

з одного боку, влади, яка збільшувала військові контингенти й у такий спосіб знімала соціальну напругу в регіоні, з другого – інтересів самих козаків, адже за військову службу козаки здобували певні привілеї, зменшення податкового тиску тощо. Створені полки брали участь у військових кампаніях 1812–1813 рр., 1831–1832 рр.

Джерела та література

1. Павловский И.Ф. Малороссийское казачье ополчение в 1812 г. по архивным данным. – К., 1906.
2. Український народ у Вітчизняній війні 1812 року: 36. документів. – К., 1948.
3. Переяславський О. Українська збройна сила в Наполеонівських війнах 1812–1814 рр. // Табор. – Варшава, 1933. – Ч. 21.
4. Мысль императора Александра I об учреждении в Малороссии козачьих полков // Киевская старина. – К., 1890. – Т. XXVIII.
5. Шандра В.С. Малоросійське генерал-губернаторство. 1802–1856: функції, структура, архів. – К., 2001.
6. Стрельский В.И. Участие украинского народа в Отечественной войне 1812 года // Наукові записки КДУ ім. Т.Г. Шевченка. – К., 1952. – Т. XI. – Вип. 2.
7. Народное ополчение в Отечественной войне 1812 года: Сборник документов / Под ред. Л.Б. Бескоровайного. – М., 1962.
8. Кухарук А. Запорожское наследство. Украинское казачество после ликвидации Запорожской Сечи // Родина. – 2004. – № 5.
9. Письмо Малороссийского военного губернатора, князя Н.Г. Репнина, графу В.П. Кочубею // Чтения Общества истории и древностей Российских. – 1864. – Кн. 2.

Summary

The article deals with the use of the military potential of the Left-bank Ukrainian Cossacks by the Russian government during first thirty years of the XIX century; the conclusions are based on the published documents. It is clear that it was done by means of establishing of "Malorossia Cossack Cavalry Regiments"; it was proved that the establishment of such regiments became possible as a result of concurrence of interests of the government and the Cossacks themselves; these regiments took part in the military campaigns of 1812–1813 and 1831–1832.

Т.Г. Гончарук

З ІСТОРІЇ ПРОЕКТІВ УТВОРЕННЯ ПОРТО-ФРАНКО В МІСТАХ ПІВДЕННОЇ УКРАЇНИ ПЕРШОЇ ПОЛОВИНИ ХІХ ст.



Розвиток портових міст Південної України кінця ХVІІІ – першої половини ХІХ ст. значною мірою залежав від обсягів зовнішньої торгівлі, що регламентувалися протекціоністським митним законодавством. Тому боротьба за надання митних пільг стала звичайним явищем для портів Північного Причорномор'я від моменту його приєднання до Російської імперії. Прагнення населення міст краю одержати право безмитного товарообміну продовжували традиції боротьби за "вільну торгівлю", яку до кінця ХVІІІ ст. вели певні верстви Гетьманщини та Запоріжжя [1.-С.33,34,44; 2.-С.151,152,162; 3.-С.808-809]. Деякі проекти створення порто-франко в містах краю розглядалися в роботах Д. Атлас, О. Оглоблина, сучасного історика А.О. Євсєєва та ін. Однак значна кількість таких проектів і пропозицій залишаються ще поза увагою істориків.

Більшість проектів утворення порто-франко в містах Південної України початку ХІХ ст. стосувалися Одеси або портів Криму. У першому випадку влаштування "вільного порту" було втілене в життя, у другому – ні. Проекти порто-франко в Одесі почали з'являтися вже наприкінці ХVІІІ ст. На доцільність цього, посиляючись на досвід Ліворно, Анкона та Трієсту, між іншим, вказував барон Гугнер в "Записці щодо комерційної переваги Одеського порту" 1796 р. (пропозиції її автора, на думку Д. Атлас, випередили свій час на десятиліття й "майже всі ...пізніше вважалися особистими ініціативами герцога Ришельє") [4.-С.163; 5.-С.38]. Того ж року зі схожою ініціативою до уряду вийшов надвірний радник Фродінг. Пропозиція ця спочатку знайшла підтримку навіть з боку Павла І, однак потім була відкладена [3.-С.121,122]. "...Справу було затримано, – відзначав

О. Оглоблин. – Її мабуть сполучили з розробленням нового тарифу. Тим часом перемогли оборонці кримського порто-франко” [7.-С.2]. Прохання відкрити в Одесі порто-франко містило і подання бургомістра Афанасія Керс-Оглу до царя у 1798 р. [8.-С.371].

Певним кроком вперед щодо аргументації доцільності надання статусу “вільного порту” Одесі була “Записка про Одесу”, складена 1802 р. Одеським будівельним комітетом за участю громадян міста. Прохання надати порто-франко було в ній записано поруч з іншими масштабними та далекоглядними проектами (звільнення від мит експорту зерна, будівництво портових споруд, покращення благоустрою, заснування біржі, контри для обміну грошей, лікарні, комерційного осуду, влаштування в центрі міста бульвару зі сходами тощо). Автори записки сміливо піддавали критиці протекціоністську митну політику імперії, відзначаючи, що високі мита зменшують експорт (“поки в Росії будуть перешкоджати імпорту, ця країна буде вивозити лише частину свого експорту і торгувати лише собі у збиток”) та реальні доходи держави. Пояснюючи переваги порто-франко, автори записки зверталися до досвіду європейських “вільних міст”: “Який же засіб може зробити Одесу багатою й прибутковою, підняти її на один рівень з Генуєю, Ливорно, Мессиною, Трієстом, Фьюме та Бродами? – запитували вони, і самі ж відповідали, – те ж саме, що створило ці міста: право на вільну торгівлю”. Одеські громадяни твердили, що розташування цього міста зручне для створення в ньому “вільного порту” і пропонували провести корон майбутнього порто-франко по “суцільній балці, яка оточує” місто. Автори записки писали також про перспективи імпорту та особливо транзиту (через Галичину та Правобережжя), які могли відкритися внаслідок створення порто-франко. Можливості транзитного торгу очевидно дуже хвилювали авторів записки. Тому у разі, якщо уряд не погодиться влаштувати в Одесі порто-франко, одеські громадяни просили хоча б “полегшити торгівлю зменшенням мит і сприяти їй влаштуванням складу для транзитних товарів, такого самого який нещодавно влаштовано у Марселі”. Отже, одесити у крайньому разі погоджувалися не на порто-франко, а на “вільні склади” [9.-С.214,216,218]. Такі склади (спочатку терміном на 5 років) були створені в Одесі згідно з указом від 5 березня 1804 р. [10.-С.195-197].

Найбільш успішною серед пропозицій щодо створення порто-франко в Одесі виявилася відома записка “Роздуми щодо звільнення від податей портів Одеси та Феодосії”, складена 26 січня 1816 р. для імператора генерал-губернатором Олександром Федоровичем Ланжероном. У ній зазначалися велике значення торгівлі для краю, успіхи Одеси та надзвичайна ефективність порто-франко для розвитку портових міст (із зверненням до прикладів Ливорно, Марселя Трієста та ін.). Ланжерон також писав про важливість порто-франко як захисту від епідемій і згадував “нерозсудливу жадобу кількох тисяч моряків”, які постійно намагалися провести контрабанду до Одеси, з якою легко могла прийти і хвороба. Вказуючи на досвід Європи, Ланжерон писав: “відстрочка створення порто-франко за часів правління герцога Орлеанського у Марселі у 1720 р. спричинила чуму, яка коштувала Франції численних жертв.” Ланжерон звертав увагу на значення порто-франко для розвитку транзиту та інших галузей товарообміну, для піднесення торговельного мореплавства (“серед заходів, які були прийняті у всіх країнах, щоб досягти швидкого розвитку в морській торгівлі, найефективнішим є заснування вільних портів”) і залучення іноземних капіталів [11.-С.555,558]. У цілому аргументація Ланжерона не відрізнялася оригінальністю та самостійністю. Вона досить сильно нагадувала попередні проекти одеситів, а особливо лист колишнього генерал-губернатора краю “Про Нову Росію” А. Ришельє від 1814 р., у якому він, виходячи зі “свого 11-річного досвіду” управління краєм, між іншим, пропонував російському монарху влаштувати порто-франко в Одесі та Феодосії [12.-С.412-417]. Окремі речення, абзаци й майже сторінки записки Ланжерона повторювали записку надіслану Ришельє з Франції два роки до того.

Записка Ланжерона не містила визначення навіть приблизних кордонів майбутніх порто-франко. Проте керівник краю переконливо доводив, що охороняти межу “вільного порту” буде легше ніж величезні сухопутні кордони імперії, і загроза контрабанди тут буде незначна. “Росія переповнена контрабандистами, – твердив Ланжерон, – звичайно, що у разі проголошення міст і портів Одеси і Феодосії вільними, потрібно буде охороняти лінію у декілька верст навколо кожного з них, однак бажано було б [належним чином] охороняти і лінію Фінляндії, а також межу, яка простягається від Поділля до Балтійського моря”. Досить слабкими виявилися розрахунки Ланжерона щодо витрат на функціонування порто-франко. Очевидно, натхненний надзвичайними успіхами одеської торгівлі 1816 та 1817 рр., він вважав, що міська скарбниця зможе відносно безболісно утримувати межу “вільного порту”. “Стіна або рів навколо вільних міст мені здається необхідною [умовою] і це б не спричинило великих витрат, – наголошував Ланжерон, – було б дуже справедливо якщо б ці витрати лягли на плечі міської влади”. Час показав, що генерал-губернатор в цьому питанні помилився, й одеська влада вже через рік після влаштування порто-франко почала прохати про скорочення його межі та надання додаткових коштів на її утримання.

Незважаючи на явну недосконалість записки Ланжерона, вона знайшла підтримку в урядових колах. Момент для того був сприятливий. Імперія вступала у нетривалу добу фритредерства, й ідея порто-франко добре узгоджувалася з широкими планами вільної торгівлі на західному кордоні. 5 квітня 1817 р. проєкт і кордони одеського порто-франко були схвалені Державною радою Російської імперії [13.-С.1324]. Одеське порто-франко зі значними змінами кордонів і правил функціонування проіснувало до 1859 р.

Менш успішними були пропозиції влаштування “вільних портів” у Криму. Проєкти та спроби створити порто-франко на Кримському півострові мали місце вже в останній чверті ХVІІІ ст. Достатньо згадати указ Катерини ІІ графу Орлову від 28 березня 1775 р. про можливість заснувати для греків-матросів “вільний порт” в Керчі та Єні-Кале [14.-С.102; 15.-С.39-40], пропозицію Г. Потьомкіна в листі цариці від 10 серпня 1785 р. про скасування митного збору “на Таврійському півострові” задля зменшення витрат на утримання митниць і “залучення в край мешканців з інших країн” [16.-С.120], спроби створити порто-франко в Криму в середині 1780-х рр. тощо [17.-С.143,145].

У 1798 р. порто-франко було проголошено на всьому “Таврійському півострові” терміном на 30 років [6.-С.121; 18.-С.64-68]. Через неефективність і незручність для населення воно було скасовано менш ніж через два роки [19.-С.42]. Рішення про перетворення Кримського півострова на порто-франко та його наслідки досить гостро критикувалося сучасниками [20.-С.206]. Невдача кримського порто-франко зумовила обережне ставлення російського уряду до проєктів влаштування “вільних портів” у наступні роки. На початку ХІХ ст. вже лунали пропозиції створювати порто-франко не на всьому півострові, а в окремих його портах. Саме до такого варіанту схилявся у своїй книзі 1803 р. Павло Сумароков (очевидно, маючи на увазі Севастополь та Керч) [21.-С.135-137]. У 1802 р. проєкт порто-франко у Феодосії “терміном на п’ятдесят років” було складено “Комітетом для облаштування Новоросійської губернії” за пропозицією К.І. Габліца [19.-С.42]. Згідно із царським указом від 1803 р. проголошення порто-франко у Феодосії було вирішено “відкласти до майбутнього часу”, а місту натомість надано інших пільг. Місцеве керівництво та купецтво і пізніше продовжувало звертатися до уряду, прохаючи надання нових пільг місту, яке розвивалося не так швидко як хотілося (записка “Потреби Феодосії” військового губернатора О.Ф. Клокачова від 15 лютого 1810 р. та ін.) [22.-С.241,242; 23.-С.12,16,17].

Серед кращих проєктів створення “вільного порту” у Феодосії слід назвати “Нотатки про порто-франко”, які 10 листопада 1814 р. подав петербурзькому військовому губернатору генералу М.А. Милорадовичу феодосійський градоначальник Семен Михайлович Броневський, обґрунтовуючи у супровідному листі необхідність запровадження “вільного порту” захистом півострова від епідемій, які неминуче приходили разом із контрабандою (у краї щойно закінчилася чума 1813 р.; за словами сучасників, це був “страшний час, що назавжди залишиться у літописах Феодосії”) [24.-С.135]. “Задля досягнення цієї мети, – писав Броневський, – 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” [25.-С.296, 297]. У своїх “Нотатках” феодосійський градоначальник, по-перше, звернув увагу на корисність режимів порто-франко взагалі, наводячи приклади з європейської історії. “Скрізь, де були відкриті порто-франко, – наголошував С. Броневський, – відзначалося швидке зростання торгівлі, постійне збільшення народної промисловості й внаслідок цього добробут мешканців. Генуя, Марсель, Анкона, Ліворно і Трієст служать підтвердженням цієї істини”. Говорячи про “перший невдалий в Росії досвід” Кримського порто-франко 1798 р., Броневський вважав його причиною завеликі розміри зони “вільного порту”, які “суперечили справжнім поняттям про порто-франко”. “Існуючі у Європі порто-франко обмежуються мурами міста або однієї з частин міста...” – зауважував з цього приводу С. Броневський. Тому він пропонував створити порто-франко в частині м. Феодосії, “щоб інша частина слугувала для складування [вітчизняних] товарів” [26.-С.183-185]. У своїй записці С. Броневський навів 13 головних положень (“оснований”), за якими мало функціонувати майбутнє порто-франко. У першому з них було детально визначено кордон пропонованого “вільного порту”. “Частина міста Феодосії, – писав С. Броневський, – найближча до карантину, проголошується порто-франко з тим, щоб межа, призначена для порто-франко, оточувала карантин звідусіль – від одного берега моря до іншого, наприклад: від Лагорієвого дому, що на набережній, через базарний майдан, мимо католицької церкви, потім через караїмський форштадт продовжувати лінією по горах до батареї”. Планувалося, що феодосійський порто-франко “буде мати ...один вхід для сполучення з містом” [26.-С.189-190]. Загалом записка Броневського відрізнялася аргументованістю та ґрунтовністю. Чимало її положень з відповідними змінами були пізніше реалізовані стосовно Одеси. Попри це звернення феодосійського градоначальника зі своїми пропозиціями до Милорадовича, а потім (у 1817 р.) до адмірала М.О. Мордвинова успіху не мали [27.-С.319-320].

Як зазначалося вище, створити порто-франко у Федосії пропонували А. Ришельє у 1814 р. та О.Ф. Ланжерон у 1816 р. Проте в обох випадках більш важливим вважалося влаштування “вільного порту” в Одесі, тим більш, що враховуючи скромні успіхи феодосійської торгівлі, передбачалося, що цьому місту буде важко власними силами утримувати кордом порто-франко [11.-С.559]. Пізніше пропозиції громадян Феодосії про надання місту певних пільг щодо митного режиму (клопотання купецтва міста до феодосійського градоначальника від 9 вересня 1827 р. та ін.) успіху не мали [28.-Арк.1-7].

Низка проектів першої половини XIX ст. передбачала створення порто-франко у Керчі. Так Василь Гур'єв у записці “Торгівля Чорного моря” 1817 р. наголошував: “Тільки порто-франко у Керчі та Одесі, і створення карантинів, зручних для швидкого та вигідного вивантаження та завантаження товарів, можуть захистити [край] від зовнішньої пошесті” [29.-С.228-229].

Набагато докладніше перспективи влаштування “вільного порту” в Керчі були розглянуті в проектах одного з кращих градоначальників цього міста (обіймав цю посаду у 1833–1850 рр.) [15.-С.42,49,50,53,55,56] Захара Семеновича Херхеулідзе. Цей нащадок грузинських князів, який у документах фігурував здебільшого як Херхеулідзев, намагався здобути для Керчі права “вільного порту” за часів, коли в імперії панувала “заборонна” митна система, а одеське порто-франко ледве трималося під тиском палкого захисника фіскальних інтересів міністра фінансів Е.Ф. Канкріна. Тому керченський градоначальник завбачливо звертався зі своїми пропозиціями не до Міністерства фінансів, а до Міністерства внутрішніх справ, і мотивував їх виключно стратегічними інтересами держави: необхідністю захистити край від епідемій, не припиняючи при тому зв'язків із кавказькими народами. “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. При тому він вважав, що від керченського порто-франко російське виробництво та скарбниця не зазнають великих втрат, бо “7 тисяч мешканців Керч-Єнікальського градоначальства, не можуть мати великого впливу на внутрішню нашу торгівлю” [30.-Арк.12]. Пропозиції Херхеулідзе не знайшли підтримки не тільки в Петербурзі, але й у керівництва краю. Виконуючий обов'язки генерал-губернатора Павло Іванович Федоров заперечував ефективність “вільного порту” як карантинного заходу і, відповідаючи на пропозиції керченського градоначальника у 1838 р., між іншим зазначив: “Взагалі, я завжди думав, що порто-франко – це розкіш торгівлі; і тому воно може існувати тільки в одній 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” [30.-Арк.44].

Однак і після 1838 р. Херхеулідзе не припиняв своїх звернень з пропозиціями про створення порто-франко до Міністерства внутрішніх справ. У записці від 1840 р. він сміливо критикував урядовців, які запроваджували жорсткі митні правила, що були “прийнятні десь у Німеччині” (явний натяк на вищезгаданого міністра фінансів Канкріна) і зовсім не відповідали реаліям південних провінцій країни. Градоначальник також детально розповів про засоби перевезення контрабанди, супроти яких були безсильними будь-які карантинні та митні заходи. У 1840 р. проект Херхеулідзе було відхилено, однак уряд був змушений повернутися до нього через поширення випадків контрабанди у 1844 р. Тоді керченським градоначальником було розроблено новий більш детальний проект, що передбачав три можливі варіанти кордонів майбутнього порто-франко з планом і приблизними підрахунками витрат на їхнє будівництво. Довжина першого варіанту кодону була 16 верст, другого – 61 верста, третього – 67 верст. Сам Херхеулідзе схилявся до третього варіанту, за умов затвердження якого “вільний порт” мав би “охоплювати всю землю градоначальства і простір, який може надати місту всі зручності, коли його людність, а також і торгівля, досягнуть можливого ступеня розквіту”. Окрім того керченський градоначальник пропонував продовжити порто-франко і на Таманському півострові (“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, і приймаючи на себе весь ризик у випадку появи пошесті, буде постачати [кавказькі] укріплення предметами, необхідними для життя”. Отже Херхеулідзе фактично пропонував створити не “Керченське”, а “Керченсько-Таманське” порто-франко, яке мало знаходитись під його керівництвом (“відокремлення Керчі від Тамані так само неможливо, як відокремлення Керчі від її карантину”, – відзначав градоначальник). У цьому разі, на думку Херхеулідзе, для транзитної торгівлі могли б відкритися блискучі перспективи (“південно-східні прилеглі губернії відкриють нові шляхи для збуту через Керченський порт своїх виробів, і навіть вироби самого Сибіру будуть спускатися по Волзі до Керчі, й Керч при існуванні порто-франко за короткий термін перетвориться у центральне складське місце”) [30.-Арк.78-79]. Цей черговий проект Херхеулідзе також не знайшов підтримки в урядових колах. Більш того там розглядався варіант, за умов якого Керч хоча і дістала б право порто-франко, однак була б повністю відрізана (без усілякого сполучення) від решти Кримського півострова. З таким рішенням не міг

погодитися ані генерал-губернатор краю М.С. Воронцов, ані керченський градоначальник. Останній мусив з цього приводу пояснювати, що розуміє “слово порто-франко... у тому значенні, як його розуміють скрізь, і ...влаштування його у Керчі з деякими відмінностями має бути на тих самих підставах, як і у портах Південної Європи та в Одесі”. Врешті замість влаштування у Керчі порто-франко Микола І 6 серпня 1844 р. видав розпорядження про посилення карантинного нагляду в Криму [30.-Арк.69-71, 83-84].

Таким чином, успішність і неуспішність пропозицій про створення “вільних портів” залежала не від їх ґрунтовності та ступеню аргументації, а від кон’юнктури в правлячих колах столиці та загальних пріоритетів зовнішньоторговельної політики держави. Тут, звичайно, неможливо розглянути всі проекти щодо надання прав порто-франко та інших митних пільг містам краю, які були запропоновані в дореформені часи. Загалом мешканці портів протягом цього періоду склали десятки різноманітних листів до царя, уряду та керівників різних рівнів з пропозиціями щодо покращення стану торгівлі. Пропозиції ці іноді підписувалися численним загалом представників “кращих” і “почесних” городян. Такі документи безперечно заслуговують на увагу дослідників минулого як своєрідні пам’ятки громадської та соціально-економічної думки України кінця ХVІІІ – першої половини ХІХ ст.

Джерела та література

1. Флоровский А.В. Депутаты Войска Запорожского в законодательной комиссии 1767 г. – Одесса, 1912.
2. Слабченко М.Е. Организация хозяйства Украины от Хмельниччины до Мировой войны. – Ч. 1: Хозяйство Гетманщины в ХVІІ – ХVІІІ столетиях. – Одесса, 1923.
3. Загоровський Є.О. Запорозько-російська митна політика за часів Нової Січі // Ювілейний збірник на пошану академіка Д.І. Багалія. – К., 1927.
4. Memoire touchant les avantages commerciaux du port d'Odessa // Архив графов Мордвиновых (далі – АГМ). – СПб., 1902. – Т. 2.
5. Атлас Д. Старая Одесса: ее друзья и недруги. – Одесса, 1992.
6. Об учреждении в Одессе по проекту надворного советника Фродинга порто-франко // Архив Государственного совета. – СПб., 1888. – Т. 2.
7. Оглоблин О. Одеське порто-франко // Наукові записки Київського інституту народного господарства. – 1928. – Т. 9.
8. Смольянинов К. История Одессы // Записки Одесского общества истории и древностей. – Одесса, 1853. – Т. 3.
9. Записка об Одессе, составленная Одесским строительным комитетом по распоряжению Ф.П. Де-Волана во время его короткого визита в Одессу в 1800 году // Наследие Ф.П. Де-Волана – из истории порта, города, края. – Одесса, 2002.
10. Полное собрание законов Российской империи (ПСЗРИ). – Собр. первое. – СПб., – 1830. – Т. 28.
11. Граф Ланжерон императору Александру // АГМ. – Т. 2.
12. Le duc de Richelieu a l'Empereur Alexandre, sur la Nouvelle Russie // Сборник Русского исторического общества. – СПб., 1886. – Т. 54.
13. Журналы по делам Департамента Государственной Экономии // АГМ. – СПб., 1881. – Т. 4. – Ч. 2.
14. ПСЗРИ. – Собр. Первое. – СПб., 1830. – Т. 20.
15. 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.
16. Сборник военно-исторических материалов. – СПб., 1893. – Вып. 6.
17. Дружинина Е.И. Северное Причерноморье в 1775–1800 гг. – М., 1956.
18. ПСЗРИ. Собр. первое. – СПб., 1830. – Т. 25.
19. Евсеев А.А. Город Феодосия и проекты порто-франко в конце ХVІІІ – начале ХІХ века // Пилигримы Крыма – осень '2000 (Путешествия по Крыму, путешественники о Крыме): Материалы VI крымской международной научно-практической конференции: В 2 ч. – Симферополь, 2001. – Ч. 2.
20. Палас П.С. Наблюдения сделанные во время путешествия по южным наместничествам русского государства в 1793–1794 годах. – М., 1999.
21. Досуги крымского судьи или второе путешествие в Тавриду Павла Сумарокова. – СПб., 1803. – Ч. 1.
22. Клокачев Мордвинову // АГМ. – СПб., 1902. – Т. 4.
23. Клокачев А. Нужды Феодосии // АГМ. – СПб., 1902. – Т. 6.
24. Кондораки В.Х. В память столетия Крыма. – М., 1883.
25. Броневский Милорадовичу // АГМ. – СПб., 1902. – Т. 4.

26. Броневский. Замечания о порто-франко // АГМ. – СПб., 1902. – Т. 6.
27. Броневский Мордвинову // АГМ. – СПб., 1902. – Т. 4.
28. Державний архів Одеської області (далі – ДАОО). – Ф.1. – Оп. 190 (1827 р.) – Спр. № 35.
29. Торговля Черного моря // АГМ. – Т. 6.
30. ДАОО. – Ф.1. – Оп. 191 (1838 р.). – Спр. 70.

Summary

The projects of Porto Franco in Southern Ukraine towns in the first part of the XIX century, the circumstances and peculiarities of the project origin and their further destiny are considered in the article. The informative potential of the projects and their importance as memorials of public and social-economic thought of Ukraine at the end of the XVIII – the first part of the XIX century are emphasized.

І.В. Довжук

ЦУКРОВА ПРОМИСЛОВІСТЬ НАДДНІПРЯНСЬКОЇ УКРАЇНИ В СЕРЕДИНІ XIX ст.



У харчовій промисловості Наддніпрянської України в середині XIX ст. розпочався промисловий переворот. У цукровиробництві застосовували машини для подрібнення цукрових буряків, гідравлічні преси для сокодобування, парову техніку випарювання і згущення цукробурякового соку. Однак цукрове виробництво як галузь дворянського підприємництва ґрунтувалося на примусовій праці кріпосних селян, що переважала в 40-50-х роках. Панівною тенденцією у розвитку виробництва цукру було перетворення кріпосної мануфактури (з переходом на вільнонайману працю) на фабрику.

Проаналізуємо стан та основні тенденції розвитку цукробурякової промисловості в українських губерніях, звертаючи увагу на цю галузь і в загальноімперському масштабі. Так чи інакше проблем цукробурякової промисловості торкалися у своїх працях К. Воблий, О. Нестеренко, М. Домонтович, О. Плевако та ін.

Виробництво цукру в Російській імперії в середині XIX ст. досягло досить високого рівня. Так, у 1845 р. у 22 губерніях імперії нараховувалось 216 діючих цукроварень, обсяг продукції яких становив 603,5 тис. пудів на суму 3959 тис. крб. [1.-С.164].

Місце українських губерній у цукровій промисловості імперії за 1845 р. визначалось у таких цифрах:

- кількість цукроварень – 116 (53,7%)
- кількість продукції – 439,3 тис. пуд. (72,8%)
- вартість виробництва – 2924 тис. крб. (73,8%)

У середньому по імперії в 1845 р. одна цукроварня виробляла за рік цукру на 18,2 тис. крб., в Україні – на 25,2 тис. крб. Тут позначився вплив Київщини, де одне підприємство давало продукції на 53,5 тис. крб., тобто втричі вище від загальноімперської середньої. Отже, Наддніпрянщина посідала панівне місце в цій галузі промисловості.

У 1848-1849 рр. у Російській імперії працювало 295 цукрових заводів, з них в Україні – 183, або 62% [2.-С.84].

Тепер порівняємо з даними 1845 р. За три роки число цукроварень в імперії збільшилось: з 216 до 295; в Україні – зі 116 до 183, тобто ми маємо приріст числа цукроварень по Російській імперії на 36,6%, по Україні – на 54,3%. Питома вага України помітно зросла з 53,4 до 62%.

Що стосується посівної площі, то в 1848 р. у цілому по державі буряками було засіяно 36,5 тис. дес., у тому числі в Україні 27,7 тис. дес., або 75,8%. Тільки Київщина мала під буряками 54,7% із загальноукраїнської площі; її буряковий клин майже вдвічі перевищував площу під буряками іншої частини держави (15,1 тис. дес. проти 8,8 тис. дес.) [1.-С.169].

У розглядуваний період урожайність буряків по Російській імперії не перебільшувала 69,8 берківців¹; Україна відрізнялась більшою врожайністю – 71,5 берк. проти 63,7 берк. в Росії. На

¹ Берковець – міра ваги, дорівнює 12 пудам (196,56 кг).