

## IMPERIUL RUS ȘI FORMAREA PIETEI INTERNAȚIONALE DE CEREALE (1794-1853)

*Andrei EMILCIUC*

*Catedra Istorie Universală*

The paper examines the importance of the Russian Empire in the formation of international grain market. Analyzing the main factors in the emergence of international grain market we argue that the Russian Empire was one of its founders. We pointed out the role of Russia regarding each factor: geographical specialization of crops, formation of regional grain markets, and the decrease in the costs of transportation, the development of large seaports and constitution of merchant networks that controlled the transportation of cereals from within the boundaries of a country towards the external markets.

Data fiind preocuparea noastră față de problema rolului portului Odesa în sistemul comerțului internațional cu cereale în perioada 1794-1853, de la constituirea acestui port maritim și până la izbucnirea Războiului Crimeii (1853-1856), am considerat justificat evidențierea particularităților sistemului comerțului internațional cu cereale în perioada dată. În articolul de față am încercat să elucidăm importanța Imperiului Rus în formarea pieței internaționale de cereale. Importanța acesteia rezidă în faptul că cerealele au reprezentat cel puțin până la începutul secolului XX baza comerțului internațional.

În istoriografia contemporană există o serie de studii importante privind problema afirmării pieței internaționale de cereale în a doua jumătate a secolului al XIX-lea. Ideea general-acceptată este că piața internațională de cereale s-a format odată cu abrogarea la sfârșitul anilor 40–începutul anilor 50 sec.XIX a Legilor Cerealelor în principalele state europene și s-a maturizat spre sfârșitul secolului al XIX-lea [1]. O parte dintre cercetători s-au axat pe analiza evoluției prețurilor pe plan mondial odată cu formarea pieței internaționale de cereale. În baza unor modele complexe de analiză a prețurilor la cereale, concluziile principale denotă că în ultimul sfert al secolului al XIX-lea se poate observa o convergență importantă a prețurilor la cereale la scară mondială, decalajul dintre prețurile la cereale în statele lumii scăzând substanțial [2]. De asemenea, există o serie de studii în care se analizează și conceptul potrivit căruia constituirea pieței internaționale de cereale urma să sporească solvabilitatea consumatorilor finali prin mărirea puterii lor de cumpărare. Conform opiniei istoricului englez Robert C. Allen, care a analizat veniturile reale ale populației europene între 1300 și 1914, prin prisma evoluției puterii de cumpărare a populației, ruptura calitativă dintre medieval și modern a avut loc la mijlocul secolului al XIX-lea și a devenit decisivă după 1870, dar numai în Marea Britanie, Germania, Olanda și Franța [3]. Un alt aspect abordat frecvent în istoriografia universală este cel al consolidării și eficientizării comerțului internațional cu cereale datorită sporirii concurenței odată cu formarea pieței internaționale de cereale. Cercetătorii constată o adevărată revoluție în comerțul internațional cu cereale, cu două centre mondiale de producere și livrare a cerealelor: Rusia și SUA [4]. Unii istorici, printre care se impune Morton Rothstein, încearcă să abordeze problema formării pieței internaționale a cerealelor prin prisma burgheziei comerciale. Datorită stabilizării comerțului extern cu cereale, a avut loc o specializare profundă a unor negustori în comerțul internațional cu cereale [5].

Constatăm însă că studiile existente se axează aproape în totalitate pe analiza rezultatelor în urma constituirii pieței internaționale, lipsind analiza temeinică a factorilor formării pieței internaționale a cerealelor. Iată de ce în acest articol ne propunem să analizăm totalitatea factorilor ce au contribuit la definitivarea acestui proces, pornind de la ideea că condiția *sine qua non* a constituirii pieței internaționale de cereale urma să fie creșterea eficienței comerțului exterior cu cereale, adică creșterea raportului dintre efectele obținute și eforturile depuse. Principalele căi de creștere a eficienței comerțului exterior, în accepțiunea economiștilor, sunt: 1) creșterea gradului de prelucrare a mărfurilor și a complexității serviciilor destinate exportului; 2) adâncirea specializării producției destinate exportului care trebuie să conducă la o creștere substanțială a productivității muncii; 3) ridicarea calității produselor și serviciilor destinate exportului, pentru a asigura o competitivitate cât mai mare a lor; 4) modernizarea și adaptarea modului de prezentare a mărfurilor la nivelul cerințelor internaționale; 5) reducerea cheltuielilor de producție care determină, pe de o parte, reducerea prețului intern al

produselor, iar pe de altă parte, crearea posibilităților pentru obținerea unor cantități suplimentare de mărfuri cu ajutorul aceluiași resurse [6]. Transpunerea acestor idei în contextul problemei și perioadei abordate ne oferă posibilitatea formulării mai multor factori ai constituirii pieței internaționale de cereale. Ne propunem în continuare să examinăm principalii dintre aceștia pentru a putea încadra problema care ne interesează în contextul procesului de constituire a pieței internaționale de cereale.

Un prim factor poate fi considerat atingerea unui nivel înalt al producției de cereale și raionarea geografică a cultivării cerealelor, ceea ce a condiționat ca cererea și oferta să se extindă peste hotarele unor state și a impus exportul pe piețele externe ca un element necesar al producției. Până la mijlocul secolului al XIX-lea comerțul cu produse alimentare era determinat de fluctuațiile recoltelor locale, și nu de specializarea geografică a acestora. Comerțul suplinea mai puțin de 10% din consumul total de alimente. În secolul al XIX-lea toate acestea s-au schimbat radical. Economii europene autarhice până atunci s-au specializat în exporturi și importuri de produse alimentare. Premisele acestei schimbări au constat în micșorarea costurilor de transport, creșterea eficienței pieței și liberalizarea comerțului cu cereale prin anularea prohibițiilor și restricțiilor protecționiste, adică eliminarea incertitudinii determinate de predominarea elementului subiectiv asupra celui obiectiv în comerțul cu cereale [7]. Schimbarea s-a realizat în câteva etape.

Prima etapă a cuprins sfârșitul secolului al XVIII-lea—începutul secolului al XIX-lea și a impus importante transformări în relațiile economice internaționale. Reprezentând prima țară ce a traversat revoluția industrială, cuprinsă de mari schimbări de ordin demografic, Anglia a servit ca un punct de pornire în diviziunea internațională a muncii. În agricultura engleză, odată cu generalizarea fermei capitaliste, s-au diferențiat două categorii sociale: marii proprietari și arendașii, pe de o parte, și muncitorii salariați, pe de alta. Cea mai mare parte a țăranilor de odinioară s-au îndreptat spre oraș, acoperind necesitățile industriale ale țării. Numărul consumatorilor dependenți de piață crește și depășește capacitatea productivă a agriculturii engleze. Astfel, la sfârșitul secolului al XVIII-lea, odată cu dispariția țăranimii ca o categorie socială, Anglia din exportatoare de cereale devine importatoare. Efectul este și mai bine resimțit în timpul secetelor periodice din Anglia. Între anii 1793-1814, paisprezece din douăzeci și două de recolte au fost deficiente într-o măsură mai mare sau mai mică [8].

Încheierea primei etape a revoluției industriale din Anglia și extinderea ei în Franța au avut un impact semnificativ asupra agriculturii, care a trebuit să satisfacă tot mai intens necesitățile crescânde ale industriei. Pe de altă parte, perioada dată s-a reliefat prin tulburări substanțiale generate de izbucnirea Revoluției Franceze și războaiele ei, continuate de războaiele napoleoniene. Toate acestea au sustras de la muncile agricole un număr considerabil de brațe de muncă și au generat importante crize alimentare. Comerțul internațional a fost afectat și el prin faptul că conflagrațiile europene s-au încins într-o acerbă luptă mercantilistă. Atât producătorii, cât și consumatorii au fost afectați deopotrivă. Apogeul este atins în timpul tentativei lui Napoleon I de a crea așa-numita *blocadă continentală* a Angliei, țară care în perioada respectivă deținea întâietatea în comerțul internațional.

Descoperirea sud-estului Europei ca sursă importantă de aprovizionare cu cereale între 1792 și 1815 s-a datorat perioadei turbulente din Europa [9]. În Rusia, în virtutea predominării sistemului iobăgist, agricultura avea o productivitate scăzută, ocupând unul dintre ultimele locuri între principalele state europene. Recoltele mici, datorită randamentului scăzut al muncii și mijloacelor de producție rudimentare utilizate de țăranii iobagi, îi determinau pe moșierii din Imperiul Rus să-și mărească suprafețele însămânțate. Necesitățile respective, dar și lipsa unui debarșeu maritim pentru regiunile sudice ale Rusiei, intensifică politica externă a Rusiei în direcția confruntării cu Imperiul Otoman. În urma războaielor din 1768-1774, 1787-1792 și 1806-1812, Rusia a reușit anexarea unor importante teritorii care au oferit resurse funciare bogate pentru necesitățile creșterii producției agricole, mai ales în ceea ce privește cerealele.

Ca rezultat, exportul de grâne din Rusia a înregistrat o creștere remarcabilă către începutul secolului al XIX-lea, ocupând primul loc printre produsele exportate, alcătuind peste 20% din valoarea exporturilor. Aceasta a reprezentat o creștere semnificativă față de nivelul de la începutul secolului XVIII (mai puțin de 3%) și mai ales cel din anii 1758-1760 (1%). Față de perioada 1701-1761, volumul anual al exporturilor de cereale a crescut de 32 de ori către perioada 1796-1805, valoarea absolută de 47 de ori, iar valoarea pe cap de locuitor de 27 ori. Pentru anii 1801-1805, care au reprezentat punctul culminant al acestui proces, exporturile de cereale au atins 12,8 milioane puduri (4 636 247 hectolitri – conform altor evaluări) pe an, nivel care se va menține pentru următorii 40 de ani. În anii 1796-1805, exporturile au alcătuit  $\frac{1}{3}$  din cerealele comercializate

pe piața internă [10]. Progresul a fost împiedicat de războiul ruso-turc și de blocada continentală; în anii 1806-1810 media anuală a exportului scăzând la 1 245 640 hectolitri, iar pe parcursul următorilor cinci ani la 1 148 664 hectolitri. Abia în perioada 1816-1819 exporturile au crescut la 7 238 894 hectolitri în medie pe an [11].

Cea de-a doua etapă s-a extins până la 1845. Teama guvernelor europene că dependența de resursele alimentare străine ar periclita securitatea economică a statelor lor s-a exprimat în adoptarea unor politici ce aveau menirea de a proteja și a stimula producătorii agricoli locali. În această perioadă, încercările politice de a opri procesul legic de raionare geografică a muncii s-a dovedit falimentar. Sud-estul și estul Europei se specializează în cultivarea cerealelor și altor produse alimentare, iar vestul în producerea bunurilor industriale.

Perioada care a urmat a definitivat procesul de raionare internațională a producției de mărfuri și a adâncit integrarea economiilor naționale. Criza de subzistență din 1845-1850 din Europa de Vest, cauzată, în mare parte, de răspândirea bolii cartofului în Irlanda și de revoluțiile europene, a determinat sporirea fără precedent a cererii la cereale pe plan internațional și lărgirea substanțială a suprafețelor cultivate cu cereale în Imperiul Rus [12].

Un al doilea factor al formării pieței internaționale de cereale l-a reprezentat formarea piețelor zonale de cereale. În Evul mediu costurile ridicate de transportare determinau creșterea prețului produselor direct proporțional cu creșterea distanței dintre producător și consumator. Produsele, de regulă, cele alimentare, erau aproape în totalitate consumate direct de producători sau comercializate informal printre membrii comunității locale. În afara acestor comunități mici, gradientul creșterii costurilor de comercializare a condiționat un gen de ierarhie a comerțului. Acesta se limita aproape în totalitate la arealul unor *zone de comerț* – macroregiuni economice în interiorul cărora costurile de transportare erau suficient de mici pentru un comerț lucrativ cu bunuri de larg consum. Emmanuel Wallerstein afirma că în secolul al XII-lea s-au conturat cinci nuclee ale comerțului la mare distanță 1) Bazinul Mediteranean care includea Bizanțul, orașele-state italiene și nordul Africii; 2) Aria baltică; 3) Complexul alcătuit din Oceanul Indian și Marea Roșie; 4) Regiunea chineză; 5) Ținutul central-asiatic din Mongolia până în Rusia [13]. Vârful ierarhiei îl constituia comerțul dintre zone – dintre cele două zone europene și dintre aceste două zone și alte zone din afara Europei. În virtutea faptului că prețurile creșteau direct proporțional cu distanța dintre zone, acest comerț se limita la cantități mici de bunuri de lux [14].

Odată cu stabilirea relațiilor capitaliste, aceste zone de comerț au evoluat în adevărate piețe zonale. Astfel, din impactul diferențiat al geografiei culturilor cerealiere, costurilor de transport și timpului consumat pentru transportare s-au format și piețele zonale de grăunțoase. Printre actorii pieței nord-europene puteau fi enumerate Regatul Unit, Prusia, Rusia, Franța și Danemarca. Rolul principal în deservirea acestei piețe zonale l-a jucat flota comercială britanică, cea mai puternică la acel moment. Statele riverane Mării Mediterane și Mării Negre au fondat în perioada cuprinsă între sfârșitul secolului al XVIII-lea și începutul secolului al XIX-lea o altă piață zonală de cereale – cea mediteraneo-pontică incluzând sudul și sud-estul Europei, Asia Mică și Africa de Nord-Est. Imperiul Rus juca un rol important atât pe piața nord-europeană, cât și pe cea sud-europeană.

Comerțul de cereale din regiunea sudică a Europei era concentrat în special în mâinile negustorilor de origine greacă. În a doua jumătate a secolului al XVIII-lea, aceștia au creat la hotarele vestice ale Imperiului Otoman o importantă flotă comercială bazată în i-le Hydra, Psara, Spetses, Skopelos, Chios, Lemnos, Kasos, Mykonos, Tinos și Santorini. Această flotă deservea, în mare parte, transportul de grâne din porturile ruse de la Marea Neagră spre principalele porturi ale Mediteranei Occidentale. Războaiele napoleoniene au favorizat substanțial ascensiunea flotei greco-otomane, care în anii 1810 a ajuns să numere peste 600 de vase maritime mari, alcătuiind o largă rețea de navigație comercială [15]. Supremația acestei flote s-a datorat, pe de o parte, lipsei unei flote comerciale ruse în Marea Neagră, iar pe de altă parte, dreptului vaselor grecești de a naviga sub pavilionul rus acordat și confirmat de suveranii Imperiului Rus până la obținerea independenței Greciei în 1830 [16].

Un factor important în formarea pieței internaționale de cereale l-a reprezentat și micșorarea costurilor de transportare, ce a permis deplasarea mai rentabilă a cerealelor dintr-o țară în alta. Luând în calcul că situația deplorabilă a căilor de comunicație interne în perioada de până la 1850 limita comerțul terestru aproape exclusiv la un simplu negoț frontalier, doar comerțul maritim putea satisface necesitățile schimbului internațional. Perturbarea acestuia se răsfrângea direct asupra prețurilor și volumului mărfurilor de pe piața internațională.

Micșorarea costurilor de transport s-a realizat atât pe plan intern, cât și extern, prin extinderea căilor de comunicații și eficientizarea mijloacelor de transport. În Rusia, împăratul Pavel I a autorizat în 1798 construirea a cinci canale noi: Berezina, care urma să unească Niprul cu Dvina de Vest, pentru a oferi posibilitatea de a transporta bunurile ucrainene spre Riga; Oghinski, care urma să unească Niprul cu Nemanul și porturile din Prusia de Est; Kovzha-Vytegra, care urma să unească râul Volga cu Lacul Ladoga; canalul Svir care urma să unească canalul Ladoga cu gurile râului Svir; Msta-Volkhov care urma să unească râurile cu aceeași denumire. Ulterior, în anul 1803, Alexandru I a autorizat construirea canalului Tikhvin ce urma să unească râul Volga cu lacul Ladoga. Toate acestea au fost realizate până la 1811, astfel că în Rusia s-a creat o largă rețea de căi acvatice ce a legat porturile ei nordice cu provinciile interne [17]. În ceea ce privește transportul de pe uscat, acesta își va recăpăta importanța odată cu creșterea lungimii căilor ferate, devenind pe deplin viabil către 1860.

Dezvoltarea largă a transporturilor maritime a avut loc după mijlocul secolului al XIX-lea, odată cu implementarea noilor tehnologii în industria navală. Adoptarea fuzelajului metalic și a propulsiei pe aburi a constituit o revoluție tehnologică în transporturile maritime față de perioada premergătoare. Transportul cu noile vase reducea cheltuielile, iar competiția a determinat micșorarea treptată a frahțurilor [18]. Pe parcursul secolului al XIX-lea au existat două perioade de declin al ratelor de fraht: 1815-1851 și 1870-1873 [19]. Devierea de la această tendință survenită la mijlocul secolului a fost determinată, în opinia noastră, de creșterea numărului încărcăturilor de cereale, odată cu abrogarea Legilor Cerealelor, precum și de necesitatea reînnoirii parcului naval, lucru ce impunea cheltuieli importante din partea proprietarilor de vase. Declinul ratelor de fraht a fost mult mai mare decât declinul prețurilor, astfel încât factorul cheltuielilor de transport s-a diminuat substanțial [20].

Formarea unei rețele internaționale de mari orașe comerciale, în special porturi maritime, centre de concentrare a tranzacțiilor internaționale cu cereale a reprezentat un alt factor esențial în formarea pieței internaționale de cereale. Conform opiniei istoricului R.Peet, prosperarea marilor orașe comerciale și industriale din Europa de Vest a influențat dezvoltarea specializată a producției agricole în arealele periferice. Creșterea orașelor în Țările de Jos și sud-estul Angliei, iar ulterior dezvoltarea unor piețe mari în regiunile industriale ale Marii Britanii, a determinat până la 1860 formarea și expansiunea unor agriculturi orientate spre piață în nord-vestul, nordul și estul Europei [21]. Londra – important oraș industrial, a devenit treptat centrul comerțului britanic de cereale. În sfera de influență a Londrei au intrat marile porturi comerciale din Marea Baltică și Marea Nordului – Dantzig, Hamburg, Königsberg, Riga, Petersburg, Elsineur, Rostock și Rotterdam [22].

Dantzig, care fusese anexat la Prusia alături de alte teritorii din Polonia Mare și Mazovia cu orașele Torun și Poznan, conform tratatelor de la Grodno din 13 iulie și 25 septembrie 1793, reprezenta principalul debarcaș pentru exportul cerealelor din regiune. Exporturile din Prusia se efectuau pe lângă Dantzig și prin portul Elbing. Analizând principala cale de transportare a cerealelor spre Dantzig și Elbing<sup>1</sup> între 1816-1825, adică pe parcursul a zece ani după Congresul de la Viena (1814-1815), observăm că din volumul total de 6 064 410 hectolitri de cereale importați pe această cale, 3 554 570 hectolitri (58,6%) au provenit din regiunile poloneze ale Prusiei, iar 2 392 987 hectolitri (39,4%) din cele ale Rusiei [23].

În sudul Europei, în comerțul internațional cu cereale se impuneau porturile Livorno, Genova și Veneția, care beneficiau de importante privilegii comerciale, și anume de statutul de porto-franco – Livorno din 1675, Genova din 1595, iar Veneția din 1661. Revigorarea comerțului cu cereale prin porturile apenine a coincis cu introducerea, începând cu anul 1828, a tarifelor glisante în statele din vestul Europei, din simplu motiv că acestea favorizau utilizarea antrepozitelor în comerțul cu cereale. Pentru un profit maxim în noile condiții create, mari cantități de grâne trebuiau depozitate în porturile situate în apropierea marilor piețe pentru a fi disponibile prompt spre a beneficia de avantajele oportunităților trecătoare. Astfel, în anul 1833, după introducerea tarifului glisant în Franța, prețul la grâu pe piața internă a crescut suficient pentru a permite importul de cereale străine. Efectul asupra portului Livorno a fost imediat. Numeroase încărcături transportate spre Franța neîntrerupt timp de două luni au epuizat depozitele de grâne din Livorno. Navele din porturile ruse de la Marea Neagră au încercat și ele să beneficieze de oportunitatea apărută, grăbindu-se spre Marsilia. Din cauza importurilor masive însă, prețul cerealelor pe piața internă a scăzut simțitor, iar importul acestora a fost sistat. Cerealele au fost transportate din nou spre antrepozitele din portul Livorno, până la o nouă

---

<sup>1</sup> Cea pe râul Vistula prin orașul Torun.

oportunitate de comercializare [24]. Datele fragmentare existente denotă că dacă în anul 1815 în Livorno ancorau 238 vase maritime încărcate cu cereale, apoi în anul 1847 deja 1429, dintre care 871 cu încărcături din Marea Neagră. De fapt, către sfârșitul anilor 40, cerealele, provenite aproape în totalitate din porturile ruse de la Marea Neagră, au devenit principalul articol de comerț al portului Livorno [25].

În sud-estul Europei centrele de încheiere a tranzacțiilor cu cereale s-au afirmat abia la sfârșitul anilor 30, odată cu acordarea statutului de porto-franco orașelor dunărene Galați și Brăila. Majoritatea covârșitoare a exportului de cereale din Principatul Moldovei se realiza prin portul Galați. În anul 1847, extrem de benefic pentru comerțul internațional cu cereale, din cantitatea totală de 1 530 322 hectolitri de cereale, exportată din Principatul Moldovei, 14 44 679 hectolitri (94,4%) au fost înregistrați în registrele vamale din Galați și doar 83 407 hectolitri în cele ale altor puncte vamale. La rândul său, în anul 1851, din 2 045 772 hectolitri de cereale exportați din Principatul Moldovei, 1 654 803 hectolitri (80,9%) au fost exportați prin Galați și 390 969 hectolitri prin alte puncte vamale [26].

Pe litoralul rusesc al Mării Negre principalele orașe-porturi de încheiere a tranzacțiilor comerciale cu cereale au devenit Odesa, care servea drept debușeu pentru produsele provenite din guberniile ucrainene, regiunile poloneze din componența Imperiului Rus și din Basarabia, precum și Taganrog, debușeu al producătorilor agricoli din guberniile interne ruse. Conform calculelor efectuate de istoricul V.A. Zolotov, în perioada 1825-1854 peste 72% din exportul de grâu prin porturile Mării Negre și Mării Azov și peste 63% din exportul întregii Rusii s-a realizat prin Odesa și Taganrog [27].

Concentrând mari cantități de produse pentru comercializare atât pe piața internă, cât și pe cea externă, marile orașe-porturi au devenit puncte de referință de măsurare și apreciere a cererii și ofertei pe plan național și internațional. Dezvoltarea acestor centre s-a realizat în virtutea faptului că ele au beneficiat de importante privilegii, care au servit drept ecrane de protecție față de politicile protecționist-vamale răspândite în această perioadă.

Un alt factor al constituirii pieței internaționale de cereale l-a reprezentat avansarea organizatorică a burgheziei comerciale. Concentrarea capitalurilor a facilitat intensificarea comerțului cu cereale între diferite țări, deoarece doar marile firme negustorești, cu oficii în marile orașe comerciale din lume erau în stare să conecteze piețele naționale într-o piață unică. Burghezia comercială a contribuit substanțial la constituirea pieței internaționale de cereale prin perfecționarea tehnicilor și schemelor de realizare a afacerilor, mărirea capitalului angrenat în tranzacțiile cu cereale. În Europa, în baza piețelor zonale de cereale s-au format trei rețele organizate de negustori: prima controla tranzacțiile comerciale din Marea Baltică și Marea Nordului, cea de-a doua – din Marea Neagră și Marea Mediterană, iar a treia pe cele din SUA și Anglia.

În anii 1820, negustorii greci a căror rețea transportatoare a ajuns să domine negoțul de bumbac din Egipt și cereale din Marea Neagră, s-au alăturat la *Baltic Exchange* firmelor din Londra, care aveau, la rândul lor, legături strânse cu intermediarii din porturile Hansei. Aceștia trimiteau apoi vasele cu încărcături de grâne din porturile sudice ruse spre Regatul Unit, introducând practica de cumpărare și vânzare a încărcăturilor de câteva ori până ca acestea să ajungă în porturile britanice de destinație. Constituind o formă crudă de negoț, schema dată oferea proprietarilor de cargouri timpul necesar pentru cea mai rentabilă alegere a cumpărătorului final [28]. Această flexibilitate excepțională a fost mai benefică pentru comerțul internațional cu cereale decât porturile antrepozitare.

După introducerea în anul 1828 a tarifului glisant pentru importurile de cereale în Regatul Unit, *Baltic Exchange*-ul londonez<sup>2</sup>, unde încă de la începuturi se întocmeau afaceri de navlosire și asigurări maritime, a devenit pe parcursul anilor 1830 centrul european al negustorilor specializați în tranzacțiile cu cereale. După ce încărcătura ajungea la Londra, ei comercializau grâul micilor negustori, intermediarilor și morarilor din metropolă și împrejurimile ei la *New Corn Exchange* din cartierul londonez *Mark Lane* [29]. De altfel, în anii 30 aproximativ 60 de familii grecești au organizat în Marea Mediterană o largă rețea negustorească și de transport, denumită Chiotă, după i-la Chios, de unde proveneau sau unde își concentraseră afacerile acestea. Rețeaua exporta încărcături masive de cereale și alte produse agricole din regiunile nordice ale Mării Negre și estice ale Mării Mediterane în Europa de Vest și de Nord, și produse manufacturiere, în special textile, în direcție opusă [30].

<sup>2</sup> Bursă universală de mărfuri organizată la mijlocul sec. XVIII în Londra.

Marchitanii greci au creat un sistem informațional bine gândit pentru a reduce riscurile comerciale. În condițiile în care telegraful se va impune abia în anii 40-50, un astfel de sistem era vital. Constantinopolul a devenit principalul centru informativ al rețelei negustorilor greci. Din capitala otomană, aceștia trimiteau agenților săi din Londra mostre de cereale luate de pe vasele ancorate în căutare de cumpărătorii. Căpitanii de vase primeau apoi instrucțiuni despre porturile de destinație [31]. În acest mod, Constantinopolul juca un rol deosebit în comerțul internațional de cereale. Obligațiile de aprovizionare din partea posesiunilor sultanului, apropierea de porturile ruse din Marea Neagră și Marea Azov, controlul strâmtorilor Bosfor și Dardanele i-a permis capitalei Imperiului Otoman să devină un important antrepozit de cereale în ruta comercială a acestora spre consumatori din vestul Europei.

În opinia istoricului american Morton Rothstein, în perioada de până la 1850, importul/exportul de cereale era prea incert și neregulat pentru a încuraja o specializare negustorească în acest produs. Doar unii negustori mici din interiorul Marii Britanii și Statelor Unite, precum și din unele centre europene s-au specializat în comerțul cu cereale. Grosul comerțului de lungă distanță era realizat de către firmele de transport comercial care controlau aproape în întregime comerțul internațional cu mărfuri [32]. Doar către anii 40 câteva mari firme din Liverpool, care practicau importul cerealelor din Irlanda, s-au specializat în importul de făină din Franța, în virtutea faptului că morarii francezi măcinau cantități tot mai mari de grâu ajuns prin Marsilia din regiunile sudice ale Rusiei și Principatele Române [33].

În anul 1847 au avut loc importante bancrute în rândul negustorilor de cereale [34], devenind crucial în concentrarea capitalului încadrat în această ramură a comerțului internațional. Negustorii britanici care au supraviețuit falimentelor neprevăzute, ce i-au răpus pe mulți dintre ei în timpul „crizei cerealelor” din anul 1847 și care au putut concura cu Ralli, Mavrocordat și cu alte familii grecești stabilite la Londra și Liverpool, au descoperit că accesul la grâul rus le oferea un avantaj competitiv în perioada în care fiecare a patra franzelă din Marea Britanie era făcută din grâu străin [35].

Formarea pieței internaționale de cereale a fost asigurată de afluxul de capital negustoresc în comerțul cu cereale atât pe plan intern, cât și extern. În pofida riscurilor mari existente, burghezia comercială a găsit tranzacțiile cu cereale foarte atractive din punct de vedere lucrativ. Crizele periodice din comerțul internațional au constituit o mare încercare pentru negustorii implicați, ducând spre o mai mare concentrare a capitalului. Specializarea unor mari negustori în domeniul comerțului cu cereale s-a exprimat prin investirea unor importante resurse financiare în achiziționarea morilor, hambarelor, brutăriilor, subvenționarea producătorilor prin plata avansurilor în contul recoltelor viitoare. Crearea unor rețele de negustori, membrii cărora erau deseori înrudiți, facilita flexibilitatea și siguranța capitalurilor. Pierderile suferite într-un sector erau acoperite de veniturile obținute în alt sector.

În fine, un factor important al formării pieței internaționale de cereale l-a reprezentat instituționalizarea comerțului angro cu cereale prin efectuarea tranzacțiilor la bursele de mărfuri, asigurarea juridică a contractelor în judecătoria comerciale și a transporturilor în societăți de asigurări, achitări prin virament etc. Se consideră că bursele au apărut atunci când piețele sau târgurile nu au mai putut absorbi producția locală. Primele active care s-au tranzacționat la burse (prin contracte la termen – *futures*) au fost cerealele. La Londra, în cartierul *Mark Lane*, în 1747 s-a instituit cea mai mare bursă de cereale din Anglia [36]. În Imperiul Rus burse de mărfuri au fost instituite la Petersburg în 1721 și la Odesa în 1796 [37]. Un eveniment important a avut loc la 3 aprilie 1848 la Chicago (SUA), unde 82 de negustori au pus bazele a ceea ce avea să devină cea mai mare bursă de cereale din lume: *Chicago Board of Trade*. Bursa și-a început activitatea ca piață spot pentru cereale cu rolul de a asigura un loc adecvat desfășurării schimburilor de produse agricole. Inițial, erau utilizate contractele *forward* (acorduri private de a cumpăra sau a vinde, de a livra și, respectiv, a plăti la o anumită dată viitoare o marfă la un preț stabilit în momentul încheierii tranzacției). În 1865, din cauza dezavantajelor contractelor *forward* (în principal a faptului că nu precizau calitatea produselor și data de livrare), acestea au fost înlocuite cu *contractele futures* (standardizate) la grâne. Chicago a devenit în acel moment capitala mondială a comerțului cu cereale [38].

În încheiere, concluzionăm că Imperiul Rus a jucat un rol important în formarea pieței internaționale de cereale. Într-o primă etapă a acestui proces (anii 60 sec.XIX–sfârșitul anilor 20 sec.XIX), când pe plan extern s-au creat condițiile necesare dezvoltării comerțului internațional cu cereale și s-au maturizat piețele zonale de cereale, în Imperiul Rus au fost lichidate definitiv barierele interne ce diminuau orientarea spre piață a cultivării cerealelor și au fost anulate restricțiile prohibitive ce stinghereau comerțul intern. Drept rezultat a

crescut semnificativ caracterul de marfă al produselor cerealiere, a fost lărgită suprafața și productivitatea pământurilor arabile însămânțate cu cereale. Într-o a doua etapă (anii 30–sfârșitul anilor 40 sec.XIX), Imperiul Rus a devenit principalul actor în comerțul internațional de cereale. În această perioadă, comerțul internațional cu cereale a căpătat trăsăturile esențiale pentru crearea pieței internaționale de cereale: predictibilitate și stabilitate. În fine, în perioada 1850-1860 exporturile ruse de cereale au fost afectate mai întâi de șocurile revoluțiilor europene din 1848, Războiul Crimeii (1853-1856) și Reforma agrară din 1861, făcând față tot mai greu concurenței internaționale.

#### Referințe:

1. Ejrnæs Mette, Persson Karl Gunnar, Rich Søren. Feeding the British: Convergence and market efficiency in 19th century grain trade. [<http://www.econ.ku.dk/wpa/pink/2004/0428.pdf>]; O'Rourke Kevin H. The European Grain Invasion, 1870-1913 // *The Journal of Economic History*, Vol.57, Dec.1997, no.4, p.775-801; Knick Harley C. Transportation, the World Wheat Trade, and the Kuznets Cycle, 1850-1913 // *Explorations in Economic History* 17, no.3 (1980), p.218-250; Williamson Jeffrey G. The Impact of the Corn Laws Just Prior to Repeal // *Explorations in Economic History* 27, no.2 (1990), p.123-156; Latham A.J.H, Neal L. The International Market in Rice and Wheat, 1868-1914 // *The Economic History Review*, second series, vol. 36, no.2 (May 1983), p.260-280.
2. O'Rourke, Kevin H., Taylor Alan M., Williamson Jeffrey G. Factor Price Convergence in the Late 19th Century // *International Economic Review* 37, no.3 (1996): p.499-530; Nason James M., Paterson Donald G., Shearer Ronald A. Integration and Convergence of Wheat and Flour Markets in the mid-19th Century North Atlantic Economy // *North Atlantic Wheat Economy, 1841-1871*, 1/6/04, Conference Draft; Persson K.G., Federico G. Market Integration and Price Convergence in the World Wheat Market, 1800-2000 // *The New Comparative Economic History: Essays in Honor of Jeffrey G. Williamson*. - Cambridge, 2007, p.87-114.
3. Allen Robert C. The Great Divergence in European Wages and Prices from the Middle Ages to the First World War // *Explorations in Economic History*, no.38, 2001, p.411-447.
4. Rothstein Morton. America in the International Rivalry for the British Wheat Market, 1860-1914 // *The Mississippi Valley Historical Review*, Vol. 47, no.3. (Dec., 1960), p.401-418; O'Rourke Kevin H. European Grain Invasion, 1870-1913 // *The Journal of Economic History*, Vol.57, no.4. (Dec., 1997), p.775-801; Falkus M.E.. Russia and the International Wheat Trade, 1861-1914 // *Economica*, New Series, Vol.33, no.132 (Nov., 1966), p.416-429.
5. Rothstein Morton. Centralizing Firms and Spreading Markets: The World of International Grain Traders, 1846-1914 // *Business and Economic History*, Second Series, Vol.17, 1988; Rothstein Morton. Multinationals in the Grain Trade, 1850-1914 // *Business and Economic History*, Second Series, Vol.12, 1983, p.85-93. Morgan Dan. *Merchants of Grain*. - New York, 1979.
6. Coșea Mircea, Gavrilă Ilie, Nițescu Dan, Popescu Constantin. *Economie*. - București, 1999, p.143.
7. Ejrnæs Mette, Persson Karl Gunnar, Rich Søren. *Op.cit.*, p.1.
8. Turner M.E., Beckett J.V., Afton B.. *Farm Production in England 1700-1914*. - Oxford, 2001, p.217.
9. Harlaftis Gelina, Laiou Sophia. Ottoman State, Finance and Maritime Trade: the emergence of an Ottoman-Greek fleet, 1780-1820 // XIV International Economic History Congress, Helsinki, 2006, Session 106: State And Finance In Early Modern Times In The Eurasian Continuum. Draft paper, p.6.
10. Mironov B.N. Consequences of the Price Revolution in Eighteenth-Century Russia // *The Economic History Review*, New Series, Vol.45, no.3, European Special Issue (Aug., 1992), p.461-462.
11. Tegoborski M.L. Commentaries on the productive forces of Russia. Vol. II. - London, 1856, p.294.
12. Золотов В.А. Внешняя торговля Южной России в первой половине XIX века. - Ростов, 1963, с.20
13. Wallerstein Emmanuel. *Sistemul mondial modern*. Vol.I - București, 1992, p.25.
14. Kohn Meir. Organized markets in pre-industrial Europe // *The Origins of Western Economic Success: Commerce, Finance, and Government in Pre-Industrial Europe*. Dartmouth College, Hanover, July, 2003 (draft paper) [<http://www.dartmouth.edu/~mkohn/>], p.1.
15. Harlaftis G., Laiou S. Ottoman State, Finance and Maritime Trade: the emergence of an Ottoman-Greek fleet, 1780-1820 (Draft paper) // XIV International Economic History Congress, Helsinki, 2006, Session 106: State and Finance in Early Modern Times in The Eurasian Continuum, p.3.
16. Неболсин Г. Статистические записки о внешней торговле России, часть I. – СПб, 1835, с.81-82; Арш Г.Л. Этеристское движение в России. - Москва, 1970, с.142.
17. Jones Robert E. Getting the Goods to St. Petersburg: Water Transport from the Interior 1703-1811 // *Slavic Review*, Vol.43, no.3 (Autumn, 1984), p.432.
18. Harley C. Knick. Ocean Freight Rates and Productivity, 1740-1913: The Primacy of Mechanical Invention Reaffirmed // *The Journal of Economic History*, Vol.48, no.4. (Dec., 1988), p.869.

19. North Douglass. Ocean Freight Rates and Economic Development 1750-1913 // The Journal of Economic History, Vol.18, No.4 (Dec., 1958), p.542.
20. Ibidem.
21. Peet Richard. Influences of the British Market on Agriculture and Related Economic Development in Europe before 1860 // Transactions of the Institute of British Geographers, no.56. (Jul., 1972), p.15-16.
22. Waterston William. A cyclopaedia of commerce, mercantile law, finance and commercial geography. - Edinburgh, 1843, p.211.
23. Ibidem, p.174-175.
24. LoRomer David G. Merchants and Reform in Livorno, 1814-1868. - Berkeley, 1987, p.43-44.
25. Ibidem, p.30, 43.
26. Dezvoltarea Economiei Moldovei între anii 1848-1864. Contribuții. - București, 1963, p.344-345.
27. Золотов В.А. Op.cit., p.50.
28. Rothstein Morton. Centralizing Firms and Spreading Markets. Op.cit., p.105.
29. Ibidem.
30. Harlaftis Gelina. A history of Greek Owned Shipping. The Making of an International Tramp Fleet, 1830 to the Present Day. - London and New York, 1995, p.40.
31. Morgan Dan. Merchants of grain. - New York: Penguin Books, 1982, p.59.
32. Rothstein Morton. Multinationals in the grain trade. Op.cit., p.85-86.
33. Rothstein Morton. Centralizing Firms and Spreading Markets. Op.cit., p.105.
34. Morier Evans D. The commercial crisis, 1847-1848. Second Edition. - London, 1849, p.69, 74, 92, 103-104, 106.
35. Rothstein Morton. Centralizing Firms and Spreading Markets. Op.cit., p.105.
36. Waterston William. Op.cit., p.211.
37. Миронов Б.Н. Внутренний рынок России во второй половине XVIII–первой половине XIX в. - Ленинград, 1981, с.89.
38. Groza Maria. Bursele de cereale și punga, nobilul flămând // Piața agricolă, nr.5 (9-22 oct. 2006).

*Prezentat la 01.04.2008*