

ДО ПИТАННЯ ТОРГІВЕЛЬНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В ОДЕСІ (КІНЕЦЬ XVIII – ПОЧАТОК XIX ст.)

Автор статті розкриває комплекс важливих як теоретичних, так і практичних, питань з історії становлення та розвитку торгівлі в Одесі кінця XVIII – початку XIX ст.

На сьогодні достатньо високий інтерес серед науковців викликає проблема розвитку та становлення національної торгівлі, отже, досить важливо розглянути її історичні традиції. Торгівля завжди відігравала визначальну роль, оскільки була основною формою економічних зв'язків. Вона залучала у сферу товарно-грошових відносин сільськогосподарське та промислове виробництво, руйнувала економічну замкнутість, сприяла формуванню ринків [1, 218]. Певний інтерес з цього приводу викликає питання з історії становлення та розвитку торгівлі в Одесі кінця XVIII – початку XIX ст.

У низці досліджень розкрито ряд питань, які присвячені даній проблематиці, проте переважна більшість із них з'явилася ще у XIX – першій половині XX ст., зокрема, це праці О. Оглобліна, П. Бруна, А. Скальковського, Г. Неболсіна та ін. Сучасна українська історична наука розглядає дане питання у різних ракурсах. 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 факторові у процесі формування купецтва Південної України в першій половині XIX ст., а Т. Шершун досліджує купецтво Херсонської губернії кінця XVIII – першої половини XIX ст.

Враховуючи актуальність заявленого питання та відсутність комплексних історичних досліджень з даної проблеми, ми прагнули проаналізувати особливості торговельної діяльності в Одесі кінця XVIII – початку XIX ст.

Наприкінці XVIII – початку XIX ст. одним із провідних міст південної частини Новоросійської губернії було місто Одеса. Безперечно, своєму розвитку Одеса завдячує геополітичному розташуванню, 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 у цьому плані були набагато скромнішими та й надзвичайними комерційними успіхами вони похвалитися не могли [2, 11].

Уряд Російської імперії усіяко намагався сприяти розвитку торгівлі. Так, для налагодження порядку та задоволення інтересів російських та іноземних купців 26 січня 1798 р. Сенат видав розпорядження Новоросійському губернаторові Сельцову про утвердження в Одесі магістрату та наказав призначити до нього необхідних чиновників [3, 49–50]. А вже 27 січня 1803 р. в Одесі, відповід-

но до положення Сенату, міським головою було утверджено генерал-лейтенанта Дюка де Ришельє. Йому підпорядковувалися: міська поліція, митниця, карантин та ін. В обов'язки міського голови входило, крім нагальних питань, ведення паспортів торговців та тих, хто виїжджав за кордон. Міський голова мав ухвалювати рішення щодо питань судочинства у справах, які були пов'язані з торговельними спорами. Відповідно до наказу від 8 жовтня 1802 р. міський голова повністю підпорядковувався Сенатові [4, 442–443].

Добре розуміючи, яке значення мають грошово-кредитні відносини для торгівлі, Ришельє активно сприяє розвитку в Одесі банківської системи. Так, 23 лютого 1804 р. у доповіді Міністерству фінансів він просить про надання дозволу на створення у місті контори Державного банку, на що незабаром була дана згода [5, 151–153]. Однак, справа так і не зрушилась з місця, і лише 24 жовтня 1819 р. було відкрито Одеську контору Державного комерційного банку для підтримки купецтва, на яку покладалися такі операції:

- приймати вклади для трансферту як в Одесі, так і в інших містах, де були контори Комерційного банку;
- здійснювати облік векселів і тракт;
- надавати позики під заставу товарів;
- проводити купівлю золота та срібла.

Відповідно до розділу другого Статуту новоствореного в Одесі банку допускалися до обліку лише ті векселі, термін платежу яких залишався не меншим 8 днів і не більшим 4 місяців. У третьому розділі Статуту зазначалося, що товари російського виробництва можуть прийматися у заставу лише ті, що зберігалися в Одесі у безпечних магазинах, для чого повинні бути свідчення ревізорів. Приймаючи товари у заставу, магазин мав опечатуватися печаткою Контори банку та власника магазину, а ключі ревізори повинні були зберігати у відділенні банку. Якщо власникові товару необхідно було показати товар покупцеві, то в такому разі Контора банку мала надсилати ревізора з ключами до магазину. Чітко визначався й термін застави, який не повинен був перевищувати 6 місяців [6, 360–361].

На думку Г.А. Сигиди, з урахуванням нестачі в Новоросії капіталів видавалися постанови про безмитне зберігання товарів, що були привезені до чорноморських портів, у спеціальних крамницях протягом тривалого терміну [7, 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 реалізовувалися на внутрішньому ринку. Крім того, уряд давав право на існування приватних складських магазинів. Для контролю за діяльністю таких магазинів за розпорядженням міського голови створювалися відповідні наглядові органи. Слід зазначити, що складські магазини перебували під охороною військового караулу. Для того, щоб скористатися послугою складських приміщень, власник товару повинен був написати і подати заяву до митниці, де здійснювалася реєстрація особи, транспорту і товару [8, 196].

Як свідчить історіографія проблеми, міжнародна ситуація безпосередньо впливала на торгівлю й торговельну політику. Розташування Південної України поблизу театру воєнних дій кількох російсько-турецьких кампаній і погіршення стосунків з Францією призвели до скорочення торгових оборотів. 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 Новоросії в цілому [7, 73].

Активного оберту наприкінці XVIII – початку XIX ст. в Одесі набирано питання зони вільної торгівлі. На думку Т.Г. Гончарука, кроком уперед 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, покращання благоустрою, заснування біржі, контри для обміну грошей, лікарні, комерційного осуду, влаштування в центрі міста бульвару зі сходами тощо). Автори записки сміливо піддавали критиці протекціоністську митну політику імперії, відзначаючи, що високі мита зменшують експорт та реальні доходи держави [9, 96].

Найбільш успішною серед пропозицій щодо створення порто-франко в Одесі виявилася відома записка «Роздуми щодо звільнення від податей портів Одеси та Феодосії», складена 26 січня 1816 р. для імператора генерал-губернатором Олександром Федоровичем Ланжероном. У ній 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 керівник краю переконливо доводив, що охороняти межу «вільного порту» буде легше, ніж величезні сухопутні кордони імперії, і загроза контрабанди тут буде незначною. Незважаючи на явну недосконалість записки Ланжерона, вона знайшла підтримку в урядових колах. Момент для того був сприятливий. Імперія вступала у нетривалу добу фритредерства, й ідея порто-франко добре узгоджувалася з широкими планами вільної торгівлі на західному кордоні [9, 96]. 5 квітня 1817 р. проект і кордони одеського порто-франко були схвалені Державною радою Російської імперії [10, 209]. Одеське порто-франко зі значними змінами кордонів і правил функціонування проіснувало до 1859 р.

Одеське «порто-франко» мало як позитивні, так і негативні наслідки. Поряд зі збільшенням місцевих капіталів зі зростанням імпорту зростала контрабанда,

дешевий імпорт шкодив розвиткові української місцевої промисловості. Свідоме впровадження порто-франко російським урядом на півдні України вело до закріплення аграрного характеру економіки та перетворювало її на ринок збуту російської промисловості [1, 220]. Через п'ять років після запровадження статусу порто-франко Одеса вийшла на третє місце за торговим оборотом в імперії, а згодом – на друге, лише трохи відстаючи від Петербурга[11, 50].

Отже, дослідження даної проблематики розкриває комплекс важливих як теоретичних, так і практичних питань, дає можливість зрозуміти механізм становлення та розвитку структурно формуючих факторів торговельної діяльності не лише в Одесі, а й в усьому регіоні кінця XVIII – початку XIX ст.

Література

1. Руда Ю.О. Торівля Північного Приазов'я у першій половині XIX ст. (за матеріалами газети «Одеський вісник») [електронний ресурс]. – Режим доступу: www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Npifznu/2009.../konstantinova.pdf.

2. Гончарук Т.Г. «Одесько-Кавказький транзит» у 1820-х – 1850-х рр.: правовий аспект [електронний ресурс]. – Режим доступу: www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/zif/2005-2008/pub/16/14.pdf.

3. Полное собрание законов Российской империи (далі – ПСЗРИ). – Собр. 1. – Т. 25. – № 18.346. – С. 49–50.

4. ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 27. – № 20.600. – С. 442–443.

5. ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 28. – № 21.175. – С. 151–153.

6. ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 36. – № 27.950. – С. 359–362.

7. Сигида Г.А. Зовнішньополітичний фактор у процесі формування купецтва Південної України в першій половині XIX століття [електронний ресурс]. – Режим доступу: www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Npifznu/2006_20/20/sigida.pdf.

8. ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 28. – № 21.197. – С. 195–197.

9. Гончарук Т.Г. З історії проектів утворення порто-франко в містах Південної України першої половини XIX ст. [електронний ресурс]. – Режим доступу: www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/Npifznu/2005_19/19/goncharuk.pdf

10. ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 34. – № 26.792. – С. 208–211.

11. Соколовський В.І. Значення одеського порто-франко для розвитку міста / В.І. Соколовський // Історія нар. госп-ва та екон. думки України. – 2010. – Вип. 43. – С. 43–54.