

УКРАЇНА В СВІТОВОМУ КУЛЬТУРНОМУ ПРОСТОРИ

Наталія Бацак

ІНОЗЕМНІ НЕГОЦІАНТИ У РОЗВИТКУ КОМЕРЦІЙНИХ ЗВ'ЯЗКІВ УКРАЇНСЬКИХ ЧОРНОМОРСЬКИХ ПОРТІВ (перша третина XIX ст.)

Головними джерелами дослідження стали щорічні статистичні збір-ки та випуски газетної періодики Півдня Російської імперії, що від-бивають динаміку зовнішньої торгівлі і судноплавства іноземного купецтва та містять дані про розміри їхніх річних обороток, назви місць торгівлі, номенклатуру товарів, ціни й обсяги торгівлі ними, а також інформацію про кількість і державну приналежність кораблів та імена їхніх капітанів і судновласників.

Ключові слова: *зовнішня торгівля, чорноморські порти, хліботор-говельні фірми, іноземне купецтво.*

Вичерпно розкрити й оцінити багатогранну роль іноземного купецтва у долі Південної України, формуванні неповторних рис її соціального та економічного розвитку є одним зі складних завдань, що вирішуються сучасними вітчизняними і закордонними істориками. Різні проблеми, пов'язані з діяльністю іноземних негоціантів у соціальному та культурному просторі України XVII–XIX ст., зокрема питання ролі вихідців із Середземномор'я у процесі включення цих гаваней до мережі міжнародної торгівлі зерном, досить активно підіймалися в ряді праць вітчизняних і зарубіжних дослідників. Низка розвідок кінця XIX — початку XX ст. висвітлювали історію розвитку портових міст України, розглядаючи у руслі реконструкції умов та чинників формування муніципального життя основні моменти участі іноземного за походженням населення у створенні органів самоврядування¹.

Радянська історіографія тривалий час дотримувала концепції, що ігнорувала вагомий внесок крупного іноземного підприємництва у процес створення та розвитку економічної та соціокультурної інфраструктури південноукраїнського регіону впродовж XIX — початку XX ст. При чому значення їхньої професійної та суспільної діяльності зводилося до

цілковито меркантильних занять, спрямованих виключно на отримання особистого зиску². Втім з кінця 50-х років минулого століття дослідники переосмислили багато аспектів історії іноземної колонізації Південної України. Так, новий погляд на цю проблематику був запропонований у роботі О. Дружиніної, яка, спираючись на вже відомі дані та нові залучені відомості архівної статистики, доводить, що саме професійна спеціалізація вихідців з Середземномор'я була причиною їхньої концентрації у чорноморських портових містах³. Різноманітні питання економічної діяльності іноземного купецтва в Україні знайшли відбиток у монографіях, присвячених економічним відносинам Російської імперії з європейськими державами, зовнішній торгівлі чорноморських та азовських портів⁴. Низка важливих публікацій українських дослідників також розкриває роль середземноморського купецтва в історії економічного розвитку Російської імперії⁵. Цікаві та важливі факти, що стосуються даної проблематики, викладені у публікаціях закордонних істориків-славистів: у роботах П. Герліге, В. Кардасіса та ін. знайшли відбиток історія розвитку Одеси та інших чорноморських портів, підприємницька діяльність іноземного купецтва на теренах Північного Причорномор'я тощо⁶. Ця розвідка є спробою з'ясувати специфіку розкриття підприємницьких можливостей різних груп іноземного купецтва в умовах вільної конкуренції, що характеризували розвиток міжнародної торгівлі через порти Північного Причорномор'я упродовж перших десятиліть.

Радикальні зміни політичних, економічних та демографічних умов, що сталися на південноукраїнських землях, прилеглих до Чорного та Азовського морів, були викликані значними історичними подіями межі XVIII — XIX ст. Одним з наслідків цього було перетворення Північного Причорномор'я на своєрідний полюс, де зійшлися вектори руху численних переселенців як з внутрішніх губерній імперії, так і з-за кордону. Новостворені, а почасти відроджені міста, поселення, колоністські округи стали місцем зустрічі строкатого люду з різним культурним і соціальним досвідом, відмінними традиціями і конфесійною приналежністю, професійними навичками і способами соціалізації. Активно розбудовувані російською владою портові міста Херсон, Очаків, Миколаїв, Одеса, Феодосія, Керч перетворилися на осередки розвитку міжнародної морської торгівлі.

Оскільки на той момент місцеве купецтво регіону за браком достатніх капіталів та відповідного досвіду, а також за відсутністю флоту не мало можливостей встановити безпосередні широкі комерційні зв'язки, необхідні для ведення зовнішньої торгівлі, то ця галузь, як і пов'язане з нею комерційне мореплавство, зосередилися переважно в руках негоціантів іноземного походження. Купці-іноземці — як російські піддані, так і ті,

що зберігали громадянство своєї батьківщини, — мали в розпорядженні потрібні у міжнародній комерції капітали та фінансово-економічні зв'язки. Виключно великою у зовнішній торгівлі Північного Причорномор'я, зокрема Півдня України, була роль насамперед підприємців, що походили з анатолійського, балканського та апеннінського Середземномор'я — греків, італійців та південних слов'ян. Розкидані по стратегічно важливих для успіху торговельної справи портах на узбережжі та островах, їхні комерційні підприємства підтримували тісні зв'язки один з одним. Вже з кінця XVIII, і особливо з 20-х років XIX ст., спостерігається активізація агентів великих італійських та грецьких торгових домів у Керчі, Феодосії, Одесі, Бердянську, Таганрозі, Маріуполі та деяких інших портах Півдня.

Щодо деяких перших грецьких підприємців, які оселяються в регіоні протягом 1792–1795 рр., існують фрагментарні відомості про їхні походження та капітали, залучені до торгівлі. Це були переважно вихідці з о-вів Архіпелагу, а також з Анатолії, та Венеціанської Республіки⁷. Купецькі підприємства греків у перші роки своєї діяльності через обмеженість фінансових і соціальних можливостей були змушені вдовольнятися продаванням невеликих об'єктів, здебільше у роздрібній торгівлі, — вином, сушеними і свіжими фруктами та бакалією. Однак уже в цей час з'являються перші спроби зернових операцій (Петро Калоєракі, Хаджи Анастасій).

Приблизно тоді ж південноукраїнські порти починають вабити й італійських неогоціантів: першими в архівних документах згадуються неаполітанський консул Гаєтано Гульєльмуччі, що за деякими даними почав займатися зерновою торгівлею з 1802 р.⁸, граф Моченіго та італійські купці-«іноземні гості»: неаполітанець П'єтро Сканціо, Яків Тасара, Ніколо Трано, Юзеп Трано⁹, Россіні, Лано¹⁰.

Однак по-справжньому помітним явищем у соціальному і економічному житті Причорномор'я діяльність іноземних неогоціантів стала після 1814 р. і була пов'язана, з одного боку, з характерними кроками урядової політики щодо регіону, а з іншого — з динамікою освоєння зовнішньоекономічних ринків¹¹.

Серед низки важливих політичних рішень, прийнятих російським урядом щодо регіону наприкінці XVIII — у перші десятиліття XIX ст., особливо велике значення для встановлення і розширення міжнародних соціальних і комерційних зв'язків Північного Причорномор'я мали ті закони і постанови, що ґрунтувалися на ідеях фрітрейдерства. До таких можна віднести важливий закон про зменшення на 25% мита на товари експорту-імпорту винятково лише у чорноморських та азовських портах, відновлений у травні 1803 р., також указ 1804 р. про окремі умови

здійснення транзитної торгівлі через Одесу і врешті група урядових законів, пов'язаних із запровадженням в окремих містах регіону зон вільної торгівлі — порто-франко.

З усіх проектів запровадження порто-франко в Криму лише три були втілені у царських указах (1775, 1786 і 1798 рр.)¹², утім, повноцінно не реалізованих практикою.¹³ Щодо Одеси російський уряд спромігся здійснити кілька важливих кроків, які позитивно позначилися на розширенні торговельних зв'язків з європейськими країнами. За царським маніфестом 1817 р.¹⁴ гавань міста на 30 років була перетворена на порто-франко. У подальшому були царський указ 1828 р. про звільнення комерційного морського транспорту місткістю менше 10 ластів у чорноморських та азовських портах від сплати муніципального збору, а також закон, яким заохочувалося будівництво кораблів на території Російської імперії на замовлення іноземців¹⁵. Так питання забезпечення вільного торгового мореплавства імперії на Чорному та Азовському морях з виходом у Середземномор'я набувало пріоритетного значення у політиці держави. Від його розв'язання залежали найважливіші потреби регіону, розвиток його соціокультурної та господарської структур¹⁶.

Серед тих підприємців, що спромоглися гідно скористатися з нагоди вільних можливостей, численнішою і активнішою була група вихідців з середземноморського світу, з узбережних та острівних гаваней, у тому числі тих, що мали традиції порто-франко. Перші дані про діяльність крупних італійських комерційних контор стосуються 1813 р. Тоді на зовнішньому ринку Північного Причорномор'я таких з'явилося лише дві — П'єтро Лоде та Джованні Пеццера в Одесі. Причому зі співвідношення обсягів їхнього привозу та відвозу свідчить, що головною метою оборудок у той час був саме імпорту, а не експорту. Так, наприклад, фірма Лоде мала у привозі товарів на суму 11 972 руб., а у відвозі за кордон — на 240 615 руб.

У 1815 р. до італійських компаній додалися нові: такі як Гаделло і Трано в Одесі, Лагоріо в Євпаторії. Три роки по тому у регіоні зареєстровані вже дев'ятнадцять італійських фірм. Переважно вони розгортають діяльність в Одесі, й одиниці — по інших портах (у Феодосії — Аморетті, у Миколаєві — Галаті, в Маріуполі — Де-Россі та Чуллі). З'явившись на зовнішньому ринку Північного Причорномор'я у найсприятливіший момент, підприємства італійських купецьких родів Гатторно, Кортацці, Трано та ін. ще досить тривалий період зберігали позиції серед найбагатших і найвпливовіших компаній у регіоні.

У числі найстабільніших фірм була торговельна контора Гатторно. Майже у всі роки розглядуваного періоду її оборудки сягали, а іноді перевищували 500 тис. руб. Найбільш ефективні результати її діяльності,

зафіксовані офіційною статистикою, припадають на 1835 р., коли капітал фірми досяг 673 354 руб.²¹ Тим не менше, невдовзі підприємство залишає російський ринок.

Також успішно розвивалася на ринку Причорномор'я діяльність компанії Кортацці. Джеймс Кортацці привіз до Одеси і вклав у торговельні обладнання і нерухомість значний капітал: у перший же рік появи на ринку обіг компанії перевищував 2 млн. руб. Фірма успішно розвивалася до 1839 р., коли перевищивши позначку 4,5 млн. руб., раптово припинила комерційну діяльність на російському зовнішньому ринку.

У цей час нові пріоритети економічного розвитку Криму уряд пов'язував з розбудовою Керчі, що призвело до занепаду феодосійської торгівлі та банкрутства деяких хліботоргових фірм. У такій ситуації змогли вижити лише деякі феодосійські торгові компанії, головним чином ті, що мали широку мережу зв'язків, представництва в інших портових містах Північного Причорномор'я. До таких належала хліботорговельна контора Антоніо Аморетті. З 1815 р. з її складів відвантажували зерно на судна, що прямували з-за кордону, окрім Феодосії, до Таганрога та Маріуполя¹⁷. Крім експорту зерна, компанія Аморетті займалася його переробкою¹⁸.

Із керченського порту за кордон вивозили рибу, сіль та зерно, яке доставлялося в місцевий порт із сусідніх губерній. Відкриття 1821 р. порту для іноземних кораблів, запровадження в ньому ряду служб (митниці, карантину), а також комерційного суду сприяло концентрації в місті іноземних негоціантів¹⁹.

У 1826–1829 рр. у чорноморських і азовських портах зонішньоторговельними операціями займаються 11 італійських компаній, серед них такі великі фірми, як А. ді Ф. Гатторно, Дж. Кортацці, Б. Понціо, Дж. Порро, П. Сарторіо, І. Тработті та ін. Б. Понціо торгує спочатку в Одесі і Херсоні, інколи — у Маріуполі, але основним місцем залишається Одеса. З офіційної статистики очевидно, що компанія проводила досить об'ємні торговельні операції. Розпочавши зовнішньоторговельну діяльність у регіоні з капіталу 5100 руб., вона поступово збільшила обігові капітали до понад 1 млн. руб. Скоротивши торгівлю у період російсько-турецької війни (1828–29 рр.) до 200 тис., знову швидко відновила свій потенціал, досягши 1832 р. понад 3 млн. руб. Після нового спаду 1834–35 рр. і скорочення обладнання до 839 355 руб. компанії вдалося добитися зростання обігових капіталів до рівня 1,8 млн. руб. упродовж 1837 р.²⁰

Фірми Джаккомо Порро і «Тработті і Ко» також відносилися до найпотужніших іноземних компаній у регіоні. Упродовж розглядуваного періоду вони переважно стабільно (хіба що за винятком 1828 р.) здійснювали свої обладнання на зовнішньому російському ринку на сотні тисяч (у роки неврожаїв пшениці) і мільйони рублів. Тработті розпочинав в

Одесі з трохи більше ста тисяч рублів. Однак за кілька років торгівля фірми «Тработті і Ко» стрімко розвинулася, і на початок 30-х років XIX ст. її обсяги перевищили один мільйон²¹.

Інша досить впливова група іноземного купецтва у портових містах Північного Причорномор'я сформувалася упродовж 20-х рр. XIX ст. зі слов'ян-вихідців з колишніх іллірійських провінцій, насамперед з Рагузи (Дубровнік). У XVIII ст. вони утворили потужну діаспору в Трієсті, яка практично монополізувала сфери торгівлі, фінансово-страхової діяльності та мореплавства у головному портовому місті імперії Габсбургів. На початку XVIII ст. з чотирнадцяти компаній, що існували на території Трієста, вісім контролювали іллірійці. Тимчасовий занепад слов'янська община пережила упродовж третьої французької окупації (1809–1813 рр.), коли більшість торговців залишили місто, щоб повернутися на батьківщину або шукати удачі в інших місцях. З поверненням міста під владу Австрії (1814 р.) розпочалося серйозне піднесення його економіки і торгівлі. Багаті родини з середовища трієстських іллірійців спеціалізувалися на морській торгівлі та мореплавстві, зосередивши у своїх руках товарообіг традиційних продуктів Середземномор'я (маслинової олії, сирів та фруктів з Мореї, Крита, інших грецьких островів та Албанії, тютюну з Боснії, Албанії та Македонії, бавовни та фруктів з Єгипту, Сирії, Анатолії тощо). Одними з таких підприємців були брати Різніч, що займалися постачанням і продажем тютюну, а також зерновими операціями. В останній третині XVIII ст. сім'я вклала капітал у нерухомість, побудувавши палац у трієстському районі Нуова (тепер вул. Мадзіні). На початку XIX ст. Стефан Різніч розпочинає у Трієсті спорудження шести торгових кораблів одночасно²². Свого сина Івана (Джованні) після закінчення університету він залучає до справ сімейної фірми. Іван спочатку займається фінансовим бізнесом у Відні, згодом переїздить до Одеси, щоб очолити там філію зерноторгівельної компанії батька. Його комерційні справи тривалий час йшли достатньо успішно. Крім того, будучи освіченою людиною, Іван Різніч паралельно займався антрепризою італійської опери. З середини 1830-х рр. серйозний занепад бізнесу під час кризи змусив підприємця відійти від справ, присвятивши себе службі. У розглядуваний період, наприкінці 20-х років XIX ст., закордонна торгівля І. Різніча також переживала не найкращі часи — в її обігу було лише близько 130 тис. руб.

До успішних підприємців регіону відносилися також члени родини Лучіч: Філіп в Одесі та Сава у Таганрозі. Особливо вдалим був розвиток другої філії: її обладнання 1828 р. становили 148 634 руб., а в 1838 р. — вже 6 845 250 руб.²³ Але наприкінці 20-х років компаніям цих підприємців ненабагато поступалися в обсягах фірми їхніх співвітчизників, що також

здійснювали закордонний торг через північнопричорноморські порти. Річні обігові капітали більшості з них (С. Балтіча, Скопініча, Джаковіча, Б. Драшковіча, Сеуліча та ін.) не перевищували у той період 300 тис. руб.

На загалом малодиференційованому тлі зовнішньоторговельних компаній італійців та слов'ян-іллірійців численністю і статками вирізнялися купецькі контори, що належали грецькому купецтву. Перше помітне піднесення їхніх міжнародних фірм на ринку регіону спостерігалось після закінчення російсько-турецької війни та воєнних дій в Європі 1806–1813 рр. Тоді у чорноморсько-азовських портах діяли 35 грецьких компаній, здійснюючи комерційні оборудки на загальну суму близько 14,5 млн. руб. Скориставшись перевагою моменту — існуванням у більшості європейських країн підвищеного попиту на товари російського експорту, особливо зерно, — десятки грецьких комерційних підприємств енергійно долучилися до експортно-імпортних операцій у головних портах чорноморського регіону. Більшість з них були агентами потужних міжнародних компаній Середземномор'я з більшою чи меншою мірою залежності від них. Серед найвідоміших — компанії Родоканакі та Папудова. 1819 р. філію хіоської компанії Родоканакі в Одесі очолив Федір Родоканакі, розпочавши свою справу з капіталом у 150 тис. піастрів²⁴. Інші філії, очолювані членами цієї родини, розташовувалися у Константинополі, Смірні, Марселі, Ліворно та на о-ві Сірос. Купецька компанія Папудова облаштувалася в Одесі з 1810 р., вже її перший власник Георгій Папудов входив до числа найбільших негоціантів регіону. З 1819 р. процвітання фірми забезпечував підприємницький хист його сина Константина. Він підтримував тісні торговельні зв'язки з іншими філіями компанії, що діяли на ринках Ліворно, Марселя та Лондона²⁵. Зрештою на початок 20-х років у зовнішній торгівлі через порти регіону були задіяні вже 49 грецьких контор, чиї сумарні обіги склали понад 20,4 млн. руб.²⁶

Наступне десятиліття стало кризовим для більшості грецьких фірм Північного Причорномор'я. Їхня комерція, цілком залежна від політичної ситуації у Середземномор'ї, різко скоротилася в умовах розгортання визвольної боротьби Греції проти османського панування та нової російсько-турецької війни. Більшість торговельних підприємств занепала: у головних портах регіону 1822 р. зовнішню торгівлю здійснювали лише 25 грецьких фірм, обіг яких становив 10,9 млн. руб. З них тільки 4 компанії оперували обіговим капіталом понад 500 тис. руб.: керченська, що належала П. Власто (більше 760 тис. руб.) і три одеські — «Буба Брати» (понад 980 тис. руб.), К. Папудова (близько 1,6 млн. руб.) та Д. Палеолога (понад 2,9 млн. руб.)²⁷.

Зазначена тенденція призвела до того, що на кінець 20-х років в експортно-імпортних операціях через чорноморські та азовські порти

брали участь лише 16 грецьких торгових фірм. Найбільш слабкі збанкрутіли або тимчасово згорнули свою зовнішньоторговельну діяльність, переорієнтувавшись на інші ринки. Значно скоротилися й обігові капітали, що їх вкладали греки у зовнішню торгівлю південноукраїнських портів: на загал 8 млн. руб., при чому 7 купецьким конторам належало майже 74% всіх капіталів: Д. Палеологу (2,4 млн. руб.), К. Папудову (0,8 млн. руб.), Ф. Родоканакі (0,6 млн. руб.), «Раллі Брати» (0,5 млн. руб.), Г. Купа (0,5 млн. руб.), А. Мавро (0,5 млн. руб.) та «Буба Брати» (0,5 млн. руб.)²⁸. Зазначимо, що у той час в Одесі знаходилося головне підприємство розгалуженої компанії родини Мавро, її філії-агенти були розташовані по важливих портах чорноморсько-азовського та середземноморського узбережжя: у Таганрозі, Марселі, Ліворно, — та споріднена фірма «Брати Мелас» у Лондоні²⁹.

Як своєрідність структури міжнародних трейдерських контор, так і власне специфіка морської торгівлі потребувала забезпечення надійних зовнішніх товарних транспортувань. Іноземці відігравали надзвичайно важливу роль у становленні комерційного мореплавства у регіоні. До 1812 р. грецькі судовласники користувалися практично необмеженими правами підняття російського морського прапора та іншими привілеями. Таким чином, грецький торговельний флот мав особливі умови для свого активного розвитку і невдовзі був здатний обслуговувати не лише власні товарні перевезення, але й морську торгівлю інших країн, зокрема Російської імперії, яка на той час гостро потребувала комерційного транспорту. Так, за даними російської офіційної статистики, 1802 г. до південноукраїнських портів Чорного та Азовського морів прийшли за-за кордону 706 кораблів, більша частина з них (близько 79%) були прибулі з володінь Османської імперії грецькі судна під російським (135), османським (406) і грецьким (21) прапорами³⁰.

Упродовж 1811–1817 рр. щорічна кількість рейсів між чорноморсько-азовськими портами і турецькими гаванями складала в середньому 736 заходів і відходів суден, з них 501 здійснювало навігацію під російським прапором, 91 — під грецьким і 144 — під османським. Серед їхнього вантажу в імпорті мали перевагу вино і шампанське (в середньому 23% усього щорічного ввозу з османських портів), свіжі та сушені фрукти (17%), а також шовк і шовкові вироби (13%). В експорті переважало зерно — пшениця, жито, ячмінь та фуражний овес — понад 40% вивізної торгівлі.

Товарообмін же з італійськими портами у цей період значно занепав внаслідок наполеонівського завоювання італійських земель і поширення французького впливу на Апеннінах. Статистика морських перевезень між Італійським королівством та Російською імперією свідчать про панування

у цей час нищівної тенденції: упродовж 1810–1812 рр. обсяг російського імпорту до Королівства Італія оцінювався від 1631,5 до 2750,0 тис. лір, що у загальному імпорті країни становило 1,2–2,0%³¹. Відповідно практично відсутніми були і морські перевезення: упродовж навігації 1813 р. до південноукраїнських портів прийшло лише 1 італійське судно (із Сицилії), під британським прапором³². Наступного року — жодне, а 1815 р. — лише 2 італійські кораблі, що транспортували товари з османських портів³³. Ситуація змінилася на краще після Віденського конгресу: вже 1817 р. з чорноморсько-азовських гаваней до країн Італії відпливли 187 навантажених товарами суден³⁴. Пересічно понад 40% обсягу експортних товарів, що були у вивозі до італійських берегів, складала пшениця, близько 30% — юхта. В імпорті значну частину номенклатури становили маслинова олія (45%) та свіжі і сушені фрукти (26,4%)³⁵.

З початком визвольної війни проти османського панування більшість грецьких судновласників залишили комерційні заняття і перетворили свої кораблі на військовий флот. 1822 р. кількість рейсів між чорноморсько-азовськими портами і турецькими гаванями становила 408 заходів та відходів суден, з них 207 підіймали російський прапор, 134 — прапор Іонійських островів та 67 — Османської імперії³⁶. Тенденція до скорочення грецького комерційного судноплавства зберігалася практично до кінця десятиліття. Характерно, що серед 1136 торгових кораблів, які прибули до Одеси протягом 1824–1825 рр., були судна під 12 іноземними прапорами, але жодного під грецьким: 44 кораблі несли османський прапор, 896 — австрійський та 603 — російський³⁷. У 1828–1829 рр. через російсько-турецьку війну та запровадження чумного карантину в Одесі торгівля і мореплавство переживали падіння. Кількість комерційних суден, що здійснювали рейси між чорноморсько-азовськими портами та гаванями османських володінь була незначною. Згідно зі статистикою, наведеною тосканським вченим та дипломатом Луїджі Серрісторі, протягом 1822–1828 рр. до одеського порту прибуло 470 торгових суден італійських держав (464 сардинських та 6 неаполітанських), що становило від 14% їхньої загальної кількості: більше було лише австрійських, російських та англійських кораблів (відповідно 1246, 813 та 557)³⁸.

Упродовж 1828 р. до портів Північного Причорномор'я прибуло лише 58 суден з італійських країн, серед яких 21 було під британським прапором, 14 — під датським, 10 — під італійським, 3 — під російським, 4 — під австрійським і 1 — під шведським. У навігації з османських володінь нарахувалося 239 кораблів, з яких 105 несли австрійський прапор, 93 — російський, 32 — італійський, 6 — британський, 2 — османський та 1 — голландський³⁹.

Наступного року з італійських і турецьких акваторій до чорноморсько-азовських портів зайшло 278 комерційних кораблів, вантажі яких були адресовані місцевим грецьким та італійським компаніям. З них 121 був під російським прапором, 1 — під грецьким, 17 — під османським, решта — під австрійським, британським і сардинським прапорами.

Певна річ, судна, що належали вихідцям з портових міст австрійської імперії, несли на щоглах її прапор (36% усіх кораблів). Істотна частина грецьких судновласників, і, звісно, капітани-англійці використовували британський прапор (27%). Сардинський та неаполітанський прапори були ознакою виключно італійських суден (22%), а російський було зручно (вигідно) використовувати у чорноморсько-середземноморській навігації як грецьким кораблям, так й італійським, проте його частка у загальній кількості була невеликою.

Цілком природно припустити, що транспортні послуги підприємцям з грецьких земель та італійських міст найчастіше надавали саме капітани-співвітчизники. І дійсно, статистика чорноморських портів свідчить: перевезення фірми Герасима Купа обслуговували кораблі родини Вальяно, Інглезі, Діонісіо та Валсамакі; судна Вассілато транспортували вантажі компаній Палеолога і Маразлі; Франческо та Джероламо Сікардо — контори Б. Понціо; Джероламо Кабоара — Ф. Тальяферро; Філіппо Кабоара — Порро; Олександр Джурасовіч, Христо Джусіч, Саблічіч та ін. займалися перевезеннями на замовлення фірми І. Різніча; Д. Ілліч, М. Секулович та ін. — компанії Ф. Лучіча; Каліга Герасим — Россолімо; Каліга Фотій — компанії Купа; Калікіопуло — фірм Дума та «Омеро брати», Джакомо та Джованні Каневаро — підприємства П. Сарторіо тощо. Але далеко не винятковим було і співробітництво між різними підприємницькими групами: у транспортуванні товарів Александра Мавро брали участь капітани Барбаріго і Антоніо Руцетто; Родоканакі вдавався до послуг шкіперів Рубіні та М. Позза; з торговим домом братів Раллі співпрацювали капітани Августіно Бомі, Мілітіно; Герасим Купа укладав фрахти з Пасквале Бюта і Діассачі; Папудов — з Августіно Марассі; Василій Янопуло — зі шкіпером Саротто; вантажі підприємця Джаковіча перевозили судна Профумо, Спиридона Кокколі та Герасима Фока; також Іван Різніч покладався на вправність шкіперів А. Марассі, А. Мереа, Спиридона Магула, Антонія Петрина та ін. Такі випадки траплялися тим частіше, що у цей час відчувався брак комерційних грецьких кораблів через воєнні дії та необхідність першочергового постачання провіанту у відвойовані в Османської імперії території, що потерпали у той час від голоду⁴⁰. Тоді багато італійських та грецьких купецьких контор охоче користувалися послугами капітанів-судновласників з трієстських слов'ян: Верніча, Відуліча, Андрія і Діодато Вукасовичів, Десковіча, Джурановіча, Козуліча, Міліновіча, сім'ї Меданіч, Поповіча, родини Скопініч та ін.

У комерційному мореплавстві з обслуговування торговельних операцій кількох десятків найбільших торговельних контор, що діяли наприкінці 20-х років в одеському порту, спостерігається відмінність періодів активності різних груп купецтва іноземного походження. Серед компаній, заснованих вихідцями з італійських міст (як власне італійцями, так і слов'янами-іллїрійцями), помітна більша активність щодо приймання вантажів, доставлених на їхню адресу, упродовж літа та перших двох осінніх місяців. Кораблі зі Стамбула (98%), Ізміра (1%), Генуї (1,2%) та Лондона (1,2%) з постійною періодичністю постачали негоціантам олію, фрукти, вина, бакалію і шовк. Упродовж останнього осіннього місяця до моменту припинення навігації контори підприємців з італійських міст активізували відправку кораблів. Вони бували навантажені здебільшого пшеницею, інколи житом та шкурами, і прямували до Стамбула (42% усіх відправлених за рік), Генуї (29%), Мальти (12%), Ліворно (4%), Трієста (3%), Лондона (2%), Ліверпуля (2%), Закінфу (2%), Венеції (2%), Ізміра (1%), Ніци (1%). При чому для більшості італійських компаній річне співвідношення прийнятого і відправленого транспорту складало майже 2:1 (Гатторно, Кортацці, Порро, Сарторіо син). На відміну від цього, кількість прибулих на адресу фірм слов'ян-іллїрійців суден фактично дорівнювала числу ними споряджених.

Грецькі компанії у своїй діяльності демонстрували іншу сезонну залежність. Пік їхньої активності припадав саме на останні два місяці періоду судноплавства, при чому пов'язана вона була переважно з відправкою кораблів. При чому грецькі контори впродовж навігації мали збалансовану кількість прийнятих і відправлених транспортів (підприємства Купа, Мавро, Маразлі, Янопуло, «Раллі Брати»), але подекуди переважала відправка (Палеолог, Папудов, Серафіно).

Як свідчать статистичні дані, комерційним перевезенням найбільших компаній, що діяли наприкінці 20-х років в регіоні була властива помітна однобічність, яку можна пояснити структурою торгівлі, притаманною кожній з груп купецтва. Проте характер цієї однобічності різнився. Так, у зовнішньоторговельних операціях, здійснюваних більшістю вихідців з італійських земель, а відповідно — й у перевезеннях, мав перевагу *імпорт*: І. Галані імпортував на 241579 руб., відвіз на 45907 руб., імпорт Міліотті складав 240600 руб., експорт — 47326 руб., Ф. Тальяферро привіз на 136530 руб., експортував на 1270 руб., імпорт компанії І. Різніча складав 89872 руб. і майже втричі менше — 33030 руб. — експорт)⁴¹. В обладках більшості грецьких компаній, навпаки, *експортна* частина або переважала, або була майже на рівні імпортової: Г. Ав'єріно (вартість експорту — 71340 руб., імпорту — 48530 руб.), Г. Купа (відвіз на 239589 руб., імпортував на 81998 руб.), Д. Палеолог (вивізна торгівля

складала 126725 руб., привізна — 140674 руб.), І. Раллі (обсяг експорту — 272535 руб., що фактично зіставляється з його імпортом — 394634 руб.).

Не менш істотною рисою діяльності різних груп середземноморського купецтва в означений період був ступінь активності їхніх закордонних комерційних операцій. Частка купецьких контор греків, італійців та слов'ян-вихідців з італійських міст серед інших, які здійснювали свої операції через одеський порт, була досить істотною — 76%. Грецькі компанії переважали кількісно.

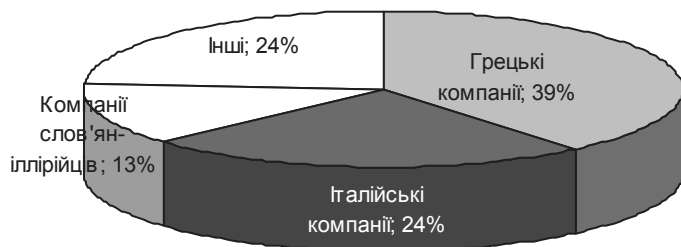


Рис. 1.

Однак купецькі контори, що належали італійцям та слов'янам-іллірійцям, виявили значно більшу порівняно з іншими, у тому числі грецькими, компаніями активність морських перевезень. Ці дві категорії підприємців, вочевидь близькі між собою у методах комерційної діяльності, в окреслений період залучали до її обслуговування відносно більшу кількість мореплавного транспорту (див. рис. 2).

Однак незалежно від структури й активності торгівлі, всі купецькі компанії, зайняті у чорноморській міжнародній торгівлі, однаково мусили миритися зі збитками від значної кількості баластних рейсів. На загал, серед суден, що відходили за кордон, переважали транспорти з товаром (наприклад, 1817 р. — понад 91%, 1829 р. — 98,5%), серед прибулих з-за кордону кораблів більшість несло баласт (у 1817 р. — 59%; у 1825 г. — понад 60%, у 1829 — 75%). Серед рейсів, що обслуговували ввізну торгівлю найбільших іноземних компаній, частка баластних була такою: на адресу Лучіча і Тальяферро — 50% (від усіх прибулих їхніх суден); 62,5% — на адресу Понціо; 66% — Тработті; 64% — Різніча; 63% — Гатторно; 83% — Кортацці та «Сарторіо син» — 87,5%. Частіше транспорт з баластом приймали на свою адресу грецькі компанії: більшість — половину і понад того (контори Палеолога та Родоканакі — 50%; Купа — 77%; підприємства Папудова та Мавро — 100%) і як виняток, «Раллі брати» — 36%.

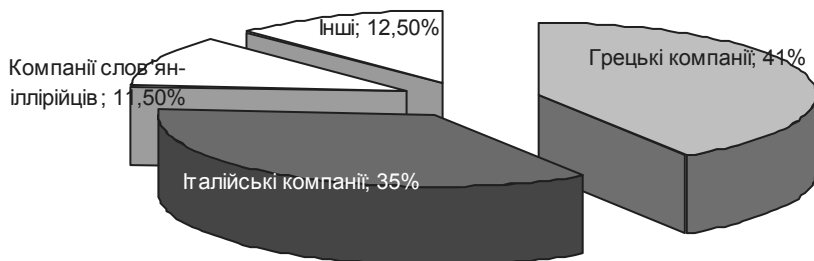


Рис. 2.

Загалом торгівля міжнародних купецьких контор, заснованих іноземними підприємцями у Північному Причорномор'ї, та мореплавання з її обслуговування залежали від складного комплексу зовнішньополітичних чинників, а також від структури і характеру торгівлі, підтримуваних комерційних зв'язків. Яскраво виражений експортний характер комерції більшості грецьких компаній відігравав у різний час їхнього розвитку неоднозначну роль. Між тим, протилежна однобічність структури була властива торгівлі інших категорій торговельних агентів. Спеціалізація окремих купецьких контор переважно на одному з напрямів закордонних комерційних операцій, характер товарної номенклатури та географія торгових зв'язків визначала їхні сезонні ритми і ступінь активності, зрештою зумовлювала опанування ними певних сегментів європейських ринків. Велику роль у розвитку чорноморсько-середземноморської торгівлі відігравали транспортні посередники — грецькі та італійські судовласники, а також представники слов'янської діаспори австрійської імперії. На той час вони володіли достатнім флотом, щоб обслуговувати не лише закордонну торгівлю на батьківщині, але й взяти на себе значну частину міжнародних перевезень Північного Причорномор'я. За короткий термін свого існування на українських теренах великі торговельні підприємства, що належали представникам середземноморського купецтва, спромоглися залучити південноукраїнські міста-порти до складної і багаторівневої системи загальноєвропейських торгово-економічних відносин. Розкидані по берегах і островах Середземного моря, портових містах Чорноморсько-Азовського регіону, вони підтримували тісні зв'язки один з одним, сформувавши розгалужену мережу торгових агентів своїх фірм у країнах Центральної та Південної Європи, Близького Сходу та Північної Африки.

¹ *Виноградов В.К.* Феодосия. (Исторический очерк). — Феодосия, 1884; Исторический очерк Одессы с 1794 по 1803 г. — Одесса, 1885; [Федоров Ив.] Столетие Одессы. — Одесса, 1894; Мариуполь и его окрестности. — Мариуполь, 1892. — С. 127–141; *Писаревский Г.Г.* Из истории иностранной колонизации в России в XVIII в. (по неизданным архивным документам). — М., 1909.

² *Боровой С.* Одесса // Исторический журнал. — 1944. — № 5–6. — С. 42; *Хромов П.А.* Экономическое развитие России в XIX–XX вв. — М., 1950. — С. 28.

³ *Дружинина Е.И.* Северное Причерноморье в 1775–1800 гг. — М., 1959.

⁴ *Золотов В.А.* Внешняя торговля Южной России в первой половине XIX века. — Ростов-на-Дону, 1963; *Дружинина Е.И.* Южная Украина в 1800–1825 гг. — М., 1970; *Ее же.* Южная Украина в период кризиса феодализма 1825–1860 гг. — М., 1981.

⁵ *Гуржій І.О.* Місце України в зовнішній торгівлі Росії кінця XVIII — першої половини XIX ст. // Український історичний журнал. — 1960. — № 5; *Лозанська Т.* Історія підприємництва в Україні XIX ст. — К., 1999. *Пилипенко О.* Участь України у зовнішній торгівлі Росії з балканськими країнами кін. XIX — поч. XX ст. // Міжнародні зв'язки України. — 2006. — № 10. — С. 34–36; *Його ж.* Організація зовнішньої торгівлі України в умовах Російської імперії другої пол. XIX — поч. XX ст. // Вісник Академії праці та соціальних відносин. — 2006. — № 1. — С. 78–92; *Белоусова Л.Г.* Греческие купцы Петрокоино в Одессе: благотворительная и общественная деятельность (2-я половина XIX в.) // Науковий вісник Одеського державного економічного університету. — № 5 (42). — Одеса, 2007. — С. 16–27.

⁶ *Herlihy P.* Odessa: A history, 1794–1914. — Harvard, 1986; *Idem.* Greek Merchants in Odessa in the Nineteenth Century // Harvard Ukrainian Studies. — 3–4. — 1979–1980. — P. 399–420; *Idem.* The ethnic composition of the city of Odessa in the Nineteenth century // Harvard Ukrainian Studies — 1. — 1877. — P. 53–78; *Парадисопулос С.* Коммерческая деятельность греков Одессы в XIX в. // Україна — Греція: історична спадщина і перспективи співробітництва. — Т. 1. — Ч. 1. — Мариуполь, 1999; *Авгитидис К.* Торговий дом Константина Папудова // Подвижники і меценати: грецькі підприємці та громадські діячі в Україні XVII–XIX ст. (історико-біографічні нариси). — Київ, 2001. — С. 141–153; *Καρδάσης Β.* Έλληνες ομογενείς στη Νότια Ρωσία, 1775–1861. Αθήνα, 1998; *Kardasis V. A.* Diaspora Merchants in the Black Sea: The Greeks in Southern Russia, 1775–1861. — New York: Oxford, 2001; *Τζελίνα Χαρλαύτη,* Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας. 19ος–20ός αι. — Αθήνα, 2001.

⁷ Ведомость, учиненная в Одесском иностранном магистрате о количестве принятых после сочиненной в 1795 году ревизии упраздненным бывшим здесь России городовым иностранным магистратом... вышедших из Российских и заграничных мест людей... 1799 года / Исторический очерк Одессы с 1794 по 1803 г. — Одесса, 1885. — С. 132–141.

⁸ [Федоров Ив.] Столетие Одессы. — Одесса, 1894. — С. 108.

⁹ Именной список господам штаб- и обер-офицерам, купцам и мещанам, которым посланы билеты о прибытии в [Иностранный] магистрат 7-го января, по полудни, во 2 часу 1800 года / Исторический очерк Одессы с 1794 по 1803 г. — Одесса, 1885. — С. 130–131.

¹⁰ [Федоров Ив.] Столетие Одессы. — Одесса, 1894. — С. 108.

¹¹ Восточный вопрос во внешней политике России: конец XVIII — начало XX вв. — М., 1978. — С. 32–36; *Уляницкий В.А.* Дарданеллы, Босфор и Черное море в XVIII в. // Сборник Московского главного архива МИДа. — Вып. 3–4. — М., 1883. — С. 105–125.

¹² ПСЗРИ. — Собр. 1. — Т. 25. — № 18374. — С. 68.

¹³ *Евсеев А.А.* Город Феодосия и проекты порто-франко в конце XVIII — начале XIX века // Пилигримы Крыма: путешествия по Крыму, путешественники о Крыме: Материалы IV крымской международной научно-теоретической конференции в 2 ч. — Симферополь, 2001. — Ч. 2. — С. 42.

¹⁴ Реальна дія розпочалася з 1819 г. і тривала до квітня 1859 р. — Див.: *Дружинина Е.И.* Южная Украина в 1800–1825 гг. — М., 1970. — С. 334.

¹⁵ Отчет Департамента внешней торговли // ГВТ 1828 года. — СПб., 1829. — С. IX.

¹⁶ *Дружинина Е.И.* Кючук-Кайнарджийский мир 1774 года. — М., 1955. — С. 56–64.

¹⁷ *Бацак К.Ю.* Італійська еміграція в Україні наприкінці XVIII — у першій третині XIX століття. — К., 2004. — С. 97–98.

¹⁸ Там само. — С. 100.

¹⁹ Одесский вестник. — 1828. — № 85. (Далі — ОВ).

²⁰ Одесская торговля в 1837 г. // ОВ. — 1838. — № 19.

²¹ За даними «Реестров о именах купцов, главный торг производивших», наведеними у ГВТ 1826–1835 рр.

²² Див.: <http://www.retecivica.trieste.it/triestecultura> — режим доступу 06.11.2012.

²³ Отчет таганрогской городской полиции о состоянии г. Таганрога в 1838 г. — ДАРО. — Ф. 552. — Оп. 1. — Спр. 34. — Арк. 26а–33.

²⁴ *Καρδάσης Β.* Έλληνες ομογενείς στη Νότια Ρωσία, 1775–1861. Αθήνα, 1998. — Σ. 208–209.

²⁵ *Ibidem.* — Σ. 217–218.

²⁶ Реестр именам купцов, кои главный торг производили в 1812 году // ВГВТ за 1812 год. — СПб., 1813; Реестр именам купцов, кои главный торг производили в 1817 году // ГВТ за 1817 год. — СПб., 1818.

²⁷ Реестр именам купцов, кои главный торг производили в 1822 году // ГВТ 1822 года. — СПб., 1823.

²⁸ Реестр именам купцов, кои главный торг производили в 1828 году // ГВТ 1828 года. — СПб., 1829; Реестр именам купцов, кои главный торг производили в 1829 году // ГВТ 1829 года. — СПб., 1830.

²⁹ *Kardasis V.A.* Diaspora Merchants in the Black Sea: The Greeks in Southern Russia, 1775–1861. — New York: Oxford, 2001.

³⁰ Вид торгового мореходства за 1802 год о приходящих кораблях с показанием, из каких государств и мест корабли прибыли и под какими флагами // ГВТ 1802 года. — СПб., 1803.

³¹ *Тарле Е.В.* Экономическая жизнь королевства Италии в царствование Наполеона I / Тарле Е.В. Соч. в 12-ти т.: Т. 6. — М., 1958. — С. 203–204.

³² Вид торгового мореходства о приходящих кораблях, с показанием из каких государств и мест корабли прибыли и под какими флагами // ГВТ 1813. — СПб., 1814. — С. 11.

³³ Вид торгового мореходства о приходящих кораблях, с показанием из каких государств и мест корабли прибыли и под какими флагами // ГВТ 1815. — СПб., 1816. — С. 34–35.

³⁴ *Дружинина Е.И.* Южная Украина в 1800–1825 гг. — М., 1970. — С. 355.

³⁵ Обзорение главнейших иностранных товаров по нациям, от которых оные привезены // ГВТ 1828 года. — СПб., 1829.

³⁶ Вид торгового мореходства по Черному морю в 1822 году // ГВТ 1822 года. — СПб., 1823; Вид торгового мореходства по Черному морю в 1823 году // ГВТ 1823 года. СПб., 1824;

³⁷ Вид торгового мореходства по Черному морю в 1824 году // ГВТ 1824 года. — СПб., 1825; О пришедших кораблях в порты Черного и Азовского морей // ГВТ 1826 года. — СПб., 1827.

³⁸ Бацак К.Ю. Вказ. праця, с. 174.

³⁹ Вид торгового мореходства по Черному морю в 1828 году // ГВТ 1828 года. — СПб., 1829.

⁴⁰ ОВ. — 1829. — № 25; ОВ. — 1829. — № 44.

⁴¹ Реестр о именах купцов, главный торг производивших // ГВТ 1828 года. — СПб., 1829. — С. 80–85.

Главными источниками исследования стали ежегодные статистические сборники и выпуски газетной периодики Российской империи, которые отражают динамику внешней торговли и мореплавания иностранного купечества, содержат данные относительно величины их годовых оборотов, названия мест торговли, номенклатуру, цены и объемы торговли товарами, а также информацию о количестве и государственной принадлежности кораблей и имена их капитанов и судовладельцев.

Ключевые слова: *внешняя торговля, черноморские порты, зерноторговые фирмы, иностранное купечество.*

The main sources of the present research comprises annual statistic and newspaper periodicals of Russian Empire, which reflect dynamics of foreign trade and Italian and Greek merchants' navigation. Also they contain data about annual amounts of imported and exported goods, names of places where they traded, prices, ships involved and their owners and (or) captains.

Key words: *foreign trade, the Black Sea ports, grain trading companies, foreign merchants.*