

⁹РГАДА. Ф. 1261. Оп. 1. Д. 2895. Гл. 15; Обзорение Крыма... С. 210.

¹⁰Одна из дорог, проложенных в период 1816–1827 г., когда генерал-лейтенант А. П. Ермолов был командиром отдельного Грузинского корпуса в звании главнокомандующего.

¹¹РГАДА. Ф. 1261. Оп. 1. Д. 2895. Гл. 18; Обзорение Крыма... С. 286–287.

¹²РГАДА. Ф. 1261. Оп. 1. Д. 2895. Гл. 17; Обзорение Крыма... С. 274.

¹³РГАДА. Ф. 1261. Оп. 1. Д. 2895. Гл. 15; Обзорение Крыма... С. 211.

¹⁴РГАДА. Ф. 1261. Оп. 1. Д. 2895. Гл. 15; Обзорение Крыма... С. 211.

¹⁵Дадиани Леван V (1793–1846), князь, из мингрельского княжеского рода, владетельный князь Мингрельский (1810–1846); его предок князь Григорий Дадиани в 1803 г. принял подданство России на правах вассального владетеля.

¹⁶Вьючная лошадь на сравнительно ровной местности выдерживает груз в 1/3 собственного веса, приблизительно в 120 кг.

¹⁷РГАДА. Ф. 1261. Оп. 1. Д. 2895. Гл. 22; Обзорение Крыма... С. 368.

¹⁸И. Д. Курнатовский, генерал-майор; был отставлен от должности управляющего Имеретией по возрасту; ему на смену пришел полковник Пузыревский 1-й; генерал-майор П. Д. Горчаков, в свою очередь, сменил полковника Пузыревского, убитого повстанцами на лесной дороге в середине апреля 1820 г.

¹⁹РГАДА. Ф. 1261. Оп. 1. Д. 2895. Гл. 17; Обзорение Крыма... С. 258–259.

²⁰РГАДА. Ф. 1261. Оп. 1. Д. 2895. Гл. 17; Обзорение Крыма... С. 258.

²¹РГАДА. Ф. 1261. Оп. 1. Д. 2895. Гл. 15; Обзорение Крыма... С. 220.

²²РГАДА. Ф. 1261. Оп. 1. Д. 2895. Гл. 15; Обзорение Крыма... С. 212.

²³РГАДА. Ф. 1261. Оп. 1. Д. 2895. Гл. 15; Обзорение Крыма... С. 213.

Э. Г. Истомина

ТОРГОВОЕ СУДОХОДСТВО В ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКОМ БАССЕЙНЕ В XIX в.

Развитие торгового судоходства и береговой инфраструктуры Черноморско-Азовского бассейна были тесно связаны с достигнутыми результатами в сфере международной политики России в конце XVIII в. В результате войны с Турцией по Кучук-Кайнарджийскому миру 1774 г. Россия получила выход к Черному морю с важнейшими морскими опорными пунктами (Азов, Керчь, Еникале и Кинбурн). Черноморско-Азовский морской бассейн, пополнивший Северный, Балтийский и Каспийский бассейны, сыграл в истории России исключительно важную роль. Бухарестский договор с Турцией в 1812 г. закрепил за Россией участок Черноморского побережья Кавказа с г. Сухумом. Адрианопольский мир с Турцией в 1829 г. оставил за Россией черноморскую полосу от Анапы до Поти. Унклар-Искелесийский договор с Турцией 1833 г. дал право прохода русским военным кораблям через Дарданеллы, что сыграло свою роль в развитии купеческого мореплавания и в значительной мере отразилось на функционировании азовских портов. Наконец, в итоге Крымской войны 1853–1856 гг. по Парижскому трактату 1856 г. за Россией сохранилось Кавказское побережье Черного моря, но запрещалось держать военный флот и арсеналы его по берегам. Это положение было изменено русской дипломатией

лишь через 15 лет. Несмотря на постоянное давление Англии в сфере морского судоходства, Россия стремилась иметь контакты со всеми морскими странами.

Азовское и Черное моря на протяжении всей истории являлись важной экономической зоной. Торговые маршруты, связанные с ними, задавали ритм русской экономике и сближали ее со всем мировым пространством.

В первой половине XIX в. оборот морской торговли (экспорт) России через Черное и Азовское моря наращивал темпы своего развития: в 1824–1826 гг. он составил 6,15 млн руб., 1839–1841 гг. — 19,52 млн руб., в 1848–1850 гг. — 23,45 млн руб.¹

Значительную роль во внешнеторговых операциях в Черноморско-Азовском бассейне играло Азовское море и его каботажные рейсы, нацеленные на подвоз грузов из внутренних районов на экспорт и развозку импортных товаров. В этой связи особенно важной представлялась доставка грузов в Таганрог, Керчь и другие порты. Поощрительная политика правительства в отношении экономического развития Причерноморья коснулась и каботаж. Для него в 1821 г. была определена сумма в 150 тыс. рублей. Из этих средств любому российскому подданному предоставлялась возможность взять ссуду до 2 тыс. рублей (без процентов) на четыре года с условием постройки в течение двух лет каботажного судна².

В 1833 г. азовский каботажный флот состоял из 109 судов различных типов (общей грузоподъемностью до 5 тыс. ластов)³. В этом же году последовало закрытие Таганрогского карантинного пункта и объявление Азовского моря практически открытым, означавшее, что все входящие в него суда должны были пройти карантин в Керчи. Это осложняло и задерживало их плавание по Азовскому морю и представляло широкою возможность развития русского каботаж. Так, в 1843 г. на керченских причалах находилось 1097 судов под иностранными флагами — все они ожидали подвоза грузов на каботажных судах. В этом году азовский каботажный флот уже состоял из 370 судов, то есть за 10 лет он увеличился в 3,5 раза, а по вместимости — более чем в 3,5 раза⁴.

Движение каботажных судов по портам Азовского бассейна стремительно росло в последующие десятилетия. Ими перевозили из Ростова, Таганрога и других азовских портов до Керчи сотни тысяч пудов зерна, железа, антрацита, шерсти, кожи, сала, льняного семени, а из Керчи в Ростов и другие порты Азовского моря — миллионы пудов соли, рыбы и керченский камень — известняк.

До конца 40-х гг. XIX в. на восточном побережье Азовского моря не было ни одного порта, а расположенные на Черноморском побережье Кавказа Суджук-Кале (будущий Новороссийск) и Анапа находились в зоне военных действий и не являлись коммерческими гаванями. Ближайшими для Предкавказья являлись Ростов-на-Дону и Таганрог⁵.

Главным портом Азовского моря являлся Таганрог. В его привозе основное место занимали иностранные товары (из Архипелага, Смирны, Анатолии) — деревянное масло, вино, сухие фрукты, кофе, сахар, лимоны, апельсины, орехи, табак. Вывоз состоял из пшеницы, коровьего (сливочного) масла, икры, сала, шерсти, юфти, железа, канатов и полотна. В порт приходило не менее 300 кораблей. Привоз оценивался в 4–6 млн руб., отпуск — в 7–10 млн руб.

Мариуполь, расположенный при р. Кальмиусе, имел в отпуске (в мало-российские и польские губернии) соленую рыбу, а также пшеницу, сало, коровье масло, кожи. Вывоз из него доходил до 3 млн руб. В порт приходило до 300 судов.

Нахичеванская и Ростовская пристани прямой связи с границей не имели, лишь пополняя товарами Мариуполь и Таганрог.

В Ачуеве и Тамани имелись пристани, куда приходили каботажные суда из Таганрога и Мариуполя с различными российскими товарами⁶.

Крымская война нанесла огромный урон черноморско-азовскому торговому судоходству. Действия Керченского карантина были приостановлены, и тем самым иностранные суда получили широкую возможность свободного плавания по Азовскому морю. Однако быстрый рост азовских портов в связи со стремительным развитием хлебной торговли, угольной и металлургической промышленности Юга России содействовал наращиванию провозной способности каботажных судов. Его обороты в конце 50-х гг. XIX в. доходили до 7 млн рублей серебром ежегодно. Ввиду ускоренного подъема экономики, и в первую очередь сельского хозяйства и промышленного комплекса Донбасса, роль морского каботажного судостроения все более возрастала⁷.

Торговое судоходство, связанное с Азовским морем, оказало огромное влияние на развитие обширного края — Приазовья, на его сельское хозяйство, на появление многочисленных предприятий по переработке продукции животноводства. Заметные перемены в связи с открытием новых портов произошли в горной и металлургической промышленности Юга России. Широкое развитие получило парусное и канатное производство в Одессе и Николаеве⁸. Морские перевозки на Азовском море развивались и под влиянием рыбных промыслов, особенно в районе реки Молочные Воды, в Бердянском заливе и Керченском проливе.

Однако международная обстановка и слабая материально-техническая база осложняли развитие торгового судоходства. Лишь процесс постепенной монополизации, когда каботажные суда переходили в руки крупных судоходных компаний, поддерживал торговое судоходство. В середине 30-х гг. XIX в. на Черноморско-Азовском торговом флоте начинается использование паровых машин. К 1853 г. Черноморско-Азовский торговый флот имел в своем составе 12 пароходов, удельный вес которых в перевозках не превышал 2,7–2,8 % всего объема грузооборота в бассейне.

После заключения Парижского мира в 1856 г., запретившего России иметь военный флот на Черном море, правительство стало уделять особое внимание развитию Черноморско-Азовского торгового флота, который понес в войне большие потери. Важное значение для этого периода имело учреждение Русского общества пароходства и торговли (РОПиТ). По инициативе военно-морского ведомства был создан Комитет для развития торгового флота (1856–1860 гг.). Но в условиях узости внутреннего рынка, острой нехватки капиталов, свободной рабочей силы, отдельные частные, к тому же противоречивые меры, предпринимавшиеся для развития отечественного торгового мореходства, не способны были привести к значительным результатам⁹.

Кроме соперничества с иностранным судоходством русский флот много терял от крайне неудовлетворительного состояния внутренних путей сообщения, слабого развития рынка, ограниченности денежных оборотов. В итоге рост товаров, обрабатываемых внутри страны и для отпуска за границу, был замедленным. Лишь к концу первой половины XIX в. вывоз пшеницы значительно увеличился и достиг 20–25 млн пудов.

Во второй половине XIX в., после Крымской войны, ускорившей процесс обновления страны на почве давно назревавших гражданских реформ, началось постепенное преобразование условий развития торгового мореходства¹⁰. Особенно важное значение имело строительство железных дорог. Однако черноморско-азовские порты получили связь с ними лишь в последней четверти XIX в. Так, Одесса и Ростов приобщились к железнодорожной сети в 1870-е гг., остальные — не ранее 1880-х гг.: Мариуполь — в 1882 г., Феодосия — в 1892 г. В итоге морское судоходство стало получать значительные объемы грузов, приходивших из самых отдаленных районов страны.

В начале XX в. по вывозу среди внешних морей Черноморско-Азовский бассейн занял первое место, на втором месте стояло Балтийское море, но ему принадлежало первое место по привозу, за ним следовал Черноморско-Азовский бассейн. По суммам торговых оборотов моря располагались в следующем порядке: Балтийское, Черное с Азовским, Тихий океан, Каспийское и Белое.

Внешняя торговля России являлась торговлей по преимуществу (4/5) с европейскими государствами, среди которых особую роль играла Германия, за ней следовали Великобритания и Голландия. В определенной мере это ставило Россию в тесные географические рамки и тормозило развитие торгового судоходства («Торговля следует за флагом» — говорили англичане). Однако Россия стремилась поддерживать торговые связи и с Францией, Австро-Венгрией, Италией, Бельгией, Данией, Турцией, Грецией, Швецией и др.

Особое значение для развития черноморско-азовского торгового флота имело создание в 1856 г. крупного, капиталистически организованного, мореходного предприятия РОПиТа. Параллельно с ростом торгового флота и постепенным его перевоплощением в паровой совершался процесс зарождения в нем относительно крупных мореходных мероприятий, что свидетельствовало о все возрастающей силе капитала в русском мореходстве¹¹.

Нарастивание грузооборотов и рост флота привлекли внимание к портам — к их благоустройству и усовершенствованию технического оборудования. В 1883 г. министром путей сообщения генерал-адъютантом К. Н. Посьетом была представлена Александру III записка, в которой излагался общий план постепенного улучшения портов империи в течение ближайших 10 лет. С 1884 г. началось его постепенное осуществление. В основу правительственной политики в отношении торгового флота были заложены две тенденции:

- 1) закрепление за торговым флотом национального характера;
- 2) обеспечение ему по возможности благоприятных условий развития в соперничестве с другими флотами.

Национализация торгового флота, выражающаяся в устранении от мореходного промысла иностранцев, признавалась необходимой ввиду чисто национальных задач. Первоначальное русское законодательство о национальном флаге было проникнуто значительной терпимостью к иностранцам. Дело доходило до того, что шкипера иностранных судов подымали в заграничных портах русский флаг для того, чтобы воспользоваться теми преимуществами, которые он давал. Однако лишь в 1860-е гг. возник вопрос о пересмотре законодательства о национальном флаге. По обновленному закону, изданному в 1865 г., придавалось особое значение формам коллективного владения судами (сосредоточение морских перевозочных средств в руках могущественных ассоциаций, в частности, акционерных компаний), которые все более вытесняли форму единоличного владения судами, то есть ту форму, которой закон придавал значение носительницы идеи национального флота по преимуществу. Однако иностранцам был открыт доступ в русские мореходные предприятия. В результате значительная часть прибыли уходила из России.

Новый закон появился лишь 6 июня 1904 г. По нему право плавания под русским национальным флагом мог иметь только русский подданный или коллективное предприятие (акционерная компания, тов-во и т. д.), все участники которого состояли в русском подданстве. Плавание под русским флагом разрешалось лишь по внесению судна, определенным в законе порядком, в «Корабельный список» одного из русских портов.

Личный состав русского торгового судна должен был формироваться из российских подданных, но из-за нехватки русских специалистов нередко приходилось идти на компромисс (дозволялось иметь некоторое число иностранных моряков). И только по Торговому уставу 1909 г. должности судоводителей могли занимать исключительно русские.

Особое оживление торгового судоходства на Черном море началось в связи с появлением первых пароходов. Первый деревянный пароход для рейсов между Одессой и крымскими портами был построен в Николаеве в 1828 г. В 1830 г. в Петербурге для Одессы было построено судно «Нева», начавшее с 1831 г. осуществлять рейсы до Константинополя. В последующие годы в черноморских портах появились еще три отечественных парохода.

Дальнейшее развитие пароходства на Черном море было связано с деятельностью Акционерного товарищества Черноморского пароходства, основанного в 1833 г. Однако его капитала в 500 тыс. руб. было недостаточно для организации регулярных рейсов между Одессой и Константинополем. В 1841 г. Комитет министров принял решение основать казенную пароходную линию Одесса — Константинополь. С этой целью в Англии было заказано четыре парохода, вышедшие в рейсы в 1843 г. Для дальнейшего развития казенного пароходства на Черном море в Одессе в том же году была создана «Экспедиция постоянных пароходных сообщений», которая вскоре открыла новую линию между Одессой и дунайскими портами. С 1848 г. стали осуществляться регулярные рейсы между Одессой и Ейском, с 1849 г. — между Одессой и Евпаторией, Аккерманом и Овидиополем (Днестровский лиман).

В период Крымской войны большинство пароходов погибло. С 1856 г. РОПиТ открыло 11 новых линий. В течение 20 лет оно сохраняло монополию на пароходство в Черном море. В 1860 г. пароходами РОПиТ было перевезено 6,9 млн пудов грузов и 219 тыс. пассажиров¹².

В конце XIX — начале XX в. на Черном и Азовском морях имелось 428 судов с механическими двигателями, значительной частью которых владели такие пароходные предприятия как РОПиТ и Добровольный флот. Однако значительное количество перевозок по-прежнему обслуживалось иностранными судами. Слабая причастность русского торгового флота к внешнеторговой деятельности отечественных портов заключалась в том, что в его составе для соответствующего грузооборота не было достаточного количества подходящих по своей грузоподъемности судов, что являлось следствием слабого развития мореходной промышленности, нехваткой капиталов в России, а также низкого уровня технических знаний. Сказывалось и отсутствие прочно поставленного морского судостроения, что являлось одной из причин недостаточного тоннажа. На развитие торгового судоходства негативно влияла и более высокая стоимость эксплуатации российских судов по сравнению с иностранной, что было связано с незначительными размерами российских мореходных предприятий, с относительной маломерностью судов.

Фрахты, единые для флагов всех стран, устанавливались на мировом рынке, и оказывать влияние на него русские судовладельцы не могли. Повышенная стоимость эксплуатации их судов должна была неблагоприятно отражаться и на доходности мореходного промысла в России, что также задерживало приток капиталов в эту отрасль. Только выход во второй половине XIX в. на поприще международного состязания, в частности, обслуживания отечественной внешней торговли (с ее грузооборотом, близком к полутора миллиардов пудов), обеспечил торговому судоходству надлежащий рост и прибыль.

На Азовском море пароходство также зародилось в предреформенное время. Уже в 1850 г. по морю и по Дону курсировали четыре пассажирских «пароплава» Акционерного товарищества пароходства по Дону¹³.

В 1858 г. на Азовском море имелось 25 пароходов дальнего плавания, каботажных — 291; на Черном море — 25 пароходов дальнего плавания, каботажных — 100. Все они были включены в процесс торгового судоходства¹⁴.

Во второй половине XIX в. экспортная торговля из портов Черноморско-Азовского бассейна росла быстрыми темпами. Это было связано с увеличением вывоза хлеба из южных губерний через порты Одессу, Николаев, Мариуполь, Таганрог и Бердянск. Крупные успехи в развитии текстильной промышленности и увеличение производства канатов способствовали расширению экспорта льняных тканей и товаров из льна и конопли, а также канатов, тросов, веревок для парусных кораблей и судов.

Торговля и коммерческий флот, неразрывно связанные между собой, оказывали огромное влияние на развитие портов Черного и Азовского морей. Во второй половине XIX в. на них сложилась густая сеть портов: Одесса, Николаев, Херсон, Хорлово, Евпатория, Севастополь, Феодосия, Керчь,

Геническ, Бердянск, Мариуполь, Таганрог, Ростов, Ейск, Ахтарск, Темрюк, Новороссийск, Сухум, Очамчыры, Поти, Батум¹⁵.

Среди них крупнейшим портом являлась Одесса. Одесский порт долгие годы пользовался правом свободной торговли, присвоенным порто-франко. В него, где действовал таможенный контроль, разрешалось привозить все иностранные товары. Богатым был и ассортимент вывоза: пшеница, ячмень, семя конопляное и льняное, сало, свечи сальные, воск, икра, масло коровье, кожи воловьи, медь, железо, медные и железные изделия, шерсть, пакля, парусное полотно, канаты и проч. Все эти грузы направлялись в Константинополь, Малую Азию, Грецию, Архипелаг, Италию, Францию, Великобританию и частично — в Северную Америку. В привозе отмечены: бумага различных видов, хлопчато-бумажная ткань, шелк (сырец), сандал, свинец, сукно, полотно, шелковые и бумажные изделия, галантерейные товары, мягкая рухлядь, чай, кофе, сыр, фрукты, французские вина, деревянное масло, лимонный сок, сахар-сырец и рафинад, турецкий табак, ладан, сера, пробка и аптекарские товары — из Константинополя, Малой Азии, Греции, Архипелага, Италии, Франции и Англии. В Одесский порт заходили северо-американские корабли, привозившие ром и колониальные товары.

Уже в первой половине XIX в. привоз в Одессу доходил до 15 млн руб., отпуск — до 25 млн руб. В дальнейшем торговые обороты продолжали расти. Порт ежегодно посещали не менее 500–600 кораблей¹⁶.

Важное значение для развития торгового судоходства имел Херсон, расположенный на Днепре, в 70 верстах от моря. Суда грузились здесь половинным грузом, пополняясь близ Кизынского мыса у выхода в море. Привоза из-за границы он не имел. В ассортименте отпуска значились дубовый корабельный лес, доски, клепки и прочие лесоматериалы. К нему ежегодно приходило до 150 плотов и до 250 барок с лесом, а также с пеньковой пряжей, железом, чугуном, углем, льняным и конопляным маслом, смолой, салом, пшеницей и проч. Леса, хлеба и других товаров доставлялось в Херсон на 2 500 000 руб.

Для торгового морского судоходства особое значение имел Николаев — речная гавань с таможенной заставой. Однако мореходные купеческие суда из-за малых глубин не доходили до его причалов. Осуществлялось каботажное судоходство от Николаева до Одессы. Отпуск товаров составлял от 100 до 400 тыс. руб. Привоз (вместе с поставками для Николаевского адмиралтейства) был значительным — от 800 до 1 500 тыс. руб.

Для отправки экспортных грузов особую роль играла Евпатория. В составе грузов для экспорта значились хлеб, овечья и козья шерсть, коровье масло, сырые кожи, сало, войлок, железо, парусное полотно, соль и проч. Всего — до 2 млн руб. В ассортименте импорта — ткани, бакалейные, москательные, аптекарские товары. Основная торговля осуществлялась с Константинополем и Малой Азией. Привоз в порт оценивался от 500 тыс. до 1 млн руб., сверх этого отмечали еще поставки монеты¹⁷.

Открытие Севастопольского порта для купеческих судов и лодок, входящих с товарами из портов Черного и Азовского морей с российскими и иностранными товарами, состоялось в феврале 1820 г. Однако в порту существовал

запрет на посещение судов из-за границы. Их заход мог быть допущен лишь в особых случаях — при крушении, авариях, при продолжительной непогоде.

Феодосия имела тот же состав отпуска, что и Евпатория. Таким же был и состав иностранных грузов. Приходило обычно 60–70 кораблей. Привоз достигал 1 500 000 руб., однако почти половину его составляла монета. Отпуск — до 2 млн руб.¹⁸

Керченский торговый порт был открыт в 1827 г. После Крымской войны он пришел в упадок, имея, в основном, перевалочное значение для товаров, предназначенных на экспорт (из портов Азовского моря — Таганрога, Мариуполя и др.) и импортных грузов, направлявшихся в Ростов. Особую роль для порта играло каботажное плавание — перевозки до 2 млн пудов крымской соли и значительного количества рыбы¹⁹.

В северо-восточной части побережья Черного моря (пристани в Анапе, Суджук-Кале, Сугум-Кале, Анакре, Редут-Кале, Потти) торговое судоходство начало развиваться быстрыми темпами лишь в 30-е гг. XIX в. Наиболее крупные торговые операции производились в Анапе, расположенной в 30 верстах от западного устья Кубани при впадении р. Бугур в Черное море. Сюда приходило в течение года более 100 турецких и греческих судов с бумажными и шелковыми изделиями, солью, порохом, свинцом и проч. Обратными рейсами отправляли мед, воск, коровье масло, говяжье и баранье сало, сырые кожи, заячьи, лисьи, волчьи, куньи шкуры, хлеб, кукурузу и т. д. Кавказские товары — «черкесские и абхазские произведения» (сало, мед, масло коровье, хлеб, фрукты, воск, кожи, мягкая рухлядь, бурки, конский волос, шерсть, рога, табак) разрешалось отправлять из Анапы морем в Керчь. Горским народам отпущалось все, за исключением огнестрельного и холодного оружия, пороха и свинца²⁰.

В целом торговое судоходство Черноморско-Азовского бассейна оказало огромное влияние на развитие не только Северного Причерноморья и Приазовья, но и на экономику всей России. Отмечая определенную отсталость морского транспорта России (по количеству судов, тоннажу, оснащению, отсутствию необходимых кадров), следует, однако, отметить, что на протяжении XIX в. происходил постепенный процесс модернизации и включения его в международное разделение труда в условиях складывания мирового рынка.

Примечания

¹ Морской атлас. Т. 3. Военно-исторический, ч. 1. Описания к картам. М., 1959. С. 506.

² *Золотов В. А.* Внешняя торговля Южной России в первой половине XIX века. Ростов н/Д., 1963. С. 158.

³ При измерении грузоподъемности судна в ластах — ласт составлял 2 тонны или 120 п.

⁴ *Истомина Э. Г.* Водный транспорт России в дореформенный период. М., 1991. С. 244.

⁵ *Фадеев А. В.* Очерки экономического развития степного Предкавказья в дореформенный период. М., 1957. С. 201–202.

⁶ Там же. С. 105–114.

⁷ Под флагом России: История зарождения и развития морского торгового флота. М., 1995. С. 256.

⁸ Дружинина Е. И. Южная Украина в период кризиса феодализма, 1825–1860 гг. М., 1981. С. 143–145.

⁹ Коновалов Ю. П. Морской торговый флот России в период промышленного капитализма, 60-е — середина 90-х гг. XIX в.: (На материалах Черноморско-Азовского бассейна): Автореф. дис. ... канд. геогр. наук. Одесса, 1981. С. 12–14.

¹⁰ Филипов Ю. Д. Очерк условий развития отечественного торгового мореплавания. Пг., 1916. С. 1–2.

¹¹ Там же. С. 82–83, 109.

¹² Мельник Л. Г. Виникнення і розвиток пароплавства на Чорному і Азовському морях // Український історичний журнал. 1972. № 11. С. 49–51.

¹³ Там же. С. 51–52.

¹⁴ Вольдемар Х. Русский торговый флот, в особенности Балтийский. СПб., 1860. С. 2–3.

¹⁵ Филипов Ю. Д. Очерк условий развития... С. 35–36.

¹⁶ Небольсин Г. П. Статистические записки о внешней торговле России. Ч. 1. СПб., 1835. С. 73–79.

¹⁷ Там же. С. 85–92.

¹⁸ Там же. С. 97–99.

¹⁹ Истомина Э. Г. Водный транспорт России... С. 241–248.

²⁰ Небольсин Г. П. Статистические записки... С. 91–99.

Н. А. Беляева

ДОКУМЕНТЫ ТАМОЖЕННОГО ДЕЛОПРОИЗВОДСТВА КАК ИСТОЧНИК ПО ИСТОРИИ ТОРГОВЛИ КОНЦА XIX — НАЧАЛА XX в.

Развитие истории торговли и таможенного дела как научного направления во многом предопределяется формированием оригинальной источниковой базы. Немалую роль в этом процессе играет введение в научный оборот источников, связанных с обеспечением государственного регулирования торговли, особое место среди которых занимают документы таможенного делопроизводства.

В современных исследованиях делопроизводственные материалы из фондов таможенных учреждений используются при изучении форм ведения торговой деятельности, взаимодействия государства и купечества¹, истории таможенных учреждений², являются базой для изучения истории борьбы с контрабандой в Российской империи³. Сегодня появились и исследования по проблемам становления самого таможенного делопроизводства⁴. Однако в целом документы таможенного делопроизводства пока не были представлены в научной литературе как единый комплекс источников.

В статье предпринята попытка отчасти восполнить этот пробел. Опираясь на документы из фондов таможенных учреждений Российского государственного исторического архива Дальнего Востока (РГИА ДВ), попытаемся оценить их информационные возможности. Несмотря на то, что анализируемые источники характеризуют деятельность таможенных учреждений лишь Приамур-