

- ²³ Сб. РИО. Т. 77. СПб., 1891. С. 132.
- ²⁴ Золотов В. А. Внешняя торговля Южной России... С. 24.
- ²⁵ Боровой С. Я. Франция и внешнеторговые операции на Черном море в последней трети XVIII — начале XIX в. // Французский ежегодник. 1961. М., 1962. С. 496–506.
- ²⁶ Шериун Т. М. Купецтво Херсонської губернії... С. 89–90.
- ²⁷ ГАОД. Ф. 6. Оп. 6. Д. 5288. Л. 1.
- ²⁸ Там же. Д. 5799. Л. 1.
- ²⁹ Там же. Д. 5940. Л. 1.
- ³⁰ Скальковский А. А. Хронологическое обозрение истории Новороссийского края, 1731–1823. Ч. 2. Одесса, 1838. С. 80.
- ³¹ Машкін О. М. Іноземці в соціально-економічному житті України... С. 264–265.
- ³² Ададуров В. В. Економічні інтереси... С. 30.
- ³³ Третьяк А. И. Герцог Ришелье... С. 14.
- ³⁴ Там же.
- ³⁵ Сб. РИО. Т. 88. СПб., 1893. С. 62–63.
- ³⁶ ГАОД. Ф. 2. Оп. 11. Д. 1. Л. 38, 51.
- ³⁷ Машкін О. М. Іноземці в соціально-економічному житті України... С. 264.
- ³⁸ Дружинина Е. И. Южная Украина в 1800–1825 гг. ... С. 334.
- ³⁹ Парусов А. И. Из истории внешней торговли России... С. 55.
- ⁴⁰ ГАОД. Ф. 2. Оп. 2. Д. 8. Л. 1.
- ⁴¹ Там же. Ф. 1. Оп. 149. Д. 9. Л. 1, 20.
- ⁴² Там же. Оп. 154. Д. 1. Л. 53.
- ⁴³ Там же. Оп. 166. Д. 44. Л. 1.
- ⁴⁴ Там же. Оп. 167. Д. 17. Л. 17, 125, 387.
- ⁴⁵ Новороссийский календарь на 1849 год. Одесса, 1848. С. 343.
- ⁴⁶ ГАОД. Ф. 1. Оп. 171. Д. 2. Л. 1, 390.
- ⁴⁷ Demidoff A. N. Voyage dans la Russie meridionale et la Crimée par la Hongrie, la Valachie et la Moldavie, execute en 1837... Paris, 1840. P. 430.
- ⁴⁸ Семенов А. В. Изучение исторических сведений... С. 127–128.
- ⁴⁹ Морев Д. Д. Очерк коммерческой географии... С. 300.
- ⁵⁰ Новороссийский календарь на 1841 год. Одесса, 1840. С. 273.
- ⁵¹ Военно-статистическое обозрение Российской империи. Т. 11, ч. 1. СПб., 1849. С. 159.
- ⁵² Семенов А. В. Изучение исторических сведений... С. 128.

Е. Д. Серова

ВНУТРЕННЯЯ ТОРГОВЛЯ В КРЫМУ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX в.

Уникальность географического положения Крыма, этническое разнообразие его населения, исторические традиции, своеобразие хозяйственно-экономического развития детерминировали изучение экономической истории полуострова отдельно даже от материковой части Таврической губернии. Локальный подход к проблеме способствует более глубокому и обстоятельному изучению вопроса, комплексности и обстоятельности исследования.

Анализ внутренней торговли отдельного региона позволяет создать общую картину изучаемого явления, а также предоставляет возможность выявить влияние на него внутренних региональных факторов.

Вторая половина XIX в. в истории Российской империи имела особое значение. Прогрессивные реформы способствовали изменению облика государства и общества. Модернизация законодательной системы империи, дальнейшее развитие свободного рынка и главенство товарно-рыночных отношений предопределили переход к новой экономической модели. Украинские земли, входившие в состав империи, были центром промышленного переворота и технического прогресса. Развитие сельского хозяйства, сахарной, мукомольной, вино-водочной, табачной, а также добывающей, машиностроительной и других отраслей промышленности способствовало расширению рынка товаров, появлению нового облика людей — предпринимателей. Дальнейшая эволюция промышленности и экономики в целом была бы невозможна без модернизации транспортных путей. Транспортное машиностроение стало залогом беспрепятственного проникновения промышленных и сельскохозяйственных товаров из мест производства в места потребления.

Несмотря на то, что Крым был присоединен к Российской империи только в конце XVIII в., уже в XIX в. полуостров стал полноценной частью страны. Бурное строительство железнодорожных линий и оснащение их современным подвижным составом, активное развитие пароходостроения способствовали активизации коммерческой деятельности портов полуострова, что задавало и новые темпы развития внутренней торговли.

В Российской империи отсутствовало единое торговое право, действовали лишь разрозненные торговые законы¹. Однако во второй половине XIX в. началась бурная законотворческая деятельность, которая в значительной степени способствовала активному развитию внутренней торговли империи. Органы местного управления административных единиц империи в целом и Крыма в частности принимали непосредственное участие в составлении обязательных постановлений, регламентирующих те или иные аспекты торгово-предпринимательской деятельности, что в значительной степени обогащало нормативно-правовую базу торгового права². Государственная поддержка инициатив населения в области коммерческой деятельности, а также стабильности купеческих капиталов, выражалась в создании сети государственных, городских и частных кредитных учреждений.

В 60-х гг. XIX в. на полуострове начинают свою кредитную деятельность городские общественные банки. В 70-х гг. XIX в. в Крыму открываются кредитные общества и отделения Государственного банка Российской империи. К концу столетия во всех крупных городах Крыма действовали отделения Азово-Донского и Санкт-Петербургского коммерческих банков, Московского соединенного и Московского народного банков, Русского для внешней торговли банка. Общества взаимного кредита функционировали

в Симферополе (Первое и Второе общества взаимного кредита), в Севастополе, Феодосии и селении Ички³. Развитая структура кредитных обществ различного уровня способствовала совершенствованию торговой деятельности жителей Крыма.

Проведенное нами исследование позволило установить, что внутренняя торговля Крыма функционировала прежде всего за счет местных товаров⁴. Однако географическое положение и экономическое состояние полуострова не позволяло производить на его территории все необходимые потребителям товары, поэтому часть товаров привозилась из других регионов империи и из-за границы. Среди местных товаров особое место занимали пищевые продукты (овощи и фрукты, зерновые, крупы, баранина, рыба), продукция местных фабрик и заводов (свечных, сальных, кишечных, кожевенных, маслوبيчных, уксусных, чугуно-литейных, стеклянных, кузнечных, консервных, конфетных), а также произведения народных промыслов. Отдельные товары, производимые на полуострове (фрукты, виноград, вино, соль, рыба, кожи), вывозились в другие губернии России и за границу. К съестным припасам, завозившимся извне на внутренний рынок Крыма, относились сахар, отдельные сорта мяса (телятина, свинина, птица), молочные товары, оливковое и подсолнечное масла, сладости. В Крыму отсутствовал ряд отраслей промышленности, в частности, добывающая, металлургическая, обрабатывающая, машиностроительная, а также текстильная, швейная, галантерейная, что детерминировало необходимость ввоза продукции данных отраслей на рынок полуострова. Среди непродовольственных товаров, не производившихся в Крыму, особое значение имели топливо, строительные материалы, сельскохозяйственные орудия и машины, а также готовая одежда и предметы галантереи.

В деле насыщения товарами внутреннего крымского рынка огромное значение имело присутствие и постоянное развитие на полуострове разнообразных способов и средств доставки и перемещения предметов потребления на локальные рынки региона. Основная нагрузка ложилась на гужевой транспорт, который был незаменим в деле распределения товаров из мест производства в места потребления. Почтовые, грунтовые и шоссейные дороги позволяли доставлять товары российского и иностранного происхождения во все населенные пункты полуострова, перемещать товары внутреннего происхождения на сельские базары и в объекты стационарной торговли городов — рынки, лавки, магазины, постоялые дворы и трактиры. Железнодорожное сообщение обеспечивало в Крыму в основном транзитные потоки товаров из материковой части Российской империи к черноморским портам для дальнейшего экспорта. Из общего объема товаров, перевозимых по крымским железным дорогам во второй половине XIX в., на крымском рынке оставалось от 5 до 30 % грузов⁵. Особое значение в деле доставки товаров на локальные рынки полуострова железная дорога имела для городов Симферопо-

ля и Бахчисарая, не имевших выхода к морю. Железнодорожное сообщение, развивавшееся в Крыму с 70-х гг. XIX в., значительно оживило экономическое развитие полуострова, вовлекая северные и центральные регионы Крыма в торговые процессы⁶.

В связи с уникальностью географического положения Крыма, транспортная система полуострова имела и особый способ перемещения товаров — каботажное судоходство. Несмотря на тот факт, что в Азово-Черноморском регионе основными коммерческими портами были Одесса и Таганрог, крымские порты со второй половины XIX в. активно конкурировали с ними. Количество и вместимость судов, прибывающих и отходящих из портов, а также ценность грузов ежегодно возрастали. Через портовые города Крыма Евпаторию, Севастополь, Ялту, Феодосию и Керчь, а позднее Алушту и Судак проходили каботажные линии, связывающие крымские порты с портами Азово-Черноморского региона⁷, что позволяло беспрепятственно перемещать товары на локальные рынки. С южного берега Крыма вывозились виноград, вино и фрукты. Севастополь и Керчь снабжали строительными материалами как сам полуостров, так и другие портовые города Азово-Черноморского региона. В крымские порты привозились галантерейные и мануфактурные товары, скот, птица, яйца, молочные продукты и сахар. В Феодосию свозилось зерно для дальнейшей транспортировки за границу. На Ялту и Керчь приходилась основная масса продуктов питания и промышленных изделий, перевозимых по каботажу. Евпатория снабжала Крым зерновыми продуктами и кожами. Северные черноморские порты Херсон и Николаев направляли на полуостров преимущественно просо, ячмень, муку и лесные товары. С Кавказа в Крым привозились лесоматериалы и овощи. Наиболее развитое каботажное судоходство действовало на протяжении изучаемого периода при Севастопольском, Керченском и Евпаторийском портах. Основными портами, впускающими иностранные товары на рынок полуострова, были Севастополь и Евпатория. Каботажный оборот Крыма на протяжении XIX — начала XX в. увеличился с 10 млн. до 50 млн. пудов товаров в год⁸.

Благодаря активной коммерческой деятельности портов на внутреннем рынке полуострова присутствовали и иностранные товары. Основными импортными товарами были фрукты и цитрусовые, орехи, оливки, бобовые, горох, черный перец, сладости (шоколад и печенье), спиртные напитки, а также ткани шерстяные и бумажные, шарфы, пуговицы, вязанные изделия, готовая одежда, «ножевой товар», гравюры, галантерейные товары (карманные часы, галстуки), книги, музыкальные инструменты, сельскохозяйственные орудия, семена растений и др. Однако объем и суммарная стоимость иностранных товаров на внутреннем крымском рынке значительно уступали товарам местного и российского производства. Привоз отечественных и импортных товаров на местный рынок в значительной степени расширял видо-

вое разнообразие продаваемой продукции, а также насыщал локальные рынки полуострова не производящимися здесь товарами.

Активное развитие транспортной системы полуострова во второй половине XIX в. способствовало расширению товарного рынка, увеличивало видовое разнообразие товарной массы, а также сказывалось на темпах эволюции взаимодействующих форм торговли. Периодическая (ярмарки и базары) и постоянная (магазины, лавки, трактирные и питейные заведения) формы торговли развивались параллельно. Ярмарочная торговля Крыма, активно развивавшаяся с 20-х гг. XIX в., во второй половине столетия перемещается вглубь региона — из торгово-промышленных городов в селения. Ярмарки при этом становились более мелкими, а число их увеличивалось. Тенденция перемещения ярмарок в глубину, подальше от городов, а также увеличение их числа за счет снижения товарооборота, была свойственна Российской империи рубежа XIX–XX в. в целом. Крым, как часть империи, не был здесь исключением. Данное обстоятельство было обусловлено с активным развитием стационарной торговли в городах.

На интенсивность развития ярмарочной торговли влияла и модернизация транспортной системы. В Крыму после открытия железнодорожной линии, соединившей Джанкой и Феодосию, вдоль нее возникли ярмарки в Джанкое, Митрофановке, Ак-Шейхе, Сейтлере, Андреевке, что значительно оживило торговлю в этих местах. В рассматриваемый период на полуострове функционировало двенадцать ярмарочных центров. При этом лишь четыре из них (в Емельяновке и Армянском Базаре) входили в официальный перечень ярмарок Таврической губернии⁹. В конце XIX в. в Крыму сформировались два ярмарочных района: Северный (Евпаторийский и Перекопский уезды) и Южный (Симферопольский и Феодосийский уезды). Ярмарки Северного района отличались высоким оборотом продаж и наличием товарной специализации (скот и зерно). Для Южного ярмарочного района было характерно совмещение стационарной торговли с ярмарочной, малый оборот продаж, отсутствие специализации, базарный характер торговли¹⁰.

Еженедельные базары, собиравшиеся один или несколько раз в неделю, значительно насыщали городской повседневный рынок, а в сельской местности предоставляли возможность периодического сбыта и приобретения необходимых товаров в перерыве между ярмарками. Базарные дни проходили несколько раз в неделю во всех городах полуострова. Сельская базарная сеть охватывала не более 20 % селений Крыма.

Параллельно с периодическими формами торговли во второй половине XIX в. продолжала развиваться стационарная торговля. Покупка товаров на рынке стала неотъемлемым атрибутом повседневной жизни городских жителей Крыма, оторванных от сельской местности. Стационарная торговля была представлена большим видовым разнообразием: магазины, лавки, склады, трактирные и питейные заведения. Постоянная торговля была более развита

в городах. В сельской местности наиболее распространенными объектами стационарной торговли были трактирные заведения. Лавочная и магазинная сеть здесь была развита слабо по причине малой плотности населения, а также медленной окупаемости вложенных капиталов. По количеству объектов стационарной торговли в 60–80-гг. XIX в. лидировали города Карасубазар, Евпатория, Керчь, Симферополь и Севастополь. В сельской местности стационарная торговля была наиболее развита в Евпаторийском, Ялтинском и Феодосийском уездах.

По количеству объектов мелочная торговля превалировала над купеческой. Оборотные капиталы были выше у гильдейского купечества, а прибыли от торговой деятельности — у мелочных торговцев (они достигали 10–13 % от величины оборотного капитала)¹¹.

В городах Крыма развивалась преимущественно рыночная и лавочная торговля продовольственными товарами. В волостях функционировали мелочные лавки, специализирующиеся на продаже мануфактурных и бакалейных товаров. Обороты предприятий стационарной торговли на полуострове в 80-х гг. XIX в. достигали 45 млн. рублей в год¹².

Таким образом, в рассматриваемое время преобладающей формой торговли в Крыму была стационарная. Обороты и прибыли в ней были значительно выше, чем в периодической торговле. Несмотря на это, периодическая и стационарная формы торговли дополняли друг друга, стремясь удовлетворить растущие потребности городского и сельского населения полуострова.

Общие пороки торговли не обошли стороной и Крым. Здесь также, как и в других местах часто встречались обман и обвес покупателей, сознательная фальсификация товаров, завышение стоимости продаваемых продуктов. Наряду с купцами и торговцами активно действовал целый класс перекупщиков: матробасы (матрибазы), кулаки, барышники, шибай, гуртовники¹³.

На облик и характер внутренней торговли Крыма в значительной мере влияло и его этническое разнообразие. Народы, проживавшие на территории полуострова, были активно включены в предпринимательскую деятельность, что придавало здешней торговле определенный колорит. Традиционный уклад жизни местного населения в значительной степени влиял и на видовое разнообразие объектов стационарной торговли. В уездах с преобладающим мусульманским населением основными заведениями постоянной торговли были кофейни, тогда как в местах компактного проживания христиан превалировали харчевни и трактиры¹⁴.

Торговля во второй половине XIX в. стимулировала и развитие культуры. Благодаря слаженным действиям всех участников рынка — производителей, потребителей, поставщиков — в повседневную жизнь населения проникали и занимали в ней важное место новинки технического прогресса, формировались не только насущные потребности, но и вкусы общества.

Внутренняя торговля Крыма на протяжении рассматриваемого периода выступает как живой организм, способный приспосабливаться к новым условиям в обществе и государстве. Слаженное функционирование внутренней торговли обеспечивалось на всех уровнях: государственном, местном, производственном. Государственная законотворческая деятельность в области торгового права, а также создание сети кредитных учреждений, деятельность органов местного управления по обеспечению надлежащей организации и контроля торговли, стремление производственных отраслей не только насыщать внутренний рынок необходимыми товарами, но и предвосхищать спрос, способствовали органичному развитию внутренней торговли полуострова.

Примечания

¹ Шершеневич Г. Ф. Учебник торгового права. Казань, 1899. С. 18.

² Серова К. Д. Питання організації та контролю на внутрішньому ринку Криму у другій половині XIX — на початку XX ст. // Культура народів Причорномор'я. Вип. 251. Симферополь, 2013. С. 121–125.

³ Коломийцева В. А. История финансов Тавриды: Хроники (1783–1917). Симферополь, 2010.

⁴ Серова К. Д. Способи доставки та переміщення товарів внутрішнього споживання в Криму у другій половині XIX — на початку XX ст. // Історія торгівлі, податків та мита. № 2. Дніпропетровськ, 2012. С. 92–99.

⁵ Обзор деятельности Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги за 1895 год. Харьков, [1895]; Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798–1898 г.). СПб., 1898; Обзор коммерческой деятельности Южных железных дорог за 1909 год. Харьков, 1910; Бененсон М. Е. Экономические очерки Крыма. Симферополь, 1919; Общая статистика перевозок по русским железным дорогам. Отправление хлебных грузов всех наименований с каждой станции дороги в 1890 г. Б. м., б. г.

⁶ Серова Е. Д. Ярмарочная торговля Крыма во второй половине XIX в. // Культура народов Причорномор'я. Вип. 214. Симферополь, 2011. С. 120–123.

⁷ Карманный календарь Таврической губернии на 1869 год. Симферополь, 1869; Новороссийский календарь на 1892 високосный год. Одесса, 1891. С. 89.

⁸ ГАРК. Ф. 359. Оп. 1. Д. 234; Ф. 361. Оп. 2. Д. 20-а; Янсон Ю. Э. Крым, его хлебопашество и хлебная торговля. СПб., 1870; Крымский календарь на 1890 год: С прил. адрес-календаря Тавр. губернии. Ялта, 1889; Руммель В. Ю. Джарылгатский залив, Евпатория, Севастополь: Результаты изысканий, произвед. в 1896 году: С атласом черт. СПб., 1899.

⁹ РГИА. Ф. 1284. Оп. 223. Д. 149.

¹⁰ Серова Е. Д. Ярмарочная торговля в Крыму в начале XX в. // Таврійські студії. 2012. № 2. С. 110–115.

¹¹ ГАРК. Ф. 68. Оп. 1. Д. 7329.

¹² Там же.

¹³ Серова Е. Д. Фальсификация продуктов питания на внутреннем рынке Крыма во второй половине XIX — начале XX вв. // Ученые записки Таврического национального университета им. В. И. Вернадского. Т. 25, № 1. Симферополь, 2012. С. 172–177;

Марциновский П. Н., Серова Е. Д. «При помощи внешних чувств...» // Родина. 2013. № 13. С. 113–115.

¹⁴ Серова Е. Д. Заведения трактирного промысла Крыма во второй половине XIX в. // Ученые записки Таврического национального университета им. В. И. Вернадского. Т. 24, № 2. Симферополь, 2011. С. 111–121.

А. Текдемир

РУССКО-ТУРЕЦКИЙ ТОРГОВЫЙ ДОГОВОР 1846 г. *

Согласно 11-й статье русско-турецкого договора от 21 октября 1720 г., подписанного во время правления Ахмеда III, Россия имела право свободной торговли с Османской империей. С подписанием договора русские получили право торговать на территории Турции, а турки, в свою очередь, на территории России. Согласно 9-й статье русско-турецкого договора от 3 сентября 1739 г., заключенного в Белграде, российские торговцы могли вести торговлю с турецких кораблей¹, а Кучук-Кайнарджийский договор 1774 г. давал им право торговать на Черном море со своих кораблей². В соответствии с подписанными соглашениями, русские могли вести торговлю без посредничества оттоманских кораблей³. Данный договор наделял Россию большими привилегиями по сравнению с Европой⁴.

В XIX в. Османская империя попала в экономическую зависимость от Европы. В это время — в период расцвета капиталистической экономики в мире — Османская империя, богатая природными ресурсами, привлекала внимание промышленно развитых стран⁵. Турецкий рынок изобилует европейскими товарами, и это был результат подписанных торговых договоров. Такие договоры были подписаны вначале с Великобританией в 1838 г., а затем и с другими европейскими странами.

В начале XIX в., с момента окончания Русско-турецкой войны 1806–1812 гг. и до подписания Адрианопольского мирного договора в 1829 г., российские торговые суда не могли свободно передвигаться в турецких территориальных водах. Они получили право свободной торговли лишь с подписанием договора в 1829 г.⁶ До подписания русско-турецкого торгового договора 1846 г. коммерческие отношения между Россией и Османской империей были отражены в 7-м пункте Адрианопольского договора⁷.

Торговый договор 1846 г. был подписан в Стамбуле 30 апреля 1846 г., во время правления Абдулмесида. Великим визирем в это время был Рауф-паша, а министром иностранных дел — Решид-паша Мустафа. Договор был парафирован сторонами 6 июля 1846 г.⁸ Переговоры по данному вопросу вел чрезвычайный посланник и полномочный министр В. П. Титов⁹. В то время на российском престоле находился император Николай I¹⁰.