

УДК 94 (470) «18»

**Поспелова Ю.А.**

*Московский государственный областной университет*

**ДИНАМИКА И БАЛАНС ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ РОССИИ  
НА АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОМ НАПРАВЛЕНИИ В КОНЦЕ XVIII В.**

**Ya. Pospelova**

*Moscow State Regional University*

**DYNAMICS AND BALANCE OF RUSSIAN FOREIGN TRADE THROUGH THE  
PORTS OF THE BLACK AND AZOV SEAS IN LATE 18<sup>TH</sup> CENTURY**

*Аннотация.* В статье анализируется процесс становления российской внешней торговли на Азово-Черноморском направлении в конце XVIII столетия. Была выявлена его специфика и неравномерность в развитии внешней торговли. Товароборот старых портов, таких, как Таганрог, Очаков, Евпатория (для Крыма) превышал товароборот новых портов (Севастополь, Мариуполь). Успешность того или иного порта обуславливалась, в немалой мере, географическим положением. Порты, находившиеся близко к крупным рекам и удобные для беспрепятственной торговли (Таганрог, Одесса), выигрывали у портов, доступ к которым был затруднён (Севастополь, Очаков, Керчь, Еникале). Кроме того, неравномерность процесса становления внешней торговли на Азово-Черноморском направлении проявлялась в большом разрыве между портами-лидерами и «отстающими». К концу века Одесса и Таганрог практически «монополизировали» торговлю в данном регионе. Особенностью азово-черноморской торговли было также относительно равное соотношение экспорта и импорта, что не являлось характерным для общероссийской торговли.

*Ключевые слова:* внешняя торговля России XVIII в., порты Чёрного и Азовского морей, товароборот, динамика, торговый баланс.

*Abstract.* The article focuses on the process of formation of Russian foreign commerce in the Azov and Black Sea region in late 18th century, which had some specific features. The spread of commerce tended to be uneven, depending on geographic location of trading cities. The turnover of such old ports as Taganrog, Ochakov and Yevpatoria was bigger than that of newly-built trade harbors (Sevastopol and Mariupol). The ports located closer to big rivers and convenient for unimpeded trade (e.g. Taganrog and Odessa) were preferred by the traders to the ports which were harder to reach (Sevastopol, Ochakov, Kerch and Yenikale). Besides, the gap between the “successful” ports and the rest was getting wider and by the end of the 18th century Odessa and Taganrog had nearly monopolized the trade in the region. Another notable feature of the Azov and Black Sea region commerce was a trade balance, which was uncommon for the Russian market in general.

*Key words:* 18th century Russian foreign trade, the ports of the Black and Azov seas, turnover, dynamics, trade balance.

В течение длительного времени для России оставался открытым вопрос о выходе к южным морям. Только в конце XVIII столетия в результате двух русско-турецких войн данная проблема была решена. По Кючук-Кайнаджирскому (1774 г.) и по Ясскому (1791 г.) мирным договорам к России отошел ряд прибрежных территорий, позволивших беспрепятственно торговать через транзитные Черное и Азовское моря.

---

© Поспелова Ю.А., 2011.

Работа выполнена при финансовой поддержке Федеральной целевой программы «Научные и научно-педагогические кадры инновационной России 2009 - 2013 гг.». Государственный контракт № П357 от 07 мая 2010 г. Тема НИР: «Россия в европейском и мировом экономическом пространстве в эпоху Новой истории (XVIII век)».

В историографии вопрос о становлении российской внешней торговли на азово-черноморском направлении остаётся недостаточно изученным. До сих пор нет работ, посвященных анализу этого процесса, хотя некоторые исследователи затрагивали отдельные его аспекты. М. Вольский исследовал историю хлебной торговли Новороссийского края с древнейших времён до середины XIX столетия [3]; А. Скальковский уделил особое внимание торговле через Азовское море в период с 1749 по 1863 г. [9]; С. Боровой посвятил исследование истории внешне-торговых отношений России и Франции на Чёрном море в последней трети XVIII – начале XIX в. [2]. Также вопросами развития черноморской торговли последней четверти XVIII в. занимался Ф.К. Караджа [6]. В.А. Золотов написал работу о внешней торговле России через порты Чёрного и Азовского морей в конце XVIII – XIX в., особенно акцентируя внимание на хлебной торговле [5]. О.Н. Барабанов исследовал товарооборот Черноморской торговли в XVIII столетии [1]. Некоторые сведения о торговле Таганрога в 90-х гг. XVIII в. приводятся в монографии В. Н. Захарова [4].

Данная статья является попыткой проанализировать процесс становления российской внешней торговли на Азово-Черноморском направлении и ответить на вопрос, насколько Россия смогла воспользоваться возможностью торговать через порты Черного и Азовского морей в конце XVIII столетия.

Хронологические рамки исследования ограничиваются последним десятилетием XVIII в. Прежде всего, это обусловлено особым значением данного периода в развитии торговли на южном направлении. Кроме того, хронология объясняется и доступным материалом: сведениями об экспорте, импорте, товарообороте, полученными в архивах. Работа велась в Российском государственном архиве древних актов (РГАДА). Ценные для статьи сведения были выявлены в фонде Коммерц-коллегии (276) этого архива. Также были исследованы фонды Первого департамента Сената (1341) и Канцелярии генерал-

прокурора Сената (1374) в Российском государственном историческом архиве (РГИА).

Ниже приведены таблицы, в которых объединены данные по группам портов: в первой таблице находятся сведения по портам Азовского моря, во второй и третьей таблицах приводятся данные касающиеся портов Крыма, в четвертой таблице – данные по остальным портам Черного моря<sup>1</sup>.

Таблица 1

**Порты Азовского моря: экспорт, импорт (1790-1794, 1796-1803 гг.), руб.**

Годы	Порты		
	Мариуполь	Таганрог	
	Экспорт	Экспорт	Импорт
1790		10 151	
1791		9458	
1792		370 551	97 654
1793		428087	156410
1794		599929	347582
1796		553583	182744
1797		693204	388788
1798		859705	447657
1799		1149575	503074
1800		1848095	1978869
1801	9100	1416877	1684077
1802		838883	866216
1803	37154	1560189	1237257

На основании вышеприведенных таблиц созданы обобщающие таблицы, в которых объединены сведения по товарообороту портов Азово-Черноморского направления в период с 1792 по 1803 г., а также гр. 1, отражающий динамику внешней торговли через основные порты Черного и Азовского морей в конце XVIII в.:

<sup>1</sup> Таблицы составлены по следующим источникам:

Российский Государственный архив древних актов (далее: РГАДА): Ф. 276. Оп. 1. Д. 2893; Ф. 276. Оп. 1. Д. 2895; Ф. 276. Оп. 3. Д. 1456; Ф. 276. Оп. 3. Д. 1589; Ф. 276. Оп. 3. Д. 1590. Российский Государственный исторический архив (далее: РГИА): Ф. 1341. Оп. 1. Д. 12; Ф. 1374. Оп. 2. Д. 1336.

Таблица 2

**Порты Крыма (Евпатория, Севастополь, Феодосия): экспорт, импорт (1792, 1794, 1796, 1797, 1802, 1803 гг.), руб.**

Годы	Порты					
	Евпатория		Севастополь		Феодосия	
	Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт
1792	134 719	80 501	13 255	44 471	22 999	29 915
1793	334398	91878	858	88103	54 281	77898
1794	314165	74214	7828	87856	30462	80248
1796	107064	31279	3224	22255	35231	24007
1797	51094	221723	61312	4583	43757	61836
1802	333001	296650	71164	98632	89160	35205
1803	399761	291928	178574	70536	161929	273241

Таблица 3

**Порты Крыма (Керчь, Еникале): экспорт, импорт (1792 – 1794, 1796, 1797, 1800 - 1803 гг.), руб.**

Год	Порты			
	Керчь		Еникале	
	Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт
1792	3394	4085	10 109	7 813
1793	4322	2963	4322	4116
1794	8419	6390	14469	5853
1796	9751	13795	5679	2560
1797	12680	14193	4189	13731
1800	18174	14337		
1801	27440	47336		
1802	30543	29914		
1803	29896	61588		

Таблица 4

**Порты Чёрного моря (без Крыма): экспорт, импорт (1790 – 1794, 1796 - 1803 гг.), руб.**

Годы	Порты						
	Николаев	Херсон		Одесса		Очаков	
	Экспорт	Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт
1790			789				
1791			14851				
1792	15 904	134 039				52 545	408 922
1793	106 515	147 822				209 321	244340
1794		68701				181152	365299
1796	18609	48755		79422	92559	60990	65845
1797	37341	35533		77091	129492	33740	38564
1798	25852	17687	90	90977	117388	2560	10774
1799	740	27205		92252	241535	1550	7938
1800	2110	55806		255765	169331		1679

Продолжение табл. 4 на с. 117

Годы	Порты						
	Николаев	Херсон		Одесса		Очаков	
	Экспорт	Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт
1801	20605	145126		519906	501820	1216	
1802	10114	61825		1534114	719982		
1803	31988	63405		2452732	1015483	2000	

**Таблица 5**  
**Товарооборот портов Азово-Черноморского направления: порты Крыма (1792 – 1794, 1796, 1797, 1800-1803 гг.), руб.**

Годы	Евпатория	Севастополь	Феодосия	Керчь	Еникале
1792	215220	57726	52914	7479	17922
1793	426278	88961	132179	7285	8438
1794	388379	95684	110710	14809	20322
1796	138343	25479	59238	23546	8239
1797	272817	65895	105593	26873	17920
1800				32511	
1801				74776	
1802	629651	169796	124365	60457	
1803	691689	249110	435170	91484	

**Таблица 6**  
**Товарооборот портов Азово-Черноморского направления: остальные порты (1792-1794, 1796-1803 гг.), руб.**

Годы	Таганрог	Херсон	Одесса	Очаков
1792	468205			461467
1793	584497			453661
1794	947511			546451
1796	736327		171981	126835
1797	1027992		206583	72304
1798	1307362	17777	208365	13334
1799	1652646		333787	9488
1800	3826964		425096	
1801	3100954		1021726	
1802	1705099		2254096	
1803	2797446		3468215	

*1) Таганрог и Одесса*

Несмотря на наличие лагун в графике, мы можем сделать некоторые выводы о динамике

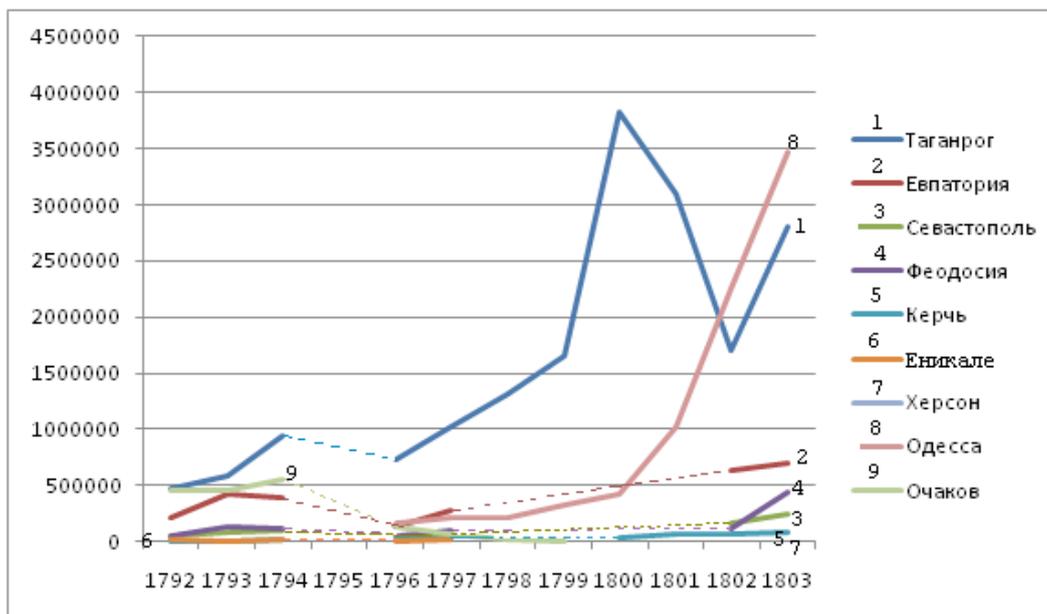
внешней торговли России через основные порты Черного и Азовского морей в период с 1792 г. по 1803 г.

Очевидно, что практически на протяжении всего рассматриваемого периода лидирующую позицию среди портов Азово-Черноморского направления занимал Таганрог. Основанный ещё Петром I в 1698 г., Таганрог являлся древнейшим и в то время практически единственным российским портом на Азовском море. Мариуполь (основан в конце 70-х гг. XVIII в.) не имел важного значения в азовской торговле. В 1801 г. его экспорт был в 155 раз меньше таганрогского, в 1803 – в 42. Лидерство Таганрога на Азовском море можно объяснить его удобным географическим положением: прежде всего, он находится близко к Дону, кроме того, развитию торговли Таганрога способствовала его близость к сельскохозяйственным районам.

Через Одесский порт только в 1802 г. было продано на 548997 руб. больше товара, чем через Таганрог. Одесса была основана рескриптом Екатерины II от 27 мая 1794 г. на самом западе новоприобретённой территории Российской империи. После заключения Ясского мира предполагалось заселить Хаджибей (древнее название Одессы) выходящими в отставку моряками средиземноморской гребной флотилии. Но в скором времени этот проект был оставлен, и в городе Хаджибей решили строить военный и торговый порт. Во многом такое решение обуславливалось наличием удобной бухты. На постройку порта правительством выделялись крупные суммы денег. После смерти Екатерины II в 1796 г. строительство порта было приостановлено. Вступление на престол Павла I означало полную и резкую перемену правительственного курса. Чтобы спасти город, в 1800 г. члены одесского городского

График 1

Товарооборот портов Черного и Азовского морей (1792-1803 гг.), руб.



магистрата провели совещание, на котором решили просить у императора 25-летнюю ссуду в размере 250 000 тысяч рублей на завершение строительства порта. Письмо с просьбой было отправлено к Высочайшему двору в начале февраля 1800 г., а уже 1 марта Павел повелел: отдать магистрату на отделку одесской гавани все материалы, за которые от казны были заплачены деньги; выдать 250 000 рублей заимообразно на 14 лет, за возврат суммы отвечают все купцы города, как живущие сейчас, так и поселяющиеся там впредь; продлить все городские льготы еще на 14 лет, до уплаты займа [8]. И уже в 1802 г. Одесса становится главным портом азово-черноморской торговли, а Таганрог теперь будет занимать лишь второе место. Резкое сокращение товарооборота Таганрога, по всей вероятности, связано с оттоком части товаров в Одессу. Гр. 2 фиксирует динамику российской внешней торговли через два главных порта Азово-Черноморского направления:

Вышеприведенный график отражает резкое сокращение товарооборота Таганрога в 1801-1802 гг. В этот же период темпы роста

торговли через Одесский порт увеличиваются. Товарооборот Таганрога в 1801 г. по сравнению с предыдущим годом сократился на 18,9 %, в 1802 на 45 %, а Одесский товарооборот в те же годы вырос соответственно на 140,3 % и на 120,6 %.

2) *Остальные порты азово-черноморского направления*

Но в начале последнего десятилетия XVIII в. (1792-1794 гг.), когда Одессы как крупного торгового порта ещё не существовало, места в рейтинге черноморской внешней торговли распределялись следующим образом: лидирующую позицию, как мы уже сказали, занимал Таганрог, второе место принадлежало Очакову. Причем нужно заметить, что Очаковский порт не намного отставал от Таганрога: в 1792 г. товарооборот первого составлял 461467 руб., второго – был всего на 6738 руб. больше.

Очаков был основан в устье Днепра крымским ханом Менгли-Гиреем в 1492 г. В XVI в. Очаков становится важнейшим торговым центром Османской империи на северном побережье Черного моря. Он сохраняет свое значение и до конца XVIII столетия, во мно-

гом благодаря своей древней истории и налаженным торговым связям. Но Очаковский порт менее удобен, чем Таганрогский, несмотря на то, что стоит прямо на том месте, где Днепр и Буг впадают в Черное море. Дело в том, что на нижнем Днепре существовала природная преграда в виде порогов. Только в период половодья, когда большинство камней заливалось водой, суда могли проходить прямо через пороги. В остальное время проведением судов и плотов через пороги занимались лозманы. По приказу князя Потемкина для переправы через пороги постоянно содержались 121 человек, освобождённые от налогов и рекрутства.

Вслед за Таганрогом и Очаковым шли крымские порты. Неудобность торговли через Крым объясняется отсутствием на полуострове крупных рек, что затрудняло ввоз на полуостров и вывоз из Крыма товаров.

С 1792 по 1794 г. самый большой товарооборот в Крыму был у Евпатории. Евпатория, как и Очаков, имеет древнюю историю. В XVI в. Гезлев (древнее название Евпатории) был крупнейшим торговым городом-крепостью Крымского ханства. Кроме того, Гезлев находился недалеко от Бахчисарая и снабжал столицу ханства всем необходимым.

Второе и третье место среди крымских портов делили Севастополь и Феодосия. Основанный в 1783 г. как военный порт, Севастополь до 1804 г. являлся так же и торговым портом. В отличие от нового Севастополя, Феодосия ещё при турецком владычестве стала одним из главных турецких портов на Чёрном море.

В 1792 г. товарооборот Севастополя превышал феодосийский на 4812 руб., а в 1793 и 1794 гг. уже товарооборот, Феодосии намного превышает севастопольский: в 1793 г. – на 43218 руб., в 1794 г. – на 15026 руб.

Наименьшее количество товара среди крымских портов реализовывалось через Керчь, на предпоследнем месте находилась Еникале. Возможно, это обусловлено близостью данных портов к Азовскому морю – выгоднее было доставлять товар прямо в Таганрог.

В 1796 г. картина несколько изменилась. Наблюдается сокращение торговли практически через все порты Азово-Черноморского направления. Товарооборот Таганрога уменьшился по сравнению с 1794 г. на 211184 руб. (на 22,3 %), Очакова – на 419616 руб. (76,8 %), Евпатории – на 250036 руб. (64,4 %), Севастополя – на 70169 руб. (73,3 %), Феодосии – на 51472 руб. (46,5 %), Еникале – на 12083 руб. (59,5 %). Лишь товарооборот Керчи увеличился на 8737 руб. (59 %).

Вероятнее всего, резкое сокращение товарооборота подавляющего большинства южных портов связано с появлением Одессы. Начиная с 1796 г. товарооборот Одесского порта стремительно увеличивался, и на протяжении 8 лет кривая, отражающая на графике одесский товарооборот, идет только вверх.

К концу XVIII – началу XIX в. явным лидером среди Азово-Черноморских портов стала Одесса, вслед за ней шел Таганрог, а товарооборот крымских портов несколько увеличился по сравнению с серединой 90-х гг. XVIII в., но их роль в южнорусской торговле была ничтожно мала. В 1803 г. первым среди крымских портов оставалась Евпатория с товарооборотом 691689 руб., затем – Феодосия (435170 руб.), третье место занимал Севастополь с товарооборотом 249110 руб., и самый маленький товарооборот был у Керчи – 91484 руб.

3) *Место торговли через порты Азовского и Черного морей в общероссийской внешней торговле конца XVIII в.*

Что касается места портов Азово-Черноморского направления во всероссийской торговле, то в конце XVIII в. доля торговли через основные порты южных морей была ничтожно мала: в 1792 г. доля Таганрога, Евпатории, Севастополя, Феодосии, Керчи, Еникале и Очакова вместе взятых составляла всего 1,6 % от общероссийской торговли, в 1793 г. – 2,4 %, в 1794 г. – 2,6 %; в 1796 г., несмотря на то, что начинается торговля через Одесский порт, доля южнорусской торговли сокращается до 1,2 %, в 1797 г. – увеличивается немного, до 2 %.

Таблица 7

**Место портов Азово-Черноморского направления во всероссийской торговле в конце XVIII в.<sup>1</sup>**

Год	Всероссийская торговля	Торговля через порты Азово-Черноморского направления		
		Порты Азовского и Черного моря	Общий объем торговли, руб.	Доля
1792	78217,8	Таганрог, Евпатория, Севастополь, Феодосия, Керчь, Еникале, Очаков	1 280 942	1,6 %
1793	69599,9	Таганрог, Евпатория, Севастополь, Феодосия, Керчь, Еникале, Очаков	1 701 299	2,4 %
1794	80004,1	Таганрог, Евпатория, Севастополь, Феодосия, Керчь, Еникале, Очаков	2 123 866	2,6 %
1796	109549,0	Таганрог, Евпатория, Севастополь, Феодосия, Керчь, Еникале, Очаков, Одесса.	1 289 988	1,2 %
1797	91615,3	Таганрог, Евпатория, Севастополь, Феодосия, Керчь, Еникале, Очаков, Одесса.	1 795 977	2 %

*4) Экспорт, импорт, торговый баланс.*

Систематических сведений об экспорте и импорте внешней торговли России через порты Чёрного и Азовского морей нет, тем не менее мы можем сделать некоторые выводы о торговом балансе азово-черноморской торговли.

Характерным для внешней торговли России всей второй половины XVIII в. было существенное превышение вывоза над ввозом, то есть высокое активное сальдо торгового баланса.

Таблица 8

**Внешняя торговля России (1790-1799 гг.), руб.**

Год	Экспорт	Импорт	Баланс
1790	32754,7	31132,3	1622,4
1791	34290,2	35113,2	-823
1792	40696,7	37521,1	3175,6
1793	43481,1	26118,8	17362,3
1794	45474,3	34528,8	10945,5
1795	53772,3	36652,1	17120,2
1796	67670,5	41878,6	25791,9
1797	56683,6	34931,7	21751,9
1798	63378,9	48188,3	15190,6
1799	68996,9	41051,2	27945,7

Что касается торговли последнего десятилетия XVIII в. через Черное и Азовское моря, то говорить об активном сальдо торгового баланса нельзя. Если для торговли через Таганрог, Евпаторию и Еникале в 90-е гг. характерно некоторое превышение экспорта над импортом, то в остальных портах Азово-Черноморского направления либо количество вывезенного товара примерно соответствовало импорту, либо импорт превышал экспорт. На протяжении восьми лет, с 1792 по 1799 г. сальдо торгового баланса Очаковского порта было только отрицательным. В севастопольской, феодосийской и керченской торговле сальдо было нестабильным, но чаще отрицательным, чем положительным; Одесский порт, недавно основанный, сначала работал больше на ввоз, чем на вывоз, а к началу XIX в. экспорт через Одессу превышает импорт.

Торговый баланс – это баланс, отражающий соотношение стоимости экспорта и импорта страны за определённый период (как правило, за год). Проблема торгового баланса связана с теорией меркантилизма. Согласно теории позднего меркантилизма, которая

<sup>1</sup> Данные об общем объёме торговли для построения таблицы взяты из: Kahan A. The Plow, the Hammer, and the Knout: An Economic History of Eighteenth-Century Russia. Chicago: Chicago University Press, 1985. С. 164-165; 192-193. Данные о торговле через порты азово-черноморского направления: РГАДА: Ф. 276. Оп. 1. Д. 2893; Ф. 276. Оп. 1. Д. 2895; Ф. 276. Оп. 3. Д. 1456; Ф. 276. Оп. 3. Д. 1589; Ф. 276. Оп. 3.

распространилась и на Россию, проводилась политика активного торгового баланса, т. е. была установка на превышение вывоза товаров над ввозом.

Активный торговый баланс обеспечивался для России английскими купцами. Английский экспорт из России значительно превышал привоз в Россию, и к середине XVIII в. половина русской торговли сосредотачивалась в руках англичан. Через Балтику англичане вывозили русское сырьё для снабжения собственного флота. Особенно активно производился вывоз таких товаров, как пенька, лен, мачты, холст, поташ [7].

В южнорусской торговле таких посредников ещё не возникло и, возможно, поэтому через порты Азовского и Чёрного морей товар в равной степени как ввозили, так и вывозили. Кроме того, относительно равное соотношение экспорта и импорта в южной торговле связано с составом торговли. Через Азово-Черноморские порты в Россию было удобнее ввозить так востребованные знатью предметы роскоши: дорогие ткани и ковры, восточные пряности и сладости, чай, кофе, фрукты. Некоторые товары поставлялись в Россию исключительно через порты Чёрного и Азовского морей. Например, в 1793 и 1794 гг. «альва деланная из ягод и других фруктов» ввозилась в Россию только через Таганрог, Очаков, Феодосию, Евпаторию, Еникале и Севастополь; «борла или азиатские редкие полотна бумажные» только через Таганрог, Очаков, Феодосию, Евпаторию, Еникале, Севастополь и Керчь; «кумачи разных цветов» через все вышеуказанные порты, а также через Дубосары и Ольвиополь; «ковры турецкие шелковые с золотом и без золота и шерстяные» только через Очаков, Евпаторию, Ениколе и Севастополь<sup>1</sup>.

Таким образом, внешняя торговля России на Азово-Черноморском направлении в конце XVIII в. переживала этап становления. Как уже отмечалось выше, доля торговли через порты Чёрного и Азовского морей в общероссийской торговле была ничтожно мала и не превышала даже 3 %. В ходе рабо-

ты нам удалось выявить специфику процесса становления внешней торговли в данном регионе. Мы можем говорить о его неравномерности. Товарооборот старых портов, таких, как Таганрог, Очаков, Евпатория (для Крыма) превышал товарооборот портов, созданных на новых местах уже в последней четверти XVIII в. (Севастополь, Мариуполь). Успешность того или иного порта обуславливалась и его географическим положением. Порты, находившиеся близко к крупным рекам и удобные для беспрепятственной торговли (Таганрог – Дон, Одесса – удобная бухта) выигрывали у портов, доступ к которым был затруднён (Севастополь – отрезан от степных районов Крыма горами, Очаков – пороги Днепра, Керчь и Еникале – близость к Азовскому морю). Кроме того, неравномерность процесса становления внешней торговли на Азово-Черноморском направлении проявлялась в большом разрыве между портами-лидерами и «отстающими» портами. Товарооборот Таганрога и Одессы в десятки раз превышал товарооборот остальных портов Чёрного и Азовского морей. К концу века два этих порта практически «монополизировали» торговлю в данном регионе. Особенностью азово-черноморской торговли было так же относительно равное соотношение экспорта и импорта, что не являлось характерным для общероссийской торговли.

#### ЛИТЕРАТУРА:

1. Барабанов О.Н. Товарооборот Черноморской торговли в XVIII в. // Материалы по археологии, истории и этнографии Таврии. Симферополь, 1993. Вып. 3. С. 279-284.
2. Боровой С.Я. Франция и внешнеторговые операции на Чёрном море в последней трети XVIII – начале XIX в. // Французский ежегодник за 1961 г. М., 1962. С. 502-503.
3. Вольский М. Очерк истории хлебной торговли Новороссийского края с древнейших времен до 1852 г. Одесса: тип. Францова и Нитче, 1854. 159 с.
4. Захаров В.Н. Западноевропейские купцы в российской торговле XVIII в. М.: Наука, 2005. 717 с.
5. Золотов В.А. Внешняя торговля России через порты Чёрного и Азовского морей в конце XVIII – XIX вв.: автореф. дисс...докт. ист. наук. Ростов н\Д: Б. и., 1966. 54 с.
6. Караджа Ф.К. Вопросы развития черноморской

<sup>1</sup> РГАДА. Ф. 276. Оп. 1. Д. 2893.

- торговли после Кючук-Кайнаджирского мира (1774-1787 гг.) // Россия и Юго-Восточная Европа. Кишнев: Штиинца, 1984. С. 39-45.
7. Кулишер И.М. История русской торговли до двенадцатого века включительно. Пгр.: Атений, 1923. 318 с.
8. Скальковский А. Первое тридцатилетие истории города Одессы. 1793 – 1823. Одесса: гор. тип., 1837. 296 с.
9. Скальковский А. Ростов на Дону и торговля Азовского бассейна. 1749-1863. Екатеринослав: Б. и., 1866. 83 с.

УДК 349.422.2:947(470.62)

**Ковылин Д.А.**

*Московский городской педагогический университет*

## **ПРОМЫСЛОВАЯ КООПЕРАЦИЯ В КАЗАЧЬИХ СТАНИЦАХ ДОНА ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКА**

**D. Kovylin**

*Moscow City Pedagogical University*

### **SMALL PRODUCERS' COOPERATION IN THE COSSACK VILLAGES OF DON IN LATE 19th – EARLY 20th CENTURIES**

*Аннотация.* В статье автор раскрывает особенности развития промышленной кооперации на территории Донского казачьего войска. Автор анализирует основные направления работы промышленных кооперативов и значение их деятельности, приводит статистические данные о кооперативных объединениях в казачьих станицах Донской области. Уделяется внимание работе крупных кооперативных промышленных предприятий – кооперативных заводов и фабрик. Подробно описывается роль промышленной кооперации в годы Первой мировой войны, особенно оружейное кооперативное производство в Донской области.

*Ключевые слова:* промышленная кооперация, Донское казачье войско, военный отдел, промышленная артель, товарищество, казачья станица.

*Abstract.* The article reveals the features of producers' cooperation development on the territory of Don Cossack Army in late 19th – early 20th century. The main areas of cooperation and the significance of cooperative activity have been analyzed and the statistics about cooperative associations in Cossack villages of the Don region has been presented. Special attention is focused on the work of large-scale industrial enterprises – cooperative factories and plants and their role during World War I, especially those of arms cooperative production.

*Key words:* small producers' cooperation, Don Cossack Army, military district, small producers' artel, association, Cossack village.

В рассматриваемый период второй половины XIX – начала XX вв. особую значимость приобрели процессы, связанные с переходом страны к капиталистическому пути развития. Эволюция аграрных отношений на Дону повлияла на положение различных категорий населения, в первую очередь казачества и крестьянства. Донское казачество являлось активным участником всех происходивших на Дону событий социально-экономической и общественной жизни и сыграло важную роль в развитии края.

Необходимость приспособления казачества и крестьянства к новым социально-экономическим условиям, возможность повысить производительность труда в кооперативных объ-