



УДК 94 (47)

DOI 10.18413/2075-4458-2018-45-3-530-536

**ВВЕДЕНИЕ ТАМОЖЕННОГО РЕЖИМА «ПОРТО-ФРАНКО» В ТАВРИЧЕСКОЙ ОБЛАСТИ В 1796–1802 гг.: ПРИЧИНЫ И ПОСЛЕДСТВИЯ\*****INTRODUCTION OF THE CUSTOMS REGIME «PORTO-FRANCO» IN THE TAVRIDA REGION IN 1796–1802: REASONS AND CONSEQUENCES****Н.Д. Борщик, Д.А. Прохоров  
N.D. Borshchik, D.A. Prokhorov**Крымский федеральный университет им. В.И. Вернадского,  
Россия, 295007, Республика Крым, г. Симферополь, проспект Академика Вернадского, 4Crimean Federal University named by V.I. Vernadsky,  
4 Prospekt Vernadskogo, Simferopol, Republic of Crimea, 295007, Russia

E-mail: arktur4@rambler.ru; elenakfu@yandex.ru; prohorov1da@yandex.ru

**Аннотация**

В статье рассмотрены проблемы, связанные с историей формирования и деятельности таможенных учреждений Крыма после присоединения к России в 1783 г. Проанализированы меры, предпринятые российской администрацией по модернизации таможенных учреждений Таврической области, а затем, в связи с ее упразднением, региона в составе Новороссийской губернии. Также изучены предпосылки введения на полуострове для ряда таможенных пунктов режима порто-франко, призванного обеспечить рост торговых операций, способствовать более динамичному экономическому развитию территорий отдельных портовых городов. Определены причины, по которым в силу экономических, политических, демографических факторов действие этого режима оказалось не вполне удачным. На основании архивных документов выявлены некоторые тенденции, приведшие к изменению таможенного законодательства в Российской империи в начале XIX в.

**Abstract**

The article deals with the problems associated with the history of the formation and activities of the customs agencies of the Crimea after accession to Russia in 1783. The basis of this study was published and unpublished sources, concentrated in the Crimean libraries and archives. The measures taken by the Russian administration to modernize the customs bodies of the Taurida region and then, after its abolition, the region within the Novorossiia province, had analyzed. The prerequisites for the introduction on the peninsula for a number of customs points of the regime “porto-franco”, designed to ensure the growth of trade operations, contribute to a more dynamic economic development of the territories of individual port cities also. The reasons why this regime turned out to be not quite successful due to economic, political, demographic factors are defined. On the basis of archival documents, certain trends that led to a change in the customs legislation in the Russian Empire at the beginning of the 19<sup>th</sup> century were revealed.

**Ключевые слова:** Крым, Таврическая область, таможни, таможенное законодательство, статистика, торговля.

**Keywords:** Crimea, Taurida region, customs, customs legislation, statistics, trade.

---

В настоящее время возрастает научный и практический интерес к изучению роли и функций таможенных органов, их места в государственном устройстве и управлении, что объективно требует всестороннего исследования истории, опыта, традиций российской

---

\* Исследование выполнено при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований, проект № 18-09-00480.

таможни. Решение современных государственных задач напрямую связано с национальной безопасностью страны, а именно: создание единого экономического пространства, формирование общего финансового и сырьевого рынков, интеграция в мировую экономику и международную торговую систему и пр. невозможны без адекватной государственной таможенной политики, проводниками которой выступают российские таможенные органы. В этом отношении изучение исторического опыта создания и функционирования таможенных учреждений Российской империи может положительно сказаться не только на понимании роли и места таможенных органов в системе государственного управления, но и в разработке новаторских подходов к их деятельности.

Ключевые аспекты становления таможенной службы на территории Российской империи в целом, и Таврической губернии в частности, а также проблемы, связанные с историей развития торговых отношений России с соседними государствами, были проанализированы ранее в работах И.М. Кулишера [Кулишер, 1903], К. Ладыженского [Ладыженский, 1886], В. Витчевского [Витчевский, 1909], П.Б. Струве [Струве, 1913], В.Г. Балковой [Балковая, 2012, с. 66–70; Балковая, 2015, с. 48–50], М.Я. Волкова [Волков, 1957, с. 80–85], Ю.И. Головки [Головки, 2014, с. 83–107], К.М. Колесникова, О.В. Морозова, Г.М. Виноградова [История митної справи, 2006], Л.Н. Макарова [Макаров, 1987], Е.С. Сидоровича [Сидорович, 2011; Сидорович, 2013, с. 5–12], Р.Т. Дейникова [Дейников, 2016, с. 101–118], а также ряда других специалистов.

Основой настоящего исследования стали опубликованные и неопубликованные источники, сосредоточенные в крымских библиотеках и архивах (например, в Государственном архиве Республики Крым (ГАРК), г. Симферополь). Привлечены также отдельные материалы из фондов Российского государственного исторического архива (РГИА), г. Санкт-Петербург. В частности, в ГАРК информативны профильные фонды крымских таможенных застав, начавших свою деятельность в 80-е гг. XVIII в. – перв. пол. XIX в. (например, ф. 221 «Феодосийская портовая таможня», ф. 369 «Козловская (Гёзлёвская)/Евпаторийская портовая таможня Таврической областной казенной палаты»). Важнейшими для изучения истории создания органов таможенной службы Таврической области, образованной в 1784 г., стали материалы, отложившиеся в ф. 799 «Таврическое областное правление», ф. 801 «Екатеринославский и Таврический генерал-губернатор П.А. Зубов», ф. 802 «Командующий сухопутными войсками, расположенными в Крыму и южных губерниях и флотах в Черном и Каспийском морях О.А. Игельстром» и др. Например, в фонде 799 имеются документы, в которых отражены этапы создания органов таможенной службы Таврической области, данные о формировании чиновничьего и служебного персонала крымских таможен, сведения о возрастном, национальном, конфессиональном составе той или иной таможни, а также информация об их функциях и деятельности.

В Российском государственном историческом архиве в фонде «Первый департамент Сената» (РГИА, ф. 1341) сохранились документы о первых шагах центральных властей в области создания и регламентации деятельности крымских таможен: «О таможенных книгах» за 1797 г., «Об учреждении на Таврическом полуострове порто-франко» за 1798 г., «Об упразднении таможен в Крыму» за 1799 г. и т. д. В фонде «Канцелярия начальника Петербургского таможенного округа департамента таможенных сборов Министерства финансов» (РГИА. Ф. 143) есть указы Сената, циркуляры по таможенному ведомству за 1814–1921 гг., в фонде «Комитет министров (1802–1906)» (РГИА, ф. 1263) – сведения об усилении таможенной стражи, об учреждении таможенных застав в Таврической губернии (в частности, в деревне Ялта), об открытии в Керчи торгового порта, о постройке здания Евпаторийской таможни и т. п.

В исследовании использована совокупность научных методов: многофакторности и интегрированности, периодизации, типологизации, сравнения и пр., которые в единстве обеспечивают надежность результатов по изучаемой проблеме. Исследование имеет междисциплинарный характер, базирующийся на принципе компаративистики, который по-



зволит выявить различные уровни информативности источника, а также сопоставить сведения различных источников о той или иной исследуемой проблеме. В настоящей работе нашли применение междисциплинарный и комплексный подходы к изучению темы, что позволило проиллюстрировать действия российских властных структур, направленные на интеграцию и развитие Крыма в первые десятилетия после вхождения региона в состав Российского государства.

Контрреформы императора Павла I внесли существенные коррективы в таможенную систему: была упразднена Таврическая область, а вместе с ней и Таможенная экспедиция; новые привилегии в виде разрешения на беспошлинную торговлю были предоставлены лишь евпаторийской и феодосийской таможням. Остальные малые таможенные пункты на территории полуострова были закрыты, а их штаты – расформированы.

В 1798 г. был принят закон «О установлении на полуострове Таврическом порто-франко сроком на 30 лет и о даровании разных выгод жителям сего острова и приезжающим туда иностранцам» [ПСЗРИ. 1830. Т. XXV]. Введение режима порто-франко, то есть беспошлинной торговли, на полуострове привело к сокращению таможенных учреждений, о чем и было сказано: «Вследствие чего и повелеваем нашей Коммерц-коллегии по сему нашему предположению, к ободрению и распространению торгов и промыслов, все ныне существующие пограничные от морей и чужих земель портовые заставы и таможни уничтожить, равно и бывшую до сего Балаклавскую, Судакскую и прочие малые пристани во все закрыть». Все внешнеторговые операции предполагалось вести через таможни Евпатории и Феодосии, внутренний торгов осуществлять через северные крымские таможни в Перекопе и у Генической переправы. В двенадцати статьях этого указа рассматривались привилегии для жителей и переселенцев – «даруемом Нами Таврическому полуострову праве, вольности и свободе торговли»<sup>1</sup>. Как правило, преимущества от введения режима порто-франко приводили к быстрому росту торговых операций, что, в свою очередь, способствовало более динамичному экономическому развитию территорий отдельных портовых городов по сравнению с другими районами страны.

Однако опыт введения порто-франко на территории Крымского полуострова в силу разных причин – экономических, политических, демографических – оказался неудачным. Так, по замечанию П.И. Сумарокова «Кафа пользуется преимуществом порто-франко, каковое право имели в нем в отдаленные века также афиняне. Цареградские и анатолийские купцы привозят сюда вина, изюм, финики, винные ягоды, корицу, гвоздику, хлопчатую бумагу и разные из оной ткани. Отсюда же берут пшеницу, сыромятные кожи, овечью шерсть, коровье масло и тому подобное», но «по причине пустоты сего края, скудости жителей, за неимением в Кафе контор, магазейнов, притом малого привоза из России сюда товаров... торговля в Кафе, равно и по всему Крыму, не в цветущем пребывает состоянии» [Феодосийский музей Древностей]. Не удивительно, что объявленный на 30 лет режим порто-франко в Крыму просуществовал недолго и был ликвидирован в 1799 г. В дальнейшем к идее учреждения порто-франко в Феодосии возвращались не раз, но дальше предложений на бумаге дело не сдвинулось. Тем не менее наличие значительного числа проектов по развитию черноморской торговли свидетельствует об осознании властями существующих проблем в отрасли и о стремлении зарубежных и отечественных государственных деятелей, должностных лиц, предпринимателей наметить основные пути ее развития. Например, один из проектов, поданный императору Александру I в 1803 г. полковником Ламбро Качиони, вновь касался введения режима порто-франко в Феодосии. По мнению автора проекта, «крымская коммерция практически не существовала», так как «возить и менять монеты в Крыму было выгоднее, чем товары»; не имелось и местных страховых компаний, что значительно замедляло товарооборот: страховать свои товары и суда предприниматели были вынуждены в других местах [Головкин, 2014, с. 97].

<sup>1</sup> Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 1341. Оп. 1. Д. 161. Л. 1–3.

Известно, что изначально граница с Крымским ханством проходила по Азовскому морю, где существовали две таможни – Перекопская и Арабатская; после вхождения Крыма в состав Российской империи эти таможенные учреждения утратили свой международный статус и стали внутренними, оставшись практически на периферии торговых операций, которые вела Россия. Именно это обстоятельство стало поводом для Всеподданнейшего доклада Президента Коммерц-коллегии князя Г.П. Гагарина «Штаты таможням, заставам и таможенному присмотру на Таврическом полуострове» и последующего указа от 22 декабря 1799 г. «О восстановлении таможен и застав на Таврическом полуострове». В Приложении к документу «Штаты по гражданской части (1715–1800)» указывалось штатное расписание таможням, заставам и таможенному присмотру: Козловская (Евпаторийская), Ахтиярская (Севастопольская) и Кефийская (Феодосийская) таможни – по 46 человек, Керченская и Еникалейская заставы – по 8 человек; оговаривались и другие штатные должности: таможенный присмотр надзирателей – 3 человека, объездчиков – 65 чел., таможенный инспектор – 1 чел. и при нем 1 писец. Планировались суммы, которые предполагалось потратить на восстановление таможенных учреждений Таврической губернии: «по Козловской, Ахтиярской и Кефийской таможням. На расход для письмоводства и прочие надобности по 250 руб.; на содержание и починку шлюбок по 920 руб.; на починку таможенных строений по 400 руб.; всего с суммами на жалованье каждой таможне по 5702 руб. По Керченской таможней и Еникальской заставе. На расход для письмоводства и прочие надобности по 100 руб.; на содержание и починку шлюбок по 340 руб.; на починку таможенных строений по 100 руб.; всего с суммами на жалованье каждой таможне по 1416 руб. Всего по Таврическому полуострову 26593 руб.» [ПСЗРИ, 1830, Т. XLIV].

Отметим, что и в дальнейшем реорганизация таможенных органов проводилась неоднократно и была оправдана эффективным исполнением таможенными органами первоочередных задач внутренней и внешней политики Российского государства. Одним из таких нормативов был подписанный 24 июня 1811 г. Манифест об «Учреждении Таможенного управления по Европейской торговле», который упорядочил состав таможенных органов Российской империи, обозначил права и обязанности начальников таможенных округов и других таможенных чиновников, предусматривал льготы по службе и меры ответственности. Согласно тексту, приведенному в этом документе в первой главе («Учреждение таможенных округов»), на территории Крымского полуострова был образован Феодосийский таможенный округ, состоявший из Феодосийской и Евпаторийской таможен и Балаклавской, Еникальской, Керченской и Бугаской застав [ПСЗРИ, 1830, т. XXXI].

В главе IX «Состав и предметы Департамента внешней торговли» Манифеста «Общее учреждение министерств», принятого 25 июня 1811 г., указывалось, что данный департамент состоял из двух отделений: внешних сношений и таможенного, которое вела дела, относящимися к управлению таможен.

На таможенное отделение возлагался широкий круг обязанностей: предписывалось сообщать «сведения о состоянии таможенных округов, таможен и застав по всему государству; срочные ведомости о приходящих и отходящих кораблях, о привозимых и отпускаемых товарах, с них собираемых; собрание генеральных и частных карт пограничных и прибрежных мест по всей таможенной линии, с значением больших и малых дорог, как ныне существующих, так и закрытых, пограничных рек и водных сообщений, равно и морских берегов, удобных к пристанищу судов и выгрузке товаров; наблюдение за исправностью и верностью пошлинных сборов; дела по конфискации и продаже товаров и по торговле нейтральной; дела до зданий таможенных, относящихся к снабжению их всем нужным; снабжение таможен и застав штемпелями и книгами; дела об определении и увольнении чиновников, служителей и маклеров, о награде и производстве их; дела следственные по жалобам и доносам о преступлении должности; управление типографией для печатания преysкурантов, видов торговли и пр.» [Борщик, 2017].

Естественно, что исключительная важность государственных обязанностей, возлагавшихся на служащих российских таможен, подразумевала и определенные требования к



ним. Правительство старалось очень внимательно относиться к назначению таможенных служащих; при определении чиновника в таможню и представлении к очередному чину рассматривался не только его послужной список, но и «поступки тех чиновников в бытность при прежних должностях и с каким рачением исполняли возложенные на них дела». Тем не менее нехватка квалифицированных кадров в крымских таможенных органах ощущалась достаточно остро. Власти пытались решить эту проблему комплексно: от приглашения иностранных специалистов и увеличения жалованья до возложения этих государственных функций на органы местного самоуправления [Радайде, 2012].

В 1822 г. был принят новый таможенный тариф, который в первой половине XIX в. неоднократно пересматривался. Существует мнение, что и сам тариф 1822 г., и деятельность таможенных органов этого периода в целом была самым тесным образом связана с внешнеполитическими проблемами, иногда даже вопреки интересам национальной промышленности и торговли. Возвращение Царству Польскому таможенной автономии, сохранение для Пруссии определенных таможенных льгот и прочие меры таможенного регулирования стали действенным рычагом в решении внешнеполитических вопросов, в частности, в стремлении России избежать международной изоляции [Стахова, 2006, с. 13–16]. Для крымских таможенных учреждений этот норматив имел немаловажное значение – в целях дальнейшего развития черноморской торговли разрешалась «привозная и отпуская» торговля через Керченский порт.

Исследование исторического опыта организации государственных учреждений Российской империи позволяет прийти к ряду важных выводов. Можно констатировать, что таможенная политика Российской империи во второй половине XVIII – первых десятилетиях XIX столетия была подчинена интересам государственного строительства, укреплению международного авторитета, обеспечению национальной безопасности и пр. Такие грандиозные задачи требовали немалых финансовых ресурсов, регулярное поступление которых и должны были гарантировать органы таможенной службы. Для первых десятилетий XIX в. характерно дальнейшее развитие таможенных учреждений на Крымском полуострове. В 1819 г. был открыт Алуштинский таможенный переходный пункт [ГАРК. Ф. 245], в 1822 г. – Керченская портовая таможня Азовского таможенного округа [ГАРК. Ф. 368].

Неудачная попытка введения режима «порто-франко» в Крыму в 1796–1802 гг. привели к усилению таможенного регулирования в первой половине XIX в. Унификация и либерализация таможенных тарифов в этот период были ориентированы на получение максимальной фискальной выгоды и стимулирование объема торговых операций. Тем не менее в регулировании таможенной сферы у правящих кругов не всегда присутствовала необходимая взвешенность в принятии решений: создание/расформирование таможенных застав и округов, введение/отмена режима порто-франко и т. п. Эти общие для российской таможенной политики черты стали характерны и для таможенных учреждений Крымского полуострова.

#### Список литературы References

1. Балковая В.Г. 2012. Управители и служители российских таможен в первой четверти XVIII века. Гуманитарные исследования в Сибири и на Дальнем Востоке. 3: 66–70.  
Balkovaya V.G. 2012. Upraviteli i sluzhiteli rossijskih tamozhen v pervoj chetverti XVIII veka. Gumanitarnye issledovaniya v Sibiri i na Dal'nem Vostoke. 3: 66–70. (in Russian).
2. Балковая В.Г. 2015. Таможенные тарифы Российской империи XVIII в. В кн.: IX міжнародна наукова конференція «Історія торгівлі, податків та мита». Дніпропетровськ, 29–30 жовтня. К., 48–50.  
Balkovaya V.G. 2015. Tamozhennye tarify Rossijskoj imperii XVIII v. V kn.: ІН mizhnarodna naukova konferenciya «Istoriya torgivli, podatktiv ta mita». Dnipropetrovs'k, 29–30 zhovtnya. K., 48–50. (in Ukraine).

3. Борщик Н.Д. 2017. Кадровый состав Евпаторийской портовой таможни Таврической губернии в 1860-е гг. Научный вестник Крыма. 5 (10). URL: <http://nvk-journal.ru> (дата обращения: 19.06.2018).

Borshchik N.D. 2017. Kadrovyy sostav Evpatorijskoj portovoj tamozhni Tavricheskoj gubernii v 1860-e gg. Nauchnyj vestnik Kryma. 5 (10). URL: <http://nvk-journal.ru> (data obrashcheniya: 19.06.2018). (in Russian).

4. Витчевский В. 1909. Торговая таможенная и промышленная политика России со времен Петра Великого до наших дней. СПб., Д.А. Казицын и Ю.Д. Филиппов, VIII, 362.

Vitchevskij V. 1909. Torgovaya tamozhennaya i promyshlennaya politika Rossii so vremen Petra Velikogo do nashih dnei. SPb., D.A. Kazicyn i YU.D. Filippov, VIII, 362. (in Russian).

5. Волков М.Я. 1957. Отмена внутренних таможен в России. История СССР. 2: 80–85.

Volkov M.Ya. 1957. Otmena vnutrennih tamozhen v Rossii. Istoriya SSSR. 2: 80–85. (in Russian).

6. Головки Ю.И. 2014. Проекты развития черноморской торговли (последняя четверть XVIII – начало XIX в.). Труды Исторического факультета Санкт-Петербургского университета. 17: 83–107.

Golovko YU.I. 2014. Proekty razvitiya chernomorskoj trgovli (poslednyaya chetvert' XVIII – nachalo XIX v.). Trudy Istoricheskogo fakul'teta Sankt-Peterburgskogo universiteta. 17: 83–107. (in Russian).

7. Дейников Р.Т. 2016. Внешне- и внутривитчевские особенности включения бывшего Крымского ханства в состав Российской империи в конце XVIII в. В кн.: Крым: проблемы истории. Сборник статей; Отв. ред. А.В. Юрасов. М., Индрик, 101–118.

Dejnikov R.T. 2016. Vneshne- i vnutripoliticheskie osobennosti vklyucheniya byvshego Krymskogo hanstva v sostav Rossijskoj imperii v konce XVIII v. V kn.: Krym: problemy istorii. Sbornik statej; Otв. red. A.V. YUrasov. M., Indrik, 101–118. (in Russian).

8. Кулишер И.М. 1903. Очерки по истории таможенной политики. СПб., тип. В. Киришбаума, [2], 51.

Kulisher I.M. 1903. Ocherki po istorii tamozhennoj politiki. SPb., tip. V. Kirshbauma, [2], 51. (in Russian).

9. Ладыженский К. 1886. История русского таможенного тарифа. СПб., тип. В.С. Балашева, 412.

Ladyzhenskij K. 1886. Istoriya russkogo tamozhennogo tarifa. SPb., tip. V.S. Balasheva, 412. (in Russian).

10. Макаров Л.Н. 1987. Очерки по истории таможенной службы. Иркутск, изд-во Иркут. ун-та, 160.

Makarov L.N. 1987. Ocherki po istorii tamozhennoj sluzhby. Irkutsk, izd-vo Irkut. un-ta, 160. (in Russian).

11. Полное собрание законов Российской империи. Собр. первое. СПб., Тип. II Отд. Собственной Е.И.В. Канцелярии, 1830. Т. XXV: 64–68.

Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii. Sobr. pervoe. SPb., Tip. II Otd. Sobstvennoj E.I.V. Kancel'yarii, 1830. T. XXV: 64–68. (in Russian).

12. Полное собрание законов Российской империи. Собр. первое. СПб., Тип. II Отд. Собственной Е.И.В. Канцелярии, 1830. Т. XXXI: 680–685.

Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii. Sobr. pervoe. SPb., Tip. II Otd. Sobstvennoj E.I.V. Kancel'yarii, 1830. T. XXXI: 680–685. (in Russian).

13. Полное собрание законов Российской империи. Собр. первое. СПб., Тип. II Отд. Собственной Е.И.В. Канцелярии, 1830. Т. XLIV: 572.

Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii. Sobr. pervoe. SPb., Tip. II Otd. Sobstvennoj E.I.V. Kancel'yarii, 1830. T. XXXIV: 572. (in Russian).

14. Радаиде Д.С. 2012. Развитие таможенных учреждений Таврической губернии с 1819 по 1914 г. Закон и жизнь. 2. URL: <http://www.legeasiviata.in.ua/archive/2013/10-2/54.pdf> (дата обращения 19.11.2017 г.).

Radajde D.S. 2012. Razvitie tamozhennyh uchrezhdenij Tavricheskoj gubernii s 1819 po 1914 g. Zakon i zhizn'. 2. URL: <http://www.legeasiviata.in.ua/archive/2013/10-2/54.pdf> (data obrashcheniya 19.11.2017 g.). (in Russian).

15. Сидорович Е.С. 2013. Особенности ведения торговли на территории Новороссийского края в первой половине XIX в.: юридический статус купечества (сравнение российского и фран-



цуского законодательств). Вестник Московского государственного гуманитарного университета им. М.А. Шолохова. История и политология. 1: 5–12.

Sidorovich E.S. 2013. Osobennosti vedeniya torgovli na territorii Novorossijskogo kraja v pervoj polovine XIX v.: yuridicheskij status kupechestva (sravnenie rossijskogo i francuzskogo zakonodatel'stv). Vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo gumanitarnogo universiteta im. M.A. SHolohova. Istoriya i politologiya. 1: 5–12. (in Russian).

16. Сидорович Е.С. 2011. Пребывание представителей французской нации на территории Новороссийского края в первой четверти XIX ст. (за материалами канцелярии управления Новороссийского генерал-губернатора). Современные научные исследования и инновации. 1. URL: <http://web.snauka.ru/issues/2011/05/141> (дата обращения 23.06.2018).

Sidorovich E.S. 2011. Prebyvanie predstavitelej francuzskoj nacii na territorii Novorossijskogo kraja v pervoj chetverti XIX st. (za materialami kancelyarii upravleniya Novorossijskogo general-gubernatora). Sovremennye nauchnye issledovaniya i innovacii. 1. URL: <http://web.snauka.ru/issues/2011/05/141> (data obrashcheniya 23.06.2018). (in Russian).

17. Стахова Н.П. 2006. Российский таможенный тариф 1822 г. Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4: История. Регионоведение. Международные отношения. 11: 15–22.

Stahova N.P. 2006. Rossijskij tamozhennyj tarif 1822 g. Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 4: Istoriya. Regionovedenie. Mezhdunarodnye otnosheniya. 11: 15–22. (in Russian).

18. Струве П.Б. 1913. Торговая политика России: Лекции доц. П.Б. Струве, чит. на Экон. отд. СПб. политехн. ин-та. 2-е изд. СПб., Касса взаимопомощи студентов Политехн. ин-та имп. Петра Великого, 244.

Struve P.B. 1913. Torgovaya politika Rossii: Lekcii doc. P.B. Struve, chit. na Ekon. otd. SPB. politekhn. in-ta. 2-e izd. SPb., Kassa vzaimopomoshchi studentov Politekhn. in-ta imp. Petra Velikogo, 244. (in Russian).

19. Феодосийский музей Древностей – Феодосия: введение порто-франко. Феодосийский музей Древностей (краеведческий музей). URL: [http://kimmeria.com/old\\_museum/town/town\\_history\\_006\\_04.htm](http://kimmeria.com/old_museum/town/town_history_006_04.htm) (дата обращения: 10.06.2018).

Feodosijskij muzej Drevnostej – Feodosiya: vvedenie porto-franko. Feodosijskij muzej Drevnostej (kraevedcheskij muzej). URL: [http://kimmeria.com/old\\_museum/town/town\\_history\\_006\\_04.htm](http://kimmeria.com/old_museum/town/town_history_006_04.htm) (data obrashcheniya: 10.06.2018). (in Russian).

20. Історія митної справи в Україні / К.М. Колесников, О.В. Морозов, Г.М. Виноградов та ін.; за ред. П.В. Пашка, В.В. Ченцова; вступ. слово О.Б. Єгорова. К., Знання, 2006, 606.

Istoriya mitnoi spravi v Ukraini / K.M. Kolesnikov, O.V. Morozov, G.M. Vinogradov ta in.; za red. P.V. Pashka, V.V. Chencova; vstup. slovo O.B. Egorova. Kiev, Znannja, 2006, 606. (in Ukraine).