

¹⁷ Там же. Л. 4.

¹⁸ Там же. Оп. 1. Д. 624. Л. 11.

¹⁹ Там же. Ф. 16. Оп. 1. Д. 799. Ч. 1. Л. 182.

²⁰ Там же. Л. 183.

²¹ С. Я. Боровой считал автором проекта марсельского купца Антуана де Сен-Жозефа (см. подробнее: *Боровой С. Я.* Франция и внешнеторговые операции... С. 498). Инициативу развития польской транзитной торговли с деятельностью купца Антуана также связывал Н. Княжевич (см. подробнее: *Княжевич М.* Проект поліпшення торгівлі на Україні, 1784 // Записки Наукового товариства імені Шевченка. Т. 18. Львів, 1897. С. 2).

²² РГАДА. Ф. 1261. Оп. 1. Д. 936. Л. 1–3.

²³ Там же. Оп. 6. Д. 1780. Л. 2.

²⁴ Там же. Ф. 19. Оп. 1. Д. 317. Л. 180.

²⁵ Там же. Л. 182.

²⁶ НИА СПБ И РАН. Ф. 36. Оп. 1. Д. 557. Л. 56.

²⁷ АВПРИ. Ф. 48. Оп. 48/2. Д. 66. Л. 37.

²⁸ Там же. Л. 59.

²⁹ РГИА. Ф. 1374. Оп. 1. Д. 49. Л. 5, 36.

³⁰ Там же. Ф. 994. Оп. 2. Д. 315. Л. 55–63; НИА СПБ И РАН. Ф. 36. Оп. 1. Д. 557. Л. 328–341.

³¹ В документах архивного дела также упоминается как Ф. Г. Вирст (РГИА. Ф. 1285. Оп. 2. Д. 72. Л. 7).

³² РГИА. Ф. 1285. Оп. 2. Д. 72. Л. 8–10.

³³ Там же. Л. 11, 13.

³⁴ Там же. Л. 7.

³⁵ РГАДА. Ф. 19. Оп. 1. Д. 374. Л. 1.

О. В. Воловик

ВЛИЯНИЕ ПРИРОДНЫХ ФАКТОРОВ НА РАЗВИТИЕ ТОРГОВЛИ И ТАМОЖЕННОГО ДЕЛА В РОССИИ В XVIII в.

Существенное влияние на развитие как внутренней, так и внешней торговли неизменно оказывали климатические факторы. Погодные условия сказывались прежде всего на объемах сельскохозяйственного производства и, соответственно, на ценообразовании. Для XVIII в. одним из важнейших товаров было зерно — «хлеб», который долгое время отождествлялся с пищей как таковой. При неурожае, вызванном неблагоприятными погодными условиями, хлебные цены могли вырасти в несколько раз. Чем меньше были объемы произведенного хлеба, тем менее удовлетворялся спрос и тем выше были цены¹. При этом основной скачок цен приходился не на год сбора урожая, а на следующий². Этот фактор имел прямое влияние на развитие хлебной торговли в Российской империи. Важно отметить, что цена на хлеб в рассматриваемый период была показателем экономического развития вообще, своеобразным валютным индикатором.

В отношении внутреннего развития отдельных регионов России стоит отметить одну важную особенность. Разные регионы огромной империи в силу различных природно-климатических условий развивались по-разному. Разные регионы имели разную производственную специализацию. Отсутствие земледелия или недостаточное производство сельскохозяйственной продукции, вызванные неблагоприятными природно-климатическими условиями в отдельных местностях, содействовали усилению темпов развития хлебной торговли и сближению отдельных частей государства в торговом отношении³.

Условно все российские губернии можно разделить на ввозящие и вывозящие хлеб. Как ни странно в неурожайные годы ситуация с хлебными ценами была у вывозящих губерниях более катастрофичной, чем у ввозящих. Объясняется это тем, что вторые имели значительные запасы хлеба и обслуживались несколькими производящими товарный хлеб губерниями, в которых, как правило, не бывало одновременных сильных неурожаев. Вследствие этого в потребляющих хлеб губерниях складывались более или менее устойчивые цены. Вывозящие же губернии, полагавшиеся в своем продовольственном обеспечении только на свои ресурсы, в случае хороших урожаев имели избытки хлеба, которые стремились сбыть даже по самым низким ценам. Но в случае недорода они оставались без хлеба, так как в урожайные годы весь свой хлеб почти полностью продавали. Поэтому цены в вывозящих хлеб губерниях резко падали в урожайные годы и круто поднимались в неурожайные⁴. На этом основании мы имеем возможность говорить о влиянии аномальных явлений природы на движение хлебных цен.

Среди природно-климатических факторов, влиявших на развитие торговых отношений, далеко не последнюю роль играла почва, по которой проходили дороги, а также рельеф местности, гидрологические и метеорологические условия, в первую очередь температура и осадки. Влияние метеорологических условий на состояние дорог проявлялось наиболее сильно в период чрезмерных осадков.

Говоря о путях сообщения важно отметить, что в XVIII в. главными транспортными артериями оставались реки. Интенсивность их транспортного использования была выше, чем у сухопутных дорог. Наибольшую протяженность водные пути имели во время весеннего половодья. Но когда уровень воды поднимался на 5–15 м реки выходили из берегов и затапливали прибрежные места, по которым проходил бечевник, останавливая тем самым движение судов. Большинство рек были судоходными только во время весеннего и осеннего половодья, а летом сильно мелели. В результате караваны судов надолго задерживались на обмелевших участках⁵. Главные морские ворота в Россию — Архангельск — соединялся с другими губерниями прежде всего через водный путь — Северную Двину. Перевозка грузов по ней было дешевле, чем гужевым транспортом⁶. Однако сезон навигации на Дви-

не длился всего до полугода. Таким образом, объемы торговли зависели непосредственно от навигационного периода на водных путях сообщения.

Климатические условия влияли и на мосты. Так, сильные ливни стали причиной разрушения мостов на Днепре в 1739 г. Подобные ситуации возникали и в дальнейшем. Например, за 1771 г. находим сообщение про разрушение моста через Днепр вследствие сильной бури и мороза⁷.

Русские сухопутные дороги XVIII в. представляли собой грунтовые трассы с накатанными возами колеями. Большая часть дорог не имела твердого покрытия и искусственных насыпей. Исключением был лишь Санкт-Петербургский тракт. Искусственно построенные дороги не решали транспортную проблему, так как при их строительстве использовали деревянные колоды, которые покрывали хворостом и глиной. Именно последняя при чрезмерных осадках и превращала дороги в грязь. В центральных городах имела место практика мощения дорог деревянными досками. Но такое покрытие по причине своей недолговечности требовало периодической замены. И только с 1780-х гг. в дорожном деле получила распространение технология укладки дорог камнем⁸.

Самая густая транспортная сеть была в центральных районах Российской империи, которые в климатическом отношении относились к лесостепной зоне. Соответственно большинство сухопутных путей проходили через лес, где из-за высокой влажности дороги долго высыхали после выпадения дождя и снега⁹. Не облегчали, а зачастую только усугубляли ситуации оттепели, которые в течение XVIII в. были типичным явлением. Плохое состояние главных дорожных трактов, особенно проходящих по лесным местностям, отмечается в северных, северо-западных и северо-восточных губерниях Российской империи. При этом зимой при наличии снежного покрова и при минусовых температурах состояние сухопутных путей было лучшим, о чем свидетельствует увеличение скорости передвижения по ним в полтора раза. Именно с установлением санного пути оживлялась внутренняя торговля.

Низкую пропускную способность русских сухопутных дорог в летние месяцы особенно отмечали иностранцы в своих записках: «одному всевышнему Богу известно, до чего трудны и узки здешние дороги» — писал Павел Аллепский. Автор жаловался на длительные ливни в июле-августе, в результате которых дороги были залиты водой и превращались в болото¹⁰. Иностранные купцы сетовали, что «провезти товар по летней дороге стоило, по крайней мере, вчетверо дороже зимнего провоза»¹¹. Такая ситуация была, судя по всему, типичной, поскольку мы находим подтверждение тому и в других источниках¹². В таких условиях нередкими были потери перевозимых товаров и даже порча транспорта, что негативно сказывалось на доходах самих купцов.

Российское правительство должно было всячески содействовать развитию торговли, чтобы хотя бы отчасти нейтрализовать негативные последствия климатических аномалий. В неурожайные и голодные годы стимулировался импорт хлеба путем снижения или даже отмены пошлин для иностранцев. Так, в январе 1724 г. вследствие неурожая разрешен был ввоз хлеба во все порты за половину пошлины¹³, через несколько недель пошлина была снижена до 5 коп. с рубля от стоимости продукта¹⁴, а уже с осени разрешен был вообще беспошлинный ввоз заграничного хлеба в Петербург¹⁵. При этом приходилось вводить запрет на экспорт хлеба¹⁶.

Для одних вздорожание хлеба вследствие неурожая означало часто голодную смерть, для других же открывалась неплохая возможность увеличить свой доход. Борьба государства с перекупщиками имеет долгую историю, которая корнями уходит в далекое прошлое. В законодательстве Петра I находим, например, предписание в связи с неурожаем 1723 г. «у купцов и промышленников хлеб описать же для того, чтобы они у продавцев скупая, хлеб высокою ценою не продавали и тем бы большой тягости народу не чинили»¹⁷.

Еще одним не менее значимым фактором, имевшим влияние на развитие внешней торговли, были сообщения о появлении заразных заболеваний за границей. Так было в 1720 г., когда во Франции распространилась эпидемия чумы и было приказано не пропускать ни одного корабля с французских гаваней.

При появлении известий о распространении заразных болезней правительство рассылало распоряжения об устройении карантинных застав, на которых следовало выявлять и задерживать лиц, страдавших «моровой язвой». Заставы организовывались как на пограничных рубежах, так и внутри государства¹⁸. В связи с эпидемией чумы в 1710–1720 гг. карантинные были выставлены вдоль западной и частично южной границы России. Купцы, которые приезжали из опасных местностей, заставляли выдерживать карантин. В результате торговые отношения с Турцией на время практически полностью приостановились¹⁹. Турецкие купцы должны были отбывать карантин в Василькове, где был построен новый карантинный дом со складскими и жилищными помещениями. Именно на примере этого учреждения можно проследить, как осуществлялась работа таможни во время эпидемий. Сходным образом, надо полгать, работали и другие таможенные посты Российской империи.

Карантинный дом представлял собой подобие постоянного двора, где останавливались приезжие торговцы, выжидавшие карантин. При этом им приходилось жить в нем длительное время, оплачивая помещение и еду. Простой товара приводил к огромным убыткам. Именно этот фактор был главной причиной задержки торговцев в карантинном доме, даже при отсутствии прямой угрозы занесения эпидемической болезни²⁰. Для приезжих из-за границы внедрены были специальные докторские аттестаты, без которых купцы не имели права проезжать через таможни. Учреждение карантинных застав

было выгодно жителям приграничных территорий, но объемы торговли при этом значительно сокращались.

Карантины вели к обесцениванию товаров и открывали дорогу к злоупотреблениям со стороны местных чиновников. Отмечены случаи, когда предпринимались попытки обойти карантин по Днепру либо передать товар через служителей карантинного дома²¹. Злоупотребления допускал и директор таможни, который пропускал товары за взятки, оставляя пошлину себе, либо выпуская свой товар без пошлины за границу²². Купцов нередко обворовывало местное население. Так, в 1742 г. жители Василькова массово нападали на торговцев и грабили их. Часть грабителей была арестована в Василькове. Их движимое и недвижимое имущество было продано для компенсации понесенных торговцами потерь²³. При таких обстоятельствах трудно было рассчитывать на большую прибыль от транзитной торговли, таможни и перевозов.

В целом природные условия Русской равнины не способствовали развитию торговых отношений. Негативным образом сказывалось несовершенство путей сообщения, состояние которых напрямую зависело от климатических факторов. Отрицательную роль играли стихийные природные бедствия, которые приводили к значительным колебаниям цен. Эпидемические заболевания приводили к росту злоупотреблений в таможенной сфере и, как следствие, к сокращению объемов международной торговли и снижению доходов представителей купеческого сословия. При проведении карантинных мероприятий правительство периодически было вынуждено ограничивать, а иногда и вовсе останавливать внешние торговые сношения с другими странами.

Примечания

¹ Маньков А. Г. Цены и их движение в русском государстве XVI века. М.; Л., 1951. С. 26.

² Миронов Б. Н. Хлебные цены в России за два столетия (XVIII–XIX вв.). Л., 1985. С. 148.

³ Там же. С. 105.

⁴ Там же. С. 82.

⁵ Ковригина В. А., Марасинова Л. М. Торговля, пути и средства передвижения // Очерки русской культуры XVII века. Ч. 1. М., 1979. С. 258–259.

⁶ Шитилов А. В. Торговля, транспорт и связь в России первой половины XVIII века. Воронеж, 2008. С. 9.

⁷ ЦГИАУК. Ф. 59. Оп. 1. Д. 6083. Л. 102–104.

⁸ Ковригина В. А., Марасинова Л. М. Торговля... С. 270.

⁹ Шитилов А. В. Торговля... С. 227.

¹⁰ Павел Алеппский. Путешествие антиохийского патриарха Макария в Россию в половине XVII века, описанное его сыном архидиаконом Павлом Алеппским. Вып. 1. М., 1896. С. 120.

¹¹ Веселовский А. Старинные русские ярмарки (XVI и XVII вв.): К истории рус. ярмарок на Севере: (Краг. ист.-экон. заметка) // Кооперация Севера. 1923. № 4. С. 89–90.

- ¹² ЦГИАУК. Ф. 59. Оп. 1. Д. 1663. Л. 4 об.; *Борисов Н. С.* Повседневная жизнь русского путешественника в эпоху бездорожья. М., 2010. С. 56.
- ¹³ ПСЗ. Собр. 1. Т. 7. № 4411. С. 201.
- ¹⁴ Там же. № 4454. С. 249.
- ¹⁵ Там же. № 4558. С. 343.
- ¹⁶ Там же. Т. 9. № 7029. С. 898.
- ¹⁷ Там же. Т. 7. № 4168. С. 24.
- ¹⁸ Там же. Т. 5. № 3234. С. 591.
- ¹⁹ *Тищенко М. Ф.* Форпости, митниці та карантини і зовнішня торгівля України в XVIII в. // *Историко-географічний збірник.* Т. 2. Київ, 1928. С. 83–84.
- ²⁰ *Шамрай С.* Місто Васильків (IX–XVIII вв.). Київ, 1929. С. 96.
- ²¹ Там же. С. 95.
- ²² Там же.
- ²³ Там же. С. 88.

Т. С. Минаева

РЕОРГАНИЗАЦИЯ ТАМОЖЕННОЙ СЛУЖБЫ В ХОДЕ ГОСУДАРСТВЕННЫХ РЕФОРМ 1770–1780-х гг.

Одной из наиболее серьезных проблем экономического развития России в годы правления Екатерины II являлся постоянный дефицит государственного бюджета. Основные доходы государства формировались за счет подушных, питейных и таможенных сборов, поэтому в ходе поисков новых источников пополнения казны императрица и ее правительство неоднократно обращали внимание на таможенное законодательство и организацию таможенной службы. Преобразование таможенной системы в середине 1760-х гг. не решило проблему контрабанды и не обеспечило стабильный рост таможенных доходов. Кроме того, Коммерц-коллегия, как и раньше, не имела полных сведений о сборе пошлин.

25 февраля 1773 г. в качестве подразделения канцелярии 1-го департамента Сената была создана Экспедиция о государственных доходах, которая находилась в ведении генерал-прокурора Сената. Экспедиция на основе полученной из центральных и местных органов информации о доходах должна была ежегодно составлять государственную роспись, что позволяло правительству планировать расходы следующего финансового года. В августе 1773 г. последовал очередной указ об обязанности Коммерц-коллегии собирать со всех таможен и застав ведомости о доходах и отправлять сделанные на их основе генеральные ведомости в Экспедицию¹. Как показывают архивные документы, с этого времени утверждается практика регулярной отчетности таможен перед Коммерц-коллегией, заключающаяся в присылке ведомостей о движении судов, отпущенных и привезенных товаров.