

С. М. Гилипенко (Севастополь)

Зовнішня торгівля Кримського ханства у 40—70-ті роки XVIII ст.

Історія розвитку кримського ханства ще й досі вивчена недостатньо. В основному дослідниками розроблялися політичні аспекти теми. Економічним питанням, особливо періоду, що передував приєднанню Криму до Росії, значення не надавалося. В нинішніх умовах стала очевидною необхідність відмовитися від поверхового сприйняття кримсько-татарського минулого, коли на перший план ставилися войовничі хани, підступні інтриги жителів Бахчисарая і нібито споконвічна ворожнеча мусульман з християнами, а натомість перейти до глибокого осмислення історичної долі народів, які входили до Кримського ханства, і всього населення Північного Причорномор'я та Приазов'я.

Мета даної публікації — спробувати дослідити зовнішню морську торгівлю, яку вело ханство через свої порти. Хронологічно вона охоплює не тільки 40—60-ті роки XVIII ст., а й 70-ті, коли ханство існувало в умовах незалежності від Туреччини.

Про Крим, його міста збереглося багато записів, спогадів сучасників, які, відображаючи суб'єктивні враження, водночас містять багато цікавих спостережень, тим самим допомагаючи відтворити картину минулого. Це праці Пейсонеля¹, Тунмана² та Клеємана³.

В ряді праць, присвячених історії Півдня України, містяться оцінки розвитку економіки всього регіону, в тому числі й Кримського ханства. Серед них слід назвати монографії А. Скальковського⁴, М. Вольського⁵, Ю. Дружиніної⁶, В. Голобуцького⁷.

Джерелами для даної праці послужили матеріали з фондів Державного архіву Кримської республіки, зокрема фонд В. С. Попова, що містить раніше не опубліковані документи, багато з яких стосуються історії зовнішньої торгівлі, а також опубліковані документи з різних історичних видань, у тому числі збірника Н. Дубровіна⁸, що складався для аналізу політичних подій, проте містить багато цікавих фактів з економічного життя.

В середині XVIII ст. Кримське ханство не мало тієї могутності й значення, якими славилось за 100—50 років до того. Тривала боротьба російського й українського народів проти агресії султанської Туреччини і Кримського ханства дали відчутні результати. Походи Мініха та Ласси наприкінці 30-х років завершилися цілковитою перемогою російської армії. На півострові, феодалі якого були позбавлені можливості жити за рахунок грабівницьких походів на українські та російські землі, дедалі більшого значення набуває розвиток сільського господарства, промисловості і торгівлі. Селім-Гірей, який правив у 1740—1742 рр., «очевидно, мав більшу схильність до спокійних справ внутрішнього правління, ніж до войовничих справ»⁹.

Торгово-економічні відносини стають основними для народів, які населяли півострів. Цьому сприяли всі умови. По-перше, те, що Крим був густо заселений. За даними Тунмана, там проживало 400 тис. чол.¹⁰ Академік Паллас вважає, що чисельність населення Криму доходила до 500 тис. Та головним була не кількість, а особиста свобода жителів, що давало можливість займатися підприємництвом. Дворянство, мурзи, беї, які втратили старі джерела збагачення, що полягали перш за все у пограбуванні населення сусідніх територій та работоргівлі, прагнули підвищити товарність свого господарства і вийти на зовнішній ринок.

По-друге, півострів та прилеглі до нього землі мали величезні господарські можливості. По-третє, кримські торгові міста були єдиними, крім

Очакова, портами, звідки відправлялися вантажі за море. Тут, починаючи з давніх часів, не згасала цивілізація, центром її були міста, багато з яких відзначалися своїми розмірами¹¹. З середини XVIII ст. зростає їх роль і як центрів економічного життя ханства.

Морська торгівля відбувалася в Кефі (Феодосія), Гезлеві (Євпаторія), Балаклаві, Єнікалі та Керчі. Кефа була не тільки великим портом, а й найбільшим містом Північного Причорномор'я. Турки називали її Кучюк-Стамбулом (малим Стамбулом). Клеєман вважав, що в цій гавані стануть кілька сот кораблів¹², а французький мандрівник Шарден бачив у порту 400 суден¹³. Місто побудували півмісяцем в окружності 5 миль. Багатий порт був завантажений «...м'ясом, вином, птицею, рибою, молочним збором та плодами, а взимку вугіллям і дровами»¹⁴, — так писав про Кефу мандрівник Деасколлі в XVII ст.

Проживали в місті переважно вірмени, греки і турки. Татар було мало¹⁵. Турецькі купці жили в Кефі «великою кількістю», мали власні будинки та «магазини». Навколо міста знаходилися їх садиби, «невеликі села або хутори з угіддями та найкращі сади біля Судака». Тут служив османський митний директор, який збирав мито з кораблів, що прибували й відходили в море. Найбільшим передмістям Кефи була купецька слобода Топра-Кала, де жили тільки іноземні купці.

Другим великим морським портом і містом був Гезлев, або Козлов. Його бухта відрізнялася від Кефінської своєю відкритістю вітрам і невеликою глибиною. Проте товарооборотом вона не поступалася Кефі. Жили в Гезлеві турки, греки, вірмени та євреї-караїми, однак переважало татарське населення. Командуючий російськими військами в Криму Василь Долгорукий писав 1773 р.: «В сем обширном приморском городе великое множество преизрядных и больших домов»¹⁶. Пейсонель налічив тут 200 сімей греків та 450 — вірменських і католицьких¹⁷.

Багато мандрівників однією з найкращих на півострові називали Балаклавську бухту. Сюди приходили як торгові судна, так і військові кораблі від султана. Місто було невеликим, і в ньому, за різними джерелами, налічувалося від 150 до 300 будинків¹⁸. Жили тут в основному греки і татари.

Фортеця Єнікале знаходилася на стику двох морів. Місце славилось багатими уловами й численними соляними озерами. Гавань, як відзначав Тунман, була мілководною, і тому судна навантажували на рейді з човнів у 60 сажнів від берега¹⁹. Єнікале належала туркам. У фортеці стояв гарнізон із 1163 чол.²⁰ Торгівлею займалися турки, а також 30 сімей вірмен.

Керчю на відміну від Єнікале управляв хан. Місто ще називали «Боспор» в пам'ять славного минулого. Глибина бухти сягала від 11 до 15 сажнів. Маленьке місто мало гавань з кам'яною греблею та маяк для кораблів, що проходили протоку. Гарнізону тут не було, а жили тільки купці та промисловці. Грецьких і вірменських сімей налічувалося 24; турків та татар — близько 780 чоловік.

Приморські портові міста Криму були центрами ремісництва та дрібного товарного виробництва, торгівлі і грошового обміну. В середині XVIII ст. вони стали важливими центрами економічного життя ханства.

Експортна торгівля кримських портів спеціалізувалася на відправці різних вантажів: солі, вина, овець, вовни, ікри, риби, повстини, сап'яну, вичинених і сирих шкір, коров'ячого масла, зброї, овочів, фруктів, воску, сірих смушок та земляного мила. Але особливо багатим острів був, за словами сучасників, на хліб. Російський дослідник Михайло Вольський писав: «Крим... не тільки постачав потрібну кількість для потреб своїх жителів, а й служив багатою житницею для Турції»²¹. Точна цифра вирощуваного тут зерна нам невідома, але, з огляду на різні джерела, можемо припустити, що вона була близькою до 70 тис. чвертей. А. В. Суворов повідомляв у рапорті від 7 серпня 1778 р., що «...по нинішньому тут неврожаю визріло близько 50 тис. чвертей хліба»²².

У великих обсягах зерно (особливо пшениця та ячмінь) підвозилося з материкової частини від податних хану народів. На думку В. О. Голобуць-

кого, у доставці хліба в Крим досить суттєвою була роль запорозького козацтва. Під час Семирічної війни 1756—1763 рр. турки і татари купували хліб у містах і селах прикордонних районів Правобережної України для вивезення на кораблях у Пруссію²³. В числі зернового хліба, що вивозився з Криму, важливе місце займала пшениця, яку щороку відправляли в Константинополь на 100—150 суднах; на другому місці був ячмінь (близько 60 суден), далі йшли жито й просо. Вивезення здійснювалося казенними, чи «кабанськими», суднами і вільними «рейсами» (шкіперами. — П. С.). Людей, які брали участь у доставці зерна на кораблі, називали «хлібниками».

Головне призначення хлібної торгівлі полягало в забезпеченні продовольством Константинополя. Торгівля була монополією турецького султана, і всі кораблі приходили від нього з ярликами. Будь-яке вивезення зерна з Криму не в Порту заборонялося. Лише при наявності повного достатку зерна в Туреччині, коли продовольства вистачало надовго, хан видавав фірмани * на вивезення хліба до Трапезонда вільним шкіперам. У Туреччину каравани кораблів, навантажені хлібом, відправлялися з довіреною людиною, яка стежила за тим, щоб вони не причадили в іншому місці. Уряд забезпечував каравани конвоем, боячись пограбування з боку голодного населення.

Крим і підлеглі йому народи багато терпіли від монополії султанської влади на вивезення хліба. У 1757 р., як повідомляв французький консул Пейсонель, внаслідок неврожаю і вивезення продовольства за море на півострові був голод.

Політичні суперечності між Туреччиною і Кримом в середині 70-х років тимчасово обмежили продаж зерна. До травня 1777 р. Шагін-Гірей не дозволяв торгувати хлібом, а кораблі, що приходили за зерном, затримував. Усвідомлюючи нетривалість свого становища, хан поставив умови: 90 кораблів, навантажених пшеницею, Порту отримає після того, як «султан визнає його справжнім ханом»²⁴. Як тільки це відбулося, він з політичних міркувань дозволив навантажувати кораблі пшеницею в Козлові і Кефі без мита, відмінивши запроваджене Девлет-Гіреєм «восьмипарне» мито (16 коп. — П. С.) з кожного кримського кіле (1 кіле — 2 пуд. 10 ф. — П. С.). Але через деякий час відміняє привілей, збільшує побори на хліб, бажаючи бачити прихід турецьких кораблів, заповнених іншими товарами. Для цього було встановлено мито з кіле хліба від 10 до 15 пара (1 пара — 2 коп. — П. С.), що надало перевагу заможним купцям. Хто приходив з кораблями, повними товарів, платив 10 пара; з половинним завантаженням — 12, а з пусого брали 15 пара²⁵. Для «вільних рейсів», що приходили без султанських ярликів, вимагали від 15 до 20 пара і, крім того, половину корабля завантажували сіллю. Про продаж зерна на турецькі кораблі існує багато донесень та рапортів з кримських портів. Катеринославський купець Габріель Карабіто навантажив 4000 кілей ячменю в Козлові і взяв паспорт для відправки корабля у російського резидента²⁶. Сам Шагін-Гірей через своїх торгових агентів вивіз тільки за один рейс 42 000 пудів хліба.

Важливе місце в торгівлі займала сіль. Вона часто служила еквівалентом обміну на деякі товари, зокрема мідь і срібло для виробництва ханської монети. Сіль часто віддавалася на відкуп разом з митницями своїм або яничарським чиновникам²⁷. Її вивозили з Керченських і Гезлевських озер. Прибутки ділилися між ханством і наслідником престолу. Гезлевські озера порівняно з Перекопськими були бідні на сіль, яка до того ж вважалася гіршою. Щорічний продаж євпаторійської солі досягав 70 000 пістрів²⁸. Відкупник або директор ханської митниці віз солі у 80 кіле (160 пудів. — П. С.) продавав за 4—6 пістрів (залежно від кількості кораблів і попиту на сіль). Для підвезення солі від озер до пристані підраджалися місцеві жителі, найчастіше татари. Підряди завжди були вигідними. «Сіль купувалася на озері, один кіле коштував 4 чи 5 коп., а за привезення до берега платили з воза від 60 до 90 коп.»²⁹, — так пи-

сав підполковник Томілов про продаж солі з Єнікальської пристані. Ціна була різною залежно від якості, відстані і часу добування. Іноді траплялося, що видобуток значно перевищував потреби зарубіжної торгівлі. В такому разі таможений відкупник одержував від хана дозвіл платити за всі товари сіллю по ціні, яку він сам визначав³⁰.

Керченський промисел був уділом Калга-Султана (наслідника престолу), який віддавав його на відкуп постачальнику свого двору. Сіль з цього промислу була доброї якості, але вивозилося її значно менше, ніж з інших.

Загальний обсяг солі, яку вивозили з усіх промислів морем, становив понад 60—80 тис. пудів на рік.

Значне місце в експортній торгівлі займали продукти скотарства та виробни з них: овеча вовна, сап'ян, овчини, сирі й вичинені шкури, коров'яче масло, повстини, смушки та ін. Про якість товарів свідчить той факт, що сирі чи «сиві» смушки продавалися не оптом, а поштучно, і кожна мала свою ціну залежно від сорту. Як повідомляв французький консул Адам Еворка, тільки в Туреччину продавалося до 100 тис. овець³¹. Особливо багато худоби — коней, волів, овець — надходило на зовнішній ринок із Запорозжя. Цей товар успішно конкурував з місцевим. Наприклад, тільки один запорозький купець П. Калнишевський продав у Криму 1775 року перекупникам 14 тис. овець на суму 28 тис. крб.³²

Продукція скотарства надходила й від ногайських татар, які «...мали чималу кількість... сірих та чорних смушок, шкір бичахих і кінського волосся»³³. Сирі смушки мали великий попит. Тільки до Правобережної України їх відправлялося близько 90 тис. за рік³⁴.

На західних рівнинах, поблизу Гезлева, розводили кіз, шкірки яких оцінювалися дуже дорого і використовувалися для виробництва сап'яну.

Одним з кращих за своїми якостями вважалося і коров'яче масло, виготовлене на півострові. Його вивозили на судах у шкіряних мішках, в яких воно прекрасно зберігалося. Клеєман порівнював це масло з лейпцизьким і голландським. Торгували з Туреччиною також дуже цінними заячими шкірками. Є. Марков вважає, що за море продавалося 20 000 шкірок за рік.

На основі розвитку скотарства розвивалося й виробництво необхідних для життя людини речей. Умілі ремісники майстерно обробляли шкіри і одержували овчини, повстини, шкіряні сидла, теплі шуби і т. п. В ремісничих цехах Карасу-базара славилися майстри по виготовленню сап'яну, а бахчисарайські ремісники — своєю зброєю, сидлами та ін. Товари ремісників мали попит не тільки на внутрішньому, а й на зовнішньому ринку.

Серед товарів, які вивозилися з півострова, слід назвати мильну глину сірого кольору. Академік Паллас вважає, що цю глину жінки використовували в лазнях для миття волосся. Торгівля нею, як і сіллю, завжди віддавалася на відкуп промисловцям з обов'язковою умовою продажу на кораблі для Константинополя. Вивозилась глина в основному через Балаклавський порт, рідше — через Кефу. Її кількість досягала 100 пудів³⁵.

Інші товари, такі, як риба, ікра, кримське вино та тютюн, вивозилися в значно менших розмірах. Вино вироблялося в Судаку й славилися своїми якостями далеко за межами півострова. Так, навіть до Петербурзького порту кримське вино потрапляло кораблями з Любека, Данцига, Амстердама, що свідчить про те, що воно морем завозилося в Туреччину, а потім у європейські країни³⁶.

Імпорт кримських портів значно поступався експорту. Сюди доставлялося деревне масло, грецькі горіхи, винні ягоди, ізюм, ріжки, кава, бавовняні тканини, кіндик, кумаг, сап'ян, смушки, а також апельсини, лимони, сир, цукор, тютюн турецький різних сортів, глиняні трубки, чубуки, ножиці, зброя, скляний посуд тощо. Ханство особливо потребувало заліза, міді і срібла для виробництва власної монети. Клеєман писав: «У самому Криму торгівля досить значна; татари не можуть без неї обійтись і купують усе за дорогу ціну»³⁷. У Кефу, Єнікале і Керч привозили на судах для будівництва ліс, що «був не дуже дорогий, і 3-сажневий сосновий брус в

50, а дошки 2-сажневі в 1,5 дюйма по 8 коп. купували, а дубові — вдвоє, а букові в півтори ціни обходилися...»³⁸.

Морська торгівля здійснювалася на купецьких суднах, господарі яких — турки, греки, вірмени — жили в Туреччині. Кораблі приходили нерегулярно, це залежало від багатьох обставин, як господарських, так і політичних. Починаючи з березня, відкривалася навігація, а пік судноплавства припадав на липень — жовтень, коли вже було зібрано хліб на полях, сіль в озерах, настрижено вовну і підготовлено для вивезення шкіри.

З численних рапортів офіцерів, які знаходились у Криму з 1771 до 1783 рр., можна скласти картину судноплавства. 9 квітня 1777 р. капітан Жданов, який стояв на варті у Кефі, повідомив про прибуття двох купецьких човнів із Царграда. На першому були фрукти, на другому — «ліс і 20 робітників»³⁹. Капітан I рангу Воронов рапортував, що 27 суден приймали вантажі в Кефі, а капітан Карташов — про те, що 35 малих купецьких «човнів» під турецьким прапором також приймали з кримських суден пшеницю й сіль на козловському рейді⁴⁰.

Морськими шляхами перевозилися не тільки товари, а й люди. Слід зазначити, що пасажирські рейси здійснювалися регулярно, незважаючи на небезпечність судноплавства.

Торгівля і судноплавство були прибутковою справою не тільки для купецтва, а й для численних підрядчиків з інших груп населення. Коли в березні 1777 р. у зв'язку з політичними подіями з Константинополя не приходили кораблі, командуючий російськими військами в Криму просив заспокоїти всіх, запевняючи, що це відбувається «через погану погоду та мобілізацію кораблів на війну з персами»⁴¹. Однак, незважаючи на складну й суперечливу обстановку, зовнішня торгівля тривала, і мореплавство зв'язувало Туреччину й Крим.

Морські перевози здійснювалися на суднах, що належали купецтву Туреччини. Тільки в Константинополі у 80-ті роки XVIII ст. «...великих і малих купецьких кораблів було 405»⁴². Їх будували не тільки в столиці Порті, а й в інших містах імперії. І все ж для дедалі зростаючих торгових оборотів їх не вистачало. Через заборону перевозок на суднах, що не належали Туреччині, місцеві купці змушені були орендувати кораблі турецьких судновласників або укладати з ними підряди на перевезення товарів. Тому вартість фрахту вантажу часто була досить високою. Іноді в Криму наймали турецькі торгові кораблі «...від 55 до 60 пара за кантарь»⁴³. Додаткові витрати збільшувалися також із стягненням таможного мита за ці операції (з 10 крб. — 1 крб. в казну мита)⁴⁴. Наймання відбувалося на таких умовах: після продажу товарів увесь прибуток, за виключенням витрат власника товару, ділився на 3 частини, з яких одну одержував купець, другу — власник корабля, а третю віддавали екіпажу. Купецтво, прибувши до Константинополя, торгувало протягом 3—4 місяців, а то й півроку. За кількістю товару, який вивозився, можна стверджувати, що щороку в Кефу і Гезлев приходило 150—200 суден, не рахуючи каботажних човнів. В інших портах ці цифри були трохи меншими.

Зовнішня торгівля ґрунтувалася на митній тарифній системі, яка повторювала турецьку. До правління останнього кримського хана Шагін-Гірея мито стягалось за все: і за привезені товари, і за ті, що вивозилися, — 2 чи 3 % з вартості вантажу⁴⁵. Клеєман уточнює: 3 % від 100 платили тільки французи, з турків брали 4 %, а з українського, російського і польського купецтва — 6 %⁴⁶. Більш чітко збір мита регламентувався в тарифі Шагін-Гірея від 1 вересня 1780 р. Цей документ був важливою подією в економічному житті ханства навіть після приєднання Криму до Росії (за ним мито збиралося аж до 1787 р.).

Якщо митну систему можна назвати прогресивною, то існування внутрішніх фіскальних поборів, безумовно, було великою перешкодою для розвитку зовнішньої торгівлі. Біля міських воріт Перекопа, Кефи, Гезлева за привезення й вивезення товарів брали додаткове мито. Навантажений віз оцінювався за кількістю тяглової сили: 4-х воловий коштував вдвоє дорожче 2-х волового. Консул Росії в Криму В. П. Константинов писав 1767 року:

«Податі в містах збираються від купецтва з усякого продажу з привозу й відвозу по 2 %»⁴⁷.

На півострові митниці існували в Перекопі, Арабаті і всіх портових містах. У ті роки це був основний адміністративний орган купецького мореплавання. Доходи від зовнішньої торгівлі займали значне місце в державній казні. Але в Криму мито з Кефи та Єнікале йшло турецькому султану, що відчутно збіднювало ханські прибутки. Гонитва за швидкими доходами спричинила продаж митниць на відкуп чиновникам чи забезпеченим промисловцям, не тільки своїм, а й яничарським, а потім і російським. Відкупщик брав пристань, заплативши вказану суму в казну, а потім довільно збільшував мито, роблячи для себе «бариш». У 1762 р. Гезлевську митницю віддали на відкуп яничару Агі, який жив в Очакові. Це призвело до заборони прямого торгового судноплавства між Запорозькою Січчю і Туреччиною. Тепер купцям, які прибули до Очакова, доводилося спочатку везти свої товари сухим шляхом у Гезлев для сплати мита і одержання фірману, а потім відправлялись у Запорожжя⁴⁸. Сплативши мито, купці одержували також іменний ярлик з печаткою на вільний проїзд — він коштував 20 пар⁴⁹. Безумовно, все це перешкоджало розширенню торгівлі, гальмувало її розвиток.

У морській торгівлі брало участь купецтво різних національностей. Від його чисельності, грошових капіталів залежало насичення ринку товарами, зміцнення торгових зв'язків між народами. Серед місцевих жителів головну роль у зовнішній торгівлі відігравали греки, вірмени, євреї-караїми, багато поколінь яких займалися торгівлею. З рапорту А. В. Суворова князю Г. О. Потьомкіну відома приблизна кількість християнського купецтва — понад 9 тис. чоловік⁵⁰. Не всі з них брали участь у зовнішньоторговельних операціях. Проте їх роль, особливо в посередницькій торгівлі, була вагомим не тільки для Криму, а й для Туреччини. В листі М. Панина до російського посланника в Туреччині А. Стахієва від 27 травня 1780 р. говориться, що купці-християни, «...приїжджаючи до Константинополя, допомагають під своїм іменем тамошнім і венеціанським підданам не тільки торгувати, а й кораблі купувати...»⁵¹. Мотивом для написання цього листа стала заборона турками вести торгівлю в Порті християнам, які раніше жили на півострові, а потім, за указом Катерини II від 9 березня 1778 р., були виселені звідти.

Крім греків, вірмен і євреїв, участь у торгівлі брало татарське купецтво й феодална аристократія. Займався нею і останній кримський хан Шагін-Гірей. Кючук-Кайнарджійський мирний договір між Росією і Туреччиною дав йому можливість мати власний флот. Але для безпеки комерції кораблі Шагін-Гірея виходили в море під прапором Російської імперії. 1777 року хан купив через своїх посередників у м. Абазі купецьке судно, через рік ще одне — в Таганрозі⁵². А під кінець правління в особистому володінні хана було 4 судна⁵³. В липні 1779 р., як свідчать документи, він посилав торгувати на своєму судні «ханського купчину — грека Теодораки». Везло судно пшеницю, шкіри, вовну та сіль⁵⁴. Кримське купецтво прагло збільшити експорт товарів і встановити регулярні зв'язки із зарубіжними компаніями в Турції. Для цього було організовано експедицію шкіпера Самійла Нумана. Спираючись на допомогу російського посла в Туреччині А. Стахієва, Нуман намагався через англійську контору в Константинополі налагодити регулярні зв'язки, «...щоб кожного року відпускати товарів на 200 тис. крб. неодмінно». Передбачалося постачати вантажі: «...пшеницю, ячмінь, вовну і сіль, а весною шкіри, масло, ікру, рибу та інші з продуктів, яких у цьому краї дуже багато»⁵⁵.

Слід зауважити, що обсяг товарів, яких вивозилося на 200 тис. крб., не визначав можливостей усієї торгівлі. На дану суму тільки держава брала зобов'язання відправляти вантажі з ханських запасів для стабільного забезпечення випуску власної монети. Водночас на своєму судні Нуман віз 4030 кіле пшениці, 22 000 кіле ячменю, масла — 4711 ок і 4767 сирих вовлих шкір. Загальна сума вартості товарів становила 1021 піастрів 16 пар.

Продавши їх, Нуман одержав понад 15 % «баришу». Однак переговори з англійською компанією не були вдалим.

Товари для зовнішнього ринку поставлялися і з допомогою васалів кримського хана: ногайців, таманських орд, черкесів. Існувала «повинність» привезення харчових припасів у Константинополь: хліба, масла, меду, м'яса. Хан ділив цю дань між підлеглими йому народами. Ногайці повинні були давати «по 4 кіле пшениці і дві яловиці з усякого казана чи сім'ї»⁵⁶. Але така система «доставки» товарів нічого, крім шкоди, цим народам не приносила. Внаслідок свого низького суспільного розвитку багато з них не знали грошового обігу і займалися обміном товарів. Як повідомляв Клеєман, черкеси часто їздили до Кефи, де міняли «різні речі, яких у Черкесії було в достатку, наприклад, коней, заяче хутро, шкіри, лисяче хутро та віск»⁵⁷. Товар вигідно міняли за малу ціну, а потім перепродавали на зовнішньому ринку вдвоє — втричі дорожче.

Займалися торгівлею й ногайські татари. Цілі каравани возів з маслом, медом, воском і хлібом направлялися в Кримські гавані для продажу в Туреччину. Ногайські купці на відміну від черкесів уже мали гроші, які одержували, торгуючи із запорозькими козаками⁵⁸. Мінова торгівля в основному була поширена в самому степу, куди кримське купецтво їздило за товарами. Особливо багато ногайців торгувало в Геазеві, поблизу місця свого проживання. Серед іноземного купецтва найбільш активно торгували турки-християни. Тільки вони мали власні торгові кораблі, а також пільги в зовнішній торгівлі. Зміни митних правил Шагін-Гіреєм викликали в них протести.

Царський уряд, зважаючи на певні політичні міркування, прагнув обмежити кримську торгівлю з російськими та українськими губерніями. Однак, незважаючи на всі перешкоди й заборони, з приходом весни купці везли свої товари для продажу чи обміну. Командуючий російськими військами А. Прозоровський відзначав: «...Російські купці з давніх часів у Криму по своєму промыслу, як у дружній області, мали до цього й вільну в усьому комерцію»⁵⁹. Інженер-поручик Шемаєв, направлений у Бахчисарай до хана, доповідав у жовтні 1752 р. про велику кількість російських і українських купців, які торгували в усіх містах. Комерція скрізь проводилася з участю численних прикажчиків та служилих людей. У документах згадуються ніжинський грек Судаклей, який «не один раз бував у Козлові, Керчі, Єнікалі і за Азовським морем»⁶⁰, воронежці І. Шумливий, А. Сушилін та ін.

Особливу роль у торгівлі відіграло запорозьке козацтво. На думку А. Скальковського, торгівля «...була важливою галуззю промисловості Запорожжя і джерелом найнадійніших доходів його Коша»⁶¹. Зростання товарності тваринництва і землеробства на Запорожжі зумовило збільшення привозу до Криму продукції цих галузей господарства, що сприяло розширенню експортної торгівлі Кримських портів. Запорожжя мало практично однакову структуру господарства з Кримом, однак його товари не тільки насичали внутрішній ринок, а й доповнювали можливості хана. Чумацькі ватаги, яких посилали за сіллю, не були пустими, а завжди заповнені товарами. Секунд-майор Никифоров повідомляв із Запорозької Січі в 1749 р.: «...Завжди в літню пору малоросійських і слобідських полків обивателі, які торгують усім потрібним Криму, безперервно туди й назад їздять»⁶². Роль запорожців була настільки великою, що в 1758 р. хан через Перекопського каймакана писав кошовому Григорію Федорову, щоб він купцям «...радив, як і раніше, їздити й торгівлею займатися». Про кількість торгуючих на півострові з Лівобережної і Правобережної України, багатьох губерній Росії свідчить повідомлення коменданта Н. Борзова (1776 р.) про те, що щороку «сюди приїжджають... не менше 10 тис. чоловік»⁶³. До Кефи, за словами д'Асколі, через міські ворота щодня в'їжджало від 500 до 1000 возів з товарами, і до кінця дня все розпродавалося⁶⁴.

У зовнішній торгівлі Туреччини провідне місце займали французи. Поступово французьке купецтво поширило свій вплив і на Крим, відкриваючи там торгові компанії. Напередодні війни 1768—1774 рр. у Кефі діяли дві з

них: «Вільгельм Лапорті і К^о» та «Марин і Далбур із синами». Для привізних товарів було збудовано кілька магазинів. Продавалися в них головним чином «нідерландські» кава, цукор, тютюн, сукно, атлас тощо.

Торгівля відбувалася тільки в межах півострова. За повідомленням Клеємана, за рік тут продавалося товарів, привезених з Леванта, на 30 000 піастрів (компанія додатково одержувала прибуток, на 30—40 % більший цієї суми). Працювали без посередників на основі капітуляційних договорів і платили митниці 3 % від 100, частину натурою, а частину грошима. Керівництво здійснювалося «фактором * і численними комісарами». Однак, коли в 1769 р. розпочалася війна, компанії змушені були розпродати свої товари і, «зібравши борги», повернутися до Константинополя⁶⁵.

Розвиток зовнішньої торгівлі Криму нашоувувався на труднощі через відсутність власної монети. Монетний двір у ханів був — спочатку в Бахчисараї, а потім у Кефі, але через відсутність металу грошей чеканили мало (за виключенням розмінної монети — мідної та срібної). Ходила тут і більша монета — золота, але вона була привізною — турецькою, західноєвропейською та російською. Торгівля велася за готівку або в кредит, але на найкоротші строки, оскільки влада ханських і турецьких чинів була не тривкою. Ціна товарів визначалася на турецькі піастри і російську срібну чи золоту монету. В 1764 р. російський консул А. Никифоров доповів уряду, що через Запорозьку Січ велика кількість срібних і золотих монет тече в Туреччину і Крим, і запропонував покласти цьому край⁶⁶. Незабаром вивіз російських срібних і золотих монет було заборонено, однак гроші з Росії, як і раніше, вивозилися, тільки тепер уже контрабандним шляхом. Кошовий отаман П. Калнишевський у чолобитній царіці від 15 травня 1766 р. просив дозволу торгувати срібними грошима, але не одержав його⁶⁷. За тарифом 1766 р., з Росії вивіз грошей був заборонений, як і ввіз монети з «російським чеканом».

Через обставини, що склалися, торгівля — товар на товар — була необхідною, але значення її не слід перебільшувати. Тільки з горцями Кавказу — черкесами, грузинами, абхазами — вона була постійною. В інших регіонах мінюбою займалися час від часу, та й то найменш забезпечені виробники і дрібні торговці. Еквівалентом грошей була тільки сіль. Інші види товарів мірою вартості не виступали.

Купецтву для об'єднання своїх зусиль в успішному веденні зовнішньої торгівлі потрібна була установа для укладення фінансових і комерційних угод. Митниця не могла стати нею, будучи фіскальним органом. В середині XVIII ст. в Кефі і Гезлеві з'явилися товарні біржі⁶⁸. Біржу в Кефі організували в купецькій слободі, де численні чиновники, прикажчики, комісари компаній, довірені особи, корабельники займалися оголошенням товарів, їх кількості і ціни, наймом кораблів, домовлялися з воззями, уклали контракти. Гезлевська біржа в основному займалася вивозом солі.

З середини XVIII ст. в житті Кримського ханства дедалі помітнішу роль починає відігравати сільське господарство, промислове і ремісниче виробництво, а також внутрішня торгівля, що створювало сприятливі умови для розвитку торгівлі зовнішньої. Для цього в Криму були всі можливості: географічне положення півострова, особиста свобода місцевого населення, присутність численного стану християнських купців та ін. Все це приносило ханству великі прибутки, що використовувалися для особистого життя і швидкої відбудови міст, зруйнованих під час воєн.

Кримські торгові порти у 40—70-і роки розвивалися як на основі власних товарних ресурсів, так і численних підвозів із Запорожжя, Ново-Сербії, Тамані, Ногайського степу та ін. Так, хліб привозили з Правобережної і Лівобережної України, донських та кубанських земель, худобу — із Запорожжя і Ногайського степу; рибу та ікру — з районів, що межували з Азовським морем. Неухильно розвивалися господарські зв'язки Криму з українськими землями й областями Російської держави, що створювало умови для подальшого піднесення економіки півострова, зростання внутрішньої і зовнішньої торгівлі, збільшення числа тих груп населення, які були зайняті у сфері промисловості, транспорту і комерції.

Водночас, як васал Туреччини, Крим до 1774 р. зазнавав надмірних поборів. Більша частина доходів від найбільшої, Кефінської, митниці йшла в казну султана. Ханство, використовуючи фискальну систему одержання грошей, відчутно обмежувало можливості торгівлі. До того ж, зважаючи на певні політичні міркування, царський уряд часто перешкоджав торгівлі російських купців з Кримом. Та ніякі урядові укази й постанови не могли розірвати економічні зв'язки між сусідніми народами.

Аналіз архівних матеріалів і документів свідчить про односторонній підхід деяких дореволюційних і радянських істориків до проблеми розвитку зовнішньої торгівлі Криму. Вони стверджували, що Крим напередодні введення російських військ на півострів переживав занепад свого економічного життя. Однак перебудова зовнішніх відносин, нове у міському виробництві і торговому обміні, трансформація основних соціальних груп, різносторонні зв'язки — все це свідчило про те, що морська торгівля на півострові існувала й розвивалася. Безумовно, динамічність її еволюції відносна, особливо в порівнянні з темпами прогресу європейських країн, і все ж вона відкривала нові грані взаємозв'язку, співробітництва між різними народами.

¹ Реуэссонел. Traite sur le commerce de la mer Noire. — Paris, 1787.

² Тунман. Крымское ханство. — Симферополь, 1936.

³ Клеemann. Клеemannово путешествие из Вены. во весь Крым. 1768, 1769 и 1770 гг. — СПб., 1783.

⁴ Скальковский А. А. Опыт статистического описания Новороссийского края. — Одесса, 1853.

⁵ Вольский М. М. Очерк истории хлебной торговли Новороссийского края с древнейших времен до 1852 г. — Одесса, 1854.

⁶ Дружинина О. М. Кучук-Кайнарджийский мир 1774 г. — М., 1955.

⁷ Голобуцкий В. О. Запоры́зья Січ в останні часи свого існування. 1734—1775 рр. — К., 1961.

⁸ Дубровин Н. Н. Присоединение Крыма к России // Сборник документов. — Т. 1—4. — СПб., 1885.

⁹ Смирнов В. Крымское ханство под верховенством Османской порты в XVIII в. до присоединения его к России. — Одесса, 1889. — С. 222.

¹⁰ Тунман. Крымское ханство. — Симферополь, 1936. — С. 24.

¹¹ Тимофеев В. И. Города Северного Причерноморья во второй половине XVIII в. — К., 1984. — С. 167.

¹² Клеemann. Указ. соч. — С. 201.

¹³ Записки Одесского общества истории и Древностей (далі — ЗООИД). — Т. 13. — Одесса, 1883. — С. 47.

¹⁴ Крымський державний республіканський архів (далі — КДРА), ф. 535, оп. 1, спр. 936, арк. 3.

¹⁵ Дубровин Н. Н. Указ. соч. — Т. 1. — С. 73.

¹⁶ КДРА, ф. 535, оп. 1, спр. 936, арк. 122.

¹⁷ Реуэссонел. Traite sur le commerce de la mer Noire. — Paris, 1787. — Т. 1. — С. 51.

¹⁸ КДРА, ф. 535, оп. 1, спр. 2027, арк. 17.

¹⁹ ЗООИД. — Т. 7. — С. 191.

²⁰ КДРА, ф. 535, оп. 1, спр. 936, арк. 93.

²¹ Вольский М. М. Указ. соч. — С. 53.

²² Дубровин Н. Н. Указ. соч. — Т. 2. — С. 635.

²³ Голобуцкий В. О. Запоры́зья Січ в останні часи свого існування. 1734—1775. — С. 193.

* Фірман — іменна ханська грамота.

²⁴ КДРА, ф. 535, оп. 1, спр. 936, арк. 143.

²⁵ Там же, ф. 802, оп. 1, спр. 2, арк. 311.

²⁶ Там же, ф. 535, оп. 1, спр. 936, арк. 93.

²⁷ Скальковский А. А. Соляная промышленность в Новороссийском крае // Журнал министерства внутренних дел. — Т. 25. — Кн. 1. — СПб., 1845. — С. 31.

²⁸ Скальковский А. А. Опыт статистического описания Новороссийского края. — Ч. 2. — С. 477.

²⁹ КДРА, ф. 802, оп. 1, спр. 3, арк. 64.

³⁰ Скальковский А. А. Опыт статистического описания. — Ч. 2. — С. 477.

³¹ КДРА, ф. 535, оп. 1, спр. 2020, арк. 28.

³² Голобуцкий В. А. К вопросу о социально-экономических отношениях Запорожья во второй половине XVIII в. // Исторические записки. — М., 1953. — Т. 44. — С. 235.

³³ Клеemann. Указ. соч. — С. 243.

³⁴ Марков Е. Очерки Крыма. — СПб., 1902. — С. 299.

³⁵ КДРА, ф. 802, оп. 1, спр. 3, арк. 63.

- ³⁶ Чулков М. Историческое описание Российской коммерции при всех портах и границах от древних времен до ныне настоящего. — Спб., 1785. — Т. 2. — С. 118.
- ³⁷ Клееман. Указ. соч. — С. 243.
- ³⁸ ЗООИД. — Т. 7. — С. 191.
- ³⁹ Дубровин Н. Н. Указ. соч. — Т. 1. — С. 551.
- ⁴⁰ Там же. — Т. 1. — С. 643.
- ⁴¹ КДРА, ф. 535, оп. 1, спр. 936, арк. 117.
- ⁴² Там же, спр. 2037, арк. 72.
- ⁴³ Там же, спр. 465, арк. 38.
- ⁴⁴ Там же, ф. 802, оп. 1, спр. 2, арк. 11.
- ⁴⁵ Скальковский А. А. Торговля и промышленность в Новороссийском крае // Журнал министерства внутренних дел. — Спб., 1850. — Ч. 29. — Кн. 3. — С. 204.
- ⁴⁶ Клееман. Указ. соч. — С. 107.
- ⁴⁷ ЗООИД. — Т. 17. — С. 96.
- ⁴⁸ Скальковский А. А. История Новой Сечи или последнего Коша Запорожского. — Спб., 1885. — Ч. 1. — С. 217.
- ⁴⁹ КДРА, ф. 802, оп. 1, спр. 2, арк. 27.
- ⁵⁰ Дубровин Н. Н. Указ. соч. — Т. 2. — С. 559.
- ⁵¹ Там же. — Т. 1. — С. 278.
- ⁵² КДРА, ф. 535, оп. 1, спр. 464, арк. 64.
- ⁵³ Там же, ф. 802, оп. 1, спр. 7, арк. 24.
- ⁵⁴ Там же, ф. 535, оп. 1, спр. 936, арк. 153.
- ⁵⁵ Дубровин Н. Н. Указ. соч. — Т. 3. — С. 715—716.
- ⁵⁶ Скальковский А. А. История Новой Сечи. — Ч. 2. — С. 238.
- ⁵⁷ Клееман. Указ. соч. — С. 133.
- ⁵⁸ КДРА, ф. 536, оп. 1, спр. 96, арк. 78.
- ⁵⁹ Там же, ф. 535, оп. 1, спр. 2027, арк. 66.
- ⁶⁰ Дубровин Н. Н. Указ. соч. — Т. 1. — С. 278.
- ⁶¹ Скальковский А. А. История Новой Сечи. — Ч. 1. — С. 223.
- ⁶² ЗООИД. — Т. 16. — С. 157.
- ⁶³ Дубровин Н. Н. Указ. соч. — Т. 1. — С. 50.
- ⁶⁴ Клееман. Указ. соч. — С. 118.
- ^{*} Фактор — дрібний комісіонер.
- ⁶⁵ Клееман. Указ. соч. — С. 241.
- ⁶⁶ Скальковский А. А. История Новой Сечи. — Ч. 1. — С. 243.
- ⁶⁷ Там же. — Ч. 3. — С. 326.
- ⁶⁸ КДРА, ф. 535, оп. 1, спр. 936, арк. 82.