

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 ИИА 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

Посполитой. На Левобережной Украине главная таможня с карантинном была открыта в Васильковском пограничном форпосте. Таким образом, устав 1755 г. обеспечивал решение следующих важных экономических и геополитических задач: ликвидацию «льготных таможенных анклавов» на территории Малороссии и Эстляндии, а также интеграцию этих провинций в российское правовое и хозяйственное поле.

Нововведения в российской таможенной системе 1755–1763 гг. были вызваны в первую очередь структурными изменениями в хозяйственной жизни общества и зарождением новой отрасли — внешней торговли, что влияло и на финансы государства. Так уже за первые 25 лет XVIII столетия российский бюджет вырос на 1,5 млн руб., с 1749 по 1769 г. он увеличился в два раза. В период с 1749 по 1758 г. доходы государства возрастали в среднем за год на 567 тыс. руб., а с 1758 по 1769 г. — на 776 тыс. руб.¹ При этом таможенные сборы возросли за это время в три раза, что подтверждает успешность развития товарно-денежных отношений и формирование общероссийского рынка.

Рост объемов внешней торговли России во второй половине XVIII в. имел позитивную устойчивую динамику, чему способствовало появление новых торговых коммуникаций. В свою очередь геополитические изменения повлияли на изменение объемов торговли через сухопутные западные таможни. Фискальные поступления с таможен на Левобережной Украине начиная с 1766 г. стали сокращаться (см. табл. 1). Объективными факторами, повлиявшими на сокращение доходности юго-западных таможен, стали внутренние беспорядки в Речи Посполитой и, как следствие, первый раздел этого государства, а также начало очередной войны с Османской империей.

Т а б л и ц а 1. Доходы юго-западных таможен в 1764–1769 гг.

Год	Доходы юго-западных таможен (руб.)	Доходы юго-западных таможен в структуре общероссийских таможенных сборов (%)
1764	304 980	40
1765	305 016	36
1766	279 266	36
1767	250 955	40
1768	202 202	32
1769	133 711	24

Составлено по: РГАДА. Ф. 19. Финансы 1693–1857 гг. Оп. 1. Д. 296. Л. 3–8.

С началом русско-турецкой войны 1768–1774 гг. российскими властями вводятся ограничения на торговлю такими товарами как крупный рогатый скот, лошади, оружие, ограничивается вывоз золотой и серебряной монеты. Вследствие эпидемии чумы 1770–1771 гг. российское правительство приняло беспрецедентные меры безопасности, которые действовали до 1774 г. Сенат-

ским указом 1771 г. запрещалось ввозить на территорию Левобережной Украины и Южной России различные виды тканей, кожи, пеньку, меха. Нелегальные товары подлежали уничтожению. Для пересечения границы были оставлены лишь Васильковская и Добрянская таможи. Необходимые карантинные мероприятия резко сократили внешнеторговую активность на российско-польской границе, что повлияло на финансовую деятельность таможен (см. табл. 2).

Т а б л и ц а 2. Доходы юго-западных таможен в 1770-х гг. и их составляющая в общих таможенных доходах России (кроме Санкт-Петербургской портовой таможни)

Год	Таможенные доходы юго-западных таможен (руб.)	Доля сборов юго-западных таможен в общероссийской структуре (%)
1770	65 468	15
1771	49 104	11
1772	48 852	9
1773	56 286	12
1774	66 415	19
1775	38 313	10
1776	43 961	13
1777	46 960	14
1778	30 093	11
1779	43 730	15
1780	22 706	30

Составлено по: РГАДА. Ф. 19. Финансы 1693–1857 гг. Оп. 1. Д. 296. Л. 9.

При этом общие показатели и доходность как внешней торговли, так и таможенных сборов постоянно росли, несмотря даже на русско-турецкую войну 1768–1774 гг. (см. табл. 3).

Т а б л и ц а 3. Показатели внешней торговли и таможенных доходов России в 1764–1769 гг.

Годы	Импорт (тыс. руб.)	Экспорт (тыс. руб.)	Всего (тыс. руб.)	Таможенные сборы (тыс. руб.)
1764	9671	11 494	21 165	2379
1765	9200	13 099	22 299	2876
1766	9175	11 608	20 783	3223
1767	8893	11 610	20 503	2798
1768	10 856	12 972	23 828	2300
1769	11 680	14 518	26 198	3233

Но основной причиной сокращения торговой активности таможен Левобережной Украины стали геополитические изменения после заключения между Россией и Османской империей Кучук-Кайнарджийского мира в 1774 г. Статьи этого договора позволили приступить к хозяйственному обустройству новых территорий, в том числе посредством привлечения иностранных купцов в порты Новороссии, используя гражданско-правовые и финансовые льготы.

С присоединением в 1783 г. Крыма, в распоряжение России перешли порты полуострова: самый большой и хорошо обустроенный Кафа (Феодосия), а также Еникале и Керчь. Строились и новые портовые города. Ведущая роль среди них в те годы отводилась Херсону, который должен был стать центром всего российского Причерноморья. Правительство активно использовало административные и внешнеполитические мероприятия для поддержки внешней торговли Херсона. Еще в 1775 г. было запрещено строить крупнотоннажные суда в Таганроге, который выступал конкурентом Херсона на Юге. Международные торговые договоры, заключенные в 1780-х гг. Россией, в основном были нацелены на развитие торговли на Черном море. Под влиянием этих факторов в 1770-е гг. доходность таможен на территории Киевской губернии уменьшилась настолько, что затраты на их содержание составили в среднем от 20 до 40 % от таможенных поступлений, в то время как в 1760-х гг. они не превышали 5 %.

Несколько иная ситуация с финансовыми поступлениями наблюдалась на вновь созданных южных таможнях. Суммы собранных пошлин зависели не столько от тарифных ставок, сколько от технических возможностей конкретного порта, времени года, транспортной инфраструктуры. Для примера проследим прибыли отдельных южных таможен. Доходы Александровской таможенной заставы за 1777–1781 гг. (обнаружены данные только за эти годы) согласно сведениям Коммерц-коллегии о внешнеторговых операциях за 1772–1787 гг. составили 45 781 руб. 39 $\frac{1}{4}$ коп.²

Козловская, Феодосийская, Перекопская и Балаклавская таможни, согласно ведомости генерала И. А. Игельстрома, собрали пошлин на 37 050 руб.³ В ведомости, которая была составлена 20 января 1792 г., о таможенных сборах в Екатеринославском наместничестве за 1791 г. есть данные о доходах Херсонской и Ольвиопольской таможен (соответственно, 2365 руб. 45 коп. и 6083 руб. 56 $\frac{3}{4}$ коп.), причем в Ольвиопольской таможне торговый баланс был положительный и составил 1614 руб. 62 коп. (в Херсоне баланс был отрицательный — 1865 руб. $\frac{1}{4}$ коп.)⁴. В следующем 1792 г. только за январскую треть Херсонская таможенная застава собрала 16 567 руб. 70 коп.⁵. В 1796 г. таможенные доходы Новороссийской губернии составляли 75 787 руб. 31 $\frac{3}{4}$ коп., а в 1798 г. — 124 610 руб. 73 $\frac{1}{4}$ коп., доходы таможен Таврической губернии в 1796 г. составили 37 568 руб. 79 $\frac{1}{4}$ коп.⁶

Изучение сведений о доходах Новороссийской и Азовской губерний за 1782–1783 гг. позволяет утверждать, что поступления от таможен (77 463 руб.) по своему объему уступали лишь прибыли от винного откупа (123 000 руб.)⁷. Итак, фискальное направление деятельности южных таможенных учреждений можно считать подтверждением ориентации внешнеторговой политики России

на средиземноморском направлении. Таможни практически всегда оправдывали свое существование с точки зрения рентабельности: доходы таможен, как правило, превышали расходы на их содержание. Например, в 1798 г. на содержание всех таможен Новороссийской губернии было выделено 25 115 руб. 96 коп., а собрали пошлин за тот же год они почти в пять раз больше⁸.

В начале XIX в. обороты внешней торговли значительно выросли, увеличились и объемы фискальных таможенных сборов: в 1808 г. Евпаторийская портовая таможня собрала 715 962 руб. (положительное сальдо 343 084 руб.), а за последние три месяца того же года Феодосийская портовая таможня собрала 114 232 руб.⁹ Позитивную динамику доходов демонстрировала и Одесская портовая таможня: 1790-е гг. — 75 000 руб.; 1802 г. — 87 500 руб.; 1822 г. — 1 803 653 руб.¹⁰

В начале XIX в. международно-правовое оформление транзитной коммуникации Броды — Одесса (действовала с 1804 по 1857 г.) существенно повлияло на результаты финансовой деятельности западных и южных таможенных учреждений. Указанная коммуникация связана с историей самого одесского режима порто-франко. Инициатором введения этого таможенного режима, согласно архивным документам, стал херсонский военный губернатор и градоначальник Одессы А. Е. Ришелье. Решительным толчком для введения порто-франко, по воспоминаниям современников, стала эпидемия чумы 1812–1813 гг. Ришелье предложил для предотвращения дальнейших проявлений этой болезни в Одессе реорганизовать карантинную систему по образцу порто-франко (свободный порт). Введение режима порто-франко, по мнению одесского градоначальника, должно было сократить объемы контрабанды, которая являлась главным источником инфекции. Кроме того, Ришелье отмечал, что Одесса должна превратиться в большой складской город, стать центром транзитной торговли. Соответствующее ходатайство с обоснованием было представлено императору Александру I в 1814 г., а 16 апреля 1817 г. императорским указом Одессе был дарован режим порто-франко. Работы по обустройству инфраструктуры порто-франко начались в феврале 1818 г., завершились в июне 1819 г. и стоили городскому бюджету 300 тыс. руб. 16 августа 1819 г. циркуляром генерал-губернатора Новороссии и Бессарабии графа А. Ф. Ланжерона объявлено о начале функционирования одесского порто-франко. Следует отметить, что одесское порто-франко вовсе не противоречило принципам охранительной таможенной политики. Во-первых, ввозить иностранные товары за черту порто-франко разрешалось только на условиях таможенного тарифа 1819 г. после уплаты таможенных пошлин, а запрещенные тарифом товары вывозить за пределы порто-франко не разрешалось. Во-вторых, российские экспортные товары допускалось ввозить в одесский порто-франко беспошлинно и без ограничений. В условиях слабой капитализации данного региона льготный режим внешней торговли, по мнению чиновников, должен был привлечь к себе инвесторов и уменьшить нагрузку на государственный бюджет в процессе строительства самого города Одессы. В 1802 г. одесский градоначальник получил разрешение оставлять на строительство общественных зданий 1/10 доходов таможни, а в 1803 г. — 1/5 всех таможен-

ных доходов. Кроме того, министр финансов Д. А. Гурьев в 1817 г. отдал распоряжение начальнику Одесского таможенного округа взимать с экспортного зерна сверх тарифной ставки по 2,5 коп. серебром с пуда для содержания лица, на базе которого в дальнейшем был открыт Новороссийский университет¹¹.

Сокращение таможенных пошлин с 1826 по 1829 г. связано с обострением отношений России и Османской империи в связи с греческим восстанием и признанием российским правительством независимости Греческого государства. В дальнейшем это обострение отношений переросло в очередную русско-турецкую войну 1828–1829 гг. Но уже в 1835 г. Одесская портовая таможня получила доходов на 2 480 972 руб., из которых в пользу города было отчислено 1 169 120 руб., а Ришельевскому лицу выделено 36 818 руб. Одновременно Одесская сухопутная таможня, посты которой действовали по линии порто-франко, собрала 1 717 951 руб. Для сравнения: в 1835 г. прибыли Херсонской таможни составили всего 37 790 руб., Тираспольской — 78 510 руб.

Следовательно, по объемам внешней торговли сухопутная таможня значительно уступала морской. Общая динамика была положительной и оборот внешней торговли постоянно рос. Что же касается пассивности и активности внешнеторгового баланса Российской империи, то за 25 лет (с 1820 по 1845 г.) отрицательное внешнеторговое сальдо наблюдалось в 1828, 1829, 1833, 1834, 1835 и 1840 гг. С точки зрения соотношения импорта и экспорта в указанные годы максимальное сальдо со знаком “–” не превышало 4–5 млн руб. Если же посмотреть на номенклатуру импортных товаров, то среди них значительная часть приходится на товары группы А (оборудование для фабрик) и химическое сырье для промышленности, которые не производились в Российской империи. Для дальнейшего анализа воспользуемся отчетом Радзивилловского таможенного округа за 1844–1846 гг. Период 1840-х гг. определяется отсутствием крупных вооруженных конфликтов, которые бы затрагивали российскую территорию, поэтому внешние факторы существенно не влияли на внешнеэкономическую деятельность. Сведения о движении товарных перевозок приводятся в табл. 4¹².

Т а б л и ц а 4. Динамика экспортно-импортных перевозок через таможни Радзивилловского таможенного округа

Таможни	Прошло транспортов с импортными товарами			Отправлено транспортов с экспортными товарами		
	1843 г.	1844 г.	Разница	1843 г.	1844 г.	Разница
Радзивилловская	1217	1932	715	1687	1957	270
Гусятинская	112	100	12	219	206	13
Волочисская	46	47	1	139	172	33
Исаковецкая	90	229	139	120	159	39
	1845 г.	1846 г.	Разница	1845 г.	1846 г.	Разница
Радзивилловская	1150	1256	106	2081	1708	373
Гусятинская	97	136	39	232	213	27
Волочисская	50	92	42	339	397	58
Исаковецкая	152	163	11	83	158	75

В отчете начальника таможенного округа отмечалось, что на 1844 г. прослеживается устойчивая тенденция к сокращению импорта венгерских вин, так как они постепенно вытеснялись крымскими. После повышения таможенной ставки до 15 % на сукожные изделия сократился их ввоз через западные таможи. В то же время выросли объемы ввоза специальных красок для текстильных фабрик Московской губернии. Фискальная статистика таможен Радзивиловского округа в этот период представлена в табл. 5¹³.

Т а б л и ц а 5. Фискальные доходы таможен
Радзивиловского таможенного округа

Таможня / год	1841	1842	1843	1844	1845	1846
Радзивиловская	680 129,73	621 007,19	620 099,1	595 051,14	549 478,31	579 730,13
Гусятинская	35 232,96	16 113,77	21 809,66	25 687,5	18 296,33	24 040,97
Волочисская	3278,89	3638,65	4014,21	4088,68	2804,38	7441,72
Дружкопольская	2467	1482	1912	1077	1460	1181
Исаковецкая	3100,30	8981,16	15 066,34	23782	3673,52	3137,34
Всего	724 208,88	651 222,77	662 901,31	649 686,32	575 712,54	615 531,16

Результаты финансовой деятельности таможен в первую очередь зависели от внешнеторговой активности промышленников, роста количества предприятий и создания новых отраслей, а также от эффективности регулятивного законодательства. Рассмотрим в качестве примера сахарную отрасль. В 1819 г. правительством для защиты отечественных сахарозаводчиков были введены защитные пошлины. Так, пошлина на привозной сахар по тарифу 1819 г. составила 75 коп. с пуда, в 1821 г. — уже 1 руб., в 1822 г. — 1 руб. 50 коп., в 1823 г. — 2 руб. 50 коп.¹⁴ То есть правительство ежегодно увеличивало «сахарную» пошлину примерно в 1,5 раза, подняв ее за четыре года в 3 ½ раза. С 1824 по 1830 г. тариф оставался на уровне 2 руб. 50 коп., но в 1830 г. пошлина была снова поднята до 2 руб. 80 коп., а в 1831 г. (вместе с 12,5 % карантинных) — до 3,15 руб. с пуда¹⁵. Спустя десять лет был утвержден самый высокий тариф на привозной морем сахар — 3 руб. 80 коп. с пуда, что составляло почти 80 % от стоимости сахара, и эта ставка не менялась до 1848 г. Через сухопутные таможи ввозить сахар-сырец вообще запрещалось. Рафинад с 1822 г. также не разрешалось ввозить только через одесский порт. Пошлина на рафинад составляла 0,75 руб. с пуда и 12,5 % в пользу карантин¹⁶. Это сказалось на росте количества сахарных предприятий, увеличении их производственной мощности, что позволило в перспективе иметь надежный бюджетный источник. При этом защитные таможенные ставки не имели целью уничтожить сахарный импорт, о чем свидетельствует табл. 6¹⁷.

Т а б л и ц а 6. Количество сахарных заводов и таможенные поступления от импортного сахара в первой половине XIX в.

Год	Количество сахарных заводов в России	Таможенные поступления от импортного сахара (руб.)
1825–1826	7	2 038 001
1830	20	3 000 000
1836	26–57	—
1840	140	—
1841	143	—
1844	206	8 097 641
1845	217	6 500 000
1848	340	6 503 507

Таким образом, краткий анализ фискальной деятельности таможен на юго-западной границе России позволяет отследить развитие процессов индустриализации, становления внешней торговли как отрасли, а также социально-экономической активности российского общества в условиях эволюционного развития.

П р и м е ч а н и я

¹ *Погребинский А. П.* Очерки истории финансов дореволюционной России (XIX–XX вв.). М., 1954. С. 87.

² РГАДА. Ф. 276. Оп. 3. Д. 1289. Л. 11–12.

³ Там же. Ф. 16. Оп. 1. Д. 962. Ч. 1. Л. 29.

⁴ Там же. Ф. 1261. Оп. 6. Д. 1385. Л. 29.

⁵ Там же. Л. 37.

⁶ *Яворницький Д. І.* До історії степової України. Дніпропетровськ, 1929. С. 322, 332, 344.

⁷ РГАДА. Ф. 16. Оп. 1. Д. 693. Л. 73–74.

⁸ *Яворницький Д. І.* До історії степової України. С. 377–378.

⁹ *Парусов А. И.* Из истории внешней торговли России в конце XVIII — первой четверти XIX вв. // Вопросы экономической и социально-политической истории России в XVIII–XIX вв. Вып. 1. Горький, 1975. С. 49.

¹⁰ *Белоусова Л. Г., Малинова Г. Л.* Одесской таможне 200 лет. Одесса, 1995. С. 17.

¹¹ ГАОдО. Ф. 88. Оп. 1. Д. 12. Л. 17.

¹² ЦГИАУК. Ф. 442. Оп. 1. Д. 3124. Л. 80.

¹³ Там же. Л. 86.

¹⁴ *Буравченко Р. В.* Політика царського уряду стосовно цукрової галузі в XIX — на початку XX ст. // Проблеми історії України XIX — початку XX ст. Вып. 10. Київ, 2005. С. 16.

¹⁵ *Завадский И. Б.* Наше свеклосахарное производство, его прошедшее и настоящее. Киев, 1878. С. 35–36.

¹⁶ Там же. С. 199.

¹⁷ Там же. С. 37–39, 42, 200.