

ОДЕСЬКЕ ПОРТО-ФРАНКО 1819-1859 РР.: ІСТОРИКО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ

Одеське порто-франко (1819-1859 рр.) було унікальним явищем для митної політики Російської імперії першої половини XIX ст. й мало неабиякий вплив на економічний розвиток Наддніпрянської України (слід нагадати, що Одеса, яку практично повністю було включено до кордонів «вільного порту», була не лише головним торговельним центром, але й – з 1820-х рр. – найбільшим містом України). Тому є не випадковим те, що функціонування одеського порто-франко викликало інтерес як у сучасників, так і у дослідників минулого.

Різні аспекти пов'язані із запровадження режиму порто-франко в Одесі вивчали історики та статистики XIX – початку XX ст. А. Скальковський, Г. Неболсін, К. Медзизховський та ін.¹, зазначеній проблематиці у цей період була також присвячена ціла низка газетних публікацій (подекуди досить ґрунтовних). Одеське порто-франко розглядалося й у працях українських істориків 1920-1930-х рр. М. Слабченка, І. Бовера, М. Бачинського та ін.² Тоді ж О. Оглоблин присвятив йому своє спеціальне дослідження й торкався цього предмету у інших своїх працях³. У другій половині XX ст. місце одеського порто-франко в українському та загальноімперському товарообміні вивчали О. Дружиніна, І. Гуржій, В. Золотов, В. Ващенко та ін.⁴ Проте щодо одеського порто-франко досі існують не лише цілком відмінні, а подекуди й цілком протилежні, оцінки (що були зумовлені різними критеріями оцінювання, а також відмінностями галузевих та територіальних інтересів, що розглядалися дослідниками як пріоритетні при вивченні економічного ефекту «вільного порту»), але й залишається чимало недосліджених аспектів. Адже одеське порто-франко було надто складним явищем як з економічного, так і з історико-юридичного боку. Останній аспект мав особливе значення, оскільки в умовах існування «вільного порту» законодавчо регламентувалися не лише торгівля, але й чимало інших сторін життя городян.

Підставою для проголошення в Одесі порто-франко стала відповідна пропозиція генерал-губернатора О. Ланжерона. Вона практично повторювала з невеликими доповненнями відповідну пропозицію А. Е. Рішельє від 1815р.⁵ й не відрізнялася детальністю й ґрунтовністю аргументів (значно поступаючись, наприклад проектам порто-франко, що їх пропонували у першій половині XIX ст. для Феодосії та Керчі)⁶. Тим не менш, зважаючи на тодішні настрої у керівництві міністерства фінансів та попередні успіхи одеської торгівлі, пропозиція О. Ланжерона була підтримана Державною радою імперії на її засіданні від 5 квітня 1817 р.⁷, що спричинило підписання царського маніфесту від 16 квітня 1817 р.⁸ Згідно з цим маніфестом, що складався з 15 параграфів права порто-франко надавалося Одесі терміном на 30 років, «по завершенні яких, після розгляду користі та вигод з ними пов'язаних, можуть вони бути продовжені й на подальший час». До Одеси було дозволено привозити морем безмитно усі товари навіть ті, ввіз яких до Російської імперії за митним тарифом був заборонений. Було заборонено ввозити до Одеси іноземне «хлібне вино, горілку, а також інші міцні напої тарифом для ввезення заборонені» до 1 січня 1821 р. – часу завершення дії чинного в Одесі горілчаного відкupu. Після того імпорту горілки та міцних напоїв до Одеси також мав стати вільним та безмитним. Місто мало бути оточено митним кордоном з двома митними заставами. При вивезенні імпортованих товарів через застави вглиб імперії з них стягувалося повне ввізне мито, при ввезенні товарів через застави в межі порто-франко мито не сплачувалося (експортне мито мало стягуватися лише при вивезенні товарів з Одеси морем). Згідно з маніфестом «усі товари, що були ввезені до Одеси й ввіз яких до Росії заборонено

загальним тарифом, не можуть бути пропущені за межі порто-франко інакше як транзитом для вивезення за кордон на підставі тих правил, що для цього предмету пізніше будуть видані»⁹. Зазначені правила були затверджені царем 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 кордонах¹⁰.

Відкриття одеського порто-франко затягнулося у зв'язку зі спорудженням митного кордону, митних застав, караулень та ін. Будівництво здійснювали досвідчені підрядчики Д. Б. Латті, С. Томазіні, Ф. Косовський та І. Орлов. Лише будівництво застав та караулень на кордоні порто-франко у 1818 – 1819 рр. коштувало Одесі 162900 крб. Для риття рову та інших робіт щодо облаштування кордону широко використовувалася праця військових «піонерних» (інженерних) частин¹¹. 12 червня 1819 р. О. Ланжерон доповів до Петербургу про «завершення рову та всіх інших захисних на межі порто-франко в Одесі споруд» (між іншим, генерал-губернатор повідомляв: «Вздовж усієї межі, що має довжину 32 версти, влаштовано вісімнадцять караулень для помешкання сторожі й на двох проїжджих дорогах збудовані для митних застав два будинки, а також з морського боку – дві караульні та одна застава. Таким чином, що раніше було передбачено й потім, що після огляду межі полковником Потьє, який також є членом комітету, заплановано було – все виконано. Про призначення козаків для сторожі розпорядження від мене зроблено»). Проте, як свідчать архівні документи, рів на кордоні порто-франко на той час ще завершений не був. Цар, не знаючи про це, запропонував О. Ланжерону «самому призначити день» відкриття порто-франко. Внаслідок чого 4 липня 1819 р. було підписано указ, за яким маніфест від 16 квітня 1817 р. мав ступити в силу з 15 серпня 1819 р. Саме в цей день було розпочато безмитний ввіз морем до Одеси іноземних товарів. Їхнє є вивезення з Одеси вглиб країни, за відповідними розпорядженнями О. Ланжерона та начальника одеського митного округу І. Бларамберга, розпочато 18 серпня 1819 р.¹² Останню дату можна вважати початком функціонування порто-франко в Одесі.

Функціонування одеського порто-франко розпочалося в один рік із запровадженням в Російській імперії фритредерського митного тарифу. Тариф 1819 р. встановив мита на ввіз іноземних товарів, що були нечувано низькими для традиційно протекціоністської митної системи Росії. Таким чином, одеське порто-франко разом з деякими іншими митними заходами 1817-1821 рр. (одеський транзит, ліберальна митна система у Закавказзі, безмитна річкова торгівля в кордонах колишньої Речі Посполитої та ін.) мало стати ланкою загальної системи «вільної торгівлі» на просторах імперії. Однак російський уряд не довго залишався прихильником політики фритредерства. Втрати скарбниці та російської промисловості змусили його різко повернути до протекціонізму. З 1822 р. в Російській імперії вступив в силу жорсткий протекціоністський тариф, який в економічній літературі отримав назву «заборонного» (насправді він передбачав встановлення високих мит, але й значне розширення списку товарів заборонених до ввезення). За таких умов одеське порто-франко перетворювалося на виключення із загальних принципів функціонування митної системи Росії (26 березня 1822 р. була затверджена спеціальна записка міністра фінансів «Про запровадження тарифу цього 1822 р. в Одесі»)¹³. Це спонукало столичних урядовців та російських промисловців ставити питання про дострокове припинення його дії.

На початку 1820-х рр. за обмеження порто-франко виступило й одеське керівництво. Міська скарбниця вважала для себе надто обтяжливим утримувати кордон порто-франко, адже щорічні витрати міста лише на утримання митних чиновників у 1819-1820-х рр. перевищували 90 тис. крб.¹⁴ Місто також не мало коштів щоб заплатити за риття рову на межі порто-франко підрядчикам І. Потапову та І. Подсолнухову, які навесні 1821 р. відмовилися продовжувати роботи (О. Ланжерон пропонував місту взяти

кредит, бо цар не знав, що рів навколо «вільного порту» й «якщо государ імператор дізнається що його воля досі не виконана, слід чекати на його гнів та незадоволення»)¹⁵.

Саме на прохання місцевої влади Одесі були залишені доходи від горілчаного відкupu. Внаслідок чого вже 19 жовтня 1820 р. було прийнято положення комітету міністрів (затверджено царем 21 травня 1821 р.) про заборону ввезення до Одеси іноземних міцних напоїв¹⁶. Отже, можна констатувати, що маніфест від 16 квітня 1817 р. в повному обсязі так ніколи і не запрацював (принаймні імпортованих горілчаних виробів одесити так і не дочекалися). Між іншим, указом від 26 травня 1820 р. до Одеси було заборонено й ввезення іноземної солі¹⁷.

Змін режиму порто-франко вимагали й одеські митники (зокрема, керівник одеської митниці Дітерікс), які ремствували на неможливість перешкодити поширенню контрабанди й ефективно здійснювати пропуск людей до міста. У 1820 р. збори «поважних громадян» в присутності градоначальника Трегубова, керівника митного округу Бларамберга, міського голови та інших підготували проект обмеження території порто-франко й виділення частини митних зборів на користь міста. Оскільки в цьому разі співпали бажання центральної фінансової влади, промисловців, місцевої влади та митників співпали, уряд пішов на значні зміни правил порто-франко вже через три роки після його запровадження.

Хоча одеське порто-франко не було реорганізовано на порто-франківський квартал чи «вільні склади» (як це фактично передбачав указ від 1 червня 1821 р., що так і не набув чинності)¹⁸, указ від 9 червня 1822 р. сенату запроваджував цілу низку обмежень щодо нього серед яких найсуттєвішими були: 1) значне зменшення території («перенести кордон Порто-франко до самих кордонів міста так, щоб передмістя Молдаванка та Пересип залишалися за межею»); 2) посилення митного контролю на кордонах; 3) стягування 1/5 частини мита з імпортованих товарів на користь місцевого бюджету; 4) заборона ввезення до порто-франко іноземних міцних напоїв, а також солі та «залізних, сталевих й чавунних товарів, довіз яких до імперії заборонено тарифом 1822 року»; 5) заборона представникам станів, що не користувалися правами закордонної торгівлі вивозити іноземні товари з Одеси тощо¹⁹. Зазначені обмеження, що мали вповні вступити в силу від 31 березня 1823 р. за словами сучасників «так змінили одеське порто-франко, що, зберігши лише своє колишнє ім'я, воно втратило усі найголовніші вигоди свої як для держави, так і для приватних вигод купецтва»²⁰.

В липні 1823 р. почав діяти новий кордон порто-франко, що включав до зони «вільного порту» лише центр сучасної Одеси (перший кордон порто-франко, будівництво якого свого часу коштувало місту значних коштів, після проведення поліцією відповідних обшуків та конфіскацій у населення одеських передмість іноземних товарів, було скасовано 4 серпня 1823 р.)²¹

Подальші зміни режиму порто-франко були пов'язані з діяльністю генерал-губернатора М. Воронцова, який виявився набагато більш послідовним прихильником «вільної торгівлі», ніж О. Ланжерон. На початок правління М. Воронцова незручності другого кордону порто-франко для мешканців Одеси, особливо її передмість, стали вже надто очевидними. Водночас чергових змін умов функціонування «вільного порту» вимагали місцеві митники. Так, митний чиновник Інглезі пропонував перенести кордон порто-франко, виходячи, переважно, із суто фіскальних інтересів (бо цей кордон: 1) «проходить в багатьох місцях між близькими з обох боків будівель, так що товари легко можуть бути перекинутими за межу»; 2) відрізає від міста всі головні джерела води та млини, внаслідок чого «виникають складнощі щодо обстеження зернового хліба та водовозних діжок, яких щоденно проходить через обидві застави до тисячі, і в яких можливо зручно переховувати контрабандні товари»; 3) відокремлює від міста хутори та передмістя «Молдованку та Пересип, які раніше користувалися правами порто-франко» й мешканці

цих передмість, «не маючи можливості, доставити необхідні для них речі, змушені вигадувати засоби для таємного провозу їх з Одеси, не лише задля уникнення сплати мита, але й тому, що самі не мають права оголошувати покупки свої на митниці»; 4) залишає поза межами порто-франко хутори, з яких постійно привозили «на продаж сіно та інші припаси», що надавало можливість контрабандистам «переховувати у возах товари»; 5) позбавляє мешканців Молдаванки та Пересипу засобів до існування, що їх мали інші мешканці міста; 6) є незручним як захист країни від епідемій). Англезі також запропонував здійснити низку змін, щодо функціонування в Одесі митної служби, встановити додаткові формальності щодо експорту та імпорту²². За дорученням М. Воронцова пропозиції Англезі «були розглянуті та доповнені» керівництвом Одеського митного округу, яке в свою чергу також склало «записку», спрямовану до Петербургу М. Воронцовим 17 листопада 1824 р., де пропонувалося три можливі рішення щодо існуючого кордону порто-франко: «або знищивши його, перенести на попереднє місце (тобто повернутися до межі 1819 р. – Т. Г.), або влаштувати новий кордон між ними обома, або обмежити порто-франко лише карантинном та гаванню»²³.

Не погоджуючись з пропозиціями Англезі обмежити одеську торгівлю й варіантом, коли порто-франко зводилося лише до «вільної гавані» М. Воронцов 28 березня 1825 р. склав своє подання ім'я міністра фінансів 28 березня 1825 р. Необхідність зміни кордону порто-франко генерал-губернатор аргументував передусім інтересами місцевого населення («положення його є занадто незручним для мешканців міста Одеси і особливо передмість Молдаванки та Пересипу. Міські мешканці можна сказати замкнені тепер в своїх домах: вони позбавлені вільного в'їзду до околиць міста, де влаштовано багато закладів та дач; вони потерпають від нестачі води бо всі фонтани знаходяться поза межею; а обивателі Молдаванки та Пересипу, які складаються здебільшого з нижнього класу тутешніх громадян, не тільки позбавлені вигод, що надаються міським мешканцям, але й виплачуючи однакові з ними податі та повинності віддалені від Міста межею Порто-франко і, не маючи з ним вільного сполучення не можуть займатися ані промисловістю ані роботами, що дають їм можливості для харчування»), а також поліпшенням захисту країни від епідемій.

Тодішній міністр фінансів Є. Канкрін, зважаючи на пропозиції із засипки Англезі, пропонував створити два кордону порто-франко – перший, зовнішній, по кордону порто-франко 1819 р., а другий, внутрішній, той, що його пропонував зробити М. Воронцов (бо, на думку міністра фінансів, «куди б кордон не був перенесений, які б не були прийняті охоронні засоби, якщо буде існувати один кордон... то вельми важко і майже неможливо буде припинити таємний перевіз та перекидання товарів»). М. Воронцову вдалося уникнути такого рішення, залякавши Є. Канкріна тим, що вельми значна територія між старим та пропонованим кордонами порто-франко (навколишні хутори, Слобідка та інші дальні передмістя Одеси) будуть зоною невизначеною з митної точки зору й перетворюються на притулок контрабандистів й «не лише хутори, а й цілі поселення, які будуть служитиме надійним укриттям для людей, що таємно товари провозитимуть». В якості компромісу було вирішено влаштувати один новий кордон але з двома ровами, що значно збільшило вартість його будівництва. М. Воронцову не вдалося відстояти право для одеських промислових виробів на безмитне вивезення вглиб країни²⁴. Оскільки між Є. Канкріном та М. Воронцовим не було особистої неприязні, міністр фінансів йшов на поступки генерал-губернатору у дрібних питаннях. Так, 14 травня 1825 р. Є. Канкрін на прохання М. Воронцова дозволив «щоб усіх хто проїжджає з особливими білетами, від градоначальника... пропускали через застави порто-франко безперешкодно й без усіякої зайвої зупинки під час огляду їх екіпажів з дозволом при тому возити з собою у невеликій кількості різні харчові припаси й дрібні речі, які можуть бути їм потрібні для споживання»²⁵. Задовольняючи прохання різних

груп населення (мешканців хуторів, працівників каменоломенів, власників салотопних заводів та ін.), М. Воронцов просив Є. Канкріна листом від 2 червня 1826 р. влаштувати додаткову третю митну заставу на межі порто-франко «для привезення в місто каміння необхідного для будівництва, в'їзду з навколишніх хуторів», а листом від 27 вересня 1826 р. – четверту таку ж заставу, «через яку можна було б... привозити до міста каміння для будівництва та з боєнь або салганів, що біля неї знаходяться м'ясо для міста». Оскільки обидві застави мали працювати лише на в'їзд міністр фінансів не був проти й надав відповідні дозволи 7 червня та 18 жовтня 1826 р.²⁶

Влітку 1826 р. М. Воронцов здійснив спробу повернути Одесі всі права надані маніфестом від 16 квітня 1817 р. Для підкріплення своєї пропозиції достатньою кількістю аргументів генерал-губернатор використав докладну записку «Про відновлення в місті Одесі порто-франко без сплати 5-ї частини мита», складену «паном Шостаком» (вочевидь, це був відомий одеський підприємець А. Шостак) пронизану ідеями «вільної торгівлі». У своєму власному клопотанні «Про відновлення порто-франко в Одесі», що було подано Миколі I у Царському селі 31 травня 1826 р. Михайло Семенович (так само як і Шостак) твердив, що «порто-франко Одеське було так змінено, що зберегло лише своє колишнє ім'я, втративши усі найголовніші вигоди свої, як для держави, так і для приватних інтересів купецтва»²⁷. Показово, що спочатку М. Воронцов, у своєму бажанні зняти усі обмеження з торгівлі, пішов навіть далі А. Шостак і пропонував скасувати в Одесі, нехай навіть і на шкоду міській скарбниці, «винний відкуп» й дозволити вільне привезення морем будь-яких міцних напоїв. Однак в остаточному варіанті клопотання цей пункт було замінено²⁸.

Отримавши клопотання М. Воронцова, Микола I доручив «внести ці обставини на розгляд комітету панів міністрів» міністру Є. Канкріну. Останній, в свою чергу, склав 23 червня 1827 р. докладну записку з обґрунтуванням шкідливості (в першу чергу для державної скарбниці та російської промисловості) пропозицій М. Воронцова й пропозицією скасувати одеське порто-франко взагалі. Перебуваючи у Петербурзі, М. Воронцов намагався загітувати для захисту прав одеського порто-франко членів уряду та Державної ради (зокрема, М. Сперанського та Д. Лобанова-Ростовського)²⁹. Проте отримати більшість у Державній раді йому не вдалося. Під тиском аргументів Є. Канкріна, положенням кабінету міністрів, яке було затверджене царем 1 лютого 1827 р. було вирішене «одеське порто-франко залишити у теперішньому стані»³⁰.

У лютому 1826 р. за наказом М. Воронцова місцева влада, не чекаючи поки нові правила порто-франко «будуть оприлюднені через правлячий сенат» приступила до підготовки будівництва нового митного кордону (для того генерал-губернатор надіслав градоначальнику «мапу для визначення напрямку нового кордону, який буде мати довжину близько 14 верст та кошторис витрат на його спорудження»). Контракт щодо риття рову виконував підрядчик Я. Атвуд; перебудову будинку на Пересипу для влаштування «сухопутної митниці на новій межі порто-франко» – Я. Россі; «будинку для Тираспольської митної застави на новій межі порто-франко» й «побудову 4-х верхових землянок для офіцерів та об'їждчиків та 8-ми землянок для об'їждчиків на новій межі порто-франко» – Д. Б. Латті; «двох ввізних застав на Пересипу ...біля салотопних заводів» – Я. Калашниковим. Окрім того здійснювалися допоміжні роботи (спорудження доріг, водостоків та ін.) підрядчиками І. Потаповим та П. Фраполлі³¹. Більшість підрядів було виконано на початку 1827 р. (хоча деякі роботи затягнулися до серпня)³². Значні обсяги копання рову та деякі інші роботи було виконано не підрядчиками, а під керівництвом чиновників (так званим «господарським засобом»). Тому загальні витрати міста на будівництво нового, третього, кордону порто-франко підрахувати важко.

2 липня 1827 р. «Одесский вестник» повідомив: «З 1-го числа цього місяця, нова межа порто-франко відкрита в Одесі, згідно з Указом від 17 березня 1826 року. Застави

старої межі знищені». Водночас, 8 та 15 червня того ж року газета повідомляла: «З причини влаштування через нетривалий час нової межі Порто-франко, на підставах Указу Урядового Сенату від 17 березня минулого 1826 року, Начальство цим проголошує жителям, купцям і всім промисловцям, що мешкають за теперішньою межею, на Пересипу, Молдованці та на навколишніх хуторах, які входять до нової межі Порто-франко, щоб вони надали п. начальнику Одеського митного округу, не пізніше 20 числа цього місяця, реєстри про всі речі і товари, які вони мають; або завчасно вжили необхідних заходів для вивезення їх за пропоновану межу Порто-франко. Ті хто до призначеного строку не з'являться і об'яв не надішлють, втратять право вивезти речі що їм належать»³³.

Кордон одеського порто-франко, влаштований 1827 р. продовжив існувати до самого скасування цього режиму. Однак умови функціонування «вільного порту» за цей період змінювалися неодноразово. Вздовж кордону постійно посилювалися заходи безпеки. Так, «контрольна лінія» вздовж межі порто-франко, що її почали облаштовувати у 1843 р., не лише вимагала від міста витрат на будівництво караулень, але й викликала невдоволення з боку власників приміських «дач» повз територію яких вона мала проходити («майор Дерібас», «статська радниця Дуровичева» та інші писали з цього приводу скарги)³⁴.

Напередодні завершення дії терміну порто-франко виконуючий обов'язки генерал-губернатора П. Федоров склав перебуваючи у Петербурзі та подав складену 26 лютого 1846 р. записку «Про Одеське порто-франко». Вона загалом не відрізнялася ані великим обсягом, ані ґрунтовністю. Додатковим аргументом П. Федорова на захист «вільного порту» в Одесі, що насправді вплинув на столичних урядовців, було хіба що відкриття порто-франко в Галаці («Недалекий від нас порт Галацький, – стверджувалося у записці, – десять років тому ледве відомий щодо торгівлі, тепер із встановленням у ньому порто-франко, прямує далеко вперед й вже явно конкурує з Одесою. Чого ж чекати у тому випадку, якщо Одеса втратить свої права»)³⁵. Водночас, про скасування одеського порто-франко клопотало московське купецтво. Це питання було обговорено в Комітеті міністрів 15 травня 1848 р., де запропоновано своєрідний «компромісний варіант». Височайшим указом від 6 липня 1849 р. порто-франко було продовжено ще на п'ять років (до 15 серпня 1854 р.), однак було запроваджено низку вельми суттєвих обмежень, що вступали в дію з 15 серпня 1849 р. По-перше, замість 1/5 частини мита при в'їзді до Одеси морем з іноземних товарів мало стягуватися вже 2/5 частини мита. По-друге, з виноградних вин, цукру та чаю мало стягуватися 3/5 мита, а з тютюну та міцних напоїв – повне мито. По-третє, не зважаючи на значне збільшення митних зборів, до міського доходу Одеси мала йти як і раніше лише 1/5 частина ввізного мита, а решта стягнених з імпортованих товарів грошей – «до митного доходу» імперії. Притому у від'їжджаючих за межі порто-франко вглиб країни вимагали спеціальні свідоцтва від одеської митниці про час, коли були ввезені до Одеси іноземні до чи після 15 серпня 1849 р. та яке мито з них стягнуто. Сухопутна одеська митниця продовжувала вимагати зазначені свідоцтва від від'їжджаючих до 1852 р., коли на нагальні прохання купецтва, одеської комерційної ради та начальника митного округу цю формальність було скасовано³⁶. Тариф від 13/25 жовтня 1850 р. «по Європейській торгівлі» підтверджуючи попередні обмеження одеського порто-франко («вищезазначені правила надані одеському порту тільки до 15 серпня 1854 року»), вказував на необхідність відрахування з 1/5 частини мита, що йшли до одеського міського бюджету так званих «карантинних відсотків» (12,5 %), що мали передаватися до держбюджету³⁷.

В цілому, обмеження одеського порто-франко, здійснені урядом з серпня 1849 р. можна вважати такими, що практично ліквідували існування справжньої «вільної торгівлі» в місті. Замість вигод «вільного порту» мешканцям Одеси фактично залишився лише обтяжливий митний контроль при виїзді за її межі. Як зазначалося вище, термін порто-

франко мав завершитися 15 серпня 1854 р., однак через Кримську війну та втрати одеської торгівлі 9 липня 1854 р. височайшим повелінням одеське порто-франко було продовжено ще на три роки – до 15 серпня 1857 р.³⁸ По завершенню цього терміну міністр фінансів склав подання про необхідність остаточно скасувати одеське порто-франко через те, що необхідність у цьому режимі зникла й він шкодить «загальним вигодам імперії». Іноземні товари, що перебували в місті на момент скасування порто-франко при ввезенні вглиб імперії підлягали сплаті повного мита, або мали бути вивезені за кордон. Для контролю за цим пропонувалося зберегти «ще на деякий час існуюче митне оточення міста Одеси» (термін його існування навмисно приховався). Разом з режимом порто-франко бюджет Одеси позбавлялася й 1/5 частини митних зборів, бо на думку міністра це місто вже не потребувало особливої допомоги з боку уряду («така допомога могла свого часу бути потрібною для належного облаштування міста Одеси й тамтешнього порто-франко, але це останнє існує вже більше 37 років протягом яких поступило на користь міста лише митних зборів більше 14,5 мільйонів карбованців сріблом й усі головні міські й торговельні заклади давно вже там влаштовані...»). Подання було підтримане Кабінетом міністрів й затверджене царем 4 червня 1857 р. Рішення це певний час тримали у секреті. Начальнику одеського митного округу було наказано: «Про закриття порто-франко проголосити місцевому купецтву не раніше як 1 числа липня для запобігання посиленому привозу туди іноземних й очистки їх зменшеним митом до 15 серпня». Пізніше воно було опубліковано, втому числі у багатьох часописах³⁹.

Митний кордон навколо Одеси проіснував до 1859 р. Він був скасований згідно з затвердженою царем пропозицією державної ради «Про зняття митного нагляду з внутрішньої межі колишнього одеського порто-франко та про штат Одеського митного округу» від 31 березня 1859 р.⁴⁰ Останню дату можна вважати датою остаточного скасування режиму порто-франко в Одесі.

Історики по-різному оцінювали причини, що безпосередньо вплинули на остаточну ліквідацію режиму порто-франко Одесі. А. Скальковський звинувачував у всьому «московських фабрикантів та їхніх нахлібників» (оскільки скасування порто-франко було здійснено саме у відповідь на чергове прохання московського купецтва)⁴¹. М. Слабченко розглядав скасування порто-франко як наслідок послідовної боротьби російської промисловості за ринки збуту на Україні: «Вона добивалася вільгот для себе й тому навіть не оголошувалося окремо припинення порто-франко, воно відпало саме після Севастополя, війна усунула чужинця й на його місце поставила заброньованого тарифами російського експортера»⁴². О. Оглоблин вважав, що, навпаки, порто-франко було ліквідовано «в зв'язку з новим фритредерського типу тарифом. Після Кримської катастрофи інтереси західноєвропейського капіталу на Південній Україні було вельми упривілювано. Російському «господареві» доводилося дорожитися хоча б на дрібниціях, щоб не перепустити їх до рук переможного «гостя»⁴³. З наслідками Кримської війни пов'язував скасування порто-франко й В. Ващенко, водночас вважаючи, що на час завершення своєї дії «вільний порт», в цілому, виконав покладені на нього завдання й був вже не потрібним («Отже, царизм здійснив ліквідацію порто-франко в той час, коли російські та українські купці в містах краю чисельно зрости, нагромадили значні капітали, встановили зв'язки із зовнішнім ринком і могли почати боротьбу з іноземними експортерами товарів. Скасування режиму порто-франко пов'язано було також з прагненням царизму після Кримської війни потіснити іноземне купецтво, яке займало до цього часу панівне становище у торгівлі чорноморсько-азовських портів та було найтісніше зв'язано з країнами – противниками Росії у війні. Намагання царизму у післявоєнний час посилити роль російських та українських купців продиктоване було прагненням якомось

зберегти вплив поміщицької Росії в тих країнах, де держави-переможці, намагалися остаточно його ліквідувати»⁴⁴.

Таким чином, одеське порто-франко у своїй історії пережило кілька періодів пов'язаних із суттєвими змінами юридичних умов його функціонування. У 1819-1823 рр. воно існувало у практично необмеженому вигляді (якщо не враховувати безмитного ввезення іноземних горілчаних виробів, яке було проголошено маніфестом 1817 р., але так і не набуло чинності). Від 1823 р. права «вільного порту» було обмежено так істотно, що, на думку деяких негоціантів, від нього «залишилася лише сама назва». Зміни 1827 р. були викликані в тому числі й намаганням місцевої влади та купців повернути втрачені права одеської торгівлі, однак окрім збільшення території, на жодні суттєві поступки в цьому питанні столичний уряд не пішов. Обмеження порто-франко, запроваджені у 1849 р. були фактично завершенням існування цього режиму як засобу стимулювання одеської торгівлі (із збереженням пов'язаних з ним незручностей для місцевого населення).

Вищезгадані зміни правових умов були лише головними з тих, що мали місце за період існування одеського «вільного порту». Насправді практично вся історія одеського порто-франко була історією перманентних змін та обмежень, а також історією постійної боротьби між прихильниками та противниками цього режиму. Принаймні кілька разів (у 1821 р., 1823 р., 1827 р., 1831 р. та 1846 р.) одеське порто-франко знаходилося на межі остаточного, або перетворення на «вільну гавань» (в межах порту та карантину). За таких умов негоціанти не могли дивитися на цей режим як на щось стале та надійне. Запроваджені урядом обмеження поступово зводили нанівець переваги мешканців «вільного порту» (перефразовуючи відому фразу, можна сказати, що для населення було шкідливим не стільки саме порто-франко, скільки його обмеження). Зі змінами юридичних умов функціонування порто-франко суттєво змінювався й його ефект для господарства Одеси та краю, що треба враховувати, вивчаючи історію економіки Наддніпрянщини першої половини XIX ст.

ПРИМІТКИ:

1. Скальковский А. Историко-статистический опыт о торговых и промышленных силах Одессы. – Одесса, 1839. – С. 62; Смольянинов К. История Одессы. – Одесса, 1853. – С. 175, 187, 188, 238; Небольсин Г. Статистические записки о внешней торговле России. – Ч. 1. – СПб., 1835. – С. 47, 64-66; его же. Статистическое обозрение внешней торговли России. – Т. 1. – С. 385 – 387. Медыховский К. О свободных гаванях. – СПб., 1910. – С. 373; Бернштейн С. Одесса. Исторический и торгово-экономический очерк Одессы в связи с Новороссийским краем. – Одесса, 1881. – С. 42; Маркевич А. Торговля и промышленность // Одесса 1794-1894. – Одесса, 1895. – С. 182, 196; Вольский М. Очерк истории хлебной торговли Новороссийского края с древнейших времен до 1852 года. – Одесса, – 1854. – С. 55.

2. Слабченко М. Матеріали до економічно-соціальної історії України XIX ст. – Т. 1. – Одеса, 1925. – С. 217; Бровер І. Україна на переломі до промислового капіталізму: Соціально-економічні нариси й матеріали. – Одеса, 1931. – С. 26, 63, 78-79; Бачинський М. Головні економічні течії 30-40-х рр. на Степовій Україні // ЗОНТ. Секція соціально-економічна. – 1928. – Ч. 3. – С. 21, 29; Слабченко Т. До історії аграрних криз на Україні в XIX ст. // ЗОНТ. Секція соціально-історична. – 1928. – Ч. 2. – С. 63.

3. Оглоблін О. Одеське порто-франко // Наукові записки Київського інституту народного господарства. – 1928. – Т. 9. – С. 36-50; його ж. Нариси з історії капіталізму на Україні. – Харків, 1930. – С. 115.

4. Гуржій І. Розвиток товарного виробництва і торгівлі на Україні (з кінця XVIII ст. до 1861 р.). – К., 1962. – С. 167; його ж. Місце України у зовнішній торгівлі Росії (кінець XVIII – перша половина XIX ст.) // УІЖ. – 1960. – № 5. – С. 53; Дружинина Е. И. Южная Украина

1800-1825 гг. – М., 1970. – С. 125; Ващенко В. П. Розвиток капіталістичної промисловості і торгівлі в містах Півдня України в дореформений період. Дисертація... канд. істор. наук. – С. 162-164.

5. Le duc Richelieu a l'Empereur Alexandre, sur la Nouvelle Russie // СРЮ. – 1886. – Т. 54. – С. 412-417; Граф Ланжерон імператору Александру // АГМ. – Т. 2. – СПб., 1888. – С. 555, 558.

6. Див.: Гончарук Т. Г. Проекти влаштування міжнародної транзитної торгівлі через територію Кримського півострова в кінці XVIII – першій половині XIX ст. // Лукомор'я: археологія, етнологія, історія Північно-Західного Причорномор'я. – 2007. – Вип. 1. – С. 151-161.

7. Архив Государственного Совета. – Т. 4. Царствование Императора Александра I. (с 1810 по 19 ноября 1825 г.) Журналы по делам Департамента Государственной Экономии. – Ч. 2. – СПб., 1881. – С. 1324.

8. ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 34. – № 26792. – С. 208-211.

9. ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 34. – № 26792. – С. 208-211.

10. ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 35. – № 27479. – С. 449-457.

11. ДАОО. – Ф. 59. – Оп. 2. – Спр. 57. – Арк. 4, 35; Спр. 60. – Арк. 1, 2, 6; Спр. 62. – Арк. 1, 7; Спр. 63. – Арк. 7; Спр. 64. – Арк. 2, 4, 7, 8, 11, 12, 25; Оп. 1. – Спр. 119. – Арк. 80.

12. ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 36. – № 27866. – С. 257, 258; ДАОО. – Ф. 87. – Оп. 1. – Спр. 29. – Арк. 1-4, 11, 12. 28-30, 34, 37.

13. ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 38. – № 28980. – С. 125-127.

14. ДАОО. – Ф. 40. – Оп. 1. – Спр. 58. – Арк. 7.

15. Там само.

16. ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 37. – № 28595. – С. 679.

17. ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 37. – № 28285. – С. 238.

18. ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 37. – № 28633. – С. 714-719.

19. ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 38. – № 29068. – С. 227-230.

20. ДАОО. – Ф. 1. – Оп. 190 (1826 р.). – Спр. 28. – Арк. 16.

21. ДАОО. – Ф. 1. – Оп. 220 (1823 р.). – Спр. 4. – Арк. 22, 23.

22. ДАОО. – Ф. 59. – Оп. 2. – Спр. 747. – Арк. 41, 42.

23. ДАОО. – Ф. 1. – Оп. 190 (1825 р.). – Спр. 47. – Арк. 10.

24. ДАОО. – Ф. 1. – Оп. 192. – Спр. 111. – Арк. 40-45.

25. ДАОО. – Ф. 1. – Оп. 190 (1825 р.). – Спр. 47. – Арк. 51.

26. Там само. – Арк. 192, 235, 236, 249.

27. ДАОО. – Ф. 1. – Оп. 190 (1826 р.). – Спр. 28. – Арк. 16.

28. Там само. – Арк. 17.

29. Феденьов Р. К., Якубовський О. П. Перші градоначальники Одеси: історичний досвід управління містом. – Одеса, 2002. – С. 107, 108; ДАОО. – Ф. 1. – Оп. 190 (1825 р.). – Спр. 47. – Арк. 182.

30. Медзыховский К. Указ. соч. – С. 52.

31. ДАОО. – Ф. 59. – Оп. 2. – Спр. 96. – Арк. 1, 2, 7, 8, 33, 42, 102; Спр. 99. – Арк. 10, 11, 27, 102; Ф. 1. – Оп. 190 (1825 р.). – Спр. 47. – Арк. 239, 240, 242, 243, 261, 262, 265; Оп. 190 (1826 р.). – Спр. 31. – Арк. 14, 15, 16.

32. ДАОО. – Ф. 59. – Оп. 2. – Спр. 747. – Арк. 4; Спр. 129. – Арк. 2, 4, 18.

33. Объявление от начальства // Одесский вестник. – 1827. – 2 июля, 8 июля, 15 июля.

34. ДАОО. – Ф. 59. – Оп. 2. – Спр. 632. – Арк. 4.

35. ДАОО. – Ф. 1. – Оп. 167 (1846 р.). – Спр. 17. – Арк. 1-6, 15-19.

36. ДАОО. – Ф. 2. – Оп. 1. – Спр. 314. – Арк. 1, 4, 5.

37. ПСЗРИ. – Собр. 2. – Т. 25. – Отд. 1. – № 24533. – С. 221.

38. ПСЗРИ. – Собр. 2. – Т. 29. – № 28408. – С. 708.

39. Прекращение прав Одесского порто-франко // ЖМВД. - 1857. - Ч. 26 (Сентябрь). - С. 43 (Отделение I).
40. ПСЗРИ. - Собр. 2. - Т. 34. - № 34316. - С. 254.
41. Скальковский А. Торговое значение Одессы // Экономический указатель. - 1857. - № 13. - С. 309.
42. Слабченко М. Матеріали до економічно-соціальної історії України ХІХ ст. - С. 217.
43. Оглоблін О. Одеське порто-франко. - С. 115.
44. Ващенко В. П. Вказ. праця. - С. 163.