

С.В. Новікова

ДІЯЛЬНІСТЬ СУДНОПЛАВНИХ КОМПАНІЙ У МАРІУПОЛІ (ОСТАННЯ ЧВЕРТЬ ХІХ – ПОЧАТОК ХХ СТ.)

Досліджено процес становлення та основні напрями діяльності судноплавних компаній у Маріуполі в останній чверті ХІХ – на початку ХХ ст. Визначено, що діяльність цих компаній була пов'язана, перш за все, з вивезенням сільськогосподарської продукції та сировини з регіону як на внутрішні, так і на зовнішні ринки. Значна активізація їх діяльності у 1870 – 1880-ті рр. спричинила будівництво та розвиток Маріупольського морського порту, а також мала істотний вплив на розвиток економіки та міської інфраструктури Маріуполя. Зазначено, що дві місцеві судноплавні компанії, власниками яких були П. Регір, Ф. Зворно та Е. ді Поллоне, на початку ХХ ст. входили до числа найбільших приватних судноплавних компаній Російської імперії.

Ключові слова: *Маріуполь, порт, торгове судноплавство, пасажирське судноплавство, судноплавні компанії.*

Маріуполь у ХІХ – на початку ХХ ст. посідав помітне місце в економіці Півдня Російської імперії. Однією з найважливіших складових його економічного життя протягом вже більше, ніж двісті років, є морська торгівля. Зручне розташування Маріуполя на узбережжі Азовського моря біля гирла р. Кальміус, його близькість до сільськогосподарських районів, місць рибного промислу, а також численні привілеї, надані урядом грекам, переселеним на землі Маріупольського повіту з Криму, призвели до швидкого включення міста як у внутрішню, так і зовнішню торгівлю держави.

Виключно важливу роль у житті міста та всього регіону відігравав і продовжує відігравати Маріупольський морський порт, який наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст. увійшов до шістки найбільших портів Російської імперії. Незважаючи на це, історія становлення та розвитку торгового і пасажирського судноплавства через порт Маріуполя, на жаль, так і не знайшла повноцінного відображення у науковій літературі. Окремі аспекти досліджуваної проблематики відображені у працях краєзнавчого спрямування та роботах, присвячених історії судноплавства і митної справи в Азовському морі. З них слід згадати праці А. Гаврилюка [6], В. Павлія [13], А. Щипцова та В. Єфремова [25].

Але, на жаль, більшість питань, пов'язаних з історією виникнення та розвитку торгового та пасажирського судноплавства як в Азовському морі взагалі, так і через порт Маріуполя, на сьогодні все ще залишаються практично не дослідженими. Наприклад, не виділені, не систематизовані і не проаналізовані різноманітні статистичні показники по роках: кількість суден, приписаних до порту, кількість кораблів, що прийшли або вийшли з порту, характеристики їх вантажу, кількість іноземних та вітчизняних судовласницьких компаній, історія їх діяльності в регіоні і в місті та багато інших.

Джерельна база дослідження представлена більшою мірою діловодною та статистичною документацією, яка міститься в окремих виданнях, що стосуються питань розвитку морської торгівлі в Російській імперії за різні роки, як, наприклад, збірки «Русский торговый флот» [12, 20, 21] та журнал «Русское Судходство» [4, 10, 22, 23].

Різноманітна діловодна документація, пов'язана з діяльністю та розвитком Маріупольського морського порту, міститься у справах фонду № 95 «Отделы торгового мореплавания и торговых портов Министерства торговли и промышленности» [16-18] та

фонду № 108 «Русское общество коммерческого пароходства» [19] Російського державного історичного архіву у м. Санкт-Петербурзі.

Інформацію про діяльність окремих судновласницьких компаній в Маріуполі, їх власників, можна знайти у довідкових виданнях та на сторінках тогочасної преси [1-3; 14; 15].

Отже, обсяг інформації вищезгаданих джерел є цілком достатнім для дослідження головних напрямів діяльності судноплавних компаній у Маріуполі протягом останньої чверті XIX – початку XX ст.

Маріупольський порт, як і всі порти північного узбережжя Азовського моря, має мілководну акваторію, яка ускладнює підхід до порту великотоннажних суден, навантажувальні роботи на них. Ці незручності стримували розвиток морської торгівлі в регіоні, постійно йшов пошук нових методів перевантаження кораблів на зовнішніх рейдах, уряд робив заходи що до стимулювання будівництва малих суден для обслуговування зовнішніх рейдів, з яких поступово формувався спеціалізований флот. Зі збільшенням вантажообігу в азовських портах виникла потреба у використанні парових суден.

Першим у 1834 р. на Азовському морі почав працювати пароплав «Наследник», що здійснював рейси між Одесою і Таганрогом. Спеціально для плавання в Азовському морі в 1839 р. був побудований пароплав зі зменшеним осіданням «Митридат», що замінив «Наследника» на лінії Одеса – Таганрог. У 1833 р. було створено акціонерне товариство «Камера морских обеспечений Азовского моря», що забезпечувало різні види перевезень [24, с.103].

Пароплави поступово витісняють вітрильники з поштово-пасажирських перевезень, сполучення між портами стає регулярним, а потім – за розкладом, який практично не порушувався роками. У Маріуполь у 1840 – 1850-х рр. заходили два пароплави: «Бердянск» (лінія Таганрог – Маріуполь – Бердянськ – Керч) і «Митридат» (лінія Керч – Бердянськ – Маріуполь – Таганрог – Ростов) [13, с.145].

Зі збільшенням кількості суден в азовських портах у 1860 – 1870 – х рр. з'являються різні пароплавні товариства та акціонерні компанії. Найбільшим з них було «Русское Общество пароходства и торговли» (РОПіТ). Воно почало діяти 21 травня 1857 р., маючи всього п'ять пароплавів, але вже до кінця року їх кількість зросла до 18, а в 1859 р. – до 41 [9]. Незначною мірою поступалося РОПіТ за тонажем «Общество пароходства по Дону, Азовскому и Черному морям с их притоками». Його пароплави «Императрица Мария» та «Дон», побудовані у 1859 р., відкрили сполучення на лінії Ростов – Керч, а пароплави «Аксаї», «Донец» та «Ейск» здійснювали рейси на лінії Єйськ – Маріуполь із заходом в проміжні порти [11].

Успішно конкурувала з РОПіТ та іншими пароплавствами компанія таганрозького купця першої гільдії Олександра Стороженка, створена у 1869 р. в Таганрозі. Вона на початку своєї діяльності мала три пароплави, а у 1883 р. – вже сім товаро-пасажирських суден. Експрес «Генерал Гурко», пароплави «Новосельский» та «Дагмара» здійснювали рейси на лінії Ростов – Єйськ з заходом до Таганрога; пароплави «Аполлон», «Генерал Скобелев» та «Рысак» здійснювали рейси на лінії Ростов – Керч з заходом до Таганрога, Єйська, на Криву косу, до Маріуполя та Темрюка. У 1908 р. ця компанія перейшла у власність до гірничого промисловця Івана Древицького. У 1911 р. він володів шістьма пароплавами, мав власну морську пристань у Ростові-на-Дону. Після смерті І. Древицького у 1912 р. власністю компанії були 11 пароплавів, які спадкоємці І. Древицького продали новоросійському купцю Леопольду Андрейсу [3, с. 164, 173; 7].

На початку XX ст. основні пасажирські перевезення з Маріупольського порту здійснювали судна компаній РОПіТ та І.Я. Древицького. Кораблі РОПіТ курсували між

портами Керч, Маріуполь, Єйськ та Ростов-на-Дону, а також відходили з Маріуполя до кримських та кавказьких портів щодня, залежно від напрямку слідування.

Пароплави компанії І.Я. Древицького курсували по трьох лініях [15]. Азовсько-Кримська лінія з'єднувала Ростов-на-Дону, Таганрог, Маріуполь, Бердянськ, Керч та Феодосію. Судна відходили з Маріуполя у вівторок, четвер, суботу та неділю о десятій годині ранку.

Ахтарсько-Темрюкська лінія з'єднувала Ростов-на-Дону, Таганрог, Маріуполь, Ахтарі, Керч та Темрюк. Пароплави з Маріуполя відходили по понеділках та п'ятницях о десятій годині ранку.

Невелика лінія Єйськ – Маріуполь з'єднувала ці два портових міста. Пароплави відходили з Маріуполя щодня о дванадцятій годині дня [14].

Наприкінці XIX – на початку XX ст. у Маріуполі починають діяти і дві місцеві приватні компанії: «Пароходство П. Регіра» (пізніше перейменоване в «Петр Регир и Сын»), а також пароплаводство Ф.К. Зворно і Е.С. ді Поллоне.

Купець першої гільдії Еммануїл ді Поллоне був італійським підданним, до 1917 р. очолював консульство Італії в Маріуполі, входив до складу Маріупольського біржового комітету та Маріупольського у портових справах присутствія. Королівська консульська агенція розміщувалася у його власному будинку на вул. Харлампіївській. До першої світової війни він також очолював Імператорське і королівське Австро-Угорське консульство. Е. ді Поллоне часто вирішував на урядовому рівні питання, пов'язані з модернізацією Маріупольського морського порту. Його компаньйон купець першої гільдії Фотій Зворно очолював у Маріуполі грецьке консульство [1, 2].

Пароплаводство Регіра було одною з найбільших вітчизняних судноплавних фірм і посідало п'яте місце в Російській імперії за тоннажем суден. Пароплаводство Зворно і ді Поллоне було найбільшою за кількістю пароплавів приватною фірмою в Азовсько-Чорноморському басейні. Їй належало 14 пароплавів, приписаних в основному до Маріуполя і Таганрога [21, с. XXII].

Флотилія П. Регіра розпочинала свою історію з придбання ним у 1880-х рр. колісного парового буксира «Успех», побудованого в Англії у 1872 р. У 1889 р. він придбав в Англії вантажний пароплав «Натфорд», що отримав нову назву «Прогресс», і орендував у Д. Хараджаєва на три роки пароплав «Инженер Авдаков». Ці судна перевозили вугілля з Маріуполя в порти Чорного моря і Константинополь. Центральний офіс пароплаводства Регіра знаходився в Санкт-Петербурзі. Участь П. Регіра в прибутковому вугільному бізнесі сприяла швидкому зростанню пароплаводства. У 1893 р. в Англії був придбаний другий пароплав «Фенклиф», перейменований на честь сина в «Петр Регир», а у 1898 р. там само – пароплав «Эбчёрч», перейменований на честь доньки в «Мария Регир». У 1901 р. в Англії був придбаний невеликий колісний пароплав «Анандейл», перейменований на «Протектор». Він використовувався для аварійно-рятувальних і буксирних робіт.

На початку XX ст. застарілі «Прогресс» і «Петр Регир» були продані, а замість них побудовані наступні судна: у 1904 р. – «Инженер Авдаков», в 1905 р. – «Новороссия» (Англія, Сандерленд) і «Малороссия» (Миколаїв). У 1907 – 1908 рр. в Англії були придбані «Порт Виктория» і «Троян» (перейменовані в «Белороссию» і «Великороссию»), на Далекому Сході – «Селенга» (перейменований в «Бессарабию»). У 1912 р. були придбані: в Англії – вантажний пароплав «Леутс Касл» (перейменований в «Россию») і пароплав Російського товариства вивізної торгівлі «Экспорт» [5; 10, с. 68-81].

Судна пароплаводства Регіра доставляли щорічно до 100 000 т донецького вугілля у балтійські порти Кронштадт, Лібаву, Санкт-Петербург, Ревель, Ригу. По дорозі назад вони перевозили в порти Західної Європи і Середземномор'я російський ліс і зерно. У

компанії була власна артіль вантажників для завантаження іноземних суден [4, с.38-47, 52; 22, с. 147–148; 23, с.174-175].

У 1912 р. на підставі статуту від 30 грудня 1911 р. для забезпечення пасажирських і вантажних перевезень між російськими і іноземними портами П. Регір спільно з пароплаванням Ф. Зворно і Е. ді Поллоне створив акціонерну компанію «Русское общество коммерческого пароходства», в яку віддав чотири своїх кращих пароплави: «Белороссия», «Великороссия», «Новороссия» и «Экспорт». П. Регіру належав контрольний пакет акцій, він був головою правління, його син Петро Регір – молодший мав посаду директора-розпорядника. Головна контора компанії знаходилася в Одесі, а правління – у Санкт-Петербурзі [19].

У зв'язку зі збільшенням обсягів зернової та вугільної торгівлі торговий дім Хараджаєвих – один з найбільших торгових домів, що належали місцевим підприємцям Маріуполя, наприкінці 1880-х рр. також придбав два пароплави «Александр» и «Инженер Авдаков» [12, с.14, 28, 85, 91; 20, с. 1, 14, 110].

Активізація експортної торгівлі сільськогосподарською продукцією через Маріупольський порт у другій половині ХІХ – на початку ХХ ст. сприяла розвитку дорожньо-транспортної мережі у місті та його околицях. Шосейних доріг в місті було дві. Першу провели ще у 1840 р. до старого порту (або Біржі). Друга – нижнє портовське шосе – прокладалася з міста до нового порту одночасно з початком його будівництва в 1886 – 1889 рр. У 1870-і рр. почалося заощення вулиць в місті. Головною причиною для цього стали потреби хлібної торгівлі: візники відмовлялися перевозити зерно по незаощених вулицях або брали за послуги подвійну оплату, що складала в 1880-х рр. близько 50 коп. за чверть, хоча раніше за перевезення зерна з комори до пристані оплата становила 20 – 25 коп. У той же час плата за перевезення по заощених вулицях знизилася до 10 – 15 коп. за чверть. Тому першими в місті були заощені вулиці, які вели до порту і на яких розташовувалися склади для зсипання зерна. У 1880 р. в Маріуполі був введений спеціальний «напівкопійчаний» збір із зерна, що відправлялося за кордон. Цей збір (а також відсотки з його невикористаного залишку, поміщеного у банк) призначався на діяльність портово-мостової комісії, що займалася заощенням вулиць міста [8, с.233 – 236].

Значне збільшення обсягів видобутку вугілля у регіоні та необхідність його вивезення через порт Маріуполя сприяли подальшому розвитку системи залізничних шляхів. У 1880 р. приватна Константинівська залізниця Дж. Х'юза була приєднана до приватної Донецької кам'яновугільної залізниці С. Мамонтова. Тривало будівництво Константинівської гілки в південному напрямі: в 1881 р. вона була добудована від Оленівки до Волновахи, а в 1882 р. – до Маріуполя. У тому ж році маріупольська ділянка була здана в експлуатацію, а залізничне будівництво закінчилося відкриттям ділянки Оленівка – Маріуполь (99 верст). Але перевалка масових вантажів (наприклад, вугілля) із залізничного транспорту на водний почалася значно пізніше, оскільки до 1888 р. велися роботи по закладці глибоководного порту в Маріуполі. Тільки у 1889 р. вугілля уперше було завантажено на пароплав «Медведица» в новому порту [5, 8].

Таким чином, протягом останньої чверті ХІХ – початку ХХ ст. у Маріуполі мали свої представництва усі великі пароплавні компанії Чорноморсько-Азовського басейну, а у 1880-х рр. місцевими підприємцями були створені дві приватні компанії, які за короткий термін увійшли до числа найбільших судноплавних компаній у масштабах всієї держави. Вони значною мірою сприяли активізації морської торгівлі через порт Маріуполя, а їх власники відігравали помітну роль не тільки в економічному, але й громадському житті міста.

Завдяки активній діяльності судноплавних компаній у досліджуваній період розвивався як Маріупольський морський порт так і власне місто Маріуполь.

Список використаної літератури

1. Адрес-календарь Екатеринославской губернии на 1916 год. Мариупольский уезд [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://old-mariupol.com.ua/adres-kalendar-na-1916-god---9/> ; Adres-kalendar Yekaterinoslavskoy gubernii na 1916 god. Mariupolskiy uезд [Elektronnyy resurs]. – Rezhim dostupa : <http://old-mariupol.com.ua/adres-kalendar-na-1916-god---9/>
2. Адрес-календарь Екатеринославской губернии на 1916 год. Мариупольский уезд [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://old-mariupol.com.ua/adres-kalendar-na-1916-god---8/> ; Adres-kalendar Yekaterinoslavskoy gubernii na 1916 god. Mariupolskiy uезд [Elektronnyy resurs]. – Rezhim dostupu: http://old-mariupol.com.ua/adres-kalendar-na-1916-god---8
3. Альманах-справочник по гор. Таганрогу и его округу. – Таганрог: Типо-литография Н. Я. Рази, 1911. – 333 с. ; Almanakh-spravochnik po gor. Taganrogu i ego okrugу. – Taganrog: Tipo-litografiya N. Ya. Razi, 1911. – 333 s.
4. Балтийский торговый флот в 1907 г. // Русское Судоходство. – 1908. – № 4. – С.38-47, 52 ; Baltiyskiy torgovyy flot v 1907 g. // Russkoe Sudokhodstvo. – 1908. – № 4. – S.38-47, 52
5. Барышников М. Н. Деловой мир России : историко-биографический справочник [Электронный ресурс] / М. Н. Барышников. – Санкт-Петербург : Искусство-СПБ, Logos, 1998. – Режим доступа : http://www.booksite.ru/localtxt/del/ovo/delovoi_mir/21.htm ; Baryshnikov M. N. Delovoy mir Rossii: Istoriko-biograficheskiy spravochnik [Elektronnyy resurs] / M. N. Baryshnikov. – Sankt-Peterburg : Iskusstvo-SPB, Logos, 1998. – Rezhim dostupa : http://www.booksite.ru/localtxt/del/ovo/delovoi_mir/21.htm
6. Гаврилюк А. Мариупольская таможня в действии / А. Гаврилюк. – Донецк : Каштан, 2004. – 464 с. ; Gavriilyuk A. Mariupolskaya tamozhnya v deystvii / A. Gavriilyuk. – Donetsk : Kashtan, 2004. – 464 с.
7. Жаров А. Спутник Юза. Правда и вымысел о Древицких / А. Жаров // Донецкие новости. – 2011. – 15 марта ; Zharov A. Sputnik Yuza. Pravda i vymysel o Drevitskikh / A. Zharov // Donetskies novosti. – 2011. – 15 marta
8. Журналы очередных и чрезвычайных заседаний Мариупольской городской думы за 1889 г. – Мариуполь, 1890. – С. 233 – 234 ; Zhurnaly ocherednykh i chrezvychaynykh zasedaniy Mariupolskoy gorodskoy dumy za 1889 g. – Mariupol, 1890. – S. 233 – 234
9. Иловайский С. И. Исторический очерк 50-летия учреждения Русского общества пароходства и торговли. 1857-1907 гг. / С. И. Иловайский. – Одесса, 1907. – 359 с. ; Povayskiy S. I. Istoricheskiy ocherk 50-letiya uchrezhdeniya Russkogo obshchestva parokhodstva i torgovli. 1857-1907 gg. / S. I. Povayskiy. – Odessa, 1907. – 359 s.
10. О товариществе пароходных предприятий на Дальнем Востоке // Русское Судоходство. – 1909. – № 9. – С. 68-81 ; O tovarishchestve parokhodnykh predpriyatiy na Dalnem Vostoke // Russkoe Sudokhodstvo. – 1909. – № 9. – S. 68-81
11. Общество пароходства по Дону, Азовскому и Черному морям с их притоками : [Очерк 35-летней деятельности]. – Санкт-Петербург, [б.г.] – 54 с. ; Obshchestvo parokhodstva po Donu, Azovskomu i Chernomu moryam s ikh pritokami : [Ocherk 35-letney deyatelnosti]. – Sankt-Peterburg, [b.g.] – 54 s.
12. Опыт перечня судов Российского морского торгового флота. К 1 января 1889 г. – Санкт-Петербург, 1889. – 174 с. ; Opyt perechnya sudov Rossiyskogo morskogo torgovogo flota. K 1 yanvarya 1889 g. – Sankt-Peterburg, 1889. – 174 s.
13. Павлий В. Азовское море. Очерки истории торгового и военного мореплавания / В. Павлий. – Мариуполь : ПМЦ МК «Азовсталь», 1994. – 316 с. ; Pavliy V. Azovskoe more. Ocherki istorii torgovogo i voennogo moreplavaniya / V. Pavliy. – Mariupol : PMTs MK «Azovstal», 1994. – 316 s.

14. Расписание движения пароходов И. Я. Древицкаго // Мариупольская жизнь. – 1911. – 25 июня ; Raspisanie dvizheniya parokhodov I. Ya. Drevitskago // Mariupolskaya zhizn. – 1911. – 25 iyunya

15. Русское Общество Пароходства и Торговли. Расписание рейсов // Мариупольская жизнь. – 1910. – 25 августа ; Russkoe Obshchestvo Parokhodstva i Torgovli. Raspisanie reysov // Mariupolskaya zhizn. – 1910. – 25 avgusta

16. Російський державний історичний архів, ф. 95. Отделы торгового мореплавания и торговых портов Министерства торговли и промышленности, оп.18, spr. 114. Журналы присутствий по торговым делам Бакинского – Мариупольского портов, 1914, 60 арк.; Rosiiskiy derzhavnyi istorychniy arkhiv, f. 95. Otdely torgovogo moreplavannya i torgovikh portov Ministerstva torgovli i promyshlennosti, op. 18, spr.114. Zhurnaly prisutstviy po torgovym delam Bakinskogo – Mariupolskogo portov, 1914, 60 ark.

17. Російський державний історичний архів, ф. 95. Отделы торгового мореплавания и торговых портов Министерства торговли и промышленности, оп.18, spr. 117. Сведения о деятельности Черноморских и Азовских портов с приложением данных о грузообороте товаров, отчете Комитета донских гирл и др., 1914-1917, 235 арк.; Rosiiskiy derzhavnyi istorychniy arkhiv, f. 95. Otdely torgovogo moreplavannya i torgovikh portov Ministerstva torgovli i promyshlennosti, op. 18, spr. 117. Svedeniya o deyatelnosti Chernomorskikh i Azovskikh portov s prilozhenim dannyakh o gruzooborote tovarov, otchete Komiteta donskikh girl i dr., 1914-1917, 235 ark.

18. Російський державний історичний архів, ф. 95. Отделы торгового мореплавания и торговых портов Министерства торговли и промышленности, оп.18, spr.641. Рапорты начальников торговых портов, записки, справки, сметы и др. Материалы о расширении Бердянского, Мариупольского, Ейского и др. портов Азовского моря (1902-1916), 487 арк.; Rosiiskiy derzhavnyi istorychniy arkhiv, f. 95. Otdely torgovogo moreplavannya i torgovikh portov Ministerstva torgovli i promyshlennosti, op. 18, spr. 641. Raporty nachalnikov torgovikh portov, zapiski, spravki, smety i dr. Materialy o rasshirenii Berdyanskogo, Mariupolskogo, Yeyskogo i dr. portov Azovskogo morya (1902-1916), 487 ark.

19. Російський державний історичний архів, ф.108. Русское общество коммерческого пароходства, 1912 – 1917 гг., оп. 1., spr.1 Журнал Правления (1912 – 1913 гг.). – 237 арк.; Rosiiskiy derzhavnyi istorychniy arkhiv, f.108. Russkoe obshchestvo kommercheskogo parokhodstva, 1912 – 1917 gg., op. 1., spr.1. Zhurnal Pravleniya (1912 – 1913 gg.). – 237 ark.

20. Русский торговый флот. Список судов к 1 января 1900 г. – Санкт-Петербург, 1900. – XX, 320 с. ; Russkiy torgovyy flot. Spisok sudov k 1 yanvarya 1900 g. – Sankt-Peterburg, 1900. – KhKh, 320 s.

21. Русский торговый флот. Список судов к 1 января 1915 г. – Петроград, 1915. – XLII, 271 с. ; Russkiy torgovyy flot. Spisok sudov k 1 yanvarya 1915 g. – Petrograd, 1915. – XLII, 271 s.

22. Сведения о плавании балтийских судов за февраль – март // Русское Судоходство. – 1908. – № 4. – С. 147–148 ; Svedeniya o plavanii baltiyskikh sudov za fevral – mart // Russkoe Sudokhodstvo. – 1908. – № 4. – S. 147–148

23. Сведения о плавании балтийских судов за апрель // Русское Судоходство. – 1908. – № 6. – С.174-175 ; Svedeniya o plavanii baltiyskikh sudov za aprel // Russkoe Sudokhodstvo. – 1908. – № 6. – S.174-175

24. Столбуненко М. М. Перші пароплавні підприємства морського транспорту на Чорному морі / М. М. Столбуненко // Культура народів Причорномор'я. – 1999. – № 8. – С. 100 – 105 ; Stolbunenko M. M. Pershi paroplavni pidpriemstva morskoho transportu na

Chornomu mori / M. M. Stolbunenko // Kultura narodov Prychernomoria. – 1999. – № 8. – S. 100 – 105

25. Щипцов А. А. Транспортное освоение Азовского моря. Исторический экскурс и современность / А. А. Щипцов, В. С. Ефремов. – Київ : Будівельник, 1995. – 144 с., ил. ; Shchypstov A. A. Transportnoe osvoenye Azovskoho moria. Ystorychesyi ekskurs y sovremennost / A. A. Shchypstov, V. S. Efremov. – Kyiv : Budivelnyk, 1995. – 144 s., yl.

Стаття надійшла до редакції 15.06.2016 р.

S. Novikova

ACTIVITY OF SHIPPING COMPANIES IN MARIUPOL (THE LAST QUARTER OF THE XIX – EARLY XX CENTURIES)

In the XIX – early XX centuries Mariupol took significant place in the South of the Russian Empire's economy. One of the chief constituents of its economic life during more than 200 years is maritime trade. Mariupol's convenient location on the Azov sea coast near the estuary of the Kalmius river, its proximity to agricultural regions and fishery areas as well as numerous privileges granted by the government to the Greeks moved to Mariupol uyezd from the Crimea resulted in quick involvement of the city in the state's home and foreign commerce.

Mariupol trade port has been playing an exceptionally important role in the life of the city and the whole region. It was among the top 6 largest ports of the Russian Empire in the late XIX – early XX centuries. In spite of this the history of development of the trade and passenger shipping via Mariupol port was never fully reflected in the scientific literature.

Increase of vessels' number in the ports of the sea of Azov in 1860-1870 resulted in appearance of various shipping societies and stock companies. The largest of them was "the Russian Society of Shipping and Trade" (RSST) started in 1857. A bit smaller in tonnage was "The Society of Shipping on the Don, the sea of Azov and the Black sea and their confluents". Its vessels began the communication on the routes Rostov – Kerch and Yeysk – Mariupol with intermediate ports calls.

The company of Taganrog merchant of the first guild Alexander Storozhenko founded in 1869 successfully competed with RSST and other shipping companies. Its vessels voyaged between Rostov – Yeysk, Rostov – Kerch calling at Mariupol port. In 1908 this company passed into the ownership of mining industry owner Ivan Drevitsky. In the beginning of the XX century the main passenger shipping from Mariupol port were realized by the vessels of RSST and I. Y. Drevitsky's companies.

In the late XIX – early XX centuries two local private companies "P. Regir's Shipping Company" (later renamed into "Peter Regir and Son") and shipping company of F.K. Zvorno and E.C. di Pollone came into operation in Mariupol. In 1912 to provide passenger and cargo shipping services between Russian and foreign ports these ship-owners founded the stock company "The Russian Commercial Steamship Society"

Export trade intensification of agricultural products via Mariupol port in the last quarter of the XIX – early XX centuries also contributed to the development of the transportation network in the city and its vicinity.

Hence in the course of the last quarter of the XIX – early XX centuries all the large shipping companies of the Black and Azov seas had their representative offices in Mariupol. In 1880ies the local entrepreneurs founded two private companies which appeared among the largest shipping firms of the state in a short time. They considerably contributed to intensification of the maritime trade via Mariupol port and their owners played the significant part not only in economic but in social life of the city as well.

Key words: *Mariupol, port, merchant shipping, passenger shipping, shipping companies.*

Міністерство освіти і науки України
Маріупольський державний університет

ВІСНИК
МАРІУПОЛЬСЬКОГО ДЕРЖАВНОГО УНІВЕРСИТЕТУ

СЕРІЯ: ІСТОРІЯ. ПОЛІТОЛОГІЯ

ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ

Головний редактор чл.-кор. НАПН України, д.політ.н., проф. К. В. Балабанов

Заснований у 2011 р.

ВИПУСК 15



МАРИУПОЛЬ – 2016

Вісник Маріупольського державного університету.

Серія: Історія. Політологія

Збірник наукових праць

Видається 3 рази на рік. Заснований у 2011 р.

Рекомендовано до друку Вченою радою МДУ (протокол № 12 від 30.05.2016 р.)

Вісник МДУ. Серія: Історія. Політологія включено до Переліку наукових фахових видань України з політичних наук (наказ МОН України № 793 від 04.07.2014 р.) та історичних наук (наказ МОН України № 261 від 06.03.2015 р.).

Видання включено до міжнародних наукометричних баз даних **Index Copernicus International sp.z o.o.** та «**Российский индекс научного цитирования**» (**РИНЦ**), а також до фонду наукової електронної бібліотеки «**КиберЛенинка**»

Головна редколегія:

Головний редактор – чл.-кор. НАПН України, д.політ.н., проф. К. В. Балабанов

Заст. головного редактора – д.е.н., проф. О. В. Булатова

Члени редколегії: д.філол.н., проф. С. В. Безчотнікова,
д.і.н., проф. В. М. Романцов, д.культурології, проф. Ю. С. Сабадаш,
д.ю.н., проф. О. В. Філонов, д.е.н., проф. Ю. І. Чентуков.

Редакційна колегія серії:

Головний редактор – чл.-кор. НАПН України, д.політ.н., проф. К. В. Балабанов

Заступник головного редактора – д.і.н., проф. В. М. Романцов

Відповідальний секретар – к.політ.н., проф. М. В. Трофименко

Члени редакційної колегії: д.політ.н., проф. О. В. Антонюк, д.політ.н., проф. В. А. Войналович, д.і.н., проф. А. В. Гедьо, д.і.н., проф. І. М. Грідіна, д.і.н., проф. О. І. Гуржій, д.політ.н., проф. Г. І. Зеленько, д.і.н., проф. В. Ф. Лисак, д.і.н., проф. Р. О. Литвиненко, д.політ.н., проф. І. Г. Оніщенко, д.політ.н., проф. Н. П. Пашина, д.і.н., проф. І. С. Пономарьова, д.і.н., проф. О. П. Реєнт, д.політ.н., проф. С. Ю. Римаренко, д.соціол.н., проф. Б. В. Слющинський, д.і.н., проф. О. В. Стяжкіна, д.і.н., проф. Н. Р. Темірова.

Іноземні фахівці: д.політ.н., проф. Т. Граціані (Італійська Республіка), д.політ.н., проф. Т. В. Зонова (Російська Федерація), д.політ.н., проф. К. Карнасіотіс (Грецька Республіка), д.політ.н., проф. С. Корнеа (Республіка Молдова), д.і.н., проф.

П-Р. Магочій (Канада), д.і.н., проф. О. І. Подберьозкін (Російська Федерація), д.і.н., проф. Ю. Д. Пряхін (Російська Федерація), д.політ.н., проф. А. Романо (Італійська Республіка).

Науковий секретар – к.і.н., доц. С. С. Арабаджи

Засновник: Маріупольський державний університет
87548, м. Маріуполь, пр. Будівельників, 129а
тел.: (0629)53-22-60; e-mail: visnyk.mdu.istoria.politologia@gmail.com
Сайт видання: www.visnyk-politologia.mdu.in.ua

Свідоцтво про державну реєстрацію друкованого засобу масової інформації
(Серія КВ №17802-6652Р від 24.05.2011)

Тираж 100 примірників. Замовлення №20.01

Видавець «Видавничий відділ МДУ»

87500, м. Маріуполь, пр. Будівельників, 129а

Свідоцтво про внесення до Державного реєстру суб'єкта видавничої справи
ДК №4930 від 07.07.2015 р.

ЗМІСТ

ІСТОРИЧНІ НАУКИ

Арабаджи С.С. ТРАДИЦІЙНІ ЗАНЯТТЯ ГРЕКІВ ПІВНІЧНОГО ПРИАЗОВ'Я ТА ЇХ ВПЛИВ НА ЗДОРОВ'Я ЧОЛОВІКІВ	9
Volonyts V. TRADE AND COMMERCIAL ACTIVITY OF NIZHYN GREEKS IN UKRAINIAN LANDS IN THE XVIII-XIX CENTURIES IN THE XIX- CENTURY RESEARCHERS' WORKS	18
Захарчин Н.Г. ПРОЦЕС ОБ'ЄДНАННЯ ГМІН (ВОЛОСТЕЙ) ЛЬВІВСЬКОГО ПОВІТУ НА ПОЧ. 30-Х РР. ХХ СТ. ВНАСЛІДОК ПРИЙНЯТТЯ ЗАКОНУ ДРУГОЇ РЕЧІ ПОСПОЛИТОЇ «ПРО ЧАСТКОВУ ЗМІНУ ТЕРИТОРІАЛЬНОГО САМОВРЯДУВАННЯ»	24
Кравець Д.М. ТЕМАТИКА РАДЯНСЬКОЇ УКРАЇНИ НА СТОРІНКАХ АМЕРИКАНСЬКОГО ВИДАННЯ «СВОБОДА» (1920-і – 1930-і рр.)	30
Лисенко А.А. СПРОБИ ВИРІШЕННЯ АГРАРНОГО ПИТАННЯ УРЯДАМИ А. ДЕНІКІНА ТА П. ВРАНГЕЛЯ	39
Нікольченко Ю.М., Головка О.В. ЛІТОПИСНА МУРАВИЦЯ В АРХЕОЛОГІЧНИХ ДОСЛІДЖЕННЯХ	45
Новікова С.В. ДІЯЛЬНІСТЬ СУДНОПЛАВНИХ КОМПАНІЙ У МАРІУПОЛІ (ОСТАННЯ ЧВЕРТЬ ХІХ – ПОЧАТОК ХХ СТ.)	57
Обершт О.М. ПОМІРКОВАНИЙ РОСІЙСЬКИЙ НАЦІОНАЛІЗМ НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНСЬКИХ ЗЕМЕЛЬ (ПОЧАТОК ХХ СТ.)	64
Парахіна М.Б. ДІЯЛЬНІСТЬ УКРАЇНСЬКО-РОСІЙСЬКОЇ КОМІСІЇ ІСТОРИКІВ ТА СПРОБИ НАПИСАННЯ СПІЛЬНОГО ПІДРУЧНИКА З ІСТОРІЇ: ДОСВІД ІСТОРИЧНИХ ЗВ'ЯЗКІВ	73
Пєлєвін Є.Ю. ВНЕСОК В. І. ТИМОФІЄНКА У ПІДГОТОВКУ КОЛЕКТИВНИХ ЕНЦИКЛОПЕДИЧНИХ ПРОЕКТІВ В СФЕРІ КУЛЬТУРИ, МИСТЕЦТВА ТА АРХІТЕКТУРИ	82
Подобєд О.А. ЕКОНОМІЧНА КРИЗА І ЖИТТЯ УКРАЇНСЬКИХ ПЕРЕМІЩЕНИХ ОСІБ У ПОВОЄННІЙ ЗАХІДНІЙ НІМЕЧЧИНІ	93
Романуха О.М. ДЕЛІМІТАЦІЯ АЗОВСЬКОГО МОРЯ ТА КЕРЧЕНСЬКОЇ ПРОТОКИ	99
Романцова Н.І. ПИТАННЯ НОВОЇ ІСТОРІЇ КРАЇН ЗАХІДНОЇ ЄВРОПИ В ПРАЦЯХ СУЧАСНИХ УКРАЇНСЬКИХ ІСТОРИКІВ	107
Сіропол В.О., Островик Д.А. ПРОБЛЕМИ ВІЙСЬКОВОЇ МЕДИЦИНИ РАДЯНСЬКОЇ АРМІЇ НА ПОЧАТКУ 1990-х рр. В АФГАНІСТАНІ 1979-1989 рр. ЗА МАТЕРІАЛАМИ «ВОЕННО- МЕДИЦИНСКОГО ЖУРНАЛА»	118

Стороженко І.С. ВОЄННА ДОКТРИНА Б. ХМЕЛЬНИЦЬКОГО 1648-1652 рр.: ЗАГАЛЬНИЙ ЇЇ ЗМІСТ ТА РЕАЛІЗАЦІЯ СОЦІАЛЬНО-ПОЛІТИЧНОЇ МЕТИ	128
Тарасов С.В. ГЕТМАН ИВАН САМОЙЛОВИЧ В ІЗОБРАЖЕННІ РОССІЙСКОЙ ДОРЕВОЛЮЦІОННОЇ ІСТОРИОГРАФІЇ	138
Третьякова О.А. ОСВІТА ЯК ЗАСІБ КОМУНІСТИЧНОГО ВИХОВАННЯ ПОЛЬСЬКОГО НАСЕЛЕННЯ ПІВДНЯ УКРАЇНИ В 1920-Х РР.	148
Цецик Я.П. ВІДОБРАЖЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ЧОРНОСОТЕНЦІВ НА ВОЛИНІ НА ПОЧАТКУ XX СТ. У ДОКУМЕНТАХ ДЕРЖАВНОГО АРХІВУ РІВНЕНСЬКОЇ ОБЛАСТІ	155
Ціватий В.Г. ЄВРОПЕЙСЬКЕ ВІДЛУННЯ І ДОРОГОВКАЗИ ВІДЕНСЬКОГО КОНГРЕСУ: ІНСТИТУЦІОНАЛЬНІ ТА ПОЛІТИКО-ДИПЛОМАТИЧНІ ВИТОКИ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ (ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНИЙ АСПЕКТ)	162

ПОЛІТИЧНІ НАУКИ

Балацька О.Б. ОСОБЛИВОСТІ НЕПРЯМОГО ПОЛІТИЧНОГО НАСИЛЛЯ У СУЧАСНОМУ ПОЛІТИЧНОМУ ПРОЦЕСІ	171
Ворчакова І.Є. ЛОБІЗМ ЯК СОЦІАЛЬНО-ПОЛІТИЧНИЙ ФЕНОМЕН: ТЕОРЕТИЧНІ ПІДХОДИ	179
Gavrilova N., Ryabinin Y. BRICS: THE HISTORY OF FORMATION AND DEVELOPMENT PROSPECTS	185
Горло Н.В. ІРЕДЕНТИСТСЬКА СТРАТЕГІЯ ПОВЕДІНКИ НАЦІОНАЛЬНИХ МЕНШИН: ФУНКЦІОНАЛЬНИЙ АСПЕКТ	195
Гресько О.В. НОВІ ФОРМИ ПОЛІТИЧНИХ КОМУНІКАЦІЙ В УКРАЇНІ ТА ЄС	204
Заболотна М.Ф. ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ІНТЕГРАЦІЙНОГО КУРСУ В ПРОГРАМАХ «ЛПВІХ» ПОЛІТИЧНИХ ПАРТІЙ КРАЇН ЛАТИНСЬКОЇ АМЕРИКИ	210
Івасечко О.Я., Здоровега М.В. ОСОБЛИВОСТІ РЕФОРМИ АПАРАТУ ДЕРЖАВНОЇ СЛУЖБИ У ДЕРЖАВАХ ЦЕНТРАЛЬНО-СХІДНОЇ ЄВРОПИ: ДОСВІД ДЛЯ УКРАЇНИ	217
Каденко Н.І. ПРОБЛЕМА ШУКАЧІВ ПРИТУЛКУ ТА ЇЇ ВПЛИВ НА ФОРМУВАННЯ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІДЕНТИЧНОСТІ	226
Касьянова М.М. НОВИЙ ПІДХІД ДО ПРОБЛЕМИ КЛАСИФІКАЦІЇ МІГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ	233
Кучуран А.М. БІЗНЕС ЯК ПОЛІТИЧНИЙ АКТОР МІСЬКИХ ПОЛІТИЧНИХ РЕЖИМІВ	242
Лихацька Т.А. ЕЛЕКТОРАЛЬНА УЧАСТЬ ЯК ЧИННИК РОЗВИТКУ ДЕМОКРАТІЇ	253
Мамонтова Е.В. СИМВОЛІЧНІ ПРАКТИКИ АРХАЇЧНОГО СУСПІЛЬСТВА ЯК ДЖЕРЕЛО ФОРМУВАННЯ ПОЛІТИЧНОЇ ІДЕНТИЧНОСТІ: ІСТОРІЯ ТА СУЧАСНІСТЬ	260

Павлов Д.М. СИМВОЛІЧНИЙ МЕХАНІЗМ ПОЛІТИЧНОЇ ПРОПАГАНДИ	270
Пахоменко С.П., Рудницька Г.В. КОНФЛІКТ НА ДОНБАСІ У ДЗЕРКАЛІ ІТАЛІЙСЬКИХ МЕДІА	276
Пашина Н.П. ДЕМОКРАТИЧНА КОНСОЛІДАЦІЯ СУСПІЛЬСТВА: СУТНІСТЬ ТА СПЕЦИФІКА	287
Рум'янцева С.В. ТИПОЛОГІЯ СУЧАСНИХ ЕЛЕКТОРАЛЬНИХ МЕДІА-ТЕХНОЛОГІЇ У КЛАСИЧНИХ ТА ГІБРИДНИХ ДЕМОКРАТИЧНИХ РЕЖИМАХ	298
Рябченко Е.В. СТАНОВИЩЕ УКРАЇНСЬКИХ МІГРАНТІВ В РЕСПУБЛІЦІ ГРЕЦІЯ	307
Сталовєрова Г.В. ОСОБЛИВОСТІ ПЕРЕМОВИН ЩОДО ЧЛЕНСТВА ВЕЛИКОБРИТАНІЇ В ЄС	313
Трофименко А.В. ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ІНСТИТУТУ ЛОБІЗМУ В ПОЛІТИЧНІЙ СИСТЕМІ КАНАДИ	323
Трофименко М.В. ІНСТИТУТ КОНФУЦІЯ ЯК МЕХАНІЗМ РЕАЛІЗАЦІЇ ПУБЛІЧНОЇ ДИПЛОМАТІЇ КИТАЙСЬКОЇ НАРОДНОЇ РЕСПУБЛІКИ	335
Турчин Я.Б., Дорош Л.О. ОСОБЛИВОСТІ ПОЛІТИКИ ФРАНЦІЇ ЩОДО ВРЕГУЛЮВАННЯ РОСІЙСЬКО-УКРАЇНСЬКОГО КОНФЛІКТУ	345
Фесенко М.В. ВЗАЄМОДІЯ КРАЇН БРІКС ЗІ США ТА КРАЇНАМИ-ЧЛЕНАМИ НАТО	253
Хома Н.М. МЕТОДОЛОГІЧНІ ПІДХОДИ ДО АНАЛІЗУ КОМУНІКАЦІЙНОЇ ПОЛІТИКИ	360
Шумский Л.Н. КАРЛ ШМИТТ И УТРАЧЕННЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ВЫХОДА ИЗ ПОЛИТИЧЕСКОГО КРИЗИСА ГЕРМАНИИ ВЕЙМАРСКОГО ПЕРИОДА	366
ВІДОМОСТІ ПРО АВТОРІВ	374
ВИМОГИ ДО ОФОРМЛЕННЯ СТАТЕЙ ДЛЯ ПУБЛІКАЦІЇ В ЗБІРНИКУ НАУКОВИХ ПРАЦЬ	377

CONTENTS

HISTORICAL SCIENCE

Arabadzhy S. TRADITIONAL OCUPATIONS OF THE GREEKS OF THE NORTHERN PART OF THE SEA OF AZOV REGION AND THEIR INFLUENCE ON MEN'S HEALTH	9
Volonyts V. TRADE AND COMMERCIAL ACTIVITY OF NIZHYN GREEKS IN UKRAINIAN LANDS IN THE XVIII-XIX CENTURIES IN THE XIX- CENTURY RESEARCHERS' WORKS	18
Zakharchyn N. PROCESS OF UNIFICATION OF GMINAS (VOLOSTS) OF THE LVIV POWIT AT THE BEGINNING OF 1930S AS A RESULT OF PASSING AN ACT OF THE SECOND POLISH REPUBLIC (RZECZPOSPOLITA) "ABOUT THE PARTIAL CHANGE OF TERRITORIAL SELF-GOVERNMENT"	24
Kravets D. THE TOPIC OF SOVIET UKRAINE IN THE AMERICAN NEWSPAPER «SVOBODA» (1920s–1930s)	30
Lysenko A. THE ATTEMPTS TO SOLVE AGRICULTURAL MATTERS BY OVERNMENTS OF A. DENIKIN AND P. WRANGEL	39
Nikolchenko Y., Golovko A. CHRONICLES MORAVICA IN ARCHAEOLOGICAL RESEARCH	45
Novikova S. ACTIVITY OF SHIPPING COMPANIES IN MARIUPOL (THE LAST QUARTER OF THE XIX – EARLY XX CENTURIES)	57
Obersht O. MODERATE RUSSIAN NATIONALISM IN UKRAINIAN LAND (EARLY TWENTIETH CENTURY)	64
Parakhina M. ACTIVITY OF UKRAINIAN AND RUSSIAN BOARD OF HISTORIANS AND ATTEMPTS TO WRITE A JOINT TEXTBOOK ON HISTORY: EXPERIENCE OF HISTORICAL CONNECTIONS	73
Pelevin E. V.I. TYMOFIYENKO AND HIS ROLE IN THE PREPARATION OF THE COLLECTIVE ENCYCLOPEDIA PROJECTS IN THE FIELD OF CULTURE, ART AND ARCHITECTURE	82
Podobied O. THE ECONOMIC CRISIS AND THE LIVES OF UKRAINIAN DISPLACED PERSONS IN POSTWAR WEST GERMANY	93
Romanukha O. THE DELIMITATION OF THE SEA OF AZOV AND THE KERCH STRAIT	99
Romantsova N. ISSUES OF WESTERN EUROPEAN COUNTRIES' MODERN HISTORY IN THE CONTEMPORARY UKRAINIAN HISTORIANS' WORKS	107
Siropol V., Ostrovyk D. PROBLEMS OF MILITARY MEDICINE OF THE SOVIET ARMY IN THE	118

BEGINNING OF 1990's IN AFGHANISTAN OF 1979-1989 ON THE MATERIALS OF «MILITARY MEDICAL JOURNAL»	
Storozhenko I. MILITARY DOCTRINE of B. KHMELNYTSKY IN 1648-1652: ITS GENERAL CONTENT AND REALIZATION of ITS SOCIAL and POLITICAL GOAL	128
Tarasov S. HETMAN IVAN SAMOYLOVYCH IN THE RUSSIAN PRE-REVOLUTIONARY HISTORIOGRAPHY	138
Tretyakova O. EDUCATION AS A MEANS OF COMMUNIST EDUCATION POLISH PEOPLE IN SOUTHERN UKRAINE 1920-S	148
Tsetsyk J. ACTIVITIES OF THE BLACK HUNDREDS IN VOLYN IN THE BEGINNING OF THE TWENTIETH CENTURY IN THE DOCUMENTS OF THE STATE ARCHIVES OF RIVNE AREAS	155
Tsivatyi V. EUROPEAN ECHO AND GUIDINGS OF THE CONGRESS OF VIENNA, INSTITUTIONAL, POLITICAL AND DIPLOMATIC ORIGIONS OF THE EUROPEAN UNION (THEORETICAL AND METHODOLOGICAL ASPECTS)	162

POLITICAL SCIENCE

Balatska O. PARTICULARITIES OF INDIRECT POLITICAL VIOLENCE IN MODERN POLITICAL PROCESS	171
Vorchakova I. LOBBYING AS A SOCIO-POLITICAL PHENOMENON:THEORETICAL APPROACHES	179
Gavrilova N., Ryabinin Y. BRICS: THE HISTORY OF FORMATION AND DEVELOPMENT PROSPECTS	185
Gorlo N. IRREDENTISTIC STRATEGY OF MINORITY GROUP BEHAVIOR: FUNCTIONAL ASPECT	195
Gresko O. NEW FORMS OF POLITICAL COMMUNICATION IN UKRAINE AND EU	204
Zabolotna M. FEATURES OF THE FORMATION OF INTEGRATION COURSE IN THE PROGRAMS OF THE «LEFT» POLITICAL PARTIES IN LATIN AMERICA	210
Ivasechko O., Zdorovega M. THE MAIN FEATURES OF CIVIL SERVICE APPARATUS REFORMS IN CENTRAL AND EASTERN EUROPE: EXPERIENCE FOR UKRAINE	217
Kadenko N. ASYLUM SEEKER CRISIS AND ITS ROLE IN THE EUROPEAN IDENTITY FORMATION	226
Kasianova M. A NEW APPROACH TO THE PROBLEM OF CLASSIFICATION MIGRATION PROCESSES	233
Kuchuran A. BUSINESS AS A POLITICAL ACTOR OF URBAN POLITICAL REGIMES	242
Lykhacka T. ELECTORAL PARTICIPATION AS A FACTOR OF DEMOCRACY DEVELOPMENT	253

Mamontova E. THE SYMBOLIC PRACTICES OF ARCHAIC SOCIETY AS A FOUNTAINHEAD OF POLITICAL IDENTITIES: HISTORY AND PRESENT	260
Pavlov D. THE SYMBOLICAL MECHANISM OF POLITICAL PROPAGANDA	270
Pakhomenko S., Rudnitska H. CONFLICT IN THE DONBASS IN THE MIRROR OF ITALIAN MEDIA	276
Pashina N. DEMOCRATIC CONSOLIDATION OF THE SOCIETY: ESSENCE AND SPECIFIC FEATURES	287
Rumiantseva S. TYPOLOGY OF THE MODERN ELECTORAL MEDIA TECHNOLOGIES IN HYBRID AND CLASSIC DEMOCRATIC REGIMES	298
Riabchenko E. STATUS OF UKRAINIANS IN THE REPUBLIC OF GREECE	307
Stalovierova A. UNITED KINGDOM'S MEMBERSHIP IN EUROPEAN UNION: DISCUSSION IN EUROPEAN UNION	313
Trofimenko A. TRENDS OF LOBBYING DEVELOPMENT IN POLITICAL SYSTEM OF CANADA	323
Trofymenko M. CONFUCIUS INSTITUTE AS A MECHANISM FOR THE IMPLEMENTATION OF PUBLIC DIPLOMACY OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA	335
Turchyn J., Dorosh L. PECULIARITIES OF FRANCE'S POLICY WITH RESPECT TO SETTLEMENT OF RUSSIAN-UKRAINIAN CONFLICT	345
Fesenko M. BRICS COUNTRIES' INTERACTION WITH THE US AND NATO	353
Khoma N. METHODOLOGICAL APPROACHES TO THE ANALYSIS OF COMMUNICATION POLICY	360
Shumsky L. CARL SCHMITT AND LOST OPPORTUNITIES IN GETTING OUT OF THE POLITICAL CRISIS IN GERMANY OF WEIMAR PERIOD	366
INFORMATION ABOUT THE AUTHORS	374
REQUIREMENTS FOR THE SCIENTIFIC PAPERS FOR PUBLICATION IN THE COLLECTED WORKS	377