

О. В. Морозов, кандидат історичних наук, доцент кафедри теорії та історії держави і права Академії митної служби України

УКРАЇНСЬКЕ КУПЕЦТВО РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ В ТОРГОВЕЛЬНО-МИТНИХ УГОДАХ XVIII – початку XX ст.

У статті аналізується історико-правова еволюція міжнародних торговельно-митних договорів. Пропонується періодизація інтеграції українського купецтва до міжнародної договірної системи. Сформульовано основні закономірності митної договірної практики, що залежала від рівня індустріального розвитку країни.

В статье анализируется историко-правовая эволюция международных таможенных договоров. Предложена периодизация интеграции украинского купечества в международную договорную систему. Сформулированы закономерности таможенной договорной практики, которая зависела от уровня индустриального развития страны.

In the article the historical evolution of international custom agreements is analysed. A division into periods of integration of Ukrainian the merchants is offered in the international contractual system. Formulated to conformity to law of custom contractual practice, which depended on from the level of industrial development of country.

Ключові слова. Торговельний трактат, подвійний митний тариф, автономний митний тариф, специфічне мито, конвенційний тариф.

Вступ. Починаючи з XVIII ст. торговельний договір як міждержавна політико-економічна угода обов'язково включає розділ, присвячений регулюванню митно-тарифних процедур. Вивчення цієї проблематики важливе для більш повного розуміння міжнародного правового і тарифного "поля", в якому діяли митні інститути Російської імперії. Відповідно до загальної наукової проблеми зосередимо увагу, в першу чергу, на торговельних угодах, що поширювали свою юрисдикцію на українські території, Азово-Чорноморський регіон, а також базові загальноімперські законодавчі акти у сфері зовнішньої торгівлі, у правових рамках яких діяли суб'єкти господарювання українських губерній і митні установи південно-західних та південних митних округів.

Окремі аспекти цієї проблематики знайшли відображення в дореволюційній, радянській і сучасній історіографії. У першу чергу, слід відзначити праці В. О. Ульяницького, М. В. Познера, Є. І. Дружиніної, А. І. Юхта, Н. В. Козлової, П. І. Ляценка [1–6]. Правове забезпечення зовнішньої торгівлі, з погляду застосування тих чи інших норм міжнародного права, висвітлено у працях видатних російських юристів останньої чверті XIX ст.: Г. Шершеневича (Учебник русского торгового права, 1896), П. Цитовича (Лекции по торговому праву, 1873), А. Мартенса (Опыт комментария русского торгового права на основании судебных решений, 1880).

Постановка завдання. Наша мета пов'язана з дослідженням митної складової в міжнародній договірній практиці, визначенні узагальнюючих тенденцій. Про важливість такого аналізу свідчить вислів відомого дослідника міжнародної торгівлі І. М. Кулішера про те, що друга половина XIX ст. до початку Першої світової війни – це доба панування міжнародних торговельних договорів.

Результати дослідження. Перші згадки про торговельно-митні угоди належать до античної доби, збереглися зразки середньовічної договірної практики між північноіталійськими містами XIII ст., ганзейці шляхом договорів отримували значні привілеї в Англії, Фландрії, Скандинавських державах, Північно-Західній Русі. Без таких угод торгівля від самого початку своєї появи обійтися не могла. У 1702 р. з'являється відомий Метуєнський трактат між Англією та Португалією, який уперше запровадив режим торгівлі найбільшого сприяння. У міру поступового приєднання держав до міжнародної торгівлі зростала потреба в точному регулюванні торговельних відносин. Поступово формувались і встановлювались уніфіковані правила для всіх купців незалежно від їх походження.

© **О. В. Морозов, 2011**

У XIX ст. у торгові договори додається новий зміст: поряд з постановами, що регулювали права іноземних підприємців (право проживати в країні, купувати нерухомість, обов'язки зі сплати податків), з'являються положення стосовно розмірів мит. Центром уваги договорів другої половини XIX ст. стає вже митний тариф; тим з них, які не містили такого тарифного додатка, навіть відмовлялися в назві "торговельний договір". Поступово з'явився новий різновид такого договору – конвенційний, або тарифний договір.

Для нас найцікавіші торгові договори, які уклалися Російською імперією з Австрією, а потім Австро-Угорщиною, Німеччиною, Францією, Італією, Британією тощо. Статті цих договорів за своїм змістом і формою збігаються, так що можна казати про єдиний тип торговельного договору, що укладався російським урядом. Починаючи з XIX ст., будь-який торговельний договір давав право після приїзду в іншу країну підданам оселитися в ній, займатися промислами і торгівлею, купувати нерухомість. Окремо підтверджувався принцип свободи торгівлі в усіх портах держав, що домовлялись (торговельний договір

Росії та Бельгії 1858 р). Лише в далекосхідних державах зберігалася норма щодо обмеженої кількості морських портів, де іноземні підприємці могли провадити комерцію. Цей тип договору передбачав також рівність у видах податків між іноземцями та місцевими купцями, тобто іноземець сплачував ті ж самі податки, що й місцеві купці. Траплялося положення, яке надавало право покупцю і продавцю вільно визначати між собою ціну товарів (наприклад, російсько-нідерландський договір 1846 р.). При цьому в Росії, Нідерландах, Швеції з такої групи іноземних підприємців, як комівояжери, стягувався промисловий податок, в інших державах обмежувалися вимогою подавати легітимаційну картку про сплату на батьківщині відповідних податків (Німеччина, Австро-Угорщина, Франція, Англія) [7].

З другої половини XIX ст., з початком проведення промислових виставок, у торговельних договорах фіксується право безмитного імпорту зразків та моделей продукції, щоб упродовж року вони були вивезені. Зворотне вивезення забезпечувалося сплатою мита в заставу, яке потім поверталось власникові. Цей принцип поширений і в сучасному митному законодавстві, у тому числі українському.

Вагоме місце в торговельних договорах нового часу відводилося регулюванню транспортних сполучень і перевезенню вантажу. Як правило, іноземним підприємцям дозволялось на рівних умовах з місцевими користуватися шляхами, залізницями (з їх поширенням), каналами, шлюзами, мостами, фарватерами, портами. Морський транспорт займав провідне місце у світових перевезеннях того часу, внаслідок цього більшість торговельних угод мали назву “трактати про торгівлю і мореплавство”. Основним принципом у цій галузі стало зрівняння іноземних суден з вітчизняними у всіх відношеннях. У російсько-англійському трактаті 1858 р. цей принцип фіксувався у статтях, що регулювали імпорт, експорт, розміщення товарів, завантаження і розвантаження суден, причому додавалося, що намір обох сторін, які домовлялись, полягає в тому, щоб не допускати будь-яких переваг, сприятливих для місцевого прапора, на шкоду прапора іншої сторони, яка домовляється, і що важливо, на іноземні судна (російські) не будуть накладатися додаткові лоцманські, маячні, карантинні збори, яким не підлягали б місцеві (британські) судна [8, 180–186].

Роль торговельних договорів докорінно змінилась після того, як принцип вільної торгівлі поступився місцем обережній оцінці в кожному окремому випадку, наскільки вигідне подальше зниження митної ставки, а тим більше в міру переходу до протекціонізму, коли країни намагалися піднімати митні ставки якомога більше і тримати їх такими якомога довше. В умовах протекціонізму держава дивилась на будь-яку торговельну поступку як на жертву і намагалася дати поменше і отримати побільше. Для цього потрібен був загальний тариф, без якого держава опинялась обеззброєною.

Але повертаючись до територіальних меж нашого дослідження, ми стикаємося з питанням, яке раніше в історіографії не було достатньо висвітлено. Ідеться про періодизацію: з якого історичного моменту слід поширювати вплив міжнародної торговельно-митної договірної традиції на торговельні кола України. Для визначення контрольних дат нашої періодизації пропонуємо застосувати такі критерії.

Перший критерій пов’язаний з правовим оформленням купецького стану як основного суб’єкта міжнародної торгівлі. Формально це може бути регламент Головного магістрату від 16 січня 1721 р., що встановлював обов’язкові купецькі об’єднання 1-ї та 2-ї гільдії і, на думку В. Кульчицького, поширював юрисдикцію на територію Гетьманщини. Але остаточне виділення купецтва в повноцінний стан юридично відбулося по всій Російській імперії згідно з царським маніфестом від 17 березня 1775 р.

Другий критерій – це історичний період, коли Російська імперія приєдналась до західноєвропейської системи спеціалізованих торговельних договорів. Цим періодом є початок 1780-х рр. 8 жовтня 1782 р. укладено торговельний трактат з Данією, 10 липня 1783 р. – торговельний трактат з Османською імперією, 1 листопада 1785 р. – торговельний договір з Австрійською імперією і т. п. Таким чином, українське купецтво з останньої чверті XVIII ст. стає суб’єктом спеціалізованих міжнародних торговельних угод. Ця дата збігається з часом оформлення митної інфраструктури на західних і південних кордонах Російської імперії.

Згідно зі стандартами організації міжнародної торгівлі XVIII ст. велике значення мала розвинута зовнішньоторговельна інфраструктура, яка включала: правовий статус купецтва, наявність обігових коштів у підприємців, наявність комерційного флоту, розвинуті портові господарства, спроможність держави підтримувати власних купців на закордонних ринках. Лише мінімальне наближення до перелічених стандартів дозволяло державам того часу приєднуватись до існуючої системи торговельно-митних договорів.

Для заохочення торгівлі через Чорне та Середземне моря в 1784 р. Сенат оголосив про надання всім народам свободи торгівлі в містах Херсоні, Севастополі, Феодосії з використанням власних чи зафрахтованих суден. Також дозволялося іноземним купцям оселятися на постійній основі у зазначених містах, переходити в російське підданство зі збереженням свободи віросповідання [9].

Відновлення міжнародної торгівлі в Чорному морі почало цікавити і країни Східної Європи. У 1775 р. укладається російсько-польський торговельний договір, який дозволив польському купецтву транзит товарів і вивезення їх через херсонський порт. Цей договір означав суттєвий крок на шляху модернізації польської митної системи: польська влада зобов’язувалась ліквідувати шляхетські приватні митниці і взагалі впорядкувати митні процедури на своїй території. А з 1784 р. польським купцям надано право користуватися пільговим митом для портів Чорного та Азовського морів [10].

У 1780-х рр. для правобережних губерній, окрім торгівлі із сусідніми країнами та доставки зерна в Данциг, Мемель, Ригу, набирала обертові і чорноморська торгівля. Поміщики Правобережжя шукали менш затратні шляхи збуту своєї продукції. Потоцький, Подоський, Чарторизький, Любомирський та інші почали

збувати свій хліб через Херсон та Очаків [11]. Тоді розпочалася, зокрема, діяльність торговельної компанії подільського поміщика П. Потоцького [11, 212].

У контексті аналізу міжнародно-договірної практики зазначеного періоду доцільно охарактеризувати найбільш важливі торговельні договори, що діяли в басейні Чорного моря. Ітиметься, в першу чергу, про тарифну складову договорів. У 1783 р. з Османською імперією укладається спеціальний торговельний договір, який повинен був підкріпити зовнішньоторговельні відносини, принципи яких зафіксовано в Кучук-Кайнарджийському мирі 1774 р. Російські піддані отримували право вільно вести торгівлю на всій території Османської держави; мали право відкривати торговельні склади і крамниці, а також придбавати іншу нерухомість та передавати її у спадок рідним. У питаннях митного оподаткування російське купецтво набувало з англійцями і французами рівних прав і сплачувало мито в розмірі 3 %, водночас турецькі піддані на території Російської імперії сплачували мито відповідно до статей митного тарифу 1782 р. Османська імперія зобов'язувалася не вимагати мито за прохід проток російськими суднами великого каботажу, які перевозили товари з Білого моря в Чорне. Митні ставки мали переглядатися кожні 12 років [12].

Для встановлення між Російською та Австрійською імперіями прямої торгівлі, договором 1785 р. австрійським підданам надавався торговий режим найбільшого сприяння, дозволялося сплачувати мито російською монетою; з угорських вин, що ввозилися австрійськими або російськими купцями, стягувалось пільгове мито. У портах Чорного моря на австрійців поширювалося право зменшення мита на $\frac{1}{4}$. У приморських містах будинки австрійських купців звільнялись від солдатського постою. Все нерухоме майно австрійських підданих у російських містах, після смерті власника успадковувалось підданими Австрії. Митні пільги діяли 12 років. Такі ж самі правові норми поширювались і на російських підданих, які вели торгівлю в портах Адріатичного моря.

Торговельний договір з Францією 1786 р., крім перелічених у договорі з Австрією норм, містив положення про звільнення від мита з фрахту, якщо французькі судна наймалися російськими неогоціантами. Російські судна у французьких портах звільнялися від усіх додаткових мит. До укладання договору судна під російським прапором у французьких портах сплачували більш високі збори. Наприклад, власники французьких суден сплачували портовий збір у розмірі 1 франк 10 сантиметрів тоннажного збору, російські власники – 4 франки 12 сантиметрів, лоцмани отримували з французьких суден за послуги 24 франки, з російських – 36 франків. Експортери продовольчих товарів, як у Марселі, так і в Херсоні й інших портах, звільнялись від взаємного 30-відсоткового мита. Сторони зафіксували домовленість про зниження російською стороною мита на французьку мила з 40 до 20 %, і відповідно французи зменшували мито до 20 % на російське залізо та віск [13].

Аналогічні торговельні угоди у 1787 р. укладаються з Неаполітанським королівством та Португалією на 12 років. Як бачимо, в останню чверть XVIII ст. склалася система типових торговельно-митних договорів, які ставили в основу принцип рівноправності сторін, а також режим найбільшого сприяння. Але в подальшому, з переходом до фабричного виробництва і поєднанням економічного інтересу з національним, міжнародна договірна практика змінюється.

У середині XIX ст. зовнішня торгівля в умовах фабричного виробництва перетворилася на складну галузь економіки. Одночасно на світових ринках загострюється конкурентна боротьба. Ці обставини змусили державу все активніше втручатися і по можливості адміністративними заходами підтримувати своїх промисловців у складній конкурентній боротьбі. Ступінь підтримки залежав від багатьох факторів, у тому числі від курсу митної політики і відповідно митного законодавства, якості та кількості кадрів, здатних в автономних умовах виконувати складні завдання, від матеріального забезпечення цієї функції. У першій чверті XIX ст. в Росії зазначена функція була покладена на консульську службу, а в подальшому – на інститут комерційних агентів Міністерства фінансів.

Згідно з Консульським статутом від 21 січня 1829 р. (і змінами від 1858 р.), що діяв у Російській імперії на рубежі XIX–XX ст., на консулів покладался обов'язок “заботиться о выгодах русской торговли и промышленности”. Консул мусив повідомляти про фінансові та економічні заходи країни, в якій він перебував, і сприяти розвитку торговельних відносин Росії з цією державою, три рази на рік подавати відомості про ввезені і вивезені товари, щотижнево – інформацію про товарні ціни та вексельний курс і щорічно – огляд руху всієї торгівлі в означеній країні. Крім того, консули здійснювали різні функції юридичного характеру: виконували роль третейського судді у спрах стосовно торгових справ між російськими підданими, а також обов'язки судового слідчого під час здійснення злочинів російськими підданими; засвідчували законність актів, що укладались у консульському окрузі [14, 274].

Але внаслідок завантаженості консулів політичними та юридичними функціями їх допомога підприємцям була незначною. Для забезпечення економічних інтересів Росії і захисту торговельних відносин з іноземними державами, а також сприяння в торгових справах російським підданам, було ухвалено рішення про запровадження посади комерційних агентів Міністерства фінансів за кордоном. Посади таких агентів запроваджувались у найбільших центрах міжнародної торгівлі [15].

27 грудня 1893 р. ця ідея була реалізована в законі “О коммерческих агентах Министерства финансов за границей” [16]. Цим законом міністру фінансів надавалося право встановлювати штатну чисельність зазначених агентів, розмір їх утримання в межах виділених асигнувань, а також визначати місце перебування і район їх відповідальності. У 1894 р. комерційні агенти вже працювали в Лондоні, Парижі, Берліні, Генуї [17, 83]. У подальшому такі посади з'явилися в далекосхідних державах – Корей та Китаї [17, 449]. З 1905 р. комерційні агенти консульських служб підпорядковуються Міністерству торгівлі і промисловості й мусять

постійно інформувати своє відомство про економічний стан іноземних держав, окремих ринків і відповідати на запити міністерства.

Особливу роль у забезпеченні російських зовнішньоторговельних інтересів відігравали торгові договори з іноземними державами. До 1893 р. Росія дотримувалася системи одного автономного митного тарифу, який застосовувався до іноземних держав незалежно від того, чи був з ними укладений торговельний договір. Але на початку 1890-х рр. між різними європейськими державами укладаються нові торговельні трактати, наслідком яких стало запровадження диференційованих митних тарифів. Це пільгові ставки тарифів для країн-союзників і підвищені – для інших держав. У нових умовах міжнародних митних відносин виникла необхідність радикально переглянути митну політику і перейти від одного автономного тарифу до системи подвійного тарифу – загального і конвенційного (тариф, що застосовувався до товарів, вироблених у країнах, які формували пільгові ставки для російських товарів). Відповідно це впливало на характер укладених Росією з іноземними державами торговельних договорів.

Першою угодою нового типу, що встановлювала російський конвенційний митний тариф, стала Торговельна конвенція з Францією 17 червня 1893 р., в якій з 10 пунктів дозволялися конвенційні зниження ставок російського митного тарифу в розмірі від 10 до 25 % взамін зниження французького тарифу на сиру нафту і нафтопродукти. Ця Конвенція слугувала доповненням до Торговельного трактату, укладеного між Францією та Росією ще у 1874 р. на основі принципу найбільшого сприяння “у всьому, що стосується ввезення, вивезення, транзиту, складу, зворотного вивезення, місцевих зборів, митних тарифів та обрядів, відповідно до всього, що стосується до виробництва, торгівлі і промислів” [18, 758]. Наступним за французькою Конвенцією став Договір про торгівлю і судноплавство з Сербським Королівством 15 жовтня 1893 р., згідно з яким на 45 % знижувалося російське мито на фрукти з відповідним зменшенням сербського мита на рибу і мінеральні мастила російського виробництва.

Після тривалих переговорів 10 лютого 1894 р. укладається Трактат про торгівлю і мореплавство з Німеччиною, яким установлювалося 135 знижених і 71 заморожена ставка російського митного тарифу. У відповідь російські промисловці отримали право на території Німеччини користуватися правом найбільшого сприяння.

9 липня 1895 р. прийнято Конвенцію про торгівлю та мореплавство з Португалією, причому з російської сторони мита знижувались на 20 % на такі товари, як шкіра у сирому вигляді та після промислової обробки, а з португальської – робилися зниження за 15 статтями тарифу. Крім того, щодо товарів, у яких була зацікавлена кожна зі сторін, застосовувалося право найбільшого сприяння, тобто найменші ставки митного тарифу.

14 липня 1897 р. ухвалюється Торговельна конвенція із Князівством Болгарським, згідно з якою знижувались ставки російського тарифу на сушене м'ясо, яйця та дубову кору, а трояндова олія дозволялася до безмитного ввезення в Росію замість цілого ряду знижень у болгарському митному тарифі для російських товарів і на умовах взаємного користування правом найбільшого сприяння.

Торговельні договори Росії з азіатськими державами (за винятком тільки Японії, з якою у 1895 р. був укладений Трактат про торгівлю і мореплавство за зразком європейських угод) істотно відрізнялися від договорів з державами Європи й Америки. Торговельні відносини Росії з Китаєм визначалися цілим рядом трактатів: Кульджинський – 1851 р., Тянь-Цзінський – 1858 р., Пекінський – 1860 р., Петербурзький – 1881 р. Зазначені угоди забезпечували російським підданним у Китаї права і містили правила сухопутної торгівлі, в тому числі дозвіл на вільну та безмитну торгівлю вздовж російсько-китайського кордону на 50 верст у глибину території. 10 вересня 1912 р. Петербурзький договір 1881 р. пролонговано ще на 10 років, але з 1 січня 1913 р. відбулося скасування безмитної торгівлі на російській території [19].

З другої половини XIX ст. російський уряд у нормативно-правовому порядку надавав різного роду преференції та пільги вітчизняним виробникам, створюючи тим самим зручні умови для імпорту або експорту окремих видів продукції та сировини. Їхньому проникненню на зовнішні ринки сприяли такі заходи: повернення акцизів і мит; прямі та приховані вивізні премії за рахунок державних коштів. До заохочувальних заходів належало також умовно-безмитне ввезення для переробки і безмитне ввезення окремих видів продукції та сировини. Для забезпечення успіху на зовнішньому ринку імперський уряд звільняв окремі види товарів (вироблених у Російській імперії у надлишковій кількості) від навантаження внутрішнім оподаткуванням, повертаючи акциз. Такий порядок практикувався у більшості держав стосовно товарів, обкладених акцизами. У Росії порядок повернення акцизів під час вивезення за кордон цукру [20], спирту й спиртних напоїв [21], сірників [22], пива, тютюнових виробів, нафтових мастил та цигаркових гільз визначався положенням кабінету міністрів.

У другій половині XIX – на початку XX ст. у державах, які надавали великого значення експорту вітчизняних виробів та опануванню іноземних ринків, широко застосовувалася практика повернення мит, стягнених під час ввезення напівфабрикатів або сировини. У Росії в законодавчому порядку процедура повернення мит запроваджувалась для бавовняних виробів з 3 лютого 1892 р. [23], а також законом від 5 січня 1898 р. [24].

Ще в добу меркантилізму популярним способом торговельної політики стало заохочення вивезення за допомогою премії. Наприкінці XIX ст. премії за експорт видавалися підприємцям на обмежене коло товарів, навіть у випадках, коли державна влада вважала за необхідне розвивати експорт за рахунок інтересів державного казначейства. Надавши премії, уряд створював умови для зниження ціни товару, щоб у такий спосіб більш вдало конкурувати з подібними товарами на міжнародному ринку. Вивізні премії існували у

двох формах: відкритій (або прямій) і прихованій. У Росії відкриті премії видавалися на експорт цукру (1885–1891), спирту і горілчаних виробів (1865–1917).

Висновки. Формування міжнародної торговельно-договірної практики розпочинається з XVIII ст., коли самі інститути міжнародної торгівлі набувають регламентованих, стійких традицій. Цей процес пов'язаний зі зміною фінансових, виробничих і правових принципів у державах Західної Європи. Торговельно-митний договір одночасно стає інструментом дипломатії. З другої половини XIX ст. торговельний договір фактично перетворюється на складовий елемент міжнародних митних відносин. В умовах загострення міжнародної економічної конкуренції та появи захисних митних тарифів торговельний договір виступає як компроміс для конкуруючих сторін, пом'якшуючи на деякий час митні суперечності, не дозволяючи їм перерости у збройний конфлікт. Розвиток міжнародної торговельної практики впливав і на соціальні процеси. Торговельний договір закріплював майнові, фінансові, особисті права підприємців в іноземних державах. Подальша еволюція торговельного договору наприкінці XIX ст. відкрила шлях для юридичної формалізації та захисту міжнародних інвестицій. Розпочинається міжнародний рух капіталів. Укладення або приєднання до того чи іншого торговельного договору стає показником здатності як держави, так і її економічних інститутів працювати в умовах міжнародних стандартів.

Література

1. Ульяницкий В. А. Дарданеллы, Босфор и Черное море в XVIII веке / Ульяницкий В. А. – М. : Никитский бульвар, 1888. – 484 с.
2. Познер М. В. Исторический обзор правительственных мероприятий для развития русского торгового мореплавания / Познер М. В. – СПб. : Изд-во Министерства финансов, 1880. – 322 с.
3. Дружинина Е. И. Северное Причерноморье в 1775–1800 гг. / Дружинина Е. И. – М. : Наука, 1959. – 345 с.
4. Юхт А. И. Торговля с восточными странами и внутренний рынок России (20–60-е годы XVIII века) / Юхт А. И. – М. : Наука, 1994. – 456 с.
5. Козлова Н. В. Российский абсолютизм и купечество в XVIII веке / Козлова Н. В. – М. : Наука, 1999. – 378 с.
6. Лященко П. И. Зерновое хозяйство и хлеботорговые отношения России и Германии в связи с таможенным обложением / Лященко П. И. – Пг., 1915. – 293 с.
7. Рудченко И. Я. Исторический очерк обложения торговли и промыслов в России с приложением материалов по торгово-промышленной статистике / Рудченко И. Я. – СПб. : Типография В. Киршбаума, 1893. – 355 с.
8. Александренко В. Н. Собрание важнейших трактатов и конвенций заключенных Россией с иностранными державами (1774–1906) / Александренко В. Н. – Варшава : Типография Варшавского учебного округа, 1906. – 584 с.
9. Полное собрание законов Российской Империи (далі – ПСЗРИ). – СПб., 1830. – Т. XVIII. – № 13141.
10. ПСЗРИ. – СПб., 1830. – Т. XXIX. – № 22116.
11. Торговля и промышленность в Новороссийском крае. – Ч. 1 // Журнал Министерства государственных имуществ. – 1850. – № 2. – С. 177–218.
12. ПСЗРИ. – СПб., 1830. – Т. XIX. – № 14164, § 11; Т. XXI. – № 15757, § 1, 6, 8, 17.
13. ПСЗРИ. – СПб., 1830. – Т. XXIII. – № 17008, § 7.
14. Соболев М. Н. Очерки экономической политики промышленности и торговли / Соболев М. Н. – Харьков : Типография Губернского правления, 1916. – 323 с.
15. ПСЗРИ. – СПб., 1894. – Т. XIII. – № 9924.
16. ПСЗРИ. – № 10 216.
17. Обзор деятельности Министерства финансов в царствование Императора Александра III (1881–1894 гг.). – СПб. : Изд-во Мин. финанс., 1902. – 670 с.
18. Россия в конце XIX века / [под общ. ред. В. И. Ковалевского]. – СПб., 1900. – 1231 с.
19. ПСЗРИ. – СПб., 1894 – 1913. – Т. XXXII. – № 38 114.
20. ПСЗРИ. – Т. VI. – № 3598; Т. VII. – № 4342; Т. IX. – № 6320; Т. XIV. – № 11 026; Т. XVII. – № 13 836; Т. XXIV. – № 25 490.
21. ПСЗРИ. – Т. III. – № 1918; Т. VII. – № 4548; Т. XII. – № 8839; Т. XIV. – № 562.
22. ПСЗРИ. – Т. XV. – № 11 296.
23. ПСЗРИ. – Т. XVIII. – № 14 876.
24. ПСЗРИ. – Т. XII. – № 8299.