доля русских купцов не превышала здесь нескольких процентов. Точно также для петербургской торговли характерно активное участие иноземцев, принявших российское подданство. Особенно этот процесс активизировался во второй половине 80-х гг. XVIII в., когда в соответствии с Городовым положением 1785 г. иностранные купцы стали принимать статус «иностранный гостя», во многом близкий к статусу российского подданного¹⁷. Еще выше доля иноземцев, принявших российское подданство, была в Архангельске, где в XVIII в. действовали торговые династии, закрепившиеся в этом городе еще в XVII в.

Подобная ситуация на севере и на юге сложилась в связи с тем, что русские купцы были еще не в состоянии в полной мере взять в свои руки внешнюю торговлю страны на западном и юго-западном направлении, несмотря на приобретение непосредственного выхода к морю и наличие портов. И дело не в слабости капиталов русского купечества. В массе своей таганрогские греки отнюдь не были богаче своих коллег из крупных российских торговых городов. Дело в том, что русские купцы не обладали должным опытом в сфере морской зарубежной торговли, не имели стабильных контактов на внешнем рынке, не могли организовать на должном уровне торговое судоходство, опять-таки за неимением должного опыта, практики и подготовленных кадров. Поэтому российское правительство, заинтересованное в быстром развитии внешней торговли как на Севере, так и на Юге, хозяйственном освоении вновь приобретенных территорий, в том числе Новороссии, было готово к тому, что ведущую роль в налаживании внешнеторговых контактов по-прежнему играли иноземцы, как получившие российское подданство, так и оставшиеся в статусе иностранцев.

Примечания

¹ *Захаров В. Н.* Западноевропейские купцы в российской торговле XVIII века. М., 2005. С. 562; 624–625.

² *Кулишер И. М.* Очерк истории русской торговли. Пб., 1923. С. 211.

³ Письма барона Антуаня графу Сегюру о пользе учреждения морской торговли Марсели с Херсоном // Записки Императорского Одесского общества истории и древно-

стей. Т. 13. Одесса, 1883. С. 156; *Halm H.* Habsburgischer Osthandel im 18. Jahrhundert. München, 1954. S. 12. (Österreich und Neuroland; Bd. 2).

⁴ *Юрченко П.* Историко-статистический очерк торговли города Херсона // Записки Императорского Одесского общества истории и древностей. Т. 13. Одесса, 1883. С. 166.

⁵ *Halm H.* Habsburgischer Osthandel im 18. Jahrhundert. S. 12.

⁶ *Юрченко П.* Историко-статистический очерк торговли города Херсона. С. 166.

⁸ *Halm H.* Habsburgischer Osthandel im 18. Jahrhundert. S. 80.

⁷ *Юрченко П.* Историко-статистический очерк торговли города Херсона. С. 178; *Halm H.* Habsburgischer Osthandel im 18. Jahrhundert. S. 80.

⁹ *Юрченко П.* Историко-статистический очерк торговли города Херсона. С. 178.

¹⁰ *Halm H.* Habsburgischer Osthandel im 18. Jahrhundert. S. 82–84.

¹¹ *Юрченко П.* Историко-статистический очерк торговли города Херсона. С. 178.

¹² Там же.

¹³ *Поспелова Ю. А.* Динамика и баланс внешней торговли на азово-черноморском направлении в конце XVIII в. // Вестник Московского государственного областного университета. Серия «История и политические науки». 2011. № 2. С. 117–118.

¹⁴ НИИ СПбИИ РАН. Ф. 36. Оп.1. Д. 570. Л. 363–364.

¹⁵ *Sifneos E., Harlaftis G.* Entrepreneurship at the Russian frontier of international trade. The Greek merchant community/paroikia of Taganrog in the Sea of Azov, 1780s–1830s // Merchant colonies in the early modern period / Ed. by V. N. Zakharov, G. Harlaftis and O. Katsiardi-Hering. London, 2012. P. 169.

¹⁶ *Ibid.* P. 168.

¹⁷ Подробнее об этом см.: *Захаров В. Н.* Западноевропейские купцы в российской торговле XVIII века. С. 88.

О. В. Морозов

ФИСКАЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЮГО-ЗАПАДНЫХ ТАМОЖЕН РОССИИ (СЕРЕДИНА XVIII — ПЕРВАЯ ПОЛОВИНА XIX в.)

Современный этап исследования российской внешнеторговой политики XVIII — первой половины XIX в. актуализирует проблему формирования новых критериев для оценки достигнутых результатов государством и российским обществом в данной сфере. Таможенные отношения являются архиважной подсистемой при изучении истории внешнеторговой политики. В данном случае речь идет о критериях, которые рассматривают финансовую деятельность таможенной системы не как абстрактное наполнение бюджета, а как показатели внешнеторговой активности и, соответственно, социальной структуризации населения, темпов развития промышленного производства и транспортной инфраструктуры.

Таможенный устав 1755 г. юридически закреплял отмену внутренних пошлин на территории Российской империи и вводил Левобережную Украину в российское таможенное пространство. С этого момента взимание таможенных сборов на границах России осуществляли 15 портовых и 33 сухопутные таможни и таможенные заставы, 8 из которых находились на границах с Речью