

УДК 339.5.053 : 94(470)"17/18"

DOI: 10.18384/2310-676X-2021-4-91-103

ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ РОССИИ ПРИ ПЕТРЕ I¹

Захаров В. Н.

Институт российской истории РАН

117292, г. Москва, ул. Дмитрия Ульянова, д. 19, Российская Федерация

Аннотация

Цель. Выявить основные тенденции развития и результаты внешней торговли России в правление Петра I.

Процедура и методы. Исследование построено на работе автора в отечественных архивах, а также обобщении существующих данных в отечественной и зарубежной литературе.

Результаты. Определены основные перемены во внешней торговле России, происходившие в правление Петра: становление Санкт-Петербурга как ведущего порта России на западноевропейском направлении, возвращение преобладания англичан среди иностранных купцов, действовавших на русском рынке, и одновременно начало непосредственных регулярных контактов с Францией, Испанией, Италией, Португалией, развитие контактов с северо-германскими портами на Балтике (Любек, Росток и др.), введение таможенного тарифа как эффективного инструмента политики меркантилизма и протекционизма, всемирная поддержка устойчивых торговых связей со странами Востока через Астрахань и Каспийское море. Рассмотрены также намерения в сфере расширения внешнеторговых связей, оставшиеся при Петре I в значительной мере нереализованными: развитие экспорта зерна, установление непосредственных торговых связей с Индией, стабилизация торговли с Китаем.

Теоретическая и/или практическая значимость. Результаты исследования имеют значение для понимания задач и результатов преобразований Петра I.

Ключевые слова: внешняя торговля России, преобразования Петра I, внешнеторговый баланс, структура экспорта и импорта, таможенный тариф, торговля со странами Западной Европы, торговля со странами Востока

RUSSIA'S FOREIGN TRADE UNDER PETER THE GREAT

V. Zakharov

The Institute of Russian History of the Russian Academy of Sciences

19 ul. Dmitriya Ulyanova, Moscow, 117292, Russian Federation

Abstract

Aim. The aim of this paper is to find out the main tendencies in the development and the results of Russian foreign trade during Peter the Great's reign.

Methodology. The study is based upon the author's survey in the national archives and summarizing the data in domestic and foreign literature.

Results. The study covers the main changes in the foreign trade of Russia that took place during Peter the Great reign due to his reforms. They are: setting St.Petersburg as the leading Russian port in the Western European direction, return to domination of the English merchants among other foreign

© CC BY Захаров В. Н., 2021.

¹ Статья подготовлена в рамках проекта ИРИ РАН по изданию коллективного труда «История России» в 20-ти томах.

merchants in the Russian market and simultaneously starting regular direct contacts with France, Spain, Italy, Portugal, developing contacts with Northern German ports in the Baltic (Lubeck, Rosstock and others), imposition of customs tariff as a tool for mercantilism and protectionism policy. Stable trade contacts with Eastern countries through Astrakhan and the Caspian sea were sustained. Intentions to expand the foreign trade initiated under Peter I are seen as unfulfilled: such as grain export, setting up direct trade with India, moderating trade with China.

Research implications. The results of the study are significant for understanding the aims and the results of Peter's reforms.

Keywords: foreign trade of Russia, balance of trade, structure of exports and imports, customs duties, trade with Western European countries, trade with Eastern countries

Введение

Цель настоящего очерка – дать общую оценку перемен и достижений в сфере внешней торговли России, произошедших в эпоху преобразований Петра I. Эта задача решается на основе исследований современных отечественных и зарубежных специалистов, материалов, выявленных автором непосредственно в ходе архивных поисков, и размещённых в сети Интернет баз данных, полученных на основе систематизации сведений массовых источников.

Очевидно, что основные перемены в сфере внешней торговли не могли не коснуться направлений внешнеторговых связей, состава зарубежных партнёров, ассортимента товарооборота, таможенной политики. При этом далеко не все намечаемые планы по расширению и активизации внешнеторговых связей были осуществлены. Именно эти вопросы стали предметом рассмотрения данной статьи.

Основные тенденции и результаты развития внешней торговли России на западном направлении

Из всех возможных направлений внешней торговли России наибольшее значение имела торговля со странами Западной Европы. В XVII в. единственным крупным портом, через который Россия могла вести непосредственную торговлю на западном направлении, был Архангельск. Вместе с тем активно функционировали порты Восточной Прибалтики, принадлежавшие Швеции, через которые также осуществлялась связь с обширным

российским рынком. Шведское правительство пыталось всеми доступными средствами добиться сокращения российской торговли через Архангельск. Эти усилия об «отклонении» товарооборота к северо-западу (*derivation politics*) имели определённый успех к концу XVII в. [16, p. 178]. С наибольшей интенсивностью контакты с русским рынком на Балтике проходили через Нарву. В 90-е гг. к концу XVII в. из Нарвы отправлялось в 2,5 раза больше торговых судов, чем в 70-е гг. Особенно стремительный рост происходит буквально накануне Северной войны. В 1697 г. из Нарвы в страны Западной Европы через Зунд, в частности, в Северное море прошли 53 корабля, в 1698 – 88, в 1699 – 139, в 1700 – уже 147 [8, с. 40–41]. Это было результатом не только политики шведского правительства, но и отражало объективные преимущества балтийского направления по сравнению с северным в обеспечении внешних контактов русского рынка. Понимание этой ситуации стало важным мотивом для Петра I к началу войны со Швецией.

Но едва война началась, она тут же оборвала торговлю в восточном секторе Балтики. В результате резко возросла роль Архангельска. Он стал не только главным, но и практически единственным портом, через которые Россия могла осуществлять торговые контакты с европейским рынком.

В это же время произошли и существенные изменения в контактах России на европейском рынке, в соотношении сил разных групп иностранного купече-

ства, действовавших на этом направлении. После того, как в 1649 г. английские купцы по указу царя Алексея Михайловича лишились своих привилегий в России, на первые роли вышли голландские купцы. Активизировалась деятельность гамбургских купцов, многие из которых по происхождению и деловым контактам были связаны с голландцами.

Но на рубеже XVII–XVIII вв. ситуация вновь начала меняться. В связи с приближающейся большой европейской войной за испанское наследство резко возросла потребность Англии в материалах для оснащения флота (*naval stores*), которые в изобилии могли поступать из России. Многие британские коммерсанты были готовы наладить контакты с российским рынком, но с XVI в. монопольное право на торговлю с Россией имела находившаяся в Лондоне «Московская компания», представлявшая собой в конце XVII в. закрытое немногочисленное общество. Во время пребывания Петра I в Лондоне, в ходе Великого посольства, был подписан договор с компанией «Tobacco adventurers to Russia» на продажу в России табака из Виргинии. Компания обязалась вносить в российскую казну изрядные отчисления. Чтобы открыть ей доступ на русский рынок, Парламент принял билль о том, что членом «Московской компании» может стать всякий, кто внесёт в её казну практически символическую сумму в 5 фунтов стерлингов [17, р. 46]. Сразу после принятия парламентского билля в один день, 14 апреля 1699 г., в компанию были приняты 73 новых члена, на следующий день – ещё 26, и в дальнейшем к ней присоединялись всё новые и новые участники [16, pp. 119–120].

Продажа виргинского табака в России через несколько лет закончилась крахом в силу дороговизны самого товара, больших издержек и конкуренции со стороны контрабандного «черкасского» табака, поступавшего с Украины. Но её договор с Петром I привёл к тому, что доступ английских купцов на русский рынок стал

фактически свободным. В течение короткого времени англичане вернули утраченные в XVII в. позиции.

Сохранились счётные выписи иностранных купцов, составленные в Архангелогородской таможне в 1710 г.¹ Тогда через Архангельск проходило до 100% товарооборота со странами Западной Европы. По подсчётам Р. И. Козинцевой, которая ввела выписи в научный дискурс, товарооборот иностранных купцов составил 2 701 тыс. рублей. На долю английских купцов приходится 1 138 тыс. руб., т. е. 42%. Они значительно превзошли голландцев с их товарооборотом в 762 тыс. руб. (28%). Около 30% товарооборота приходится на так называемую «гамбургскую статью» [3, с. 120, табл. 1]. В неё, кроме собственно гамбургских купцов с общим оборотом в 738 тыс. руб. (27%), входят представители Бремена, несколько коммерсантов обозначенных как «цесарской земли торговые иноземцы», и наконец, датчане (14,1 тыс. руб. или 0,5%) [1, с. 105, 108, 110, 116]. Купцами «цесарской земли» следует считать торговцев из различных немецких городов, так или иначе находившихся в составе Священной Римской империи. Таким образом, торговля России на западном направлении находилась в основном в руках купцов трёх национальностей: англичан (точнее, британцев, т. к. среди них были и шотландцы), голландцев и немцев, среди которых доминировали гамбургцы.

Основав уже в 1703 г. Санкт-Петербург в устье Невы, Пётр I воспринимал его не только как свою новую столичную резиденцию, но и как новый международный порт. Казалось, его мечта стала сбываться необыкновенно быстро. В том же 1703 г. в Петербург прибыл голландский торговый корабль, оказавшийся первым в истории порта [2, с. 267–268]. Но вряд ли Петербург успел приобрести известность торговой гавани, скорее всего, этот корабль

¹ Архив Санкт-Петербургского института истории РАН (Далее – АСПИИ). Ф. 10. Оп. 3. Д. 145.

направлялся в Ниеншанц, основанный шведами в устье Охты в середине XVII в. и являвшийся одним из портов, через который осуществлялись контакты России с европейским рынком на Балтике.

Систематические данные о движении торговых судов на севере Европы отразились в книгах регистрации о взимании пошлин в датскую королевскую казну с судов, проходивших Зундский пролив из Балтики в Северное море и обратно. Записи об этих сборах велись с XVI в. по XIX в. и сохранились в архиве в Копенгагене¹. На основании этих записей мы не можем судить о контактах Петербурга с портами Балтийского моря, но сведения о прибытии судов из-за Зунда, т. е. из Нидерландов, Англии и более дальних стран дают представление о наиболее значимых внешнеторговых связях нового порта. В 1710 г. впервые зафиксирован корабль, направлявшийся в Петербург через Зунд. В 1711–1712 гг. судов, прошедших в Петербург, не отмечается. И только с 1713 г. можно говорить о начале стабильных контактов Петербурга с западноевропейским рынком. В этом году через Зунд в новый российский порт прошло 4 судна и обратно – 5².

Пётр I стремился ускорить развитие торговли Петербурга, применяя законодательные и административные меры с целью ограничить контакты Архангельска с внутренним рынком. В 1713 г. издаётся указ о запрете доставки в Архангельск пеньки и юфти, главных экспортных товаров, которые теперь следовало направлять только в Петербург³. Но эта мера оказалась чрезмерно жёсткой.

¹ В настоящее время практически весь материал записных книг о сборе Зундской пошлины представлен в виде базы данных, основательно разработанной под руководством нидерландских учёных Я. В. Велувенкампа и С. ван дер Воуде (см.: URL www.sound.toll.nl (дата обращения: 20.03.2021)).

² Там же.

³ Полное собрание законов Российской империи. Собрание 1-е. СПб.: Тип. II отделения Собственной его императорского величества канцелярии, 1830. Т. 5. № 2732.

Для её реализации не существовало необходимых условий: не было транспортных путей по доставке больших масс товаров в Петербург, инфраструктура нового порта находилась в зачаточном состоянии. А в Архангельске действовал обширный гостиный двор, имелось несколько пристаней, обеспечивалась проводка судов по фарватеру Северной Двины. Торговые иноземцы в течение нескольких поколений торговали здесь, имели налаженные контакты с русскими купцами, от Архангельска к центру страны вёл тысячевёрстный Сухоно-Двинский водный путь и далее – наезженный сухопутный тракт от Вологды до Ярославля и Москвы. В дальнейшем ограничения торговли Архангельска были ослаблены. В 1719 г. – доля экспорта через Санкт-Петербург снижалась до 1/3 [9, с. 16].

С победоносным завершением Северной войны Пётр I решил нанести окончательный удар по торговле Архангельска, не ожидая завершения строительства транспортных коммуникаций к Петербургу (прежде всего Вышневолоцкой воднотранспортной системы). По указу от 2 декабря 1721 г. в Архангельск было разрешено доставлять товары на экспорт только из региона бассейна Северной Двины⁴. Торговля Архангельска стремительно сократилась, в 1725 г. товарооборот порта упал до 9 тыс. руб.⁵ (в 25 раз меньше, чем в 1710 г.). Иноземные купцы, издавна обосновавшиеся на Русском Севере, были крайне недовольны столь жёсткими мерами, выступили с жалобами и протестами.

Что касается Петербурга, то его торговля переживала быстрый подъём: в 1725 г. его товарооборот составил 3,4 млн руб. (в 1718 г. – 422 тыс. руб.) [9, с. 21].

Изменение главного направления внешней торговли стало необратимым и имело целый ряд важных последствий.

⁴ ПСЗ. Т. 6. № 3860.

⁵ Подсчитано по: РГАДА. Ф. 276. Оп.1. Д. 85. Л. 10–11.

Существенно сократился путь из России в порты европейских стран. В 2 раза увеличился период навигации. В Архангельске он составлял 3,5 месяца (с конца мая до середины сентября), в Петербурге – 7 месяцев (с начала апреля до начала ноября). Весь товарооборот перешёл под контроль России, таможенные доходы в полной мере стали её достоянием, правительство имело все возможности вести внешнеторговую политику в соответствии с потребностями страны в сфере экономики и внешней политики.

Пётр I стремился установить непосредственные контакты по возможности с большим количеством зарубежных стран, рассчитывая видеть в Петербурге корабли под самыми разными флагами. Уже в первые годы XVIII в. подобные попытки предпринимались в отношении Франции. Основным препятствием стали противоречия в сфере внешней политики, поскольку Франция оказывала дипломатическую и иную поддержку Швеции и Турции. По окончании Войны за испанское наследство и Прутского похода открылись новые возможности для торговых взаимоотношений с Францией. В 1714 г. в Петербург прибыл французский коммерсант Анри Лави, который вскоре получил дипломатический ранг консула. Отправляясь в 1716 г. в длительную зарубежную поездку, одной из целей которой был поиск путей для завершения Северной войны, Пётр I думал и о развитии внешней торговли с той же Францией и другими странами. В 1717 г. в Амстердаме был подписан договор между Россией, Францией и Пруссией. В нём речь шла и о намерении трёх стран заключить между собой торговый договор. Впервые в международном договоре с участием России провозглашается принцип «наилучше фаворизованных наций»¹. Это означает, что французские и прусские купцы в России могли рассчитывать на привилегии, не меньшие, чем пользовались коммерсанты какой бы то ни было страны. Ана-

¹ ПСЗ. Т. 5. № 3098. С. 504.

логично – и в отношении русских купцов во Франции или Пруссии. Этот принцип тогда в полной мере реализовать не удалось, торговый договор заключён не был, да и русско-французские отношения вскоре вступили в стадию охлаждения. Но идея «наилучше фаворизованных наций», впервые здесь провозглашённая, позднее была применена в торговых договорах, заключаемых Россией с европейскими странами уже после Петра I, в течение всего XVIII в.

Начиная с 1714 г., в Петербург ежегодно направляются корабли из дальних стран Юго-Западной и Южной Европы: из Франции (Бордо), Италии (Ливорно), Испании (Кадис, Малага), Португалии (Лиссабон, Порту). Так, в 1722 г. в Петербург прошли через Зунд 2 корабля из Бордо, 3 – из Лиссабона, по одному – из Испании и Италии, в 1723 г. – 4 корабля из Бордо и 3 – из Ливорно [2, с. 274, табл. 2].

За 1722 г. сохранилась записная книга судов, прибывших в Петербург². В ней зафиксировано 104 судна. На её основании можно судить и о контактах нового российского порта на Балтике. Всего в этой книге отмечено 29 судов, прибывших из портов Балтийского моря. Показательно, что 12 из них пришли из Любека. Этот крупный порт на Балтике теперь становится важнейшим в торговых контактах России с немецкими землями. Гамбург уступает на российском направлении Любеку, откуда путь в Петербург по Балтике был намного короче, чем из устья Эльбы, впадающей в Северное море. Кроме Любека, устанавливаются регулярные связи с Ростокom. Этот порт был главным в герцогстве Мекленбург, контакты с которым были важны для Петра I на завершающем этапе Северной войны. Но и после Петра I, когда внешнеполитические контакты с Мекленбургом утратили свою значимость, корабли из Ростoka прибывали в Петербург регулярно.

² Российский государственный архив военно-морского флота. Ф. 212. Оп. 1. 1722 г. Д. 65.

Несмотря на установление прямых контактов с Францией, Италией, Португалией, Испанией, расширением контактов на Балтике, имеющиеся данные свидетельствуют, что в результате переноса главного направления внешней торговли в Петербург произошло дальнейшее упрочение позиций английских купцов и связей с Британией. Англичане с самого начала проявили наибольшую активность в торговле нового российского порта. В 1714 г. из Англии в Петербург направилось 18 судов, из Нидерландов – только 4. Правда, в конце Северной войны из-за ухудшения российско-британских отношений, голландцы, казалось, вышли на первые позиции (18 кораблей против 13 в 1720 г.). Но по окончании войны гегемония окончательно и на многие десятилетия перешла к англичанам. В 1725 г. из Англии прибыл 61 корабль, из Голландии – 38. Доля голландских купцов необратимо сокращалась, росла роль немцев, которые практически сравнялись с голландцами.

Рассматривая перемены во внешней торговле при Петре I, важно обратить внимание на роль русских купцов. В историографии давно утвердилось мнение о доминировании иностранцев во внешней торговле России на западном направлении, важнейшем в то время [15, р. 263]. Могло измениться что-либо в этой сфере под влиянием преобразований Петра I, который заявлял о поддержке русского купечества, о своём желании видеть его представителей активными участниками международной торговли? Русские купцы обычно участвовали во внешней торговле, встречаясь со своими иностранными партнёрами в самой России. Но в данном случае важен вопрос о выходе российских купцов непосредственно на внешние рынки. Для XVIII в. это уже не означает поездки с товарами за рубеж. Теперь организация международной морской торговли достигла такого уровня, что находившийся за рубежом коммерсант отправлял товары своему

партнёру в сопровождении документов, которые передавались капитану корабля. Проблема в том, что партнёрами заморских торговых компаний были также иностранцы, находившиеся в России. В результате прибыль от экспортных и импортных операций на русском рынке в любом случае доставалась иностранцам. Качественно новым уровнем развития внешней торговли русских купцов стало бы установление ими непосредственных контактов с партнёрами, находившимися за рубежом. Выявить подобные случаи можно на основании документов о регистрации торговых судов, которые содержат сведения, к кому направляется корабль или товары на нём. Так, в 1705 г. из 147 кораблей, прибывших в Архангельск, только 1 пришёл к русскому купцу – к архангелогородцу Осипу Баженину¹. Следовательно, мы имеем дело с самым зарождением непосредственного участия русских купцов во внешней торговле на западном направлении.

Что касается Петербурга, то сохранившиеся записи за 1722 г. не содержат сведений, к кому был направлен корабль, зато отмечены имеющиеся на судах партии товаров с указанием, к кому они были направлены. Всего прибыли 104 корабля, 40 из них пришли с балластом, т. е. без груза, чтобы взять в Петербурге экспортный товар. Остальные более 60 судов имели на борту до 10 и более партий товаров, а всего их, таким образом, насчитываются сотни. И менее 10 партий из них прибыли в адрес 5 русских купцов – это примерно 1% товарооборота. Следовательно, перенос внешней торговли в Петербург не привёл на первых порах к возрастанию доли русских купцов в непосредственной торговле с европейскими странами. Как и прежде, она оставалась крайне незначительной. Причинами гегемонии иностранцев во внешней морской торговле можно считать и недостаток капиталов у русских купцов, отсутствие торгового флота. Важно и то, что русские купцы не

¹ РГАДА. Ф. 158. Оп. 1, 1708 г. Д. 92.

владели информацией о ситуации на зарубежных рынках, не знали иностранных языков, не владели приёмами общепринятой в Европе бухгалтерии, не имели доверенных партнеров за рубежом. Решить эти проблемы нельзя было немедленно, даже при всей стремительности петровских преобразований.

Одним из важнейших вопросов в истории внешней торговли остаётся структура товарооборота, состав экспорта и импорта. Выявить изменения, имевшие место в правление Петра I, сложно, поскольку мы не располагаем систематическими данными на протяжении ряда лет. Одномоментный срез можно получить на основании счётных выписей Архангелогородской таможни за 1710 г. Подсчёты показывают, что в начале XVIII в. основу российского экспорта составляла продукция сельского хозяйства (в т. ч. пенька – 32% стоимости экспорта, говяжье сало – 10,5%, лён – 2,5%), а также ремесла, (прежде всего, юфть – кожи крупного рогатого скота, высокого уровня выработки на специальных кожевенных предприятиях – 37%). Доля готовых изделий (канаты, верёвки, мыло, холсты) в экспорте была незначительной – 5%.

Важнейшим результатом промышленной политики Петра I стало начало экспорта железа. Наиболее ранние сохранившиеся на этот счёт сведения относятся к 1715 г., когда через Архангельск за рубеж было отправлено 2 846 пудов железа с заводов Меллеров, иностранцев по происхождению [9, с. 31]. В последующие годы вывоз железа стал регулярным. Из Петербурга и других портов Балтики в 1720–1725 гг. вывозилось, по данным о взимании Зундской пошлины, от 2 тыс. до 4 тыс. шиффунтов¹ в год [15, р. 183]. Это уже на порядок больше, чем первая поставка.

Что касается такого потенциально важного экспортного товара как зерно, то его вывоз регулировался правительством и мог осуществляться при условии

обеспечения внутренних потребностей. Индикатором считался уровень цен на хлеб внутри страны. В 1701 г. вышел указ, повторённый в 1713 г., который запрещал вывоз хлеба, если его цена внутри страны была выше, чем 1 рубль за четверть². По мнению американского исследователя Р. Джонса, это означало полный запрет хлебного экспорта, поскольку цена внутри страны никогда не опускалась ниже 1 рубля за четверть [14, р. 182, 263]. Этот запрет строго не соблюдался. В середине 1710-х гг. произошёл неожиданный всплеск хлебного экспорта из Архангельска. Более 40 иностранных купцов приняли в этом участие, в 1713 г. было вывезено 30 тыс. четвертей, в 1714 г. – уже 146 тыс., в 1716 – 227 тыс.³ Спрос на хлеб за рубежом вызвал повышение цен на зерно в Поморье, иностранцы были готовы платить более чем 1 рубль за четверть, чем вызвали недовольство крупных русских купцов, также занимавшихся скупкой зерна. В 1717 г. экспорт хлеба был запрещён, восстановлен только в 1721 г.⁴ Но запрет доставки в Архангельск любых товаров из-за пределов бассейна Северной Двины практически свёл на нет это разрешение. Экспорт хлеба из Петербурга запрещался вплоть до 1741 г. не только из-за опасения недорода и голода, но и в связи с необходимостью обеспечить продовольствием быстро растущее население новой столицы, не допустив сильного роста цен на хлеб в городе [14, р. 182]. Время превращения России в одного из главных экспортеров зерна на европейском рынке ещё не пришло.

Что касается импорта, то его состав и структура в петровское время принципиально не менялись. Важными его статьями оставались шерстяные, шелковые ткани, тонкие полотна, металлы (медь, свинец, олово), краски и химикалии, сахар, вино. Проблема состояла в том,

² ПСЗ. Т. 4. №1872. Т. 5. № 2672.

³ РГАДА. Ф. 248. Оп.1. Д. 81. Л. 123–172; Ф. 276. Оп. 3. Д. 7. Л. 29–37.

⁴ ПСЗ. Т. 5. № 3069; Т. 6. № 3930.

¹ Прим.: Шиффунт – мера веса, применяемая в балтийской торговле, равна примерно 10 пудам.

чтобы в духе политики меркантилизма по возможности сокращать импорт и наращивать экспорт и добиться как можно большего активного внешнеторгового баланса. Данные за 1710 г. показывают, что это в значительной степени удавалось. В том году иноземцами было вывезено из России товаров на сумму 1,43 млн руб., ввезено – на 1,23 млн руб.¹ Доля экспорта составила 54%. Но целый ряд обстоятельств затруднял решение этой проблемы. Война и потребности промышленности обусловили преобладание в импорте поставок сукон для обмундирования, металлов и химических товаров (в общей сложности 71% стоимости всего импорта) [9, с. 37–38, табл. 2].

Реформы Петра I в области культуры и быта резко увеличили потребность в бумаге, предметах одежды и галантереи, шелковых, полотняных тканях, сахаре, винах, других аналогичных товарах, которые могли быть получены из стран Западной Европы. Расширение ввоза этих товаров могло нарушить активный торговый баланс. Правительство должно было принять протекционистские меры. К концу 1710-х гг. при его поддержке организуются производства по изготовлению тонких материй (шелковых, полотняных), чулок, позументов, игральные карты, игол, сахара. При этом, как правило, вводятся ограничения на ввоз соответствующих импортных товаров. Например, в 1718 г. московский «торговый иноземец» Павел Павлов Вестов, предки которого происходили, скорее всего, из Ливонии, получил привилегию на организацию сахарного завода в Москве. На время, «пока завод умножится», ввоз готового сахара из-за рубежа запрещался². Но эти разовые меры по ограничению ввоза определённых товаров ради поддержки отдельных производителей не имели всеобъемлющего характера, теряли смысл, если у получившего льготу дело не заладилась.

¹ Подсчитано по: АСПИИ. Ф. 10. Оп.3. Д. 145.

² ПСЗ. Т.5. № 3181.

Более эффективно можно было регулировать ввоз и вывоз путём введения таможенного тарифа во внешней торговле, необходимость чего была осознана правительством в начале 1720-х гг. До этого основополагающим документом в сфере регулирования внешней торговли был Новоторговый устав, принятый ещё в 1667 г. Он устанавливал пошлины в 5% с цены весовых товаров, 4% – невесовых, и при этом не имело значения, какой товар имеется в виду³. Чтобы гибко регулировать экспорт и импорт, эффективно проводить политику протекционизма, требовалось ввести таможенный тариф, который устанавливает специальные пошлины по каждому товару – экспортному и импортному. К началу 1720-х гг. была создана система коллегий, и одной из первых задач Коммерц-коллегии стала разработка таможенного тарифа [4, с. 154].

Первый в истории России тариф был издан в 1724 г. Он отличался высоким уровнем протекционизма. Устанавливались практически запретительные пошлины в 75% на товары, уже производившиеся в России в достаточном количестве: скатертное полотно, парусина, тафта, шелковые ленты, железо, курительные трубки и проч. На изделия, производство которых нуждалось в защите, но в меньшей степени, вводились покровительственные пошлины в 50% (например, игральные карты) и умеренно-покровительственные пошлины в 25% (чулки, писчая бумага, шерстяные ткани). Товары последней категории поступали в Россию. Они отличались высоким качеством и по цене были доступны потребительской элите. Прочие потребители могли покупать более дешёвые товары той же группы российского производства. Таков был замысел создателей тарифа. Каков был результат его применения, сказать сложно, поскольку не имеется статистических данных о ввозе товаров по отдельным видам в годы, последовавшие после его издания.

³ ПСЗ. Т.1. № 408. С. 685.

Тем не менее становление Петербурга как главного внешнеторгового порта способствовало улучшению торгового баланса. В 1725 г. суммарный экспорт по Архангельску и Петербургу составил 2,16 млн руб., импорт – 1,43 млн руб. [9, с. 26, табл. 1; с. 38, табл. 2.] Доля экспорта выросла до 60%.

Внешняя торговля России на восточном направлении: результаты и перспективы

Уделяя наибольшее внимание становлению торговли на западном направлении через Петербург, Пётр I считал необходимым развивать внешнеторговые связи и на других направлениях. На юго-западе имело место движение товаров через сухопутную границу – с российских ярмарок на украинские и далее – на Балканы. Морская торговля на этом направлении была затруднена тем, что Османская империя не допускала в Чёрное море какие-либо суда, кроме турецких.

Гораздо большее значение при Пётре I имела торговля по Каспийскому морю, средоточием которой оставалась Астрахань, сохранявшая роль одного из крупнейших торговых центров страны. Наибольшее значение здесь приобрела торговля с Ираном. В то время Иран стал основным поставщиком шёлка-сырца в Западную Европу. Традиционно этот товар караванными путями доставлялся в порты Восточного Средиземноморья (Смирну или Алеппо) и далее по морю отправлялся в Европу. В 1667 г. правительство царя Алексея Михайловича предоставило компании армянских купцов, подданных шаха из Новой Джульфы, пригорода Исфагана, право на доставку товаров из Ирана по Каспийскому морю и далее по российской территории в страны Западной Европы. От пошлин за провоз товаров они освобождались, но обязались делать особые взносы в российскую казну. Кроме того, по решению шаха запрещался вывоз шёлка в Западную Европу через османские владения.

Последнее условие было трудно выполнимо и практически не соблюдалось. Тем не менее, благодаря деятельности армянской Джульфинской компании по Каспийскому морю и по территории России в правление Петра I, шло оживлённое движение товаров: в сторону Западной Европы шёлка-сырца, обратно в Иран – продукции европейской промышленности. С каждого пуда провезённых товаров в казну поступало по 20 алтынов. Несмотря на определённое недовольство русских купцов конкуренцией армян, Пётр I считал необходимым сохранить их привилегии. Недаром в указе об учреждении Сената одной из первых его задач значилось: «Персидский торг умножить, и армян как возможно приласкать и облегчить, в чём пристойно, дабы тем подать охоту для большего их приезда»¹. После окончания Северной войны существенно расширяется экспорт иранского шёлка из Петербурга в Англию и Нидерланды, о чём свидетельствуют данные о взимании Зундской пошлины [15, р. 228, table 4.74].

В торговле с Ираном принимали участие и русские купцы. В отличие от ситуации на западноевропейском направлении здесь русские купцы отправлялись для торговли за рубеж. Конкурируя с Джульфинской компанией, они закупали в Иране шёлк-сырец, на экспорт поставляли товары российского ремесла и промышленности. В 1720 г. для защиты их интересов в Исфаган, столицу страны, был назначен консул Семён Аврамов, в Шемаху – вице-консул Алексей Баскаков [12, с. 206–208].

Пётр I понимал, что через Каспий проходит важный нерв международных экономических связей, имеются все основания для России усилить здесь свои позиции. Это стало одним из побудительных мотивов организации и проведения Персидского похода во главе с самим царём. В результате Персидского похода принимались меры по развитию внешнеторговой инфраструктуры во вновь

¹ ПСЗ. Т. 4. № 2330.

обретённых областях. Строился торговый порт в Дербенте так, чтобы надёжно защитить его от шторма на море. И ещё дальше на юг, в устье Куры, было решено построить ещё один крупный порт, так называемый «Восточный Петербург» [7, с. 110–113]. Но сил и средств развернуть эти работы не хватило, а в начале 1730-х гг. Россия была вынуждена оставить территории, полученные в результате Персидского похода.

Через Астрахань проходили также контакты со Средней Азией, путь пролегал по Каспийскому морю до Караганской пристани на полуострове Мангышлак и далее караванными тропами до Хивы и Бухары. Находившиеся в Астрахани индийские купцы вели торговлю главным образом с Ираном и Средней Азией [13, с. 74–77]. В их обороте имелись и индийские товары, попадавшие на рынки тех стран. Во втором десятилетии XVIII в. у Петра I возникли амбициозные проекты установить непосредственные торговые контакты с Индией по кратчайшему пути через Центральную Азию. В 1714 г. вверх по Иртышу отправился из Тобольска отряд подполковника И. Бухгольца. В 1715 г. с аналогичной целью в Хиву направилась экспедиция во главе с князем А. Бековичем-Черкасским, в наказе которому значилось: «просить... судов и на них отпустить купчину по Амму-Дарье реке в-Индию, наказав, чтобы изъехав ее пока суды могут иттить...» [10, с. 75–76]. Эти попытки оказались неудачными не столько из-за отсутствия должных географических знаний, сколько из-за неблагоприятной обстановки в регионе, где оказались экспедиции. И. Бухголец столкнулся с вооружённым сопротивлением джунгар, а А. Бекович-Черкасский и его спутники были убиты в результате нападения хивинцев.

Пётр I не оставлял эту идею, намечая планы строительства крепостей на р. Яик (ныне Урал), полагал, что оттуда через Хиву недалеко и до Индии («переходу месяца на два») [10, с. 77]. Проникновение в

Индию через пустыни и горные массивы осталось тогда только в планах Петра I. То же можно сказать и о намерении дойти до Индии морским путём вокруг Африки, создав укрепленный пункт на о. Мадагаскар. Для его реализации был привлечён адмирал Даниил Вильстер, перешедший на русскую службу из Швеции. Пётр I рассчитывал, что Вильстеру удастся добраться до Бенгалии и заключить с правителем государства Моголов договор о торговле с Россией. В 1723 г. готовились в путь 2 корабля, но получив серьёзные повреждения в начале пути, вынуждены были вернуться обратно [5, с. 411–412; 11, с. 60–61]. Летом 1724 г. это предприятие было отложено на неопределённое время в связи с отсутствием точных сведений о ситуации на Мадагаскаре.

В конце XVII в. были установлены непосредственные контакты с Китаем. Нерчинский мир 1689 г. допускал торговлю между обеими странами. Раз в несколько лет в Пекин направлялся караван, большая часть товаров принадлежала казне, но в его составе находились и русские купцы, намеревавшиеся продавать и покупать на собственный счёт. Удалось организовать лишь 4 каравана (1699, 1705, 1711, 1713 гг.) [6, с. 20]. В Пекин отправляли пушнину из Сибири, некоторые ремесленные товары, в обмен получали чай, хлопчатые ткани. Пётр I осознавал выгоду торговли с Китаем, намеревался её расширить, добиться нужных соглашений с правительством в Пекине. С этой целью в 1719 г. в Китай отправился посланник Лев Измайлов. Эта миссия закончилась безрезультатно, поскольку китайское правительство считало более важными политические вопросы (урегулирование границы, взаимоотношения с вассальной Китаю Монголией и пр.), а Измайлов не имел полномочий обсуждать или обещать что-либо на сей счёт. Пётр I не отказался от своих намерений, началась подготовка нового посольства во главе с Саввой Владиславичем-Рагузинским, сербским дворянином на русской службе. В отношении

торговли стояли задачи обеспечить деятельность русских купцов в Китае, и даже более амбициозные – в наказе Рагузинскому шла речь о намерении России направлять торговые корабли даже в Кантон, учредить консульства в том же Кантоне, а также в Нанкине [12, с. 191–192]. Правительство императора Кан-си в русле своей политики самоизоляции не согласилось на предложения русских дипломатов. Тем не менее, удалось договориться о нормализации караванной торговли, а также об установлении регулярного товарообмена между российскими и китайскими подданными в пограничных пунктах на р. Кяхте и на р. Аргуни (урочище Цурухайту) [6, с. 28–31]. Договор был подписан уже после кончины Петра I, но очевидно, что порядок русско-китайской торговли, действовавший практически на всем протяжении XVIII в., был определён ещё в период петровских преобразований.

Заключение

В период правления Петра I во внешней торговле России произошли существенные изменения, имевшие долго-

временные последствия. Произошла переориентация внешней торговли со странами Западной Европы с Архангельска на Санкт-Петербург. На этом направлении определилось доминирование англичан. Одновременно активизировались торговые контакты с теми странами, с которыми их раньше почти не было (Франция, Испания, Италия, Португалия). Большое значение приобрели контакты с Любеком и другими немецкими портами на Балтике.

Введение тарифного регулирования и издание первого Таможенного тарифа обеспечило возможность проведения эффективной политики протекционизма. Было положено начало экспорту железа.

На восточном направлении предпринимались попытки расширения связей с Ираном, Средней Азией и Китаем, проникновения в Индию. Не все они были реализованы, но налицо понимание Петром I России как своего рода моста в обеспечении глобальных экономических связей между Западом и Востоком.

Статья поступила в редакцию 26.04.2021

ЛИТЕРАТУРА

1. Захаров В. Н. Западноевропейские купцы в России. Эпоха Петра I. М.: РОССПЭН, 1996. 346 с.
2. Захаров В. Н. Становление торгового судоходства в Петербургском порту при Петре Великом (по данным записей о взимании Зундской пошлины) // Пётр Великий, российская власть и общество в эпоху перемен : сб. статей. СПб.: Историческая иллюстрация, 2019. С. 262–284.
3. Козинцева Р. И. Внешнеторговый оборот Архангелогородской ярмарки и ее роль в развитии всероссийского рынка // Исследования по истории феодально-крепостнической России. М.; Л.: Наука, 1964. С. 116–163.
4. Козлова Н. В. Российский абсолютизм и купечество в XVIII веке. (20-е – начало 60-х годов). М.: Археографический центр, 1999. 378 с.
5. Копелев Д. Н. Битва портуланов: Забытые и малоизвестные страницы военно-морской истории XVI–XIX столетий. СПб: Крига, 2019. 624 с.
6. Корсак А. Историко-статистическое обозрение торговых сношений России с Китаем. Казань, 1857. 445 с.
7. Магарамов Ш. А. Несбывшиеся планы Петра Великого: Дербентский порт и купеческий город в устье Куры // Объекты культурного наследия петровской эпохи на юге России: проблемы изучения, сохранения и музеефикации. Волгоград, 2020. С. 108–115.
8. Пийримяэ Х. А. Состав, объём и распределение русского вывоза в 1661–1700 гг. через шведские владения в Прибалтике на примере торговли г. Нарвы // Скандинавский сборник. 1962. Вып. 5. С. 34–96.
9. Репин Н. Н. Внешняя торговля и социально-экономическое развитие России в XVIII в. (Архангелогородский и Петербургский порты). Омск, 1989. 80 с.
10. Россия и Индия / ред.-сост. Г. М. Кузнецова. М.: Наука, 1986. 354 с.

11. Русско-индийские отношения в XVIII в. Сборник документов / сост.: П. В. Овчинников, М. А. Сидоров. М.: Наука, 1965. 656 с.
12. Уляницкий В. А. Русские консульства за границей в XVIII веке. Ч. 1. М., 1899. 203 с.
13. Юхт А. И. Торговля с восточными странами и внутренний рынок России (20–60-е годы XVIII века). М., 1994. 261 с.
14. Jones R. Bread upon the Waters. The St. Petersburg Grain Trade and the Russian Economy, 1703–1811. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2013. 298 p.
15. Kahan A. The Plow, the Hammer and the Knout. An Economic History of Eighteenth Century Russia. Chicago; London: The University Chicago Press, 1985. 399 p.
16. Kotilaine J. T. Russia's Foreign Trade and Economic Expansion in the Seventeenth Century. Windows on the World. Leiden, Boston: Brill, 2005. 611 p.
17. Price J. M. The Tobacco Adventure to Russia. Enterprise, Politics, and Diplomacy in the Quest for a Northern Market for English Colonial Tobacco. 1676–1722. Philadelphia: The American Philosophical Society, 1961. 120 p.

REFERENCES

1. Zakharov V. N. *Zapadnoevropeiskie kupty v Rossii. Epokha Petra I* [Western European merchants in Russia. The era of Peter the Great]. Moscow, ROSSPEN Publ., 1996. 346 p.
2. Zakharov V. N. [Establishment of merchant shipping in the port of St. Petersburg under Peter the Great (according to the records of the collection of the Sunda duty)]. In: *Petr Velikiy, rossiiskaya vlast' i obshchestvo v epokhu peremen : sbornik statei* [Peter the Great, Russian government and society in an era of change : digest of articles]. St. Petersburg, Historical illustration Publ., 2019. P. 262–284.
3. Kozintseva R. I. [Foreign trade turnover of the Arkhangelsk fair and its role in the development of the all-Russian market]. In: *Issledovaniya po istorii feodalno-krepostnicheskoi Rossii* [Research on the history of feudal-serf Russia]. Moscow; Leningrad, Nauka Publ., 1964. P. 116–163.
4. Kozlova N. V. *Rossiyskiy absolyutizm i kupechestvo v XVIII veke. (20-ye – nachalo 60-kh godov)* [Russian absolutism and merchants in the 18th century. (20s – early 60s)]. Moscow, Archaeographic center Publ., 1999. 378 p.
5. Kopelev D. N. *Bitva portulanov: Zabytye i maloizvestnye stranitsy voenno-morskoj istorii XVI–XIX stoletii* [The Battle of Portolans: Forgotten and Little-Known Chapters of the Naval History of the 16th–19th Centuries]. St. Petersburg, Kriga Publ., 2019. 624 p.
6. Korsak A. *Istoriko-statisticheskoe obozrenie torgovykh snoshenii Rossii s Kitaem* [Historical and statistical review of trade relations between Russia and China]. Kazan, 1857. 445 p.
7. Magaramov Sh. A. [Unfulfilled plans of Peter the Great: Derbent port and merchant city at Kura estuary]. In: *Obekty kulturnogo naslediya petrovskoi epokhi na yuge Rossii: problemy izucheniya, sokhraneniya i muzeifikatsii* [Objects of the Cultural Heritage of Peter the Great Era in the South of Russia: Problems of Study, Preservation and Museumification]. Volgograd, 2020. P. 108–115.
8. Piirimäe H. A. [Composition, volume and distribution of Russian exports in 1661–1700 through the Swedish possessions in the Baltic States on the example of trade in the city of Narva]. In: *Skandinavskii sbornik* [Scandinavian collection], 1962, no. 5, pp. 34–96.
9. Repin N. N. *Vneshnyaya trgovlya i sotsial'no-ekonomicheskoe razvitie Rossii v XVIII v. (Arkhangelskiy i Peterburgskii porty)* [Foreign trade and socio-economic development of Russia in the 18th century. (Arkhangelsk and Petersburg ports)]. Omsk, 1989. 80 p.
10. Kuznetsova G. M., ed. *Rossiya i Indiya* [Russia and India]. Moscow, Nauka Publ., 1986. 354 p.
11. Ovchinnikov R. V., Sidorov M. A., comp. *Russko-indiiskie otnosheniya v XVIII v. Sbornik dokumentov* [Russian-Indian relations in the 18th century Collection of documents]. Moscow, Nauka Publ., 1965. 656 p.
12. Ulyanitsky V. A. *Russkie konsulstva za granitsej v XVIII veke. Ch. 1* [Russian consulates abroad in the 18th century. Part 1]. Moscow, 1899. 203 p.
13. Yukht A. I. *Torgovlya s vostochnymi stranami i vnutrennij rynek Rossii (20–60-e gody XVIII veka)* [Trade with Eastern Countries and the Domestic Market of Russia (20–60s of the 18th century)]. Moscow, 1994. 261 p.
14. Jones R. *Bread upon the Waters. The St. Petersburg Grain Trade and the Russian Economy, 1703–1811*. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2013. 298 p.

15. Kahan A. *The Plow, the Hammer and the Knout. An Economic History of Eighteenth Century Russia*. Chicago; London: The University Chicago Press, 1985. 399 p.
16. Kotilaine J. T. *Russia's Foreign Trade and Economic Expansion in the Seventeenth Century. Windows on the World*. Leiden, Boston: Brill, 2005. 611 p.
17. Price J. M. *The Tobacco Adventure to Russia. Enterprise, Politics, and Diplomacy in the Quest for a Northern Market for English Colonial Tobacco. 1676–1722*. Philadelphia: The American Philosophical Society, 1961. 120 p.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Захаров Виктор Николаевич – доктор исторических наук, главный научный сотрудник Института российской истории РАН;
e-mail: v.zakharov@inbox.ru

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Viktor N. Zakharov – Dr. Sci. (History), Leading Researcher, Institute of Russian History of the Russian Academy of Sciences;
e-mail: v.zakharov@inbox.ru

ПРАВИЛЬНАЯ ССЫЛКА НА СТАТЬЮ

Захаров В. Н. Внешняя торговля России при Петре I // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: История и политические науки. 2021. № 4. С. 91–103.
DOI: 10.18384/2310-676X-2021-4-91-103

FOR CITATION

Zakharov V. N. Russia's Foreign Trade under Peter the Great . In: *Bulletin of Moscow Region State University. Series: History and Political Sciences*, 2021, no. 4, pp. 91–103.
DOI: 10.18384/2310-676X-2021-4-91-103