

Канцлер Александр Воронцов о монопольной компании

В наши дни, пожалуй, трудно представить себе то время, когда Украину без тени лукавства называли "житницей Европы". Что ж, двадцатый век, одаривший нас сверхмонопольной государственной экономикой, или, выражаясь современным сленгом, — "тотальным огосударствлением", превратил реальные факты века девятнадцатого в некий миф, о котором вздыхают, но не осознают как реальность.

Между тем факты эти отнюдь не миф. И то, что по свидетельству официальной статистики середины XIX в. южноукраинские черноморские порты имели в иностранной торговле отношение более 30% экспорта, где львиную долю занимал вывоз хлеба, и лишь 10% импорта от всего товарооборота империи, говорит о многом. О таком положительном сальдо в те времена мечтала любая страна мира, в том числе динамично развивавшиеся США, Канада и Австралия.

Но вот что интересно. Если сравнивать товарооборот черноморских портов (а именно этот показатель лучше всего отражает экспортно-импортные операции украинских территорий в целом) с аналогичным оборотом других регионов Российской империи в первой половине XIX в., то увидим — темпы развития первых, как минимум, в три раза выше. Причем это касается не столько сухопутной торговли, к слову, весьма незначительной в масштабах страны, сколько традиционных центров иностранной торговли в Белом и Балтийском морях, в частности, в Архангельске, Риге и Санкт-Петербурге.

Среди факторов поразительных успехов "юных портов" Черного моря, не имевших аналогов ни в европейском, ни в мировом масштабе, один из определяющих — отсутствие монополии во внешней торговле, которая велась через одесский, херсонский, николаевский, феодосийский и другие черноморские порты. Собственно, южная торговля и проектировалась на высшем политическом уровне второй половины XVIII века как альтернатива северному пути, практически полностью монополизированному англичанами. Более 70% всех экспортных операций через крупнейшие балтийские порты осуществлялись английскими купцами. Причем согласно Навигационному акту, на английских же судах. Это позволяло Англии с огромной выгодой для себя реэкспортировать жизненно важные товары из Восточной Европы в другие страны. И отказываться от преимуществ

своего монопольного положения "всемирного перевозчика" Великобритании, разумеется, не собиралась. "Сия земля, — писал в 1786 году в донесении российский посланник в Лондоне С.Р. Воронцов о перспективах дальнейших торговых отношений с Англией, — так привыкла делать торговые условия с прочими народами в единственную свою пользу, без всякой взаимности оным, что, будучи избалована незнанием их дел торговых, она неохотно на взаимные выгоды решится".

Между тем к выходу на стратегически важный восточноевропейский рынок посредством прямого морского пути через южноукраинские черноморские порты стремились практически все средиземноморские страны. В этом отношении показательны слова французского премьер-министра Вержена, сказанные им российскому представителю князю Барятинскому в 1776 году: "Ваше свободное мореплавание из Черного моря в Средиземное может быть полезно и для непосредственной торговли между Россией и Францией. Вы не можете себе представить, как бы много мы взаимно выиграли при непосредственной торговле от одного только перевоза, за который переплачиваем англичанам и голландцам". Помимо Франции аналогичное понимание перспектив и огромных эвентуальных возможностей торговли через порты Северного Причерноморья было и в Испании, Австрии, Португалии, итальянских государствах.

О том, что это было не сиюминутное движение, но именно долгосрочные планы, свидетельствует также письмо Наполеона Александру I, датированное февралем 1802 года: "Государство Вашего величества и Франция, — писал Наполеон, — приобрели бы много выгод, если бы открылась прямая торговля между нашими портами на Средиземном море и Россией через Черное море. У Екатерины был такой план. То было бы одно из самых полезных торговых движений: оно самое прямое и пошло бы по морям, всегда доступным плаванию между владениями Вашего величества и Францией. Мы могли бы везти из Марселя прямо в порты Черного моря произведения наших колоний и мануфактур, а взамен получали бы хлеб, лес и другие товары, легко доставляемые по большим рекам, впадающим в Черное море".

Получить монопольные права в черноморской торговле, аналогичные английским в Балтийском море, было естественным политическим фоном всех, в том числе экономических, планов Наполеона. И не только его. Ярким примером этому может служить поступивший в начале XIX столетия в правительство Российской империи проект создания в Генуе торговой компании, предназначенной для прямой торговли с черноморскими портами. Ввиду слабого понимания вопроса и, вероятно, не без помощи

некоторых корыстолюбивых чиновников, проект был уже фактически подготовлен для высочайшего утверждения, если бы не попал к канцлеру Александру Романовичу Воронцову.

Один из наиболее компетентных политических деятелей и экономистов своего времени, граф Александр Воронцов еще в царствование Екатерины II занимал пост президента Коммерц-коллегии и как никто другой был искушен в вопросах внутренней и внешней торговли. Странник фритредерства, Воронцов справедливо полагал, что распространение отсталого уклада внутренних губерний на так называемые "вновь присоединенные" пагубно для интересов государства. А потому он использовал возможность изложить свои взгляды молодому императору по ключевому вопросу для будущего всей черноморской торговли. В записке на имя Александра I, озаглавленной "Мнение государственного канцлера графа А.Р. Воронцова о Генуэзской компании", датированной 1803 годом, он впервые на столь высоком уровне четко и лаконично сформулировал основные принципы подхода к развитию иностранной торговли в Северном Причерноморье. По сути, данный документ можно рассматривать как блестящий хрестоматийный пример антимонопольного направления, и не только в отечественной истории.

В начале записки Воронцов изложил свое понимание правительственного подхода к иностранной торговле в Тавриде — так в то время именовались территории нынешней Южной Украины. По сути, эти положения сводились к следующим тезисам: свобода иностранцев в Тавриде; безопасность имущества и личности; соответствие качества товаров; свобода продавать и покупать; скорое и справедливое решение спорных дел. "Сие то суть пособия, — заключал данную преамбулу Воронцов, — кои правительство обязано дать иностранным (купцам) и как они желать могут, а отнюдь не монополии".

Создание Генуэзской компании преследовало цель получить такие семь привилегий:

- Ей одной уступать треть пошлины.
- Ввозить все без изъятия итальянские товары и произведения беззапретно.
- Освободить от досмотра товары.
- Отсрочивать платеж пошлины за покупаемые компанией земные произведения.
- Корабли ее прежде всех нагружать и выгружать.
- Дозволить в случае надобности в каком-либо порту империи строить новые конторы и магазейны и на то сверх пособий, буде возможно, давать землю.
- Позволить ее поверенным и на починку кораблей требовать из адмиралтейств все, что потребно будет за наличные деньги".

"Если сих требований истолковывать прямой смысл, — писал Александр Романович, — то выходит:

— Наградить компанию третью пошлины в ее монополию за то только, что она будет в Генуе и положат в нее вклад итальянские капиталисты.

— Ей же разрешать провоз контрабанды.

— Досмотры товаров отменить.

— Пошлины брать в такое время, когда заблагорассудит компания их платить.

— Остановить выгрузку и нагрузку всех кораблей, чтоб делать предпочтению ее кораблям.

— Во всех портах российских, где захочет она, строить ей конторы и магазины собственные, т. е. — везде завести свое поместье.

— Из адмиралтейств сделать меной ее магазин".

Уже факт того, что проект со столь откровенным монопольным подходом мог появиться на высшем политическом уровне империи, свидетельствует о тех непростых условиях, в которых пыталась провести изменения небольшая группа реформаторов. Естественно, у такого опытного и искушенного в коммерческих делах человека, как Александр Воронцов, познания и талант которого высоко оценивали еще Вольтер и У. Питт, проект не мог не вызвать самой негативной реакции. "Не токмо умеренности, — писал он в своем мнении, — но никакой пристойности в означенных требованиях нет. Возможно ли, чтоб в пользу одной компании иностранной стеснить торг всех иностранцев, истребить их между собою совместничество, существенную пользу нашей торговли составляющее, не говоря уже о других странных затеях прожектеров, и все сие сделать только для того, что капиталисты складываются в Италии? Они сверх того хотят, чтоб им за столь острую выдумку платили. Не знаю, не за пропойцев ли они нас почитают".

Заметим, что мощная политическая поддержка складывающимся интеграционным процессам в Северном Причерноморье была оказана в тот момент, когда политическая нестабильность в Европе сплошь и рядом порождала насильственные, искусственные монополии в торговом обмене. И можно утверждать, что принципиальное отступление от фритредерства неминуемо привело бы черноморские порты в состояние зависимости от колебаний в более крупной политической игре, где им отводилась бы роль заложника. Если бы монополия Генуэзской компании в торговле через Черное море была таки установлена, диктат Франции был бы неизбежен, ибо Северная Италия уже подчинялась Наполеону. Печальная судьба большинства портовых городов Балтийского и Средиземного морей в период континентальной блокады яркое тому подтверждение.

И наоборот — именно с этого времени начинается поразительное по своим масштабам развитие одесского порта как главного на Черном море. Купцы из Греции, Испании, Франции, Италии, Австрии, Турции и других государств могли в полной мере убедиться в преимуществах свободы торговли, извлекая прибыль на взаимовыгодных условиях в рамках свободной конкуренции. Кстати, значительную роль в черноморской торговле играли негоцианты практически всех итальянских государств, и Генуи в том числе. Не случайно бурное развитие средиземноморско-черноморских торговых операций хронологически совпало с началом объединительных процессов в Италии периода Рисорджименто, предоставляя им существенную экономическую базу. Это был тот классический случай, когда ни экономические, ни социальные, ни политические интересы не противоречили друг другу, но строились в рамках цивилизованных процессов.

Источники

1. Архив внешней политики России, ф. Сношения России с Англией, д. 363, 424, 451, 630.
2. Центральный государственный архив древних актов [ЦГАДА], ф. 1261, оп. 1, д. 23, 27, 31, 613, 625, 655, 701, 751. 761, 790, 840, 2345. 2926; оп. 3, д. 723, 1432, 1483.
3. Государственный архив Одесской области, ф. 2. оп. 1, д. 4.
4. Отдел рукописей и редкой книги Одесской государственной научной библиотеки им. А.М. Горького, оп. 1, д. 54, 58. 60, 62.

Литература

1. Архив князя Воронцова. Тт. 1-40. М., 1870-1895; Роспись сорокам книгам Архива князя Воронцова с азбучным указателем личных имен. — М., 1897.
2. Antoine, baron de St. Joseph. Essai historique sur le commerce et la navigation de la mer Noire. — P., 1805.
3. La Cour de Russie il y a cent ans, 1725-1783. Extraits des depeches des ambassadeurs anglais et francais. — Leipzig-Paris, 1860.
4. Documents of Modern History. The Great Powers and the Near East. 1774-1923. / Ed. by M.S. Anderson. — L., 1970.
5. (Ribas) Saggio sulla città di Odessa e altri documenti dell'archivio di stato di Napoli / A cura di G. Moracci. — Genova, 1988.
6. Берти Дж. Россия и итальянские государства в период Рисорджименто. — М., 1959.
7. Дружинина Е.И. Возникновение городов на Юге Украины и в США: общее и особенное // Новая и новейшая история. 1976. № 2.
8. Миронов Б.Н. Хлебные цены в России за два столетия (XVIII-XIX вв.). М.-Л., 1985.
9. Bouloisseau M. Les archives Voronsov // Revue historique. 1963. V. 230. P. 121-130.
10. Herlihy P. Russian Wheat and the Port of Livorno, 1794-1865 // Journal of Economic History. 1976. № 1. P. 45-68.
11. Walter F. England and France in the Mediterranean, 1660-1830. — L., 1970.