

Гончарук Т.Г.

З ІСТОРІЇ СПРОБ СТВОРЕННЯ ПОРТО-ФРАНКО НА КРИМСЬКОМУ ПІВОСТРОВІ В КІНЦІ XVIII – ПЕРШІЙ ПОЛОВИНІ XIX ст.

Політика митного протекціонізму була традиційно притаманна для Російської імперії XVIII – XIX ст. Тому історія спроб створення зон безмитної торгівлі – порто-франко на теренах Південної України й, зокрема, Криму в кінці XVIII – першій половині XIX ст. є особливо цікавою. Цим питанням приділялася певна увага в працях дореволюційних істориків (А.Скальковський) та радянських років (О.Оглоблин) [1]. Низка проектів створення порто-франко у Криму розглянута сучасним вченим А.Євсєєвим [2]. Проте спеціальних досліджень, присвячених історії створення порто-франко на Кримському півострові кінця XVIII – першої половини XIX ст., ще не було здійснено.

Перша спроба російського уряду влаштувати порто-франко в Криму відбулася вже після славнозвісного Кучук-Кайнаржийського договору 1774 р., коли Російської імперії відійшло м. Керч (разом з Єнікале). Бажання захопити переселення до Керчі греків з островів Архіпелагу (в тому числі і купців) змусило уряд надати міста низку важливих пільг. „Щедрою рукою посипалися на цих переселенців милості імператриці: 20 тисяч десятин зручної землі, соляні озера, 30-річна пільга та інші численні права та привілеї чекали на них на новій батьківщині.” – писав з цього приводу Х. Зінкевич[3]. Першим пунктом указу Катерини II графу Орлову від 28 березня 1775 р. зазначалося: “Якщо забажають вони (грецькі матроси –Т.Г.) започаткувати своє поселення у містах Керчі та Єнікале, то Ми, Милостиво на це погоджуючись, створимо свободний та вільний порт у тих місцях”[4]. Створення “вільного порту” у Керчі тоді не могло завдати значних втрат російській промисловості або митниці через те, що весь Крим, окрім Керченського півострова, Російській імперії ще не належав. На думку Х. Зінкевича, згаданий указ цариці вельми сприяв розвитку міста: “завдяки цьому, населення Керчі і Єнікале за короткий термін зросло до 16 тисяч душ, і на руїнах стародавнього Пантікапея завирувало діяльне життя.” Керівництво краю у той час надавало важливого значення як торговельному, так і стратегічному розташуванню “цього місця, пануючого завдяки з’єднанню двох морів” (слова генерал-майора П.Потьомкіна з листа до його дядька Г.Потьомкіна від 27 березня 1778 р.)[5]. Однак після приєднання у 1783 р. усієї території Кримського ханства до Російської імперії Керч та Єнікале вже не були відокремлені від решти території півострова державним кордоном і створення в них порто-франко могло завдати певних втрат російським виробникам та скарбниці. Тому ідею “вільного порту” у Керчі відклали, а саме місто, втративши своє виключне становище та значну частину грецького населення, занепало[6].

Після приєднання Криму та відкриття його портів для зовнішньої торгівлі (маніфест від 22 лютого 1784 р. „Про вільну торгівлю у містах Херсоні, Севастополі та Феодосії” [7]) ідеї створення зони „вільної торгівлі” на всьому півострові знайшли підтримку всесильного генерал-губернатора краю Г. Потьомкіна-Таврійського. Так, у доповіді цариці від 10 серпня 1785 р. він зазначав: “Митний збір у самому півострові настільки малий із привізних товарів, що його ледве вистачить на утримання сторожі. Якщо б було дозволено Вашою імператорською величністю цей збір на Таврійському півострові зовсім скасувати, то завдяки тому скоротилася б варта і було б залучено в край багато мешканців з інших країн”[8]. Отже, Потьомкін, пропонуючи створити режим порто-франко на всьому Кримському півострові, пояснював необхідність цього рішення двома причинами: 1) зменшення витрат на утримання митної сторожі та 2) залученням з-за кордону переселенців. Не тільки Потьомкіну, але й багатьом іншим російським урядовцям Крим здався ідеальним місцем для влаштування режиму порто-франко. Адже на перекопському перешийку було вельми зручно влаштувати митний контроль та захист від проникнення за межі півострова контрабанди. Дослідник економічної політики Потьомкіна Є.Загоровський з цього приводу відзначав, що доповідь „князя Тавриди” вже „через декілька днів отримала силу закону, причому порто-франко було встановлено на п’ять років, вважаючи від 1 січня 1786 року. Захід цей робив непотрібними ті „митні установи, які були заведені в Криму (на півострові) після його приєднання, хоча, з іншого боку, викликав влаштування митниці у Перекопі, при виході з Криму”[9]. Показово, що у зазначеному царському указі Потьомкіну створення порто-франко в Криму розглядалося не тільки як захід тимчасовий (терміном на п’ять років), але й такий, що покладав на Потьомкіна особливу відповідальність щодо захисту фіскальних інтересів держави та російської торгівлі (у десятому пункті зазначеного указу йшлося: „Пристані, що на півострові Таврійському розташовані, ...звільняємо від сплати мит на 5 років на умовах: 1. що це звільнення буде мати свій початок від 1 січня наступного 1786 року; 2. що воно не інакше в силу вступить, як після справжнього влаштування сторожі між півостровом та іншими місцями, особливо після влаштування зв’язку між Херсоном, Перекопом і далі, задля запобігання контрабандного та безмитного тогу; 3. що Ми не забудемо вам у якнайскоріший термін надати потрібні щодо того зауваги, будучи впевнені, що ви докладете усе старання ваше, щоб розпорядження ці, що Нами робляться задля вигоди того краю, не спричинили ані втрат Нашим митним доходам, ані перешкод торгу”)[10]. Нажаль, на заваді влаштуванню кримського порто-франко тоді встала чергова російсько-турецька війна[11].

За часів Потьомкіна вочевидь вже з’являлися плани щодо створення порто-франко в окремих містах регіону. Ініціаторами тут могли виступати неогоціанти середземноморських портів. Так, купці Генуї, міста, яке вже досить давно володіло правами порто-франко, особливо зацікавились майбутнім своєї колишньої колонії Феодосії (Кафи). Феодосії надавали особливого значення і деякі російські чиновники. Як відзначав один з прихильників відродження Феодосії австрійський консул Фелікс Лагоріо, після завоювання Криму “Кафа своїм минулим природно мала була повернути його (російського уряду –Т.Г.) увагу”[12]. За словами історика Ф. Лашкова: “Потьомкін зі значним співчуттям поставився до проекту савойського дворянина Галери – відновити морську торгівлю Кафи XIV та XV ст., і довго цікавився цією щасливою думкою, яку, нажаль, було важко втілити у життя”[13]. Нажаль, більшість проектів Галери щодо Феодосії та Криму взагалі, не зважаючи на підтримку Г. Потьомкіна, В. Каховського і навіть самої цариці, залишилися не-

здійсненими[14] (Б.Галера помер у жовтні 1801 р., а його син і спадкоємець майна в Криму Анжело Галера у квітні 1827 р.)[15]. Пізніше і інші керівники Криму мріяли про залучення на півострів міжнародних транзитних потоків, зокрема “про спрямування азійської торгівлі через Феодосію”[16].

Стурбований недостатнім економічним розвитком та темпами заселення Криму (“Воистину, – писав пізніше Павло Сумароков, – Крим є частинкою раю; однак після вигнання з нього Адама”)[17], наступник Катерини II Павло I наважився реалізувати проект неависного йому Потьомкіна щодо проголошення порто-франко на усьому півострові. За словами А. Скальковського, цим своїм заходом Павло I подав “перший приклад” “створення порто-франко на берегах Чорного моря”[18]. На засіданні Державної ради від 5 лютого 1797 р., де обговорювалося це питання, доцільність влаштування “вільної торгівлі” у “таврійських портах” пояснювалася досить дивно: “щоб таким чином область ця набула скоріше необхідне населення, яке б не тільки з одних татар, але й з різних порядних жителів складалося”[19]. 3 лютого 1798 р. було підписано царський маніфест про створення в Криму на 30 років порто-франко. “Дивлячись із сердечною радістю на успіх торгівлі, – говорилося, зокрема, в цьому документі, – яка у портах наших на морях Балтійському та Білому поширюється, і бажаючи те ж саме здобути і на моря, що оточує півострів Таврійський... визнали Ми корисним для особливого торгівлі нашої піднесення і для надійнішого населення і влаштування міст та земель на цьому півострові, встановити там для всіх націй та народів на 30 років порто-франко, даруючи двом пануючим там купецьким гаваням Феодосійській та Євпаторійській повну свободу для приходу туди суден усіх націй..., з тим, що протягом вищезгаданого строку, дозволяється будь-якому природному російському підданому та іноземцю не тільки у зазначені гавані привозити усі товари безмитно, але й доставляти їх по всіх інших місцях півострова на тому ж праві”. Окрім того “півострів Таврійський” отримував згідно з указом інші важливі пільги: дозвіл іноземцям вільно селитися у всіх пунктах окрім Севастополя; безкоштовну роздачу їм місць під будівлі та право засновувати свої храми; звільнення переселенців від багатьох податків; особливі заходи задля допомоги Євпаторії та Феодосії (постачання будівельних матеріалів; дозвіл усім мешканцям займатися зовнішньою торгівлею, засновувати фабрики, торгові та страхові компанії; створення у майбутньому спеціальних посад “комендантів або градоначальників” з широкими повноваженнями тощо). Вельми важливим було те, що цар, заохочуючи мешканців Криму заводити фабрики та мануфактури, дозволив їм вивозити свою продукцію вглиб імперії безмитно. Притому мануфактурні та фабричні вироби повинні були мати спеціальні документи та клейма, а сільські та інші непромислові місцеві товари ніяких таких документів могли не мати. “...Сирі вироби цього півострова пропускаються [вглиб країни] без документів і безмитно”, – проголошував цар. Показово, що, надаючи ці широкі права Криму, цар не відзначав якихось успіхів тамтешньої торгівлі. Більш того, вказував на недостатній її розвиток та жалюгідний стан головних кримських торговельних портів Феодосії та Євпаторії, “які до повного занепаду прийшли”[20]. Одночасно з маніфестом Павло I підписав указ сенату про влаштування митного контролю на кордоні порто-франко. Цим указом існуючі митниці та митні застави в Криму ліквідувалися. “Замість них” засновувалися “митниця у Перекопі та застава на кінці Арабатської стрілки, перша для привезення й вивезення всіх тарифом у тамтешнім місцях дозволених [товарів], а остання тільки для вивезення товарів, які привозяться на ...півострів”. Окрім того, “задля запобігання тасманою провезенню товарів, як із Таврійського півострова вглиб Росії, так і з неї на півострів”, Комерц-колегії було наказано “створити у потрібних місцях по Перекопській лінії й по берегах Гнилого моря на материковій землі форпости з потрібним числом наглядачів та об’їждчиків”. Митні установи на кордоні кримського порто-франко мали розпочати свою роботу 1 травня 1798 р. Товари, які до того часу вже були ввезені на півострів з-за кордону, можна було ввезти вглиб країни безмитно за наявності документів та клейм портових митниць[21]. Призначаючи початок дії кримського порто-франко на 1 травня 1798 р., цар вочевидь розраховував на вельми оперативні дії своїх підлеглих, які мали протягом двох з половиною місяців організувати митний контроль за виїздом з півострова, влаштувати необхідні споруди, а з часом і будівлі для митників, наглядачів та ін.

„Вже скоро після встановлення порто-франко його неефективність стала очевидною. – відзначає А. Євсєєв, – ...Недивно, що проголошене на тридцять років порто-франко в Криму існувало менше двох років і було скасоване 12.12.1799 р.”[22]. Існування кримського порто-франко виявилось таким нетривалим, що дозволяло деяким дореволюційним авторам твердити: маніфест про “вільну торгівлю” на півострові 1798 р., “який мав на меті залучення до Криму іноземних капіталів та створення численних галузей господарства та промисловості, через невідомі причини не був оприлюднений, хоча і увійшов до повного зібрання законів”[23]. В указі від 12 грудня 1799 р. “Про відкладення до певного часу проголошення порто-франко на Таврійському півострові...”, не заперечувалася доцільність існування “вільної торгівлі” в Криму взагалі. Більше того, цар твердив, що лише зовнішньополітична ситуація (велика війна в Європі) завадила “побачити той квітучий стан, якого б цей півострів мав досягти” внаслідок маніфесту 13 лютого 1798 р. “Проте, – говорилося в указі, – у той самий час заворушення, що посилювалися в Європі, стали перешкодою цього нашого влаштованого для блага підданих заходу, й передбачене у маніфесті нашому не могло вже бути в дію запроваджено. А оскільки ті самі події й дотепер в Європі продовжуються, то змушені ми відкласти влаштування цього порто-франко до певного часу...” Зазначеним указом Павло I поновив на півострові губернське правління, колишні “митниці та застави з потрібним влаштуванням митного нагляду” та ліквідував, “тепер існуючі, Перекопську митницю та Арабатську заставу”[24]. Як відзначає Ю. Головок, після скасування кримського порто-франко “не була закрита одна нова митниця, поява якої була пов’язана із запровадженням режиму вільної торгівлі в Криму – Маріупольська”[25].

Сучасники та історики по-різному оцінювали наслідки нетривалого існування кримського порто-франко. А. Євсєєв наводить свідчення Сумарокова про надзвичайне піднесення у зазначений період торгівлі Феодосії[26], В. Гурев вважав проголошення кримського порто-франко „великою думкою та милістю

для всього краю” з боку Павла I, яка могла б сприяти залученню іноземних капіталів та захисту від епідемії, але не була реалізована через причини суб’єктивні (зловживання чиновників, зокрема, директора Перекопської митниці)[27]. Високо оцінювати проголошення Криму порто-франко архієпископ Гавріїл[28] та А.Скальковський. Проте останній зазначав: “Були три головні причини, що сприяли перекопському цьому важливого заходу: 1) непевні обставини торговельних справ у Європі, з приводу бід Французької революції; 2) надто великий простір місця, якому надано переваги порто-франко, отже неможливість точного митного нагляду; 3) обрання Євпаторійського порту, занадто відкритого та мілководного”[29]. С. Палас вважав порто-франко на Кримському півострові недоречним, бо „створена у Перекопі митниця обмежила б довіз фуражу, худоби і створила б великі перешкоди довозу хліба з Малоросії та Великої Росії, а без цього Крим, через часті на ньому неврожаї від того часу, як його зайняли росіяни, не міг би сам існувати і тим більше відвантажувати зерно [за кордон]”, проте водночас вважав можливим надання митних пільг транзитній торгівлі через кримські порти[30]. Сучасний історик А. Третьяк відносить проголошення кримського порто-франко до тих заходів уряду Павла I, які “були такими ж непродуманими, як і недовговічними”[31].

Олександр I у 1801 р. наказав створити спеціальний “особливий комітет для приведення Криму до кращого стану”. Під час роботи останнього М. Мордвінов ставив запровадження порто-франко у залежність із перерозподілом землі на півострові (повернення татарам їхніх колишніх земель на рівнині та запрошення в гірську частину іноземців-християн). “Загальне благо вимагає, – зокрема писав він, – щоб в гірську частину Криму ...були залучені іноземці, які зрозуміють ціну такої благодатної країни. Корисні наслідки від проголошення порто-франко найсильніше залежать від такого розпорядження”[32]. Однак до ідеї порто-франко на усьому Кримському півострові російський уряд тоді вирішив більше не повертатися.

Невдача загальнокримського порто-франко не знищила надії на влаштування “вільного порту” в одному з міст півострова. Так, вищезгаданий П. Сумароков у своїй книзі 1803 р. пропонував у майбутньому (після переселення до прибережної частини півострова греків та вірмен) проголосити порто-франко у Ахтіарі (Севастополі) та Керчі, а всі інші порти Криму закрити для зовнішньої торгівлі[33]. Інші кримські діячі особливу увагу звертали на Феодосію. А. Скальковський згадував “проект порто-франко в Феодосії строком на п’ятдесят років”, складений у 1802 р. “Комітетом для облаштування Новоросійської губернії” за пропозицією К. Га біліца[34]. У Петербурзі створення “вільного порту” у Феодосії тоді вирішили “відкласти”, натомість надавши місту деякі інші пільги (в указі 1803 р. щодо призначення губернатором краю Беклешева третім пунктом відзначалося: “Відкладаючи на майбутнє вирішення питання про влаштування порто-франко, Кефа тим не менш може через своє становище являти собою важливе торговельне місце...”)[35]. Проте місцеві діячі продовжували пропонувати різні проекти щодо відродження торгівлі стародавньої Кафи (записка „Потреби Феодосії” феодосійського військового губернатора О. Клокачова 1810 р. та ін.) [36].

Чума 1813 р. (“цей страшний час назавжди залишиться у літописах Феодосії. Несчасні люди гинули не стільки від пощесті, скільки від хижацтва поліцейських чиновників, які прагнули смерті заможних купців та поміщиків,” – згадував про неї один з очевидців)[37] породила пропозиції створення порто-франко для захисту від епідемії. Цьому, зокрема, були присвячені “Нотатки про порто-франко”, подані 10 листопада 1814 р. феодосійським градоначальником Семеном Михайловичем Броневським (1763 – 1830 рр.)[38] петербурзькому військовому губернатору М. Милорадовичу. У супроводжувальному листі С.Броневський відзначав: зусилля карантинних чиновників Криму не можуть дати “абсолютної впевненості”, що пощесть не буде принесено разом із контрабандними товарами завдяки усіляким “купецьким хитрощам”. “Оскільки досвідом доведено, – писав градоначальник, – що контрабанда ніколи не знищиться, поки буде існувати заборона, то потрібно пошукати... засобів... щоб зменшити, а якщо можна знищити приводи до зловживань і тим самим надати державі надійного забезпечення від внесення чуми через контрабанду. Задля досягнення цієї мети є один засіб, що давно в Європі використовується і визнаний надійнішим супроти контрабанди та чуми – подарувати переваги порто-франко тим портам, в яких створені головні карантини”[39]. В своїх “Нотатках” Семен Михайлович, по-перше, звернув увагу на корисність режимів порто-франко взагалі (“Скрізь, де були відкриті порто-франко, відзначалося швидке зростання торгівлі, постійне збільшення народної промисловості й внаслідок цього добробут мешканців. Генуя, Марсель, Анкона, Ліворно і Трієст служать підтвердженням цієї істини”), по-друге, пояснював, що “в Росії перший досвід [порто-франко] був невдалим”, бо Кримський півострів мав надто велику площу для влаштування такого режиму (“Люди, в торговельних справах обізнані, тоді вже передбачали, що благодотворні плани уряду щодо створення цієї системи залишаться безуспішними для Криму і для всієї держави, бо поширення прав порто-франко на великий простір землі суперечить справжнім поняттям про порто-франко”). “Існуючі у Європі порто-франко обмежуються мурами міста або однієї з частин міста...” – наголошував Броневський і вважав, що „для Феодосії достатній визначити одну частину міста для порто-франко, для того, щоб інша частина слугувала для складування товарів”. У своїй записці Семен Михайлович навів 13 головних положень (“оснований”), за якими мало б функціонувати майбутнє порто-франко, в першому з них детально визначивши кордон майбутнього “вільного порту” (“Частина міста Феодосії, найближча до карантину, проголошується порто-франко, з тим щоб межа, призначена для порто-франко, оточувала карантин звідусіль – від одного берегу моря до іншого, наприклад: від Лагорієвого дому, що на набережній, через базарний майдан, мимо католицької церкви, потім через караїмський форштадт продовжувати лінією по горам до батареї”). Планувалося, що феодосійський порто-франко “буде мати ...один вхід для сполучення з містом”[40]. Загалом слід сказати, що записка С.Броневського відрізнялася ґрунтовністю, продуманістю та деталістністю. Чимало її положень, із відповідними змінами, були пізніше реалізовані відносно Одеси. Проте усі старання запровадити феодосійського градоначальника (у 1817 р. Броневський звертався і до адмірала М.Мордвінова, надіславши йому копію своєї записки, бо оригінал на той час вже загубився у кабінетах петербурзьких департаментів)[41] були марними.

Створити порто-франко у Федосії пропонував і колишній генерал-губернатор Е. Рішельє в своєму листі до імператора Олександра I від 1814 р., а також тодішній чинний генерал-губернатор О. Ланжерон в поданні царю від 1816 р. (у цьому поданні Ланжерон частково просто переписав цілі речення та абзаци із згаданого вище листа Рішельє). Проте пропозиції Рішельє та Ланжерона стосувалися в першу чергу “вільного порту” в Одесі[42]. Феодосійські мешканці і пізніше неодноразово підіймали питання про надання місту деяких митних пільг (9 вересня 1827 р. купецтво міста подало градоначальнику Богдановському клопотання про надання Феодосії деяких “особливих переваг” щодо проходження митного контролю, питання про порто-франко в ній не підіймалося, однак розглядалися можливості влаштування у місті „місця складування” транзитних товарів)[43]. Однак такі пропозиції не знаходили підтримки влади. Феодосія не тільки не отримала порто-франко, але пізніше втратила і інші пільги, що спричинило її занепад (деякі автори вважали, що на початку XIX ст. це місто мало статус „вільного порту”, „у 1827 році 30-річний термін „порто-франко” для Феодосії закінчився і торгівля її разом з цим занепадала.” Важко пояснити, на яких джерелах базувалися такі твердження)[44]

У XIX ст. відродилася ідея створення порто-франко у Керчі – як захисту міста від епідемій (В. Гур’єв у вищезгаданій записці 1817 р. наголошував: “Тільки порто-франко у Керчі та Одесі й створення карантинів, зручних для швидкого та вигідного вивантаження та завантаження товарів, можуть захистити [край] від зовнішньої пошесті”)[45] та засобу покращення його торгівлі, яка, „не зважаючи на численні для того засоби”, не мала „бажаної самостійності”[46]. Чи не найбільше зусиль в цьому напрямку доклали нащадок знатного грузинського роду князь Захар Семенович Херхеулідзе (Херхеулідзе) – керченський градоначальник від 1830 до 1850 р., який був чи не найкращим керівником цього міста у першій половині XIX ст.[47] (не зважаючи на попередні наміри видавців „Російського біографічного словника”[48], біографія З. Херхеулідзе, на жаль, до цього видання не потрапила). Невдовзі після свого призначення Херхеулідзе звернувся із докладною “Доповідною запискою” до міністра внутрішніх справ імперії. Свою пропозицію, що була складена у досить ліберальному дусі (з постійним зверненням до досвіду європейських країн та критикою існуючого в імперії становища), градоначальник присвятив захисту краю та країни загалом від епідемій. “Триразова поява пошесті в Одесі, чума у Севастополі, бунт з усіма його шаленствами, достатньо доводить, що наші карантинні заходи недієві, слабкі та недостатні”. – відзначав Херхеулідзе[49]. Серед заходів, необхідних для покращення ситуації, він зазначав не тільки зміни у практиці карантинного обстеження, перетворення Азовського моря на каботажне тощо, але й влаштування в Керчі порто-франко. “У разі якщо для цього утворення (порто-франко –Т.Г.) не існувало в державах інших причин, то його варто було б створити для карантинів.” – наголошував Херхеулідзе[50]. Керченський градоначальник заздалегідь передбачив головні аргументи супротивників порто-франко: „а) порто-франко зменшить споживання наших виробів; в) припущення про збільшення контрабанди; с) витрати, в які буде втягнуто уряд при влаштуванні лінії [порто-франко]”. На ці можливі заперечення Херхеулідзе відповідав: по-перше, російська промисловість не зазнає великих збитків від втрати керченського ринку збуту (“7 тисяч мешканців Керч-Єнікальського градоначальства, не можуть мати великого впливу на внутрішню нашу торгівлю”); по-друге, проблема контрабанди є менш небезпечною ніж загроза епідемій („контрабанда насправді може посилитися, однак краще впустити на 100 тис. контрабанди ніж річ за 5 крб., яка заразить весь край”); по-третє, захист краю від нових пошестей вартий „витрат на влаштування межі порто-франко з її заставами”[51].

Хоча зазначена записка знайшла відгук з боку міністра внутрішніх справ (11 листопада 1838 р. він своїм листом просив виконуючого обов’язки новоросійського генерал-губернатора надати свої “висновки” щодо “проекту” керч-єнікальського градоначальника), проте керівництво краю вважало пропозиції З. Херхеулідзе недоречними. Виконуючий обов’язки генерал-губернатора П. Федоров на прикладі Одеси доводив, що порто-франко не може бути надійним захистом від епідемій (“Друга чума 1829 року спочатку відкрилася на Усатівських хуторах, що знаходилися поза межею порто-франко... Якщо втретє чума не перетнула межу порто-франко, то ми після милості Божої зобов’язані цим невтомним трудом та піклуванню графа Михайла Семеновича Воронцова...”) і взагалі не є карантинним засобом (“Якщо порто-франко визнати засобом карантинним, тоді неможливо застосовувати його тільки для однієї Керчі. Сумнівні судна відвідують Феодосію, Євпаторію і, особливо, Дунайські порти; при цьому за ступенем небезпеки найбільшу увагу заслуговують Ізмаїл та Рені. Тоді і тут варто було б проголосити порто-франко”)[52]. Керченського порто-франко за ініціативи Херхеулідзе уряд повертався неодноразово. Так, перебуваючи у Петербурзі 26 липня 1840 р., керченський градоначальник подав на розгляд управляючому міністерством внутрішніх справ новий, досить сміливий, проект, в якому, зокрема, пропонував запровадити зміни усієї зовнішньоторговельної політики держави: зменшити суворість митних правил, одночасно посиливши карантинні заходи. “Ми, ті, хто живуть на кордонах держави, – зокрема писав Захар Семенович, – у краї, який знов відроджується, часто бачимо, що теоретики наші, не знаючи і десятої частини географічного та статистичного становища нашої держави, вперто дотримуються правил, які прийнятні десь у Німеччині (явний натяк на походження міністра фінансів імперії, відомого супротивника ідей „вільної торгівлі” Єгора Францевича Канкріна –Т.Г.) і шкодять [нам]. Наприклад, якщо б за митними нашими постановами було б менше дріб’язкових вимог й суворостей, проте більше свободи та полегшень, то це залучило б капітали, й торгівля наших портів отримала б більше розвитку; навпаки послаблення, що припускаються у наших карантинних постановках, спричиняють нещастя.” Тільки порто-франко, на думку Захара Семеновича, могло бути гарантією від таємного провозення заражених речей, бо лише в цьому випадку “бідний солдат або матрос, бажаючи для свого сімейства пронести яку-небудь дрібничку, не буде страшитися, що при виході з карантину ця дрібничку в нього буде відібрана митними наглядачами”[53]. У 1844 р., стурбований небезпечними інцидентами з контрабандними та „сумнівними” щодо хвороби това-

рами на судах на керченському рейді, уряд повернувся до ідеї створення порто-франко (російське керівництво не знало, яким чином водночас і захистити край від епідемій, і не “зашкодити розвиткові стосунків з горцями”, тому навіть цар Микола I поставив запитання “чи не буде визнано можливим влаштувати карантинну лінію поза межами Керчі, з проголошенням цього міста порто-франко?”). З цього приводу Херхеулідзе 18 березня 1844 р. склав черговий проект, в якому запропонував генерал-губернатору М.С. Воронову три можливих варіанта кордону “вільного порту” на Керченському півострові: перший – найближчий до міста довжиною 16 верст по суходолу з 10-ма караульнями та чотирма митними заставами, із приблизної вартістю спорудження мало 26600 крб. сріблом; другий – довжиною по суходолу та морському берегу в 61 версту з 40 караульнями та двома митними заставами вартістю 47750 крб. сріблом; третій – довжиною у 67 верст з 47 караульнями та двома заставами вартістю 53200 крб. сріблом. Херхеулідзе явно схилився до третього з запропонованих ним варіантів межі керченського порто-франко. Адже в цьому разі “вільний порт”, за його власними словами “охоплює всю землю градоначальства і простір, який може надати місту всі зручності, коли його людність, а також і торгівля, досягнуть можливого ступеня розквіту”. Що стосується двох перших варіантів, то керченський градоначальник запропонував їх на той випадок, якщо держава буде неспроможна виділити на цей проект достатню кількість коштів. Крім порто-франко на Керченському півострові Херхеулідзе пропонував встановити митну лінію і на Таманському півострові напроти Керчі, “від Фанагорії... до Бугазського обмінного двору з однією заставою на дорозі, що прямує до Катеринодару”. “Таким чином, – підсумовував Херхеулідзе, – Керч, з’єднавшись ще тісніше зі Східним берегом, й приймаючи на себе весь ризик у випадку появи пошесті, буде постачати укріплення (кавказькі – *Т.Г.*) предметами, необхідними для життя”. Отже, Херхеулідзе фактично пропонував створити не “Керченське”, а “Керченсько-таманське” порто-франко, яке мало б знаходитись під його керівництвом (“відокремлення Керчі від Тамані так само неможливо, як відокремлення Керчі від її карантину”, – відзначав градоначальник). Херхеулідзе вказував на економічні вигоди від реалізації свого проекту як для Керчі, так і для всієї „Південної Росії”: на перспективи розвитку транзитної торгівлі (“Південно-східні прилеглі губернії відкриють нові шляхи для збуту через Керченський порт своїх виробів і навіть виробу самого Сибіру будуть спускатися по Волзі до Керчі, й Керч при існуванні порто-франко за короткий термін перетвориться у центральне складське місце”), залучення іноземних капіталів тощо. “За умов встановлення порто-франко, – писав Херхеулідзе, – Керч залучить капітали та людей підприємливих, які, виходячи з власної вигоди, знайдуть засоби більш успішні, ніж всі зусилля градоначальства, задля зближення своїх торговельних справ з горцями. Промисловці влаштують в укріпленнях крамниці та магазини. Берег буде населятися, і горці, познайомившись с вигодами життя, будуть поступово ставати освіченими та зближатися з нами”[54].

Не зважаючи на ґрунтовні аргументи Херхеулідзе, його проект знов не знайшов підтримки у керівництва імперії та краю. Супротивники вільної торгівлі навіть пропонували зовсім відокремити Керч від решти півострова митним кордоном без дозволу будь-якого сполучення через нього. В разі здійснення такого проекту, на думку Херхеулідзе (з цим погоджувався і генерал-губернатор М. Воронцов у своєму поданні до міністра внутрішніх справ від 16 травня 1844 р.)[55], Керчі загрожував цілковитий занепад. Врешті замість влаштування порто-франко Микола I 6 серпня 1844 р. видав розпорядження про посилення в Криму карантинного контролю.

Отже, ідея створення порто-франко на Кримському півострові була достатньо популярною в кінці XVIII – першій половині XIX ст. Однак з усіх проектів порто-франко в Криму лише три знайшли втілення у царських указах (1775, 1786 та 1798 рр.) які, фактично, не були реалізовані. Причини невдачі зазначених проектів були пов’язані з політичною кон’юнктурою у правлячих колах імперії. Для отримання порто-франко потрібні були не тільки аргументовані пропозиції, але й підтримка з боку столичних посадовців. Саме тому не надто аргументована записка О. Ланжерона щодо влаштування порто-франко в Одесі 1816 р. спричинила отримання цим містом порто-франко терміном на 30 років (пізніше його було продовжено ще на 10 років), а ґрунтовні проекти С. Броневського та З. Херхеулідзе щодо влаштування „вільних портів” у Феодосії та Керчі залишилися нереалізованими. Одеська торгівля вже на початку XIX ст. вражала зростанням своїх оборотів, вона мала значні фінансові ресурси й могла легко знаходити „союзників” серед урядовців високого рангу. Можливості кримських портів в цьому плані були набагато скромнішими та й надзвичайними комерційними успіхами вони похвалитися не могли (Показово, що відповідаючи на один з вищезгаданих проектів З. Херхеулідзе, П. Федоров наголошував: „...порто-франко – це розкіш торгівлі; і тому воно може існувати в одній тільки Одесі. Думати ж про порто-франко у Керчі, в якій сам градоначальник нараховує не більше 7 тисяч [мешканців], де немає власних виробів і торгівлі... поки ще зарано”)[56].

Документи, що були розглянуті в цій статті, звичайно, не вичерпують всієї кількості проектів, що їх пропонували прибічники „вільної торгівлі” на Кримському півострові у зазначений період. Ці цікаві пам’ятки економічної думки ще потребують подальшого вивчення. Так само, як і спроби запровадження порто-франко у Керчі 1775 р. та на Кримському півострові у 1786 та 1798 р., які ще не набули належного вивчення у історичній літературі.

Джерела та література

1. Оглоблін О. Одеське порто-франко // Наукові записки київського інституту народного господарства. – 1928. – Т. 9. – С. 2, 37.
2. Евсеев А.А. Город Феодосия и проекты порто-франко в конце XVIII – начале XIX века // Пилигримы Крыма осень 2000: путешествия по Крыму, путешественники о Крыме: Материалы IV крымской международной научно-теоретической конференции в 2 ч. – Симферополь, 2001. – Ч. 2. – С. 42.

3. Зенкевич Х.Х. Керчь в прошлом и настоящем. Историко-археологический и географический очерк с приложением описания достопримечательностей, хронологического указателя и исторических сведений с рисунками. – Керчь, 1894. – С. 39.
4. Полное собрание законов Российской империи (далі ПСЗРИ). – Собр. 1. – Т.20. – №14284. – С. 102.
5. Дубровин Н. Присоединение Крыма к России. Рескрипты, письма, реляции и донесения. – СПб., 1885. –Т.2. – С. 376.
6. Зенкевич Х.Х. Керчь в прошлом и настоящем. – С. 39, 40.
7. ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 22. – №15.935. – С.50, 51.
8. Сборник военно-исторических материалов. – СПб., 1893. –Вып.6. – С. 120; Ея Величеству доклады князя Потемкина // Записки Одесского общества истории и древностей. – 1872. – Т.8. – С.212, 213.
9. Загоровский Е. Экономическая политика Потемкина в Новороссии (1774 – 1791) // Журнал Науково-Дослідчих кафедр м. Одеси. – 1926. – Т.2. – №2. – С. 8, 9.
10. ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т.22. – № 16.239. – С.439, 440.
11. Дружинина Е.И. Северное Причерноморье в 1775 – 1800 гг. – М., 1956. – С.145.
12. Лагорио Ф. Четыре эпохи в жизни города Феодосии. – Б.г. – С. 31.
13. Лашков Ф. Князь Г.А. Потемкин-Таврический, как деятель Крыма. Краткий очерк по архивным данным. – Симферополь, 1890. – С. 14.
14. Писмы правителя Таврической области Василия Васильевича Коховского правителю канцелярии В.С. Попову, для доклада его светлости князю Григорию Александровичу Потемкину-Таврическому // Записки Одесского общества истории и древностей (далі ЗООИД). – Одеса, 1877. – Т.10. – С.306-308; Ордера князя Потемкина правителю Таврической области // Известия Таврической ученой архивной комиссии (далі ИТУАК). – 1891. – №12. – С.63; Ордера князя Платона Александровича Зубова правителю Таврической области // ИТУАК. –1892. – №15. – С.50, 51. – 1893. – №18. –С.70. – 1895. –№23. – С.15; Сборник документов по истории крымско-татарского землевладения // ИТУАК. – 1896. –№25. – С.31, 101, 145, 158; Архив графов Мордвиновых (далі АГМ). – СПб., 1901. – Т.1. – С.570. Історія Хаджибея (Одеси) 1415 – 1795 рр. в документах /За ред. канд. іст. наук Т.Г. Гончарука. – Одеса, 2000. –С. 287–292. Gallera В. Aperçu sur les quarantaines // АГМ. –Т.2. – С. 302–313. Из дел Николаевского портового архива // ИТУАК. – 1895. – №22. – С. 26. Gallera В. Note presentee au prince Kourakin // АГМ. – Т.2. –С. 544, 545.
15. Державний архів Одеської області (далі ДАОО). – Ф.1. –Оп.190 (1827 р.). – Спр.33. – Арк. 1, 2, 146.
16. Первые годы нашего господства в Крыму // Кондораки В.Х. В память столетия Крыма. – М., 1883. – С. 119.
17. Досуги крымского судьи или второе путешествие в Тавриду Павла Сумарокова. – СПб., 1803. – Ч.1. – С. 158.
18. Скальковский А.А. Хронологическое обозрение истории Новороссийского края. 1730-1823. – Ч. 2. – С.266.
19. Об учреждении в Одессе по проекту надворного советника Фродинга порто-франко // Архив Государственного совета. – СПб., 1888. – Т. 2. – С. 121.
20. ПСЗРИ. – Собр.1. – Т.25. – №18.373. – С. 64–67.
21. ПСЗРИ. – Собр.1. – Т.25. – №18.374. – С. 68.
22. Евсеев А.А. Вказана праця. – С. 42.
23. Краткое историко-статистическое обозрение Таврической губернии // Памятная книга Таврической губернии. – Симферополь, 1867. – В.1. –С.5.
24. ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 25. – №19.226. – С. 919.
25. Головка Ю.І. Становлення митної мережі на Півдні України (1776 – 1819 рр.) // Студії з історії Степової України. –В.1. – Запоріжжя, 2003. – С. 45.
26. Евсеев А.А. Вказана праця. – С. 41, 42.
27. Торговля Черного моря // АГМ. –СПб, 1902. –Т.6. –С. 229; Взгляд на торговлю Черного моря. Записка статского советника Василия Гурьева, представленная императору Александру Павловичу в 1817 году // Сборник исторических материалов извлеченных из архива первого отделения собственной Его Императорского величества канцелярии. – СПб., 1876. – В.1. – С. 287.
28. Гавриил. Продолжение очерка о Новороссийском крае. Период с 1787 по 1837 год // ЗООИД. – 1863. – Т. 5. – С. 459, 460.
29. Скальковский А.А. Хронологическое обозрение истории Новороссийского края. 1730-1823. – Ч. 2. – С.18, 19.
30. Палас П.С. Наблюдения сделанные во время путешествия по южным наместничествам русского государства в 1793–1794 годах. – М., 1999. – С. 206 – 208.
31. Третьяк А.И. Южная Украина в системе политических отношений Европы концы XVIII в. Диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук. – Одесса, 1996. – С. 114.
32. Мнение Мордвинова относительно Крыма // АГМ. – СПб., 1902. –Т.3. –С.211.
33. Досуги крымского судьи или второе путешествие в Тавриду Павла Сумарокова. – СПб., 1803. –Ч.1. – С. 135–137; – СПб., 1805. – Ч.2. – С. 93.
34. Евсеев А.А. Вказана праця. – С. 42.
35. ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 27. – №20.643. – С. 483
36. Клокачев Мордвинову // АГМ. – СПб., 1902. – Т.4. – С. 241, 242; Клокачев А. Нужды Феодосии // АГМ. – СПб, 1902. – Т. 6. – С.12, 16, 17.

37. Первые годы нашего господства в Крыму // Кондораки В.Х. В память столетия Крыма. – М., 1883. – С. 135.
38. Русский биографический словарь. – СПб., 1908. – [Т.3]. – С.362, 363.
39. Броневский Милорадовичу // АГМ. – СПб., 1902. – Т.4. – С. 296, 297.
40. Броневский. Замечания о порто-франко // АГМ. – СПб., 1902. – Т.6. – С. 183 – 185, 189, 190.
41. Броневский Мюрдиноу // АГМ. – СПб., 1902. – Т.4. – С. 319, 320.
42. Le duc Richelieu a l'Empereur Alexandre, sur la Nouvelle Russie // Сборник Русского исторического общества. – СПб., 1886. –Т.54. –С. 412–417; Граф Ланжерон императору Александру // АГМ. – Т.2. –С. 555, 558;
43. ДАОО. – Ф.1. – Оп. 190 (1827 р.) –Спр. № 35. –Арк. 1, 3, 4, 7.
44. Российская Родословная книга, издаваемая князем Петром Долгоруким. – СПб., 1856. – Ч.3. – С.483, 484; Виноградов В.К. Феодосия (исторический очерк). –Екатеринодар, 1902. –С. 102.
45. Торговля Черного моря // АГМ. – СПб., 1902. –Т.6. –С. 228, 229.
46. Смоленский А. Статистическое описание Керч-Еникальского градоначальства // Новороссийский календарь на 1841-й год. – О., 1840. – С. 294.
47. Зенкевич Х.Х. Керчь в прошлом и настоящем. – Керчь, 1894. – С.42, 49, 50, 53, 55, 56.
48. Азбучный указатель имен русских деятелей, имеющих быть помещенными в „Биографический словарь”, издаваемый Императорским Русским Историческим Обществом. Часть II // Записки Русского исторического общества. – СПб., 1888. – Т.62. – С.401.
49. ДАОО. – Ф.1. –Оп.191 (1838 р.). – Спр.70. – Арк. 2.
50. Там само. – Арк. 12.
51. Там само. – Арк. 13.
52. Там само. – Арк. 25.
53. Там само. – Арк. 28, 29.
54. Там само. – Арк. 45-49
55. Там само. – Арк. 50.
56. Там само. – Арк. 25.

Доценко В.

ВСЕУКРАЇНСЬКЕ ТОВАРИСТВО ПО ЗЕМЛЕОБЛАШТУВАННЮ ЄВРЕЙСЬКИХ ТРУДЯЩИХ У ПЕРЕСЕЛЕННІ ЄВРЕЙСЬКОГО НАСЕЛЕННЯ ПРАВОБЕРЕЖНОЇ УКРАЇНИ НА ПІВДЕНЬ УКРАЇНИ ТА КРИМ В ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ 20-Х РОКІВ ХХ СТОЛІТТЯ

Серед усієї багатоманітності проблем історії розвитку радянського національного будівництва слід виділити тематику досліджень пов'язану з історією діяльності громадсько-політичних інститутів створених національними групами та радянською системою для вирішення складних етнопонаціональних проблем. Показовим прикладом слугують відносини між компартійним режимом та єврейською меншиною. Вивчення, історичного коріння процесів, пов'язаних з вирішенням партійними органами проблеми єврейських містечок Правобережної України за допомогою залучення єврейства до сільськогосподарської праці в багатьох аспектах, дозволяє застосувати досягнення більшовицької влади до сучасних проблем кримськотатарського народу. Процес переселення та облаштування єврейства України співпав з процесом коренізації що проходив в СРСР в 20-ті-30-ті роки ХХ століття. В цей час започатковують свою діяльність єврейські добровільні громадські організації по допомозі єврейству. Цим скористались органи компартійної системи. Побудована ними модель вирішення питання єврейського містечка Правобережної України ґрунтувалась на монолітній основі “співпраці” компартійної системи та добровільного громадського начала. Досягнення радянської держави в здійсненні етнопонаціональної політики відносно єврейства, могли б бути використані і при розробці програми державної політики незалежної України, відносно національних меншин. Досвід у вирішенні міжетнічних проблем, у тому числі і проблем пов'язаних з єврейським землеоблаштуванням, у зазначені вище десятиріччя, допоміг би розв'язати деякі проблеми облаштування депортованих народів України, причому досвід, як позитивного, так і негативного характеру.

Перші праці що висвітлювали проблему громадської ініціативи національних меншин в період раннього тоталітаризму в СРСР почали з'являтися в кінці 80-х років ХХ століття. Це були статті, виступи та розвідки учасників перших конференцій з питань дослідження проблем життя національних меншин Української РСР. В статтях автори прагнули поставити проблеми та зробити перші кроки у зборі фактичного матеріалу. Перші великі дослідження з'являються в середині 1990-х років. Зокрема, це праці В.С. Орлянского, Б.В. Чирка, В. Гусева, Я. Хонігсмана [1]. Стаття Я. Хонігсмана поклала початок дослідженню процесів пов'язаних з аграризацією українського єврейства. В праці вперше згадується ТЗЕТ. Автор визначив основні стадії переселенської компанії, спробував дати характеристики відносин між єврейством та радянськими органами влади. Питання переселення та діяльності Товариства висвітлював в своїх роботах О. Козерод [2]. Але жодному дослідженню не простежуються зміна в стосунках між Товариством та більшовицьким режимом, не висвітлено еволюцію пріоритетів, які визначались для ТЗЕТу партійними органами.

Тому метою дослідження є визначення характерних, специфічних проявів взаємодії компартійного радянського режиму і єврейських громадських добровільних організацій як вітчизняних так і закордонних на прикладі Товариства по землеоблаштуванню єврейських трудящих в Україні під реалізації програми переселення єврейства Правобережної України в 20-х роках ХХ століття.

Одним із шляхів вирішення проблеми єврейського містечка Півночі, Лівобережжя та Правобережної України стало переселення частини єврейського населення на землю з метою залучення їх до продуктивної землеробської праці. Переселення мало свою специфіку, яка полягала в тому, що переходили на землю в абсо-