

Researcher ID: AAN-9617-2021

Маслова Оксана Володимирівна, канд. фіз.-мат. наук, доцент, доцент кафедри технологій навчання, охорони праці та дизайну

Білоцерківського інституту неперервної професійної освіти,
вул. Леваневського, 52/4, Біла Церква, Київська обл., 09100, Україна

e-mail: maslovaoksana899@gmail.com

Сумець Олександр Михайлович, д-р екон. наук, доцент, академік Академії економічних наук України, старший науковий співробітник Науково-дослідної лабораторії «Науки про Землю»,

Національний університет «Києво-Могилянська академія»,

вул. Григорія Сковороди, 2, Київ 04655, Україна

e-mail: sumets.alexander@gmail.com

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-7116-3857>

Researcher ID: H-9132-2018

DATA ABOUT THE AUTHORS

Horoshkova Lidiia, D. Sc. in Economics, Professor, Professor of the Department of Environmental Studies, National university of «Kyiv-Mohyla academy»,

2 Skovorody vul., Kyiv 04070, Ukraine

e-mail: goroshkova69@gmail.com

Vasyl'eva Olena, D. Sc. in Economics, Dean of the Faculty of International Tourism and Economics, National University «Zaporizhzhia Polytechnic»,

64 Zhukovsky Str., Zaporizhzhia 69063, Ukraine

e-mail: olena.vasilyeva@gmail.com

Maslova Oksana, Ph.D.-M.Sc., associate professor, head of the Department of Learning Technologies, Occupational Safety and Design of the Belotserk Institute of Continuing Professional Education,

str. Levanevsky, 52/4, BilaTserkva, Kyiv region, 09100, Ukraine

e-mail: maslovaoksana899@gmail.com

Sumets Alexander, D. Sc. in Economics, Senior Researcher, Research Laboratory «Earth Sciences», National university of «Kyiv-Mohyla academy»,

2 Skovorody vul., Kyiv 04070, Ukraine

e-mail: sumets.alexander@gmail.com

УДК 94:339.1(477)

<https://doi.org/10.31470/2306-546X-2023-56-125-136>

СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ РОЗВИТОК ПІВДНЯ УКРАЇНИ В УМОВАХ ДІЇ РЕЖИМУ ОДЕСЬКОГО ПОРТО-ФРАНКО

Костик Є. П.,
Удовик В. М.

Предметом дослідження є: соціально-економічні передумови та значення запровадження режиму одеського порто-франко у контексті розвитку Південної України кінця XVIII – першої половини XIX ст.

Мета наукової статті полягає у тому, щоб на основі джерел розкрити та показати соціально-економічний розвиток Півдня України кінця XVIII – першої половини XIX ст. в умовах дії режиму одеського порто-франко.

Методи дослідження. Усі компоненти дослідження базуються на основних принципах – науковості, історизму, об'єктивності, системності, розвитку, пріоритету конкретної істини, плюралізму, а також методах пізнання соціально-економічних процесів суспільного розвитку – аналізу, синтезу, проблемно-хронологічному, порівняльно-аналітичному, археографічному, ретроспективному, статистичному, системного та комплексного підходу.

Методологія проведення роботи. У процесі дослідження означеної проблематики нами були взяті за основу основні положення: історії України, економічної історії та історії економічної думки, праці вітчизняних та зарубіжних учених і практиків в означеній сфері.

Результати роботи. У контексті означеної проблематики ми дослідили соціально-економічний розвиток Півдня України кінця XVIII – першої половини XIX ст. в умовах дії режиму одеського порто-франко.

Галузь застосування результатів. Результати даного дослідження можуть бути застосовані у сфері вивчення проблем економічної історії та історії економічної думки, історії розвитку національного господарства, історії торгівельної справи.

Висновки. Отже, статус порто-франко відіграв ключову роль у розвитку та становленні не тільки Одеси, але й усього Півдня України. Бурхливий розвиток міста-порту супроводжувався становленням та

розбудовою відповідної торговельно-транспортної інфраструктури, формуванням та утвердженням в економічних відносинах ринкових інститутів. Режим вільної гавані сприяв інтеграції Південної України у світове господарство через розвиток високотоварного землеробства та хлібної торгівлі. Разом з тим, система порто-франко мала певні негативні наслідки, зокрема: сприяла відтоку капіталу зі сфер продуктивного застосування на користь інвестування в нерухомість; зростанню частки посередницьких і спекулятивних операцій; закріпленню сировинно-аграрної спеціалізації України.

Ключові слова: колоніальна політика Російської імперії; соціальний склад населення; митні пільги; розвиток торгівлі; створення порто-франко в Одесі; розвиток міст; комерційні суди; нагромадження капіталу; зростання банківських і комісійних операцій; розвиток господарства Південної України; капіталістичне перетворення сільського господарства; хлібний експорт.

SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE SOUTH OF UKRAINE IN THE CONDITIONS OF OPERATION OF THE ODESA PORTO-FRANCO REGIME

Kostyk Yevhenii,
Udovyk Volodymyr

The subject of research is: socio-economic prerequisites and significance of the introduction of the Odesa porto-franco regime in the context of development at the end of Southern Ukraine XVIII – the first half of the XIX century.

The purpose of the scientific article is to reveal and show the socio-economic development of the South of Ukraine at the end of the XVIII – the first half of the XIX century on the basis of sources. under the conditions of operation of the Odesa porto-franco regime.

Research methods. All components of the research are based on the main principles – scientificity, historicism, objectivity, systematicity, development, the priority of concrete truth, pluralism, as well as methods of learning socio-economic processes of social development- analysis, synthesis, problem-chronological, comparative-analytical, archeographic, retrospective, statistical, system and comprehensive approach.

Work methodology. In the process of researching the specified issues, we took as a basis the main provisions: the history of Ukraine, economic history and the history of economic thought, the work of domestic and foreign scientists and practitioners in the specified field.

Work results. In the context of the mentioned problems, we investigated socio-economic development of the South of Ukraine at the end of the XVIII – the first half of the XIX century. under the conditions of operation of the Odesa porto-franco regime.

Field of application of results. The results of this study can be applied in the field of studying the problems of economic history and the history of economic thought, the history of the development of the national economy, and the history of trade.

Conclusions. Therefore, the porto-franco status played a key role in the development and formation of not only Odesa, but also the entire South of Ukraine. The rapid development of the port city was accompanied by the formation and development of the appropriate trade and transport infrastructure, the formation and establishment of market institutions in economic relations. The free harbor regime contributed to the integration of Southern Ukraine into the world economy through the development of high-product agriculture and grain trade. At the same time, the porto-franco system had certain negative consequences, in particular: it contributed to the outflow of capital from areas of productive use in favor of investing in real estate; growth of the share of intermediary and speculative operations; consolidation of raw material and agricultural specialization of Ukraine.

Keywords: colonial policy of the Russian Empire; social composition of the population; customs benefits; trade development; establishment of porto-franco in Odesa; development of cities; commercial courts; capital accumulation; growth of banking and commission transactions; development of farms of Southern Ukraine; capitalist transformation of agriculture; grain export.

JEL Classification: L13, L16, L23, L50, L73, M10-12, M30, N10, N30.

Актуальність теми. Актуальність теми дослідження зумовлена тим, що на сьогодні, в умовах війни Росії проти України, національна економіка знаходиться у край важкому стані, але рано чи пізно усі війни закінчуються і настане час відбудови, а відтак необхідно буде застосувати ефективну модель економічної трансформації, яка у досить короткий термін зможе відновити економіку нашої держави. В умовах пошуку варто скористатися досвідом власної історії. У цьому ракурсі соціально-економічна історія України залишається однією з важливих проблем, які розробляються сучасною історичною наукою. Значна частина досліджень з даної проблематики носить регіональний характер. Одним із важливих регіонів, який мав свої особливості соціально-економічного розвитку, що сприяло стрімкому піднесенню упродовж XIX ст., був Південь України.

Слід зауважити, що по відношенні до режиму порто-франко в Одесі, як однієї із передумов соціально-економічного розвитку Півдня України кінця XVIII – першої половини XIX ст., на сьогоднішній день немає однастайності серед учених та економістів-практиків щодо оцінки цього історичного феномену, немає єдиної позиції щодо можливостей запозичення позитивних моментів цієї системи в сучасних умовах з огляду на унікальність історичного досвіду режиму «вільної гавані» в Одесі, а відтак є необхідність у деталізації вивчення цього історичного факту.

Ступінь дослідження проблеми. У низці досліджень розкрито ряд питань присвячені даній проблематиці, проте переважна більшість із них виходила у XIX – першій половині XX ст., зокрема праці

О. Оглобліна, П. Бруна, А. Скальковського, Г. Неболсіна та ін. Сучасна українська історична наука розглядає дане питання у різному ракурсі. Так, Т. Г. Гончарук у своєму дослідженні розкриває проблему історії створення порто-франко на Кримському півострові в кінці XVIII – першій половині XIX ст., О. Третяк та В. Соколовський також вивчають систему порто-франко в Одесі і його значення для розвитку міста. У свою чергу, Г. Сигида приділяє увагу зовнішньополітичному фактору у процесі формування купецтва Південної України в першій половині XIX ст., а Т. Шершун досліджує купецтво Херсонської губернії в кінці XVIII – першій половині XIX ст. Важливим, з точки зору використання джерельної бази, є вивчення Повного зібрання законів Російської імперії, де містяться законодавчі акти, які підтверджують факт утворення та діяльність порто-франко в Одесі. Однак, незважаючи на наявність ряду досліджень, питання запровадження режиму порто-франко в Одесі, як одна із передумов соціально-економічного розвитку Півдня України кінця XVIII – першої половини XIX ст. залишається відкритим і продовжує цікавити науковців, а відтак вимагає більше ретельного наукового аналізу.

Метою наукової статті є дослідження режиму порто-франко в Одесі, як однієї із передумов соціально-економічного розвитку Півдня України кінця XVIII – першої половини XIX ст. Для реалізації поставленої мети дослідження визначено такі **завдання**: розкрити соціально-економічні передумови запровадження режиму одеського порто-франко у контексті розвитку Південної України кінця XVIII – першої половини XIX ст.; дослідити соціально-економічний розвиток Півдня України в умовах дії одеського порто-франко.

Виклад основного матеріалу. У другій половині XVIII ст. внаслідок російсько-турецьких війн до Російської імперії було приєднано Північне Причорномор'я. У 1774 р. за Кючук-Кайнарджийським мирним договором Російська імперія отримала землі між Дніпром і Бугом та опорні пункти на Керченському півострові; у 1783 р. до монархії Романових було долучено увесь Крим; за Ясським миром 1791 р. імперія приєднала територію між Бугом і Дністром. Як запевняє О.В. Скороход: «...Загальний процес територіально-адміністративного облаштування, який розгорнувся на Півдні України в останній чверті XVIII ст., супроводжувався процесами економічної інкорпорації південноукраїнських земель до складу Російської імперії, що охоплювали колонізацію Степової України, поширення на українські терени російської фінансової та податкової системи і становлення південноукраїнських земель як складової російської торгівлі» [20, с. 5]. Відтоді і до реформ 1860-1870-х рр. цей край заселявся швидше, ніж інші райони Російської імперії. Причому це твердження стосується не лише сільської місцевості, але також і міст. Якщо у цілому населення регіону з 1794 по 1863 рр. зросло майже втричі, то за 1811-1863 рр. кількість мешканців Одеси збільшилася в 10,8, Ростова – в 7,3, Таганрога – в 5,7, Херсона – в 4,4 рази при тому, що Петербурґа – тільки в 1,6, Москви – в 1,7, Риги – в 2,4, Києва – в 2,9 рази [21, с. 108].

Досить слушною є думка дослідниці Я. В. Шевчук-Белої, яка переконана, що колонізація Південної України за часів Г. Потьомкіна відбувалась у декілька етапів, за якими землі роздавали поміщикам відповідно до «Плану заселення Новоросійської губернії», затвердженого Сенатом у 1764 р., згідно якого усі наділи було відмежовано, і в кожному повіті була докладна мапа з позначенням кожної ділянки, а розмір ділянки становив 60 десятин на один селянський двір, а щодо поміщиків, то вони отримували не менш ніж 1500 десятин землі, на яких зобов'язувалися оселити 25 селянських дворів, і не більше як 12 000 десятин – на 200 дворів [22, с. 340].

Слід зауважити, що така політика надання земель в колоніях не була новиною для Російської імперії, так, фактично було колонізовано Урал, Сибір та інші території, однак заселити землю в Південній Україні селянами необхідно було досить швидкими темпами, а відтак поміщики приймали втікачів без будь-якого контролю. Досить часто вони переводили на свої землі кріпаків, куплених без землі. Крім того, відбувалася селянська колонізація, яка полягала у заселенні скарбових (державних) сіл, влада таких сіл так само, як і поміщики, намагалася перетягти селян у будь-який спосіб.

У другій половині XVIII – на початку XIX ст. вихідці з країн, що постраждали від турецької агресії, заснували на українських землях чимало військових поселень. Іноземці, які осіли в Південних районах Російської імперії, отримали статус військових поселенців. За умови військової повинності їх приймали в селяни, але з деякими привілеями.

У нових соціально-економічних та політичних умовах перед російським урядом постало ще одне завдання – заселення південноукраїнських земель, з метою створення тут не лише військової присутності, а й потужний економічний плацдарм, позаяк на Півдні України були організовані військові округи: Нова Сербія, Слов'яносербія, Бузьке козацьке військо тощо. Землі в цих районах заселяли військові поселенці, переважно болгарські та молдавські.

Як відзначає дослідниця Я. В. Шевчук-Бела: «...Політику створення військових підрозділів з іноземних поселенців російський уряд продовжував і у XIX ст. Під час військових дій головнокомандуючий М. І. Кутузов у наказах по армії вимагав найуважливішого ставлення до місцевого населення, надання йому всілякої допомоги. 10 червня 1811 р. М. І. Кутузов видає «Ордер» про створення «Болгарського війська». Його очолив генерал-майор І. М. Інзов. Після закінчення війни майже всі болгарські добровольці зі своїми родинami осіли на території Бессарабії, яка за Бухарестським мирним договором відійшла до Російської імперії. Вони увійшли до селянського стану, а в подальшому отримали статус колоністів» [22, с. 341].

Важливу роль у визначенні статусу представників різних етнічних груп Південної України наприкінці XVIII – на початку XIX ст. відігравали російсько-турецькі мирні угоди, в яких ставилися умови переселень, правовий статус переселенців, як підданих Російської імперії, а також ставлення уряду до населення підвладних територій, яке знаходилося під протекторатом іншої держави, як наприклад, мусульмани в

Російської імперії і християни в Османській. У російсько-турецьких договорах проводилась послідовна політика закріплення Росії у Причорномор'ї та збільшення її впливу на Балканах, а відтак надання осілости та значних пільг бажаючим переселитися на Південь України було одним із засобів підвищення авторитету Російської імперії серед народів Балкан.

В основі колоніальної політики Російської імперії простежується чітко сформований інтерес до іммігрантів, позаяк, визначаються потребою осісти на нових землях, створити соціальну підтримку на основі імміграції, бажанням зміцнити свої позиції на міжнародній арені. Ці завдання, царського уряду, з самого початку визначили статус задунайців як особливої категорії землеробського населення, підданих Російської імперії.

Однією із особливостей економічного освоєння південноукраїнських земель кінця XVIII ст. другої половини XIX ст., на думку дослідниці Н. Діанової, є політика уряду щодо залучення до цього процесу іноземних переселенців з різних європейських країн. В історіографії відомий указ Катерини II від 19 квітня 1795 р., згідно з яким для колоністів проголошувалась низка пільг: будівництво кам'яного житла для тимчасового проживання, кредити на потреби господарства у розмірі 100-150 крб., свободу віросповідання, будівництво церков, звільнення від податків на 10 років тощо. А 6 квітня 1800 р. у Катеринославі було засновано «Контору опікунства Новоросійських іноземних поселенців», яка в подальшому зазнала реорганізації й проіснувала у вигляді Опікунського комітету до 1871 р. До її обов'язків входило: вибір і купівля земель для колоністів, проїзд до місця проживання, наділення землею, влаштування, вирішення спірних питань тощо [6, с. 17].

Слід зазначити, що колонії іноземних переселенців виступали своєрідними контрагентами щодо поміщицьких господарств на початку XIX ст. Вони виступали потужними конкурентами для місцевих поміщицьких господарств, позаяк у своїй господарській системі застосовували особливості власної національної культурної традиції. Новоприбулі не стикалися з усталеною системою організації сільського господарства й були вільними обирати заняття відповідно до попиту на продукцію та власного бажання. Переселенців, різних за національністю й походженням, об'єднувало бажання розпочати власну справу, своїми силами досягти успіху.

Слід зазначити, що в основу класифікації підданих Російської імперії, які поділялися на три групи, покладено національно-етнічний чинник. Так, до першої групи було віднесено, так званих «природних» підданих, а саме: дворянство, духовенство, міське та сільське населення. Другу групу, за офіційною термінологією, складали «іногородці», це зокрема: євреї та східні народи. До третьої, окремої групи, входили фіни. З належністю чи неналежністю до тієї чи іншої категорії підданих в законодавстві правовий статус особи мав істотні відмінності.

Соціальний склад осіб, які перебиралися на нові території, обумовлювався як стихійною так і організованою державою колонізацією. На південних просторах поселялися військові, відставні солдати з сім'ями, каторжани, так звані вихідці (у тому числі й старообрядці) та кріпаки-утікачі. Проте значну частину переселенців становили особисто вільні люди – землероби, ремісники та торговці, багато з них заселялися російською владою з інших країн.

Спеціальним указом російська імператриця Катерина II оголосила, що тут не існуватиме кріпосницьких порядків, оскільки ці землі заселятимуться лише вільними поселенцями. Однак кріпацтво на південноукраїнських землях повністю скасовано не було. Землевласники могли завозити власних кріпаків, але їх кількість завжди була незначною. У 1861 р. лише десята частина земель у поміщицьких маєтках Півдня оброблялася кріпаками, решта – вільнонайманими працівниками.

Фактично тенденція до зменшення кількості кріпаків серед працівників маєтків свідчить, що їхні власники, зацікавлені були у швидкому розвитку господарства, розуміли неефективність кріпацької праці й поклалися на вільнонайману.

В результаті проведеного дослідження ми можемо констатувати, що усі дослідники як загальноекономічних, так і спеціальних господарських проблем історії регіону відзначають етнічну строкатість Півдня України як визначальний фактор розвитку його господарства. Такий стан речей підсилювався також і урядовою політикою щодо іноземних переселенців, які отримували надзвичайні пільги та преференції від держави, що зумовило швидкий поступ економіки українського Степу. Разом з тим дослідження соціально-економічного укладу та поступу окремих етнічних груп доводять, що урядова політика не була визначальним фактором їхнього добробуту. Процвітання також сприяли передові способи господарювання, особливості суспільного устрою та етнічні етичні установки.

Характерною ознакою соціально-економічного піднесення південного регіону стало заснування та швидкий розвиток міст. Цю тезу підтверджує дослідниця Н. Діанова оперуючись на джерела, зазначає, що наприкінці другої половини XIX ст. Херсонська губернія нараховувала 6 губернських та повітових міст, 12 – заштатних і 64 містечка, Катеринославська губернія, разом із Таганрозьким градоначальством, налічували 8 губернських та повітових міст, 3 – заштатних та 14 посадів і містечок, Таврійська губернія мала 8 губернських і повітових, 8 заштатних міст і 6 посадів і містечок. Бессарабська область з Ізмаїльським градоначальством включала 8 повітових і губернських міст, 3 – заштатних та 28 посадів та містечок [6, с. 18-19]. Хоча деякі із повітових міст так і не отримали подальшого розвитку, так як населення мало чим відрізнялося від сільської агломерації, однак окремі міста вже в перші роки свого існування почали відігравати структуроформуючу роль в економічному житті, як південноукраїнського регіону так імперії у цілому. У таких містах оселялись купці та ремісники, засновувалися цехи.

Дослідник Т. Г. Гончарук у своїй науковій праці «З історії проектів утворення порто-франко в містах Південної України першої половини XIX ст.» переконливо доводить: «... Розвиток портових міст Південної України кінця XVIII – першої половини XIX ст. значною мірою залежав від обсягів зовнішньої торгівлі, що регламентувалися протекціоністським митним законодавством. Тому боротьба за надання митних пільг стала звичайним явищем для портів Північного Причорномор'я від моменту його приєднання до Російської імперії» [2, с. 95]. Виходячи із цього одним із провідних міст Півдня України кінця XVIII – початку XIX ст. було місто Одеса. Своєму розвитку Одеса завдячує геополітичному положенні, що дало можливість прогресувати торгівлі та пов'язаними з нею взаємовідносинами. Одеса, на думку Т. Г. Гончарука, вражала зростанням своїх оборотів, вона мала значні фінансові ресурси й могла легко знаходити «союзників» серед урядовців високого рангу. Можливості кримських портів в цьому плані були набагато скромнішими та й надзвичайними комерційними успіхами вони похвалитися не могли [2, с. 95].

Проекти порто-франко в Одесі почали з'являтися вже наприкінці XVIII ст. На доцільність цього, посилаючись на досвід Ліворно, Анкона та Трієсту, між іншим, вказував барон Гугнер в Записці щодо комерційної переваги Одеського порту 1796 р. Того ж року зі схожою ініціативою до уряду вийшов надвірний радник Фродінг. Пропозиція ця спочатку знайшла підтримку навіть з боку Павла I, однак потім була відкладена. Тим часом перемогли оборонці кримського порто-франко. Прохання відкрити в Одесі порто-франко містило і подання бургомістра Афанасія Керс-Оглу до царя у 1798 р.

У своєму дослідженні Т. Г. Гончарук переконливо доводить: «...Певним кроком вперед щодо аргументації доцільності надання статусу вільного порту Одесі була Записка про Одесу, складена 1802 р. Одеським будівельним комітетом за участю громадян міста. Прохання надати порто-франко було в ній записано поруч з іншими масштабними та далекоглядними проектами (звільнення від мит експорту зерна, будівництво портових споруд, покращення благоустрою, заснування біржі, контри для обміну грошей, лікарні, комерційного суду, влаштування в центрі міста бульвару зі сходами тощо). Автори записки сміливо піддавали критиці протекціоністську митну політику імперії, відзначаючи, що високі мита зменшують реальні доходи держави. Пояснюючи переваги порто-франко, автори записки зверталися до досвіду європейських вільних міст. Одеська громада твердила, що розташування цього міста зручне для створення в ньому вільного порту і пропонували провести корон майбутнього порто-франко по суцільній балці, яка оточує місто. Автори записки писали також про перспективи імпорту та особливо транзиту (через Галичину та Правобережжя), які могли відкритися внаслідок створення порто-франко. Можливості транзитного торгу очевидно дуже хвилювали авторів записки. Тому у разі, якщо уряд не погодиться влаштувати в Одесі порто-франко, одесити просили хоча б полегшити торгівлю зменшенням мит і сприяти їй влаштуванням складу для транзитних товарів, такого самого який нещодавно влаштовано у Марселі. Отже, одесити у крайньому разі погоджувалися не на порто-франко, а на вільні склади. Такі склади (спочатку терміном на 5 років) були створені в Одесі згідно з указом від 5 березня 1804 р.» [2, с. 96].

Уряд Російської імперії усяляко намагався сприяти розвитку торгівлі. Так, для налагодження порядку та задоволення інтересів російських та іноземних купців, 26 січня 1798 р. Сенат надав розпорядження Новоросійському губернатору Сельцову про утвердження в Одесі магістрату, та наказав призначити до нього необхідних чиновників [11, с. 49-50]. А вже 27 січня 1803 р. відповідно до положення Сенату було утверджено у місті Одеса міським головою генерал-лейтенанта Дюка де Ришельє. Під його керівництво входили: міська поліція, митниця, карантин та ін.. В обов'язки міського голови входило, крім нагальних питань, ведення паспортів торговців та тих хто виїжджав та виїжджав за кордон, приймав рішення щодо питань судочинства у справах, що пов'язані з торгівельними спорами. Відповідно до наказу від 8 жовтня 1802 р. міський голова повністю підпорядковувався Сенату [7, с.96-97].

На думку Г. А. Сигиди, враховуючи нестачу в у Пвденній Україні капіталів, видавалися постанови про безмитне зберігання товарів, що були привезені до чорноморських портів, у спеціальних крамницях протягом тривалого терміну [19, с. 72]. Так, 5 березня 1804 р., за розпорядженням Сенату, Одесі було надане право на створення складських магазинів для збереження товарів, але мито за цю послугу не стягувалося, однак ця пільга не розповсюджувалася на товари що були реалізовані на внутрішньому ринку. Крім того уряд давав право на існування приватних складських магазинів. Для контролю діяльності таких магазинів, за розпорядження міського голови створювалися відповідні наглядові органи. Слід зазначити, що складські магазини знаходилися під охороною військового караулу. Для того щоб скористатися послугою складських приміщень, власник товару повинен був написати і подати заяву до митниці де проходила реєстрація особи, транспорту та товару [14, с. 196].

Як свідчить історіографія проблеми, міжнародна ситуація безпосередньо впливала на торгівлю й торговельну політику. Знаходження Південної України поблизу театру воєнних дій кількох російсько-турецьких кампаній і погіршення стосунків з Францією призвели до скорочення торгових обертів. Під час континентальної блокади припинилися зв'язки з Англією. Але все одно, порівняно з балтійською торгівлею, чорноморська відчувала значний підйом. Відбувалося це з певних причин.

По-перше, укладання перемир'я між Туреччиною і Росією після Тильзитського договору призвело до того, що вже у вересні 1807 р. з Одеси розпочалося вивезення сільськогосподарської продукції до Константинополя.

По-друге, континентальна блокада для багатьох країн унеможливила отримання товарів безпосередньо через порти Балтики й Середземномор'я. Вони звернулися до транзитної торгівлі через чорноморські порти.

Саме вона певною мірою компенсувала скрутне становище російської зовнішньої торгівлі в цей період і сприяла накопиченню капіталів місцевого купецтва Одеси й підросійської України в цілому [19, с. 73].

Вказівка про заснування в Одесі магістрату для іноземців була виконана в тому ж році, але згодом, Новоросійський губернатор доповідав Сенату, що в Одесі, крім іноземців торгівлею займаються також російські купці і міщани, які до відкриття нового магістрату були разом з іноземцями у залежності. Сенат прийняв рішення ліквідувати попередній магістрат, а російське купецтво передати під юрисдикцію магістрату, створеного у 1797 році. 21 травня 1799 року іменним указом було підтверджено статус Одеському магістрату на рівні з Ригою та Ревелем. Коли ж Олександр I зрозумів, що права і закони Ризького і Ревельського магістратів були штучно нав'язані Одесі він наказав Одеському магістрату керуватися у майбутньому не іноземними, а загальними для всієї Російської імперії законами. Цією постановою були ліквідовані розбіжності між жителями Одеси різних національностей щодо чужого для них шведського і німецького судочинства [1].

Дослідник В. С. Балух, у дисертаційному дослідженні «Організація і діяльність комерційних судів Російської імперії: історико-правове дослідження на прикладі Одеського комерційного суду (1808-1917)», зазначає: «...створювати комерційний суд у Одесі влада не поспішала. У Іменному указі від 1 травня 1803 року Одеському градоначальнику Дюку де-Рішельє мова йшла про відстрочення створення такої установи у зв'язку із специфікою регіону. Та, вже 10 березня 1808 року було затверджено Устав комерційного суду для Одеси. У доповіді міністра юстиції з цього питання пояснювалося, що імператорським указом міністру юстиції і міністру внутрішніх справ було наказано підготувати проект Уставу комерційного суду для міста Одеси, враховуючи при цьому всі обставини, які могли б сприяти поширенню торгівлі на півдні Російської імперії...» [1]. Заснування в Одесі комерційного суду на французький зразок, зробило її зовнішню торгівлю привабливою для іноземців, сприяло інтеграції Одеси до міжнародного ринку.

На Півдні України, господарство якого розвивалося ринковим шляхом, особливо гостро відчувався брак капіталів. Розуміючи яке значення мають грошово-кредитні відносини для торгівлі, Ришельє активно сприяє розвитку в Одесі банківської системи. Поступове розширення виробництва товарів і зростання грошового обігу вимагали кредитних і деяких інших банківських операцій, особливо розрахунків між клієнтами і обліку векселів. Такий попит задовольняли лише дві державні структури – прикази громадської опіки й облікові контори Асигнаційного банку (згодом – контори Комерційного банку). Так, 23 лютого 1804 р. у доповіді Міністерству фінансів Ришельє просить про надання дозволу на створення у місті контори Державного банку на що було дана згода [13, с. 151-153]. Однак справа так і не зрушилась з місця, лише 24 жовтня 1819 р. було відкрито Одеську контору Державного комерційного банку для підтримки купецтва, на яку покладалися такі операції: приймати внески, для трансферту як усередині Одеси так і в інших містах де були контори Комерційного банку; облік векселів та тракт; позики під заставу товарів; купівля золота та срібла. Як стверджує В. Шевченко: «... у перші роки свого функціонування банк та його філіальна мережа позитивно вплинули на стан кредитування торгово-промислової сфери. Однак у подальшому його курс змінився. Він став джерелом поповнення запасів казначейства. І хоча його загальні ресурси збільшувались, питома вага операцій з кредитування торгівлі – навпаки, зменшувалася» [21, с. 112-113].

У квітні 1817 року в Одесі офіційно було затверджено порто-франко, підставою стала записка генерал-губернатора О.Ф. Ланжерона «Роздуми щодо звільнення від податей портів Одеси та Феодосії», складена 26 січня 1816 р. для імператора, де зазначалися велике значення торгівлі для краю, успіхи Одеси та надзвичайна ефективність порто-франко для розвитку портових міст. Записка Ланжерона не містила визначення навіть приблизних кордонів майбутніх порто-франко. Проте генерал-губернатор переконливо доводив, що охороняти межу «вільного порту» буде легше ніж величезні сухопутні кордони імперії, і загроза контрабанди тут буде незначна. Незважаючи на явну недосконалість записки Ланжерона, вона знайшла підтримку в урядових колах [2, с. 11]. Тим не менш, зважаючи на тодішні настрої у керівництві міністерства фінансів Російської імперії та попередні успіхи одеської торгівлі, пропозиція О.Ф. Ланжерона була підтримана Державною радою імперії на її засіданні від 5 квітня 1817 р., що спричинило підписання царського маніфесту «Про затвердження порто-франко в Одесі» [15, с. 208-211].

Згідно з цим маніфестом, що складався з 15 параграфів, права порто-франко надавалося Одесі на 30 років, з можливим продовженням терміну, якщо режим «вільної гавані» буде успішним. Цей документ дозволяв морським шляхом доставляти безмитно в одеський порт усі товари навіть ті, ввіз яких до Російської імперії за митним тарифом був заборонений, однак були обмеження на ввіз до Одеси іноземного хлібного вина та горілки, а також інші міцні напої, та після 1 січня 1821 р. імпорту міцних напоїв до Одеси повинин був стати вільним і безмитним, позаяк заборона скасовувалася. Одеса, згідно умов маніфесту, оточувалася кордоном з двома митницями. При вивезенні імпортованих товарів через митниці вглиб імперії торговці сплачували повне ввізне мито, та при ввезенні товарів через митниці в межі порто-франко мито не стягувалося [4, с. 38-39].

У маніфесті чітко прописувалося, що усі товари, які ввезені до Одеси й ввіз яких до Росії заборонялося загальним тарифом, не мали бути пропущені за межі порто-франко інакше, як транзитом для вивезення за кордон на підставі тих правил, що для цього пізніше були видані [15, с. 208-211]. Зазначені правила були затверджені імператором 14 серпня 1818 р. як положення «Про транзитний торг з європейського кордону до Одеси» й зв'язали одеське порто-франко транзитними маршрутами з сухопутними митницями на австрійському, пруському та молдавському кордонах [4, с. 38-39].

12 червня 1819 р. О. Ф. Ланжерон доповів до Петербургу про завершення рову та всіх інших захисних споруд в межах одеського порто-франко, також генерал-губернатор повідомляв, що вздовж усієї межі, що має довжину 32 версти, влаштовано вісімнадцять караулень для помешкання сторожі й на двох проїжджих дорогах збудовані для митниць дві будівлі, а також з морського боку – дві караульні та одна застава [4, с. 38-39].

На думку Т. Гончарука: «... функціонування одеського порто-франко розпочалося в один рік із запровадженням в Російській імперії фритредерського митного тарифу, який встановив мита на ввіз іноземних товарів, що були нечувано низькими для традиційно протекціоністської митної системи Російської імперії. У свою чергу, одеське порто-франко мало стати ланкою загальної системи «вільної торгівлі» на просторах імперії. Однак російський уряд не довго залишався прихильником політики фритредерства» [4, с. 39].

Запровадження в Одесі порто-франко – вільної безмитної торгівлі у порту та спеціальної приморської зони, сприяло нагромадженню капіталу, розвитку зовнішньої торгівлі України, збільшенню торговельного обігу, розширенню економічного і фінансового впливу Одеси на прилеглу територію, здешевленню транспорту, полегшенню кредиту та зростанню банківських і комісійних операцій.

Слід зауважити, що характерною рисою господарства Південної України було переважаання невеликих маєтків. Більшістю з них володіли міщани й дрібні торговці, що разом становили типовий середній прошарок, або дрібну буржуазію. Величезних маєтків із тисячами кріпаків, як в інших губерніях, тут не було. Землевласники поклалися на сезонну найману працю, а розміри їхніх володінь обмежувалися нестачею робочих рук.

На початку заселення земель Південної України провідною галуззю господарства було тваринництво, яке не вимагало вкладення значних коштів (окрім витрат на придбання тварин) і гарантувало швидку віддачу. Природні умови Причорноморських степів сприяли розведенню овець. Овеча вовна стала основним експортним товаром Півдня. Відправляли її за море, на фабрики країн Європи та Америки, а також возами до Москви. У 1825 р. з чорноморських портів було вивезено 40 тис. пудів вовни, а через 16 років її експорт на кордон зріс у шість разів і посів друге місце за обсягами після пшениці [8].

Поряд з вівчарством важливу роль в економіці Півдня України відігравало скотарство. Найбільшими споживачами продукції тваринництва в імперії була армія. На світовому ринку великим попитом користувалося сало (жир), з якого виготовляли мило і свічки, а найбільшим його покупцем була Велика Британія.

Іншим сільськогосподарським продуктом, який почав користуватися великим попитом, стало вино. Виноградарство було одним із найпоширеніших занять мешканців Півдня. Підвищення митних тарифів на імпортовані вина створило сприятливі умови для розвитку місцевого виноробства. Саме у першій половині XIX ст. в околицях Одеси і на сонячних гірських схилах Південного Криму виникли виноградні плантації, які згодом принесли славу цьому краю. Іноземці вважали, що кримські вина перевершують високоякісні вина Франції. Щорічний продаж кримських вин досяг на початку 30-х рр. XIX ст. рекордних показників – 12 млн пляшок.

Зміни попиту на світовому ринку по окремих видах товарів, та зниження цін на вовну через розвиток вівчарства в Австралії, натомість збільшення попиту на хліб, призвели до того, що вирощування зерна поступово стало домінуючим напрямком в господарствах Південної України, до того ж цьому сприяли як кліматичні умови, так і високоякісні чорноземи регіону. Тож, основою капіталістичного перетворення сільського господарства стало виробництво товарного зерна, позаяк, товарне зернове господарство стало головним джерелом прибутків місцевих поміщиків. Крім того розширення посівних площ за рахунок цілинних земель Степової України з року в рік збільшувало прибутки тих, хто займався виробництвом товарного зерна для продажу його на внутрішньому і зовнішньому ринках.

Родючість південноукраїнських чорноземів дозволяла отримувати надзвичайно високі врожаї. В офіційних документах збереглися повідомлення, що 1835 р. врожай зернових на Півдні перевищував кількість посіяного зерна у двадцять разів. Окрім природної родючості, вирощуванню зернових сприяла і велика кількість вільної землі. Зростання попиту на пшеницю за кордоном спонукало до освоєння цих земель [8].

Південь також мав великі можливості для сприяння розвитку господарства і сусідніх земель завдяки торгівлі. Головну роль у транспортуванні зерна з Правобережної та Лівобережної України відігравали чумаки. За повідомленнями іноземців, у першому десятиріччі XIX ст. до Одеси, головного порту Півдня, лише за один день прибувало від 500 до 1000 возів. Цей спосіб перевезення вантажів залишався основним до появи залізниць [8].

Для торгівлі зерном необхідно було розвивати берегову інфраструктуру, удосконалювати і розбудовувати портові споруди. Здійснення задуманого мало привести до зростання доходів від експорту хліба і накопичити капітал необхідний для розвитку промисловості, вигоди від якої не поступалися прибуткам від торгівлі і землеробства.

У грудні 1828 року в Одесі розпочало свою роботу «Товариства сільського господарства Південної Росії», яке діяло на підставі Статуту. Товариство стало надійним інструментом проведення аграрної політики [1].

Разючі зміни в економіці сільського господарства Півдня пояснювалися у першу чергу попитом міжнародного хлібного ринку на якому Російська імперія мала зайняти свою нішу. Швидкий розвиток промисловості і збільшення чисельності міського населення в країнах Західної Європи з кожним роком підвищували попит на хліб, який вивозився зі Східної Європи і, перш за все, з терен Російської імперії у володіннях якої знаходилися найбільші в світі площі родючих земель, зручних для розвитку торгового зернового господарства. У зв'язку з цим розширилися можливості збуту сільськогосподарських продуктів до Європи, виникли сприятливі умови для виробників зерна Півдня України для розширення виробництва товарного зерна для продажу його за кордон.

Особливим попитом користувалося зерно ярової пшениці – арнаутки, яка складала основну статтю хлібного експорту країни. Проте арнаутка мала стратегічне значення для Російської імперії, оскільки з неї отримували не тільки відмінні макарони, але й першосортні сухарі і галети для Російського флоту. З озимих сортів особливою популярністю користувалася гірка, яка мала не такі великі зерна як арнаутка, але не поступалася їй за смаковими якостями.

Слід зауважити, що у першій половині XIX ст. не припинявся попит Франції, Італії, Великобританії і інших країн на хліб, сало, коров'яче масло, рибу ікру, хутро, шкіру тощо, до того ж зручність перевезень сільськогосподарської продукції Півдня України через Одеський порт заохочувала розвиток тут товарного землеробства і тваринництва.

Історики відзначали, що капіталістична організація сільського господарства вперше в Російській імперії зародилася на Півдні України, де кріпосні відносини не отримали поширення і де близькість міжнародного ринку і добре поставлене товарне виробництво, зорієнтоване на експорт, об'єктивно привело до застосування найманої праці і машинної техніки. У цих умовах спостерігалася жорстка конкуренція між міцним фермерським і помісним капіталістичними господарствами – «економіями» поміщиків-раціоналізаторів на хлібному ринку Півдні України [1].

Загроза нової війни змусила Англію і Францію прискорити свої зусилля по вивезенню зерна зі ще доступних їхнім кораблям чорноморських портів і, особливо, з Одеського, який мав вирішальний вплив на хлібну торгівлю всієї Європи. Вивіз зерна з Одеського порту у 1818 році перевищив обсяги торгівлі таких середземноморських портів як Марсель, Трієст і Олександрія разом взятих.

У своєму дослідженні В. С. Балух зазначає: «... Успіхи хлібного експорту перевершили найбільш сміливі очікування. Урожайний 1853 рік дав високі за всі попередні роки прибутки – 283 мільйони рублів сріблом, з яких на долю чорноморських портів припало 70 мільйонів. Доля однієї Одеси становила 40,5 мільйона рублів сріблом. Чималі прибутки принесла морська торгівля міській скарбниці. Тільки від портових зборів у 1853 році до неї поступило більше ніж півмільйона рублів сріблом. Залишається тільки здогадуватися, яких висот змогла б досягти одеська торгівля, якби 1854 рік залишився мирним. Адже відвантаження зерна за неповні два місяці зими, навіть за умов, коли в результаті заledenіння навігація в Одеському порту була призупинена на дванадцять днів перевищила всі відомі раніше досягнення торгівлі з часів заснування міста» [1].

На долю Одеси випало першою в роки Кримської війни витримати морську осаду з боку англо-французької армади. Після закінчення війни була знята морська блокада і знову запрацював Одеський порт. Негоціанти почали відновлювати торгові зв'язки, а з хліборобних губерній степової України потягнулися до моря обози чумаків.

Незважаючи на принизливі для Російської імперії наслідки Кримської війни Одеса не втратила репутації кращої житниці Європи, позаяк в 1856 році експорт зерна складав 1313000 чвертей, то в 1857 році він уже складав 2570000 чвертей, а в 1858 році досягнув 3050000 чвертей, тобто, рівня кращих довоєнних років. Негоціанти опанували нові хлібні ринки і Одеса знову зайняла одне з провідних місць у світовій хлібній торгівлі [1].

З ліквідацією у 1859 році пільг порто-франко Одеса поступово починає втрачати славу найбільш дешевого портового міста в Російській імперії, так як безмитна торгівля воронцовських часів робила життєвий рівень одеситів дуже високим, коли майже за собівартістю в Одесі можна було купити різні закордонні товари, починаючи від грецьких маслин, палестинських цитрусів і гаванських сигар – до кардіфського вугля, ліонських шовків і віденських карет. Пільгова вартість порто-франковських товарів у свою чергу утримувала низькі ціни на продуктові товари. Так, фунт житнього хліба коштував одну копіюку, телятини – 3-3/4 копійки, баранини – 3 копійки, порося обходилося у 60 копіюк, курка – в 30, а гуска в 40 копіюк [18, с. 58].

Поява телеграфу в Одесі поставило негоціантів перед необхідністю перегляду таких звичних для них правил біржової гри, позаяк зміни на світовому ринку зерна миттєво стали досягати Одеси, що значно обмежило можливості і час для проведення спекулятивних операцій. Торгівля хлібом почала втрачати присмак авантюризму, а це зменшувало прибутки всіх, хто займався цим бізнесом.

Перед бізнес-спільнотою Одеси постало питання – куди вкладати гроші? Вперше за багато років одеські купці замислюються про майбутнє. Проте мало хто наважувався інвестувати в промисловість міста, якому хронічно не вистачало води та вугілля, що транспортувалося з Англії.

Впровадженням інших проектів біржове купецтво не займалося, іноземці згадували про відсутність думки на перспективу в одеських негоціантів, їх вразило те, що коли відомий інженер Фердинанд Лессепс відвідав Одесу, йому не вдалося зацікавити місцевий бізнес стати акціонерами майбутнього будівництва Суецького каналу. Це можна пояснити тим, що в кінці 50-х років XIX століття – проявився відомий консерватизм, оскільки до цього одеська бізнесова еліта була зайнята, головним чином, хлібною торгівлею і так відразу не могла перейти до іншого роду діяльності. До того ж, вся привабливість хлібної торгівлі заключалась в тому, що відпрацьований механізм купівлі-продажу не вимагав великих затрат [1].

Виробники сільськогосподарської продукції отримували передоплату, а остаточний розрахунок між ними та негоціантами відбувався після того, як партія зерна була вивезена за кордон. Більше того, після Кримської війни великі одеські торговці виступали, як виробниками так і продавцями зерна, тому у 1960-х роках комерційні уподобання одеської купецької еліти знову зорієнтувалися на торгівлі зерном.

Лише найдалекоглядніші й освічені негоціанти могли оцінити перспективи розвитку фабрично-заводської промисловості, зокрема, родина Родконакі інвестувала значні капітали у джутову фабрику, парові

млини, пароплавні лінії, металообробний та фарфоровий заводи. Одеські купці Новікови продовжували успішно розвивати канатне виробництво, натомість, родина Раллі, організувала роботу одеської банківської системи, а підприємці Вейнштейн, Анатра і Маразлі стали засновниками борошномельної промисловості, фабриканти Белліно і Фендеріх організували чавуно-ливарний і механічний заводи.

Запровадження статусу вільного порту було наслідком ширшої, історично-зумовленої тенденції, відомої сучасникам як вільна торгівля, оскільки система порт-франко вважалася важелем підйому та розвитку вільної торгівлі для забезпечення швидкого доступу до Середземного моря товарних і грошових ринків, оскільки Російська імперія потребувала активного експорту сільськогосподарської продукції та імпорту екзотичних товарів.

На думку дослідника В. Соколовського, з якою ми цілком погоджуємося, до основних переваг та недоліків режиму одеського порто-франко для розвитку південноукраїнського регіону другої половини XIX ст. можна віднести [23]:

По-перше, у звичайному порту ввіз товарів з-за кордону включає низку бюрократизованих процедур: контроль та оцінка вартості товарів чиновниками, сплата митного збору, карантинний огляд ввезеної продукції. Ці всі процедури є вкрай небажаними для більшості торговців, особливо у випадках, якщо порт використовується як «перевалочний пункт» для подальших морських перевезень. Тож не дивно, що можливість скасування частини з перерахованих вище процедур отримала позитивний відгук майже в усіх верств населення. Торговці отримували право сплачувати податки лише за проданий товар, та й то у значно менших обсягах порівняно з іншими портами, їх клієнти купували товар за значно нижчими цінами, держава отримала надприбутки з податкових надходжень через митні кордони навколо порто-франко.

По-друге, Одеса мала непогане географічне положення, а тому часто використовувалась як транзитний пункт, де можна було упакувати, переробити або, насамкінець, перепродати товар для подальшого експорту з країни, запровадження статусу порто-франко означало, що імпортовані до порто-франківського кварталу товари звільнялися від оподаткування.

По-третє, ще однією перевагою порто-франко було пряме сприяння розвитку місцевої промисловості, адже купці, привозячи товари до безмитного порту, були майже впевнені в тому, що їх розкуплять, продавали тут свої закордонні товари, завантажувалися місцевими товаром (переважно, це було зерно) та від'їжджали. Натомість підприємці, маючи можливість купувати закордонну сировину без митних зборів, могли відкривати фабрики та заводи, що працювали на цій сировині. Через те, що Одеса завдяки своєму статусу приваблювала до себе найдефіцитніші види ресурсів, тут скоро налагодилися унікальні за своєю ресурсною базою виробництва: миловаріння, швейна та ткацька промисловість. Також можливості порто-франко використовувалися сільськогосподарськими виробниками, котрі мали змогу збуту збіжжя, що дуже сприяло розвитку сільськогосподарських промислів Херсонщини та суміжних із нею губерній.

По-четверте, за часів порто-франко Одеса була не тільки важливим центром торгівлі, а й великим ринком робочої сили. Показовим є той факт, що під час голоду в Полтаві 1833-1834 рр. тодішнім генерал-губернатором було визначено перелік робіт, необхідних для виконання в Одеському регіоні з метою надання жителям засобів для існування [23].

По-п'яте, швидко Одеса стала портом спочатку всеросійського, а потім і світового значення. У часи найбільшого розквіту тут були контори більше 30 іноземних фірм. Головними продуктами імпорту були вино, ром, інші бакалійні товари, фрукти, кава, чай, галантерейні товари, олово, свинець, фарби та аптечні матеріали. Експорт в основному здійснювався через вивезення жита, кукурудзи, льону, пшеничної муки, сала, воску, дьогтю, латуні, заліза, ікри, книг, виробів зі шкіри, картин та церковного начиння. Найрізноманітніші іноземні товари, які ввозилися до Одеси, потім поширювалися не тільки по всій Російській імперії, а й транзитом до Австрії, а через Кавказ – до Персії.

По-шосте, запровадження нового типу оподаткування значною мірою позначилося на розвитку регіону. Хоча з імпортних товарів стягувалися податки – спочатку в розмірі 1/5, а з 1841 р. – 2/5 митного збору, однак це не заважало Одесі, третьому за величиною місту імперії, бути найдешевшим, що давало можливість населенню Південної України закуповувати різні товари за досить низькими цінами, а це значно піднімало рівень доходу на душу населення. Показово, що іноземні товари з-за межі порто-франко рідко прямували на ярмарки, а значно частіше до безпосередніх споживачів. Пояснити це можна тим, що в Одесі існувала велика кількість перекупників, через яких обізнані люди могли придбати практично будь-які імпортні товари. Існування порто-франківської межі в Одесі істотно вплинуло на стан торгівлі в містах Причорномор'я. Через те, що за вивезення російських товарів у разі їх непродажу потрібно було платити, ті виробники, які не орієнтувалися на закордонні ринки, продавали свої товари не в самій Одесі, а в найближчих до неї містах. Таким чином одеський ярмарок перебував у стані постійного занепаду через те, що іноземні товари продавалися здебільшого у крамницях, а інші доставлялися переважно за попередніми замовленнями безпосередньо до споживачів. Російські ж товари майже не ввозилися до безмитної зони через існування ввізного мита, а продавалися переважно на ярмарках, що прилягали до порто-франківської межі.

По-сьоме, розвиток ринкових відносин сприяв появі та утвердженню відповідних інститутів. Зокрема, Одеса за часів порто-франко була одним з головних центрів морського страхування на Чорному морі. У тогочасній Одесі існувало три компанії для страхування суден від морських небезпек. Окрім того, в місті розвивалася мережа закладів інфраструктури, що забезпечували врегулювання питань земельної власності та землекористування, цінової політики, контролю якості продукції, транспортування та зберігання товарів тощо.

По-восьме, до самої Кримської війни режим порто-франко слугував інструментом здійснення зовнішньоторгових операцій і створення інтегрованого світового ринку зерна, а відтак завдяки праву вільної торгівлі економіка України отримувала можливість розвивати господарські стосунки із Заходом, залучати іноземні капітали для експорту й піднесення хлібної торгівлі, інтеграції українського хліборобства до світового ринку. Разом з тим, запроваджуючи безмитний режим, центральний уряд тим самим свідомо утримував статус України як аграрного регіону.

По-дев'яте, із наданням статусу порто-франко в Одесі не залишилося жодного кляптика землі, котра стрімко піднялася у ціні. Із часом за землю почали активно боротися, причому не завжди доброчесними методами. Підкупи, напади злочинців, спроби тиску на владу були наслідками надмірної конкуренції, яку породив новий статус.

По-десяте, одеські катакомби набули своєї слави саме внаслідок запровадження порто-франко. Так, спочатку між катакомбами робилися стихійні підкопи під митний кордон, котрі з часом розрослися настільки, що у них легко було заблукати, тут ховали свою здобич бандити, їх використовували як місце схову товарів від митників, а також як притулок для кримінальних елементів. Щорічно від контрабанди, за офіційними оцінками, країна втрачала 200-400 тис. рублів, що на той час було колосальною сумою [24, с. 227].

По-одиннадцате, на той час слабкі сторони південноросійського господарювання проявилися в усій своїй повноті, а саме: бездоріжжя робило доставку сільськогосподарської продукції до Одеси сезонною; змішування різних сортів, відсутність елеваторів зерна, його низька якість знижували конкурентоспроможність вітчизняного збіжжя на європейських ринках; гроші все більше вкладалися в нерухомість, обмежуючи потік інвестицій у виробництво; складна й заплутана система посередництва ускладнювала організаційно-економічні відносини та підвищувала ціни; зберігалася й відтворювалася застаріла структура та технології виробництва. Наслідком стала втрата Одесою статусу провідного центру світового хлібного експорту.

Висновки. Отже, статус порто-франко відіграв ключову роль у розвитку та становленні не тільки Одеси, але й усього Півдня України. Бурхливий розвиток міста-порту супроводжувався становленням та розбудовою відповідної торговельно-транспортної інфраструктури, формуванням та утвердженням в економічних відносинах ринкових інститутів. Режим вільної гавані сприяв інтеграції Південної України у світове господарство через розвиток високотоварного землеробства та хлібної торгівлі. Разом з тим, система порто-франко накладала певні обмеження на розвиток міста та мала негативні наслідки для економіки краю, а саме: сприяла відтоку капіталу зі сфер продуктивного застосування на користь інвестування в нерухомість, зростанню частки посередницьких і спекулятивних операцій, закріпленню сировинно-аграрної спеціалізації України на світовому ринку.

Список використаних джерел

1. Балух В. С. *Організація і діяльність комерційних судів Російської імперії: історико-правове дослідження на прикладі Одеського комерційного суду (1808-1917): дис. канд. ... юрид. наук: 12.00.01.* Одеська національна юридична академія. Одеса: 2002. 182 с. URL: <http://mezo.info/матеріал/дисертація-з-права-організація-і-діяльність-комерційних-судів-російської-імперії-історико-п> (дата звернення: 15.10.2022 р.).
2. Гончарук Т. Г. *3 історії проектів утворення порто-франко в містах Південної України першої половини XIX ст. Інтелекція і влада. Серія : Історія.* 2004. Вип. 3. С. 8-18. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/iiv_2004_3_3. (дата звернення: 05.10.2022 р.).
3. Гончарук Т. Г. *Одеське порто-франко 1819-1859 рр. у працях О.П. Оглоблина.* URL: <http://dspace.onu.edu.ua:8080/bitstream/123456789/7562/1/70-73.pdf> (дата звернення: 07.10.2022 р.).
4. Гончарук Т. *Юридичні умови функціонування Одеського порто-франко 1819–1859 рр.* Краєзнавство. 2015. № 1-2. С. 38-46. URL: <http://dspace.nbuv.gov.ua/handle/123456789/168526> (дата звернення: 12.10.2022 р.).
5. Гончарук Т. Г. *«Одесько-Кавказький транзит» у 1820-х – 1850-х рр.: правовий аспект.* URL: www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/zif/2005-2008/pub/16/14.pdf. (дата звернення: 11.10.2022 р.).
6. Діанова Н. *Особливості соціально-економічного розвитку Південної України в першій половині XIX ст. в контексті досліджень М. Є. Слабченка.* Чорноморська минушина. 2018. Вип. 13. С. 15-23. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Chormyn_2018_13_5. (дата звернення: 17.10.2022 р.).
7. Костик Є. П. *До питання торгівельної діяльності в Одесі (кінець XVIII – початок XIX ст.). Спеціальні історичні дисципліни: питання теорії та методик. Збірка наукових праць / Відп. ред. Г. В. Боряк, Є. П. Костик. К.: НАН України, Інститут історії України, 2011. Число 18: Актуальні проблеми нумізматик у системі спеціальних галузей історичної науки: Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції Перші (міжнародні) Ястребовські читання (Кіровоград, 20-22 жовтня 2011 р.).* С. 96-99.
8. *Нова модель соціально-економічного розвитку Південної України* URL: <https://geotap.com.ua/uk-uh9/1030.html> (дата звернення: 14.10.2022 р.).
9. Оглоблін О. *Одеське порто-франко. Наукові записки Київського інституту народного господарства.* 1928. Т. 9. С. 37-47. URL: http://wiki.kneu.edu.ua/Legacy/pdf/NaukovilX_1928.pdf (дата звернення: 15.10.2022 р.).
10. *Питання одеського порто-франко в історичній літературі 1920-х – середини 1930-х рр.* URL: <https://doc4web.ru/istoriya/pitannya-odeskogo-portofranko-v-istorichnij-literaturi-h-seredin.html> (дата звернення: 09.10.2022 р.).
11. *Полное собрание законов Российской империи (далі – ПСЗРИ). Собр. 1. Т. 25. № 18.346. – С. 49-50.*
12. *ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 27. - № 20.600. – С. 442-443.*
13. *ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 28. - № 21.175. – С. 151-153.*

14. ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 28. - № 21.197. – С. 195-197.
15. ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 34. - № 26.792. – С. 208-211.
16. ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 36. - № 27.950. – С. 359-362.
17. Руда Ю. О. Торгівля Північного Приазов'я у першій половині XIX ст. (за матеріалами газети «Одеський вісник»). URL: www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Npifznu/2009.../konstantinova.pdf. (дата звернення: 11.10.2022 р.).
18. Руденко М. Арбітражний суд і прокуратура: історія становлення та сучасний стан взаємовідносин. Право України. 2000. №2. С. 58-60.
19. Сигида Г. А. Зовнішньополітичний фактор у процесі формування купецтва Південної України в першій половині XIX століття. URL: www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Npifznu/2006_20/20/sigida.pdf. (дата звернення: 18.10.2022 р.).
20. Скороход О. В. Економічна політика російського уряду на Півдні України у дореформений період : історіографія. URL: https://shron1.chtyvo.org.ua/Skorokhod_Olha/Ekonomichna_polityka_rosiiskoho_uriadu_na_Pivdni_Ukrainy_u_doreformeniy_period_istoriografii.pdf? (дата звернення: 07.10.2022 р.).
21. Шевченко В. В. Внутрішня політика Російської імперії як фактор становлення й розвитку банкірського підприємництва на Півдні України (кінець XVIII – перша половина XIX ст.). Проблеми історії України XIX – початку XX ст.: 36. наук. пр. 2011. Вип. 19. С. 106-116. URL: <http://dspace.nbuv.gov.ua/handle/123456789/123590> (дата звернення: 15.10.2022 р.).
22. Шевчук-Бєла Я. В. Національна політика Російської імперії щодо Півдня України та «національні меншини» (XVIII-XIX ст.). Актуальні проблеми політики : зб. наук. пр. / редкол.: С. В. Ківалов (керівник авт. кол.), Л. І. Кормич (ред.), М. А. Польовий (відп. секр.) [та ін.]; ОНУОА, Південноукр. центр гендер. проблем. Одеса, 2009. Вип. 36. С. 335-344. URL: <http://dspace.onu.edu.ua/handle/11300/154> (дата звернення: 10.10.2022 р.).
23. Соколовський В. І. Значення одеського порто-франко для розвитку міста. Історія народного господарства та економічної думки України. Вип. 43. URL: <http://politics.ellib.org.ua/pages-5707.html> (дата звернення: 23.10.2022 р.).
24. Гончарук Т. Г. Одеське порто-франко. Історія. 1819-1859 pp. : Монографія. Одеса : Астропринт, 2005. 312 с.

References

1. Balukh V. S. Orhanizatsiia i diialnist komertsiiynykh sudiv Rosiiskoi imperii: istoryko-pravove doslidzhennia na prykladi Odeskoho komertsiiynoho sudu (1808-1917) [Organization and activity of commercial courts of the Russian Empire: a historical and legal study based on the example of the Odessa Commercial Court (1808-1917)]: dys. kand... yuryd. nauk: 12.00.01. Odeska natsionalna yurydychna akademiia. Odessa: 2002. 182 s. URL: <http://mego.info/матеріал/дисертація-з-права-організація-і-діяльність-комерційних-судів-російської-імперії-історико-п>
2. Honcharuk T. H. Z istorii proektiv utvorennia porto-franko v mistakh Pivdennoi Ukrainy pershoi polovyny XIX st. [From the history of porto-franco formation projects in the cities of Southern Ukraine in the first half of the 19th century] Intelihentsiia i vlada. Seriia : Istoriia. 2004. Vyp. 3. S. 8-18. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/iiv_2004_3_3.
3. Honcharuk T. H. Odeske porto-franko 1819-1859 pp. u pratsiakh O.P. Ohloblyna [Odesa porto-franco 1819-1859 pp. in the works of O.P. Ohloblina]. URL: <http://dspace.onu.edu.ua:8080/bitstream/123456789/7562/1/70-73.pdf>
4. Honcharuk T. Yurydychni umovy funktsionuvannia Odeskoho porto-franko 1819–1859 rr. [Legal conditions of operation of Odesa porto-franco 1819–1859]. Kraieznavstvo. 2015. № 1-2. S. 38-46. URL: <http://dspace.nbuv.gov.ua/handle/123456789/168526>
5. Honcharuk T. H. «Odesko-Kavkazkyi tranzyt» u 1820-kh – 1850-kh rr.: pravovyi aspekt [«Odesa-Caucasus Transit» in the 1820s - 1850s: legal aspect]. URL: www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/zif/2005-2008/pub/16/14.pdf.
6. Dianova N. Osoblyvosti sotsialno-ekonomichnoho rozvytku Pivdennoi Ukrainy v pershii polovyni XIX st. v konteksti doslidzhen M. Ye. Slabchenka [Peculiarities of socio-economic development of Southern Ukraine in the first half of the 19th century. in the context of M. E. Slabchenko's research]. Chornomorska mynushyna. 2018. Vyp. 13. S. 15-23. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Chormyn_2018_13_5.
7. Kostyk Ye. P. Do pytannia torhivelnoi diialnosti v Odesi (kinets KhVIII – pochatok KhIX st.) [On the issue of commercial activity in Odessa (end of the 18th - beginning of the 19th century)]. Spetsialni istorychni dystsypliny: pytannia teorii ta metodyky. Zbirka naukovykh prats / Vidp. red. H.V. Boriak, Ye.P. Kostyk. K.: NAN Ukrainy, Instytut istorii Ukrainy, 2011. Chyslo 18: Aktualni problemy numizmatyky u systemi spetsialnykh haluzei istorychnoi nauky: Materialy Mizhnarodnoi naukovy-praktychnoi konferentsii Pershi (mizhnarodni) Yastrebovski chytannia (Kirovohrad, 20-22 zhovtnia 2011 p.). S. 96-99.
8. Nova model sotsialno-ekonomichnoho rozvytku Pivdennoi Ukrainy [A new model of socio-economic development of Southern Ukraine]. URL: <https://geomap.com.ua/uk-uh9/1030.html>
9. Ohloblin O. Odeske porto-franko [Odesa porto-franco]. Naukovi zapysky Kyivskoho instytutu narodnoho hospodarstva. 1928. T. 9. S. 37-47. URL: http://wiki.kneu.edu.ua/Legacy/pdf/NaukoviIX_1928.pdf
10. Pytannia odeskoho porto-franko v istorychnii literaturi 1920-kh – seredyny 1930-kh pp. [The issue of Odesa porto-franco in the historical literature of the 1920s - mid-1930s pp.] URL: <https://doc4web.ru/istoriya/pitannya-odeskogo-portofranko-v-istorichniy-literaturi-h-seredin.html>
11. Polnoe sobranie zakonov Rossyiskoi ymperyy [Complete collection of laws of the Russian Empire]. Sobr. 1. T. 25. № 18.346. S. 49-50.
12. Polnoe sobranie zakonov Rossyiskoi ymperyy [Complete collection of laws of the Russian Empire]. Sobr. 1. T. 27. № 20.600. S. 442-443.

13. *Polnoe sobranie zakonov Rossyiskoi ympery [Complete collection of laws of the Russian Empire].* Sobr. 1. T. 28. № 21.175. S. 151-153.
14. *Polnoe sobranie zakonov Rossyiskoi ympery [Complete collection of laws of the Russian Empire].* Sobr. 1. T. 28. № 21.197. S. 195-197.
15. *Polnoe sobranie zakonov Rossyiskoi ympery [Complete collection of laws of the Russian Empire].* Sobr. 1. T. 34. № 26.792. S. 208-211.
16. *Polnoe sobranie zakonov Rossyiskoi ympery [Complete collection of laws of the Russian Empire].* Sobr. 1. T. 36. № 27.950. 359-362.
17. Ruda Y. O. *Torhivlia Pivnichnoho Pryazovia u pershii polovyni XIX st. (za materialamy hazety «Odeskyi visnyk»)[Trade in the Pivnichny Priazov region in the first half of the 19th century. (according to the materials of the newspaper «Odesskiy Visnik»)]* URL: www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Npifznu/2009.../konstantinova.pdf.
18. Rudenko M. *Arbitrazhnyi sud i prokuratura: istoriia stanovlennia ta suchasnyi stan vzaiemovidnosyn [Arbitration court and prosecutor's office: the history of the formation and the current state of mutual relations].* Pravo Ukrainy. 2000. №2. S. 58-60.
19. Syhyda H. A. *Zovnishnopolitychnyi faktor u protsesi formuvannia kupetstva Pivdennoi Ukrainy v pershii polovyni XIX stolittia [Outstanding political factor in the process of formation of the merchants of Pivdennoy Ukraine in the first half of the 19th century].* URL: www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Npifznu/2006_20/20/sigida.pdf.
20. Skorokhod O. V. *Ekonomichna polityka rosiiskoho uriadu na Pivdni Ukrainy u doreformeniyi period : istoriografiia [The economic policy of the Russian order in the Pivdnia of Ukraine in the pre-reform period: historiography].* URL: https://shron1.chtyvo.org.ua/Skorokhod_Olha/Ekonomichna_polityka_rosiiskoho_uriadu_na_Pivdni_Ukrainy_u_doreformeniyi_period_istoriografiia.pdf
21. Shevchenko V. V. *Vnutrishnia polityka Rosiiskoi imperii yak faktor stanovlennia y rozvytku bankirskoho pidpriemnytstva na Pivdni Ukrainy (kinets XVIII – persha polovyna XIX st.) [The internal policy of the Russian Empire as a factor in the formation and development of banking business in Ukraine (the end of the 18th century - the first half of the 19th century)].* Problemy istorii Ukrainy KhIKh – pochatku KhKh st.: Zb. nauk. pr. 2011. Vyp. 19. S. 106-116. URL: <http://dspace.nbuv.gov.ua/handle/123456789/123590>
22. Shevchuk-Biela Ya. V. *Natsionalna polityka Rosiiskoi imperii shchodo Pivdnia Ukrainy ta «natsionalni menshyny» (XVIII-XIX st.) [National policy of the Russian Empire for the Day of Ukraine and the «national minority» (XVIII-XIX centuries)].* Aktualni problemy polityky : zb. nauk. pr. / redkol.: S. V. Kivalov (kerivnyk avt. kol.), L. I. Kormych (red.), M. A. Polovyi (vidp. sekr.) [ta in.]; ONluA, Pivdennoukr. tsentr hender. problem. Odesa, 2009. Vyp. 36. S. 335-344. URL: <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/154>
23. Sokolovskiy V. I. *Znachennia odeskoho porto-franko dlia rozvytku mista [Importance of Odesa porto-franco for the development of the city].* Istoriiia narodnoho gospodarstva ta ekonomichnoi dumky Ukrainy. Vyp. 43. URL: <http://politics.elib.org.ua/pages-5707.html>
24. Honcharuk T. H. *Odeske porto-franko. Istoriiia. 1819-1859 rr. [Odesa porto-franco. History. 1819-1859]: Monografiia.* Odesa : Astroprynt, 2005. 312 s.

ДАНІ ПРО АВТОРІВ

Костик Євгеній Петрович, кандидат історичних наук, доцент кафедри економіки, Університет Григорія Сковороди в Переяславі,
вул. Сухомлинського, 30, м. Переяслав, 08401, Україна
e-mail: klio79@i.ua
<https://orcid.org/0000-0003-1613-2422>

Удовик Володимир Миколайович, кандидат історичних наук, старший науковий співробітник, директор Фонду Президентів України,
Національна бібліотека України ім. В. І. Вернадського, м. Київ, Україна.
e-mail: udovik@ukr.net
<https://orcid.org/0000-0001-7749-8095>

DATE ABOUT THE AUTHORS

Kostyk Yevhenii, Ph.D. in History, Associate Professor at the Chair of Economics,
Hryhorii Skovoroda University in Pereiaslav,
30, Sukhomlynskyi St., Pereiaslav, Kyiv region, 08401, Ukraine
e-mail: klio79@i.ua
<https://orcid.org/0000-0003-1613-2422>

Udovik Volodymyr, Ph.D. in History, Senior Researcher, Director of the Presidential Fond of Ukraine, V. I. Vernadskyi National Library of Ukraine, Kyiv, Ukraine.
e-mail: udovik@ukr.net
<https://orcid.org/0000-0001-7749-8095>