

УДК : 930.2 : 339.1 (447.7) «17/18»

Юлія Головко \*

**ХЕРСОНСЬКИЙ ПОРТ ТА ЧОРНОМОРСЬКА ТОРГІВЛЯ  
У ПРОЕКТАХ ТА ЗАПИСКАХ ОСТАННЬОЇ ЧВЕРТІ XVIII –  
ПОЧАТКУ XIX ст.**

*У статті розглядаються особливості бачення авторами проектів та записок загального стану, перспектив та проблем у розвитку торгівлі Херсонського порту як складової чорноморської торгівлі у цілому в останній чверті XVIII – на початку XIX ст.*

***Ключові слова:** Херсонський порт, чорноморська торгівля, записки, проекти.*

В останній чверті XVIII – на початку XIX ст. чорноморська торгівля переживала період, який багато в чому визначив особливості її подальшого розвитку, у той же час, хоча зміни внутрішніх та зовнішніх умов торгівлі не забезпечували необхідної для торгівлі стабільності та визначеності, але створювали підґрунтя для роздумів про перспективи розвитку чорноморської торгівлі, у тому числі одного з провідних чорноморських портів – Херсонського порту. Найбільш яскраве втілення подібних роздумів можна знайти в проектних документах (записках, пропозиціях і т. д.), автори яких, як правило, мали безпосереднє відношення до чорноморської торгівлі. На інформативні можливості проектів як історичного джерела звертали увагу С.Я. Боровий [3], Н.І. Яковкіна [24], І.С. Шаркова [23], Ф. Вентурі [4], Дж. Леві [9], Ф.К. Караджа [7], які вивчали не тільки змістовну складову, але й історико-політичний та дипломатичний контекст походження окремих проектних документів. У проектах розвитку чорноморської торгівлі Херсонський порт посідає помітне місце, особливо у 80–90-х рр. XVIII ст., до активного включення в чорноморську торгівлю Одеси. У значній частині виявлених проектних документів увага саме на херсонській торгівлі не акцентувалася, скоріше,

---

\* Кандидат історичних наук, доцент кафедри джерелознавства, історіографії та спеціальних історичних дисциплін Запорізького національного університету

передбачалася у контексті чорноморської торгівлі у цілому. У даній розвідці ми зупинимося на проектах, які найбільш наближені до херсонської торгівлі, розвитку Херсонського порту як складової чорноморської торгівлі, адже в останній чверті XVIII – на початку XIX ст. саме цей порт уособлював перспективи всього чорноморського напрямку, акцентуючи увагу на інформативних можливостях виявлених проектних документів з метою їх якнайширшого залучення до наукових досліджень з історії чорноморської торгівлі останньої чверті XVIII – початку XIX ст.

На початку 80-х рр. XVIII ст. перспективи чорноморської торгівлі автори більшості виявлених проектів наряду пов'язували з розвитком Херсонського порту та херсонської торгівлі, що спричинило появу, так би мовити, «херсонських проектів» розвитку чорноморської торгівлі. Один з таких проектів на початку 1780 р. розглядала Комісія про комерцію, а саме подання російського посланника в Константинополі О.С. Стахієва [12, л. 129-136; 17, л. 97-109], який у якості дієвих заходів для розвитку чорноморської торгівлі пропонував переселення торгуючих іноземців до Херсону та Таганрогу, організувати в Новоросійській губернії комерційну та страхову контори, побудувати склади та карантинні дома, стежити за якістю експортованих товарів, оголосити вільну торгівлю в Керчі та Єнікале [19, л. 23]. Особливо російський посланник підкреслював значення якості експортованих товарів, боротьби з корупцією на митницях та неутручання місцевої адміністрації у зовнішню торгівлю [19, л. 26].

Значну увагу автори проектів приділяли купецьким компаніям, які мали б сприяти розвитку торгівлі: так, було виявлено проект невідомого автора про створення комерційної компанії в Херсоні («Projet pour l'établissement d'une compagnie du commerce à Cherson»), який змістовно та структурно був пов'язаний з іншим документом («Observation sur le commerce de la Mer Noire», 1781, Л.Д. Еллерман). Автор першого проекту підкреслював необхідність встановлення російських консульств в Середземномор'ї та створення

російських комерційних компаній для чорноморської та середземноморської торгівлі [10, л. 205-208]. У другому документі дана думка конкретизується на прикладі акціонерної компанії у Херсоні для зовнішньої та внутрішньої торгівлі, закупівлі товарів для експорту в Туреччину, Єгипет, країни Європи і т. д. У перспективі діяльність компанії потребувала відкриття комерційної палати в Херсоні для контролю усієї чорноморської комерції [10, л. 209-211].

На початку 1780-х рр. один з таких «херсонських проектів» був представлений Г. О. Потьомкіну. Автор, ймовірно австрійський купець, відзначав переваги Херсонського порту у порівнянні з Таганрогом та Єнікале, можливість здешевлення доставки австрійських товарів до азовських та чорноморських портів для їх подальшого вивезення в Середземномор'я та в російські губернії за умови належної організації торгівлі у Херсоні [16, л. 2]. Для розвитку чорноморської торгівлі потрібні були капітали, тому автор пропонував на державному рівні підтримати іноземних купців, які торгували в чорноморських портах та відкривали там торгові дома [16, л. 4].

Певний інтерес становлять не тільки безпосередньо проектні документи, але й їх обговорення, як у випадку з «Проектом торгового договору між Його Величністю королем Сардинії та Її Величністю імператрицею всієї Русі» Дж. де Міллера, детально проаналізованому в дослідженні І.С. Шаркової [23]. Один з учасників дискусії абат Ф. Галіані, викладаючи свою точку зору в записці, серед проблем розвитку чорноморської торгівлі відзначав відсутність значних комерційних контор, складність та багатоетапність доставки товарів, взаємну недовіру між російським та іноземним купецтвом, які пропонував вирішити російсько-неаполітанською домовленістю про надання купцям можливості безкоштовно зберігати товари в пакгаузах при митницях (російські товари в Мессіні, неаполітанські – у Херсоні). З неаполітанських купців пропонувалося призначити торгових агентів до Санкт-Петербургу та Херсону, вони ж могли виконувати обов'язки неаполітанських консулів [13, л. 15-32].

Залучити іноземне купецтво до співробітництва пропонувалося у проекті невстановленого автора «*Réflexions sur le commerce extérieur de la Russie ou avantages que la Russie peut retire du commerce avec le commerce par la Mer Noire*», який додавався до невиявленої реляції 1784 р. Найважливішим напрямком чорноморської торгівлі автор проекту вважав торгівлю Херсона з Марселем та Тулоном, у тому числі, українським тютюном. Полегшити російсько-французьку торгівлю, з точки зору автора «Роздумів», могла б уніфікація російських та французьких одиниць вимірювання, використовуваних, у першу чергу, для зерна та вина [14, л. 11].

У середині 1780-х рр. у низці проектів розвитку чорноморської торгівлі перспективного значення набула ідея влаштування польського транзиту через Херсонський порт – можливості реалізації подібних проектів розглядалися на вищому рівні [5]. Один з таких проектів («*Suite des observations relatives au commerce de la ville de Kherson*») належав, можливо, марсельському купцеві Антуану де Сен-Жозефу (1784–1785) [3; 8]: автор записки відзначав недоліки організації доставки товарів та митного контролю в Херсоні, пропонував розвивати експорт кримської солі та польську транзитну торгівлю через Херсон, підтримувати торгове судноплавство та торгові компанії на Чорному морі [15, л. 1-3].

До цього ж напрямку відносився й проект абата М. Оссовського («*Начертание, содержащее в себе некоторые замечания, касающиеся до нужного распоряжения по распространению и приращению как херсонской, так и таврических портов торговли, служащего*», 1786), незазначеним адресатом якого міг бути Г.О. Потьомкін [6, л. 356]. Автор звертав увагу на значення надійної організації комерційного листування з Європою, яке Херсон міг вести через Польщу, а збільшення кількості поштових станцій між Херсоном та Ольвіополем прискорило б доставку листів. Суттєвою перепорою для розвитку херсонської торгівлі М. Оссовський вважав відсутність в Херсоні комерційного суду або купецької розправи, що змушувало купців обмежувати кредит та

звертатися за вирішенням суперечок до Кременчука [6, л. 357]. Вирішення згадуваних проблем відкривало перспективи для поставок кримської солі до Польщі та можливості для вивезення сільськогосподарської продукції Брацлавщини (жита, круп, борошна і т. д.) до Херсону, Севастополя або Акерману, по суті створюючи стабільний та взаємовигідний товарообіг з Польщею [6, л. 358].

Чергова російсько-турецька війна вплинула не тільки на саму чорноморську торгівлю, але й на розуміння сучасниками її перспектив, у тому числі, ролі Херсонського порту в умовах просування на південь кордону Російської імперії. У 1792 р. управляючому Імператорським кабінетом В.С. Попову був представлений проект («Примечание на заведение черноморской торговли») колишнього російського повіреного в Константинополі П. А. Левашова, складений на основі зібраних ним за час служби матеріалів про торгівлю в Константинополі та Херсоні [11, л. 180]. Автор пропонував організувати при підтримці держави купецьку компанію та поєднати державні інтереси з приватною користю торгуючого купецтва, забезпечивши, таким чином, баланс цін на російські та іноземні товари. Залучити до російської торгівлі «людей знаючих та освічених» допомогло б облаштування карантинів, налагодження надійного поштового зв'язку, відкриття російських купецьких контор в іноземних портах [11, л. 182].

Автором кількох проектів щодо розвитку чорноморської торгівлі був генуезький купець В. Галлера [23, с. 305], пропозиції якого (1792) були представлені віце-канцлеру І.А. Остерману [6, л. 56] та включені у доповідь імператриці [1, л. 37]. Інший проект В. Галлери («Courtes réflexions sur le commerce de la Mer Noire», 1793) був опублікований серед паперів адмірала М.С. Мордвинова [2, с. 141]. Автор проектів, в основному, звертав увагу на розвиток кримської торгівлі та залучення кримських портів до середземноморської торгівлі, розширення російського експорту, надання чорноморській торгівлі державної підтримки [1, л. 59]. Крім того, В. Галлера

зважував на комерційні перспективи західного чорноморського узбережжя у зв'язку з близькістю річок Дністер, Буг, Синюха до портів у Херсоні, Миколаєві та Очакові, а також у перспективі Хаджибею, що дозволяло організувати транзит від Англії до Сибіру [2, с. 147].

На початку XIX ст. Херсонський порт залишався у колі інтересів торгуючих, хоча й поступово втрачав провідні позиції. Так, на рубежі XVIII – XIX ст. були складені два проектні документи за підписом «королівського польського надвірного радника Ноти Хаймовича Ноткіна». Перший проект («О умножении на Черном море купеческих кораблей и о распространении купеческой торговли») являв собою план організації торгової компанії для чорноморської торгівлі. Враховуючи подвійне оподаткування євреїв в Російській імперії, яке приводило до скорочення державних доходів, оскільки купці-євреї переписувалися в нижчу гільдію або взагалі виписувалися у міщани, Н.Х. Ноткін не пропонував зменшити податки, а лише раціонально їх використовувати: половину податку відправляти у казну, а за рахунок іншої половини підтримати торгове суднобудування на Чорному морі – створити купецьку компанію, яка б будувала транспортні судна для забезпечення експорту пшениці, коноплі, льону, лісу, масла і т. д. Створити компанію Н.Х. Ноткін пропонував в Одесі і призначити комісіонерів у Криму (для торгівлю сіллю) та у Херсоні (для отримання відправлених Дніпром товарів). Автор підкреслював очевидну вигідність проекту для державної казни: розбудова торгового флоту, приток золотої та срібної монети, збільшення митних зборів, гарантована сплата гільдійських зборів. Крім того, компанія мала б власні судна, страхування, забезпечувала б щорічний приток капіталу, таким чином, сприяла б розвитку чорноморської торгівлі та зміцненню довіри до російської зовнішньої торгівлі у цілому [18, л. 1-2]. В іншому проекті (1802) чорноморська торгівля розглядалася у контексті військових поставок як складова хлібної та соляної торгівлі: у чорноморських портах пропонувалося

влаштувати складку товарів, що б здешевило їх як у закупці для армії, так і взагалі [22, л. 13-17].

У 1801 р. італійський негоціант Фурньє представляв проект створення торгової компанії в Одесі, в якому відзначав серед перешкод розвитку чорноморської торгівлі нестачу купецьких капіталів та представницьких торгових домів – у якості рішення пропонувалося заснувати акціонерну компанію в Одесі з відділеннями у Херсоні, Феодосії, на Тамані і т. д. Компанія мала вести гуртову торгівлю пшеницею, лісом, коноплями, полотнами, шкірами, маслом, салом, борошном і т. д., а також привозити вина, оливу, цукор, каву, сухофрукти, шовкові матерії і т. д. Фурньє не просив ніяких привілеїв або монополій для компанії, але пропонував у перші роки її існування у якості «якогось заохочення» дозволити орендувати казенні судна для перевезення товарів та дещо полегшити оподаткування компанії [20, л. 16]. Комерц-колегія оцінила перспективи проекту доволі критично, відзначивши, що наприкінці 1790-х – на початку 1800-х рр. обсяги одеської торгівлі й так помітно зросли, а основною перешкодою в її подальшому зростанні був виключно економічний стан причорноморських губерній, який не дозволяв системно забезпечувати Одеський порт товарами для експорту, тому й «заснування в Одесі торгової компанії некорисне» [20, л. 18].

У 1805 р. на вищому державному рівні розглядався проектний документ («Начертание для учреждения патриотического общества, коего главной предмет будет поощрение полуденной российской торговли чрез Черное и Азовское моря»), виявлений примірник якого не містить підпису, дати складання та вказівки на адресата (вказана тільки дата отримання – 3 березня 1805 р.). М.П. Румянцев у листуванні з М.П. Строгановим називав автором проекту «іноземця Макюзі» (припускаємо можливість авторства генуезького негоціанта Жана Мак'юзі (Jean Machiusi)) [21, л. 10]. Акціонерне товариство пропонувалося створити з російсько-підданих власників акцій, назвати «Національна Чорноморська компанія» і заснувати головну контору в Херсоні з

відділеннями в Одесі, Феодосії, Таганрозі, Харкові, Києві, Москві та Константинополі. Саме в Херсоні передбачалося будівництво 6 суден до 200 ластів кожне, які б забезпечили експорт хліба, заліза, сала, юхти, канатів і т. д. «Національна Чорноморська компанія» могла запропонувати посередницькі послуги щодо закупівлі та доставки імпортованих товарів, страхування купецьких суден, кредитування купецтва та конкретних торгових операцій і т. д. Запропонована компанія не повинна була приймати участь в жодних казенних поставках, не мати жодних пільг та переваг, і навпаки всіляко перешкоджати монополізації зовнішньої торгівлі. Компанія також зобов'язувалася навчати комерції та іноземним мовам синів акціонерів та залучати їх до комерційної діяльності [21, л. 7-9]. Проект був схвалений і М.П. Румянцевим, і Олександром І, але з невеликим уточненням: автору проекту дозволялося оголосити про відкриття компанії від свого імені, як приватної особи, і не називати її «Чорноморською», а, наприклад, «Херсонською» [21, л. 10-11].

Отже, авторами виявлених проектних документів Херсонський порт сприймався як потенційний центр чорноморської та транзитної торгівлі у 1780-х та на початку 1790-х рр., коли цю позицію почали поступово займати Одеський та кримські порти: саме з початку 1790-х рр. простежується тенденція деякого зниження інтересу до Херсонського порту, яка посилюється після відкриття Одеського порту, а згодом відбувається фактична «заміна» одного порту іншим. Дещо довше Херсонський порт «затримався» в проектах заснування торгових компаній (до початку ХІХ ст.), доволі успішно конкуруючи у цьому відношенні з Одесою. Найбільш затребуваною умовою розвитку Херсонського порту та чорноморської торгівлі у цілому було торгове судноплавство, з яким безпосередньо пов'язували відкриття та розвиток торгових компаній, транзитної торгівлі, торгової інфраструктури і т. д. Розглянуті проекти та записки дозволяють окреслити коло проблем, які автори документів вважали найбільшими перепонами у розвитку Херсонського порту та чорноморської торгівлі в цілому: нестача купецьких капіталів та купецьких контор, торгового



флоту, переважання іноземного купецтва. З іншого боку, пропонуючи заходи для покращення ситуації автори акцентували увагу й на інших, менш помітних, але так само важливих питаннях: корупція серед митників, нерозвиненість портової інфраструктури, відсутність комерційних судів (палат), страхових компаній, надійного поштового сполучення і т. д. Пропозиції створення торгових компаній, у тому числі із залученням державного капіталу, підтверджують внутрішній характер більшості акцентованих в проектах проблем, напряду пов'язаних з економічним станом причорноморського регіону, і лише побічний вплив зовнішньополітичної ситуації на розвиток чорноморської торгівлі.

### **СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ**

1. Архив внешней политики Российской империи, г. Москва. – Ф. 48. – Оп. 48/2. – Д. 66.
2. Архив графов Мордвиновых / [предисловие и прим. В. А. Бильбасова]. – Т. 2. – СПб., 1901. – 616 с.
3. Боровой С. Я. Франция и внешнеторговые операции на Черном море в последней трети XVIII – начале XIX в. / С. Я. Боровой // Французский ежегодник. Статьи и материалы по истории Франции. 1961. – М. : Изд-во АН СССР, 1962. – С. 496–506.
4. Вентури Ф. Итало-русские отношения с 1750 до 1825 года / Ф. Вентури // Россия и Италия. Из истории русско-итальянских культурных и общественных отношений. – М. : Наука, 1968. – С. 25–50.
5. Головко Ю. Проект організації на півдні України транзитної польської торгівлі (80-ті рр. XVIII ст.) / Ю. Головко // Причорноморський регіон у контексті європейської політики. Region nadczarnomorski w polityce europejskiej. – Одеса–Ополе–Вроцлав : [Б. в.], 2008. – С. 103–105.
6. Інститут рукопису Національної бібліотеки України ім. В. І. Вернадського, м. Київ. – Ф. V. – Спр. 852.

7. Караджа Ф. К. Вопросы развития черноморской торговли после Кючук-Кайнарджийского мира (1774–1787 гг.) / Ф. К. Караджа // Россия и Юго-Восточная Европа. – Кишинев : Штиинца, 1984. – С. 39–45.

8. Княжевич М. Проект поліпшення торгівлі на Україні. 1784 / М. Княжевич // Записки Наукового товариства імені Шевченка. – Том XVIII. – Львів : Друкарня тов-ва ім. Т. Шевченка, 1897. – С. 1–8.

9. Леви Дж. Экономические отношения с Россией в проектах пьемонтского правительства (конец XVIII в.) / Дж. Леви // Франко-русские экономические связи. – Москва–Париж : Наука, 1970. – С. 234–266.

10. Научно-исследовательский архив Санкт-петербургского института истории РАН. – Ф. 36. – Оп. 1. – Д. 557.

11. Российский государственный архив древних актов (далі – РГАДА). – Ф. 19. – Оп. 1. – Д. 317.

12. РГАДА. – Ф. 397. – Оп. 1. – Д. 296.

13. РГАДА. – Ф. 1261. – Оп. 1. – Д. 536.

14. РГАДА. – Ф. 1261. – Оп. 1. – Д. 624.

15. РГАДА. – Ф. 1261. – Оп. 1. – Д. 936.

16. РГАДА. – Ф. 1261. – Оп. 4. – Д. 834.

17. РГАДА. – Ф. 1261. – Оп. 6. – Д. 312.

18. РГАДА. – Ф. 1261. – Оп. 6. – Д. 811.

19. РГАДА. – Ф. 1261. – Оп. 6. – Д. 1645.

20. Российский государственный исторический архив (далі – РГИА). – Ф. 13. – Оп. 1. – Д. 36.

21. РГИА. – Ф. 13. – Оп. 1. – Д. 188.

22. РГИА. – Ф. 14. – Оп. 1. – Д. 10.

23. Шаркова И. С. Русские и итальянские записки об установлении прямых торговых связей между Россией и Италией в последней трети XVIII века (по материалам Архива Воронцовых) / И. С. Шаркова // Вспомогательные исторические дисциплины. Вып. 7. – Л. : Наука, 1976. – С. 302–319.

24. Яковкина Н. И. Франко-русские торговые отношения в начале XIX века / Н. И. Яковкина // Вестник Ленинградского университета. Год издания двенадцатый. № 2. Серия истории, языка и литературы. Выпуск 1. – Ленинград : Изд-во Ленинград. ун-та, 1965. – С. 72–82.

*В статье рассматриваются особенности видения авторами проектов и записок общего состояния, перспектив и проблем в развитии торговли Херсонского порта как составляющей черноморской торговли в целом в последней четверти XVIII – в начале XIX вв.*

**Ключевые слова:** *Херсонский порт, черноморская торговля, записки, проекты*

*In the article are considered the particularities of vision of the authors of the projects and notes about general state, prospects and problems in development of the Kherson port' commerce as a component of the Black Sea commerce as a whole in the last quarter of XVIII – at the beginning of XIX centuries*

**Keywords:** *Kherson port, Black Sea commerce, notes, projects*