

Одеська торгівля – «поза кордонами»

Odessa's Trade Outside «the Boundaries»

Вигідне географічне положення, полінаціональний склад населення та репутація «відкритого» міста зробили торгівлю візитною карткою Одеси. Будучи одним з найбільших перевалочних пунктів не тільки Росії, але і Європи – Одеса до кінця XIX століття стає одним з найбагатших міст Російської імперії. І цьому активно сприяли представники всіх національностей міста, разом створюючи загальновідомі одеські торгові «бренди» - зокрема, «порто-франко» та «Привоз».

Advantages geographical position, multinational composition and reputation of the «opened» for the trade city made the trade a business card of Odessa. As one of the biggest dumps not only at Russia, but also at Europe – Odessa became one of the biggest cities of Russian Empire. Representatives of all nationalities at the city facilitated actively to this process and created famous brands such as «Porto-Franko» and «Privoz».

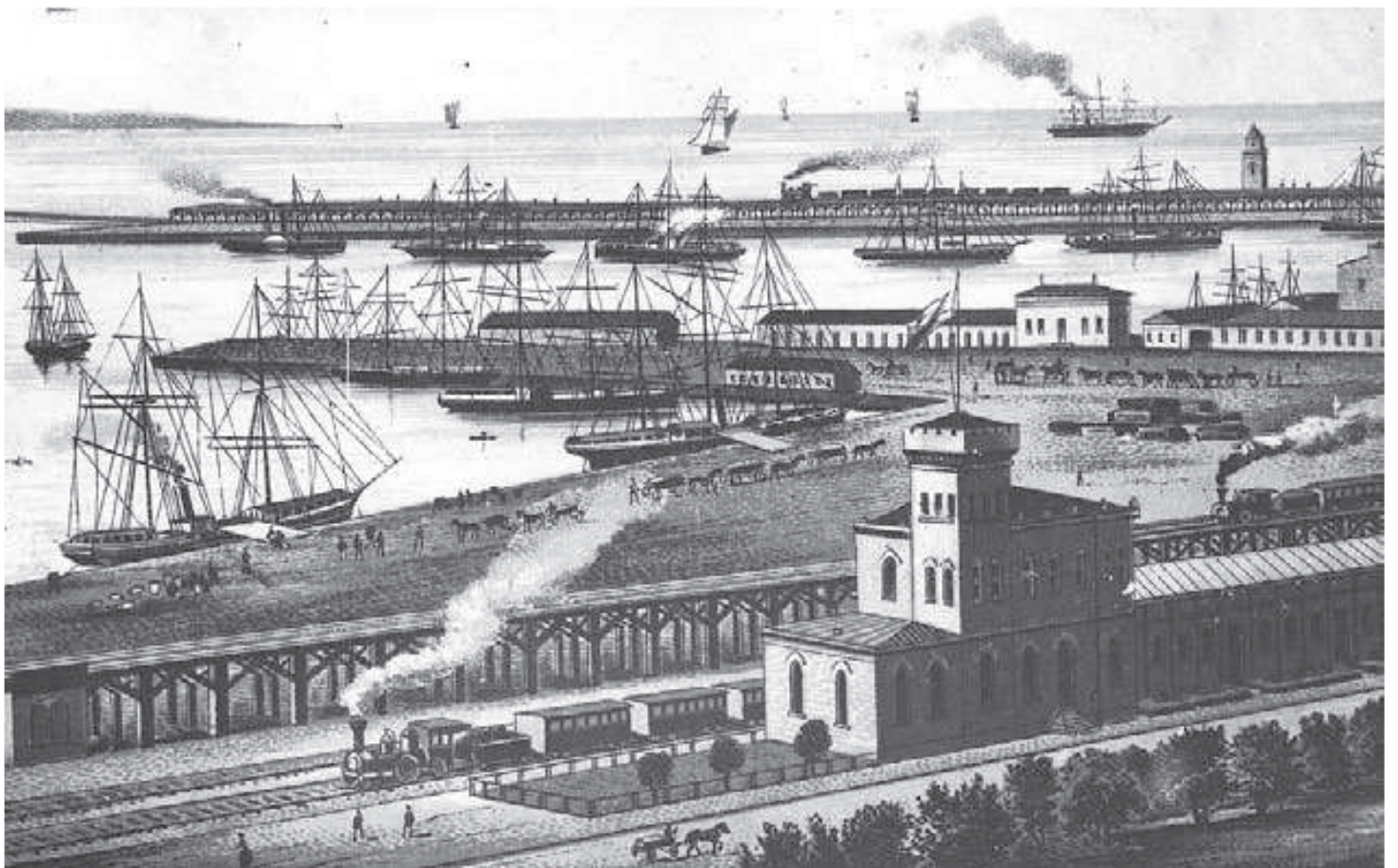
В українській історії фігурантами багатьох суспільних процесів, місцями, де відбувалися найважливіші події, часто виступають найбільші міста країни. Якщо за Києвом, Харковом, Львовом та деякими іншими містами традиційно закріпилася першість в політичному або ж національно-культурницькому значенні, то **Одеса по праву може претендувати на визначне місце в економічному житті.**

З огляду на динаміку розвитку міста в XIX ст. та його значення як економічного центру не лише Російської імперії, а й усієї Європи, **дозволимо собі назвати «Південну Пальміру» економічною столицею України цього часу.** При цьому необхідно зауважити, що участь у виробничих і торговельних операціях брали представники всіх національностей, які населяли цей південноукраїнський регіон або ж приїздили сюди у справах. До того ж вони, можливо й самі того не підозрюючи, не лише обмінювалися знаннями і досвідом, а й **формували важливу для розвитку краю традицію економічного добросусідства, яка привнесла в історію багато**

імен та видатних звершень, частина з яких не втратили своєї актуальності й до цього часу.

Імператриця Катерина II, рескриптом на ім'я Де-Рібаса від 27 травня 1794 року, повеліваючи влаштувати військову гавань і купецьку пристань на місці старого Хаджибея, заклала разом з тим і фундамент міста Одеси. При заснуванні нового міста передбачалися тверді засади – «процвітаючая торговля, благоденствие народное, обогащение государства». Проте впродовж майже десятирічного періоду існування Одеси питання про те, бути чи не бути місту головним портом південного краю не було остаточно вирішено. Лише завдяки **герцогові Ришельє** і його величезному бажанню запровадити порто-франко, значення і місце Одеси в російській державі різко змінилися.

Діяльність герцога була надзвичайно плідною і всебічною. Він прикладав зусилля до розвитку продуктивних сил всієї Новоросії, проте чільне місце відводилося саме Одесі. Герцог запрошував сюди масу нових поселенців і надав Одеському порту те значення, яке привертало іноземні судна. Робилися зусилля для розвитку торгівлі,



Одеський порт: вид на Карантинну гавань

будувалися портові споруди; за клопотанням градоначальника були зменшені митні збори, причому цей захід був поширений на всі порти Чорного і Азовського морів; дозволений транзит через Одесу до Молдавії, Австрії і Пруссії, для цієї мети були побудовані складські приміщення; засновані консульства (австрійське, іспанське, неаполітанське), облікові контори, біржі, комерційний суд тощо.

Зміни, що відбувалися в порту за часів Ришельє, зокрема прокладка набережної, добудова верфі і двох дерев'яних пристаней, а також карантинна гавань, полегшували суднам не тільки прибуття в Одеський порт, але і зимівлю тут, – ось чому кількість суден в порту постійно зростала. Так, якщо протягом 1795 року в Одеський порт прибуло 39 суден, зокрема 31 турецьке і 8 російських; з них відійшло з вантажем 20 турецьких і 2 російських, а решта залишилися на зимівлю в порту, то в 1796 році прийшло вже 86 суден, а відійшло 64.

До 1814 року у герцога Ришельє остаточно склалася думка зробити з Одеси **порто-франко** і **реорганізувати морську і сухопутну карантинну систему**. Думка ця не була реалізована відразу, головним чином тому, що настав час, коли у Ришельє з'явилася можливість повернутися на батьківщину. Але і у Франції, займаючи видатне положення, він не забував про Одесу та порто-франко і продовжував здалеку впливати на сприятливий результат цієї реформи.



Одеський порт: вид з міста

Співвітчизник і незмінний друг Ришельє, **Ланжерон** отримав це призначення на посаду градоначальника зі схвалення герцога, який був упевнений, що останній, тісно зв'язаний з ним особистою дружбою, йтиме по наміченому герцогом шляху.

І ось, указом від 16 квітня 1817 року **в Одесі запроваджено порто-франко**, реалізоване, проте, тільки 4 липня 1819 року, коли були закінчені роботи по обведенню міста ровом і облаштуванню Херсонської і Тираспольської митниць для пропуску за межу порто-франко сплачених митом товарів.

Порто-франко – це морська гавань, що користується правом безмитного ввозу та вивозу закордонних товарів на її території. При встановленні цього права лише для окремої частини гавані, виникає порто-франківський квартал.

Перш за все, запровадження статусу вільної гавані було породженням більш широкої та історично визначеної тенденції, яку можна назвати фритредерською. Система порто-франко мала слугувати важелем для підняття та розвитку вільної торгівлі, забезпечити стрімкий вихід на середземноморський, тобто південно-європейський, товарний і грошовий ринки за рахунок енергійного експорту сільськогосподарської продукції та імпорту необхідних Російській імперії екзотичних товарів.

Для ілюстрації переваг порто-франко розглянемо простий приклад. У звичайному порту ввіз товарів з-за кордону включає низку бюрократизованих процедур, як-от контроль та оцінка вартості товарів чиновниками, сплата митного збору, нерідко – карантинний огляд ввезеної продукції. Ці всі процедури є вкрай небажаними для більшості торговців, особливо у випадках, якщо порт використовується як «транзитний пункт» для подальших морських перевезень. Тож не дивно, що можливість скасування частини з перерахованих вище процедур отримала позитивний відгук майже в усіх верствах 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, а держава (як виявиться пізніше) отримала надприбутки з податкових надходжень через митні кордони навколо порто-франко.

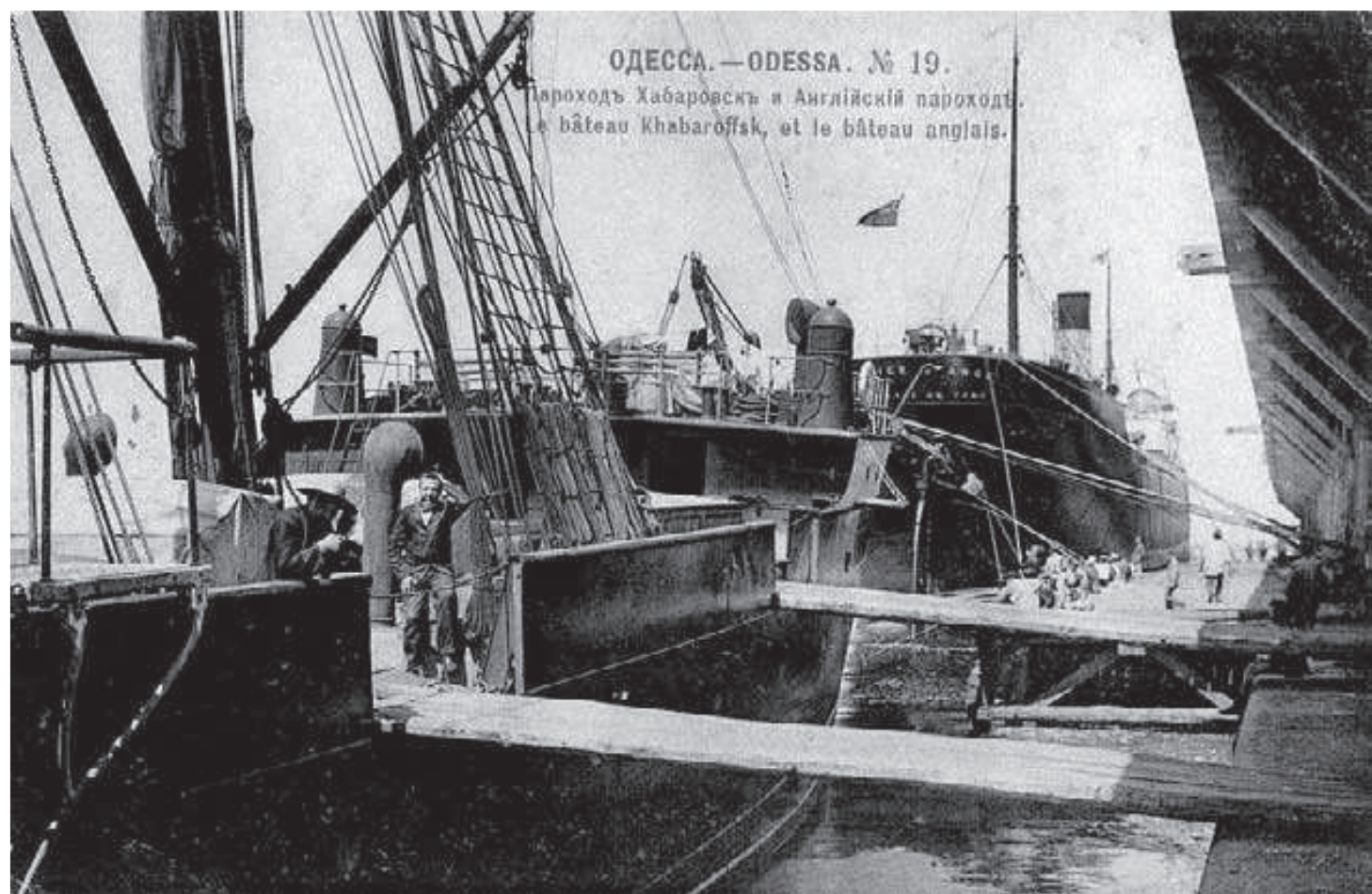
Вивезення іноземних товарів з Одеси углиб країни мало відбуватися лише через дві митні застави, влаштовані при воротах на кордоні порто-франко. Це здійснювалося за правилами загального тарифу із сплатою звичайного мита. Заборонені для ввезення до країни товари не мали права бути пропущені через кордон порто-франко інакше, як транзитом для вивезення за кордон із сплатою мита в одеській митниці. Притому видавалися відповідні документи, а товар пломбувався. Пломби і документи перевірялись на митних заставах кордону порто-франко, адже перетин кордону порто-франко у будь-яких інших місцях суворо заборонявся. Випадки порушення пломб або невідповідності документів вважалися «підробкою», і винний у цьому мав зазнати покарання «згідно з існуючими правилами».

З огляду на те, що Одеса мала вельми 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. Більше того, звичайні купці не мали платити ввізного мита, не будучи впевненими в тому, що їхній товар куплять.

Ще однією перевагою порто-франко було пряме сприяння розвитку місцевої промисловості. Купці, привозячи товари до безмитного порту, були майже впевнені в тому, що їх розкуплять, продавали тут свої закордонні товари, завантажувалися українським товаром (переважно, це було зерно) та відїжджали. Натомість місцеві 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 для всієї Російської імперії виробництва, як-от 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. Заохочуючи пересе-

лення у край вихідців із Центральної Європи та Балкан, держава посилювала економічні зв'язки із зазначеними регіонами. Окрім того, залучалися підприємливі люди і, частково, капітали, які могли сприяти збільшенню товарообміну, поширювалися нові форми господарювання і смаки, що спричиняли посилення попиту на іноземні товари. За свідченням багатьох дослідників, особливе значення для зовнішньої торгівлі Одеси першої половини ХІХ ст. мали грецькі купці.

*Швидко Одеса стала портом спочатку всеросійського, а потім і світового значення. У часи найбільшого розквіту тут були контори більше 30 іноземних фірм. Особливого значення став набирати **експорт зернових**, адже протягом ХІХ ст. Одеса рятувала не одну європейську країну від голоду. Виконувати таку «рятівну» функцію місто почало ще у 1817–1818 рр., коли знекровлена наполеонівськими війнами Європа гостро потребувала продовольства та сільськогосподарської продукції. Власне кажучи, після 1818 р. Одеса й отримала статус порто-франко. Саме тоді унаслідок вигідної кон'юнктури на європейському ринку експорт зерна сягнув*



Одеський порт в роботі

нечуваних розмірів. Так, лише в 1817 р. з Одеського порту було вивезено товарів на суму 40 млн. руб. Такі успіхи посилювали віру у надзвичайне майбутнє Одеси й генерал-губернатора краю та одеського градоначальника О. Ф. Ланжерона. Він, безперечно, вірив у це місто, а тому у промові на відкритті Ришельєвського ліцею 7 січня 1818 р. присвятив йому такі слова: **«Одеса, перебуваючи ще у своїй колисці, уже є квітучим містом, прикрашеним витонченими й численними будівлями, населеним 30-тисячним населенням працелюбних громадян. Одеса спостерігає сьогодні, що велика частина торгівлі Європи та Азії, залишивши попередні свої шляхи несе багату данину в її порт, у якому минулого року майоріли прапори тисячі кораблів іноземних».**

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 імперії через Одесу, потім поширювалися не тільки по всій Росії, а й транзитом до Австрії, а через Кавказ – до Персії. *Тож можна зробити висновок, що завдяки Одесі тогочасна Росія отримувала не лише прибутки, а й міжнародний авторитет.* В Одесі засновувалися великі банкірські будинки, обороти яких охоплювали все побережжя Чорного і Азовського морів; одеське купецтво стало швидко багатіти.

Успіхи торгівлі Одеси привертали до неї увагу купецтва і громадськості, загалом, в імперії та за кордоном. Уже в 1806 р. у Петербурзькому часописі «Ліцей» було опубліковано вірш «Одесса» автор якого пророкував юному причорноморському місту завдяки торгівлі славу стародавнього Карфагена. «Торгівля! Ти душа діяльності світу», – проголошував він, особливо вихваляючи успіхи на цій ниві Одеси, а також благоустрій міста, європейський смак та строкатість населення: «Достаток у всьому і смак і краса, народи різних вір та країн там поселились».

Водночас, за часів порто-франко Одеса була не тільки важливим центром торгівлі, а й великим ринком робочої сили, приваблюючи представників різних національностей, які, з огляду на становище і перспективи «Південної Пальміри», шукали кращої долі й можливостей для самореалізації саме тут. В цій якості значення міста для економіки Наддніпрянщини було чи не найважливішим.

Важливим було і те, що Одеса, маючи славу веселого міста, ставала ще і дешевим містом. Дешевизна закордонних товарів зумовила тут і порівняну дешевизну життя, що привертало на тимчасове або постійне перебування масу осіб культурного класу.

Поїздки до Одеси стали улюбленою розвагою російських поміщиків і додавали місту великого пожвавлення; попит народжував пропозицію, жваво йшла торгівля різними товарами. Одеса не боялася конкуренції і ставала південною столицею не внаслідок адміністративної протекції, а внаслідок визнання за нею такого звання всім суспільством.

Незручності, які незабаром виявилися, від надмірної розтягнутості межі порто-франко (1817 р.), що простягнулася на 24 версти навколо міста, примусили в 1823 році змінити її первинні межі. Але при проведенні нової межі вдалися до іншої крайності, абсолютно наблизивши її до міста і залишивши поза нею найближчі передмістя – Молдаванку і Пересип.

Граф Воронцов виклав Міністрові фінансів всю невивідність існуючого порядку: «положение оной (черты) слишком стеснительно для жителей города Одессы и особенно для предместий Молдаванки и Пересыпи. Городские жители, можно сказать, заперты в своих домах; они лишены свободного выезда в окрестности города, где устроены многие заведения и дачи; они терпят недостаток в воде, ибо все фонтаны находятся вне черты...» Внаслідок цього 12 січня 1826 року було затверджено положення про перенесення межі одеського порто-франко.

По закінченню терміну дії одеського порто-франко (1849 р.) виклопотаний був дозвіл на продовження його ще на 5 років, а ді-

яльність по поглибленню і очищенню Одеського порту зробили його зручнішим для стоянки каботажних суден і пароплавів.

Дія порто-франко остаточно завершилася в 1859 році і генерал-губернатору Новоросійського краю графові Олександрю Григоровичу Строганову довелося докласти чимало зусиль щоб перехід Одеси від виняткового існування, завдяки порто-франко, до звичайного перебігу міського життя, був якомога менш чутливим. Щоправда, Одеса на цей час вже ґрунтовно окріпла, досягла таких блискучих результатів, що майбутнє її вже було передбачуваним адже торгівлі задали хороший імпульс на багато років уперед, а позитивний економічний вплив Одеси на місцеву економіку відчувався практично у всіх українських регіонах...

Традиції добросусідства в економічній сфері мають безліч цікавих сторінок, однією з яких є **історія одеських базарів**, центральне місце серед яких займає безперечно **Одеський Привоз**. Надзвичайно велика кількість різноманітних історій, що мали місце на одеських базарах описані відомими письменниками, такими як К. Паустовський, Ю. Олеша, В. Катаєв, І. Бабель, Е. Багрицький, В. Сосюра та ін.



Старобазарна площа м. Одеси

Здавна відомо, що торгівля – безпосередній наслідок розподілу праці між окремими представниками і прошарками людського суспільства – завжди була невід’ємним супутником і важливим фактором соціально-економічного і культурного буття народу. Історичні джерела донесли до нас зовнішні прикмети цього глибокого зв’язку: на ярмарках і базарах міст і сіл України під удари барабана «публікувались» оголошення і постанови місцевих керівників, на міських площах під час торгів кат карав злодія, а корчма була місцем громадських зібрань.

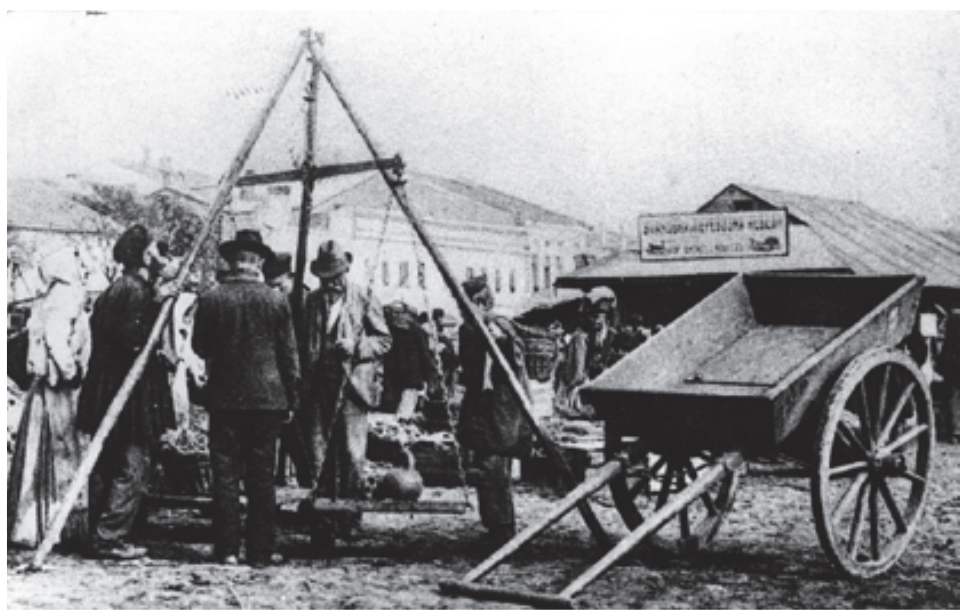
Ще 1794 року в Одесі за задумом інженера Франца Деволана з’явився проспект, на якому були розташовані одразу дві базарні площі. Проспект назвали Олександрівським – на честь царя Олександра I, а площі називалися Грецька та Базарна, і саме на них згодом розрослися **Грецький базар** (побудований в 1810 році архітектором Ф. Фраполі) і **Вільний ринок** (перейменований пізніше в **Старий базар**), він же Привоз.

Зі звіту Міського управління відомо, що вже в 1797 році «Будьякий базар» (на той час Руський і Грецький) мали свого наглядча, або так званого «базарного», обов’язки якого визначались особливою інструкцією міського управління. На базарних наглядчів покладался обов’язок спостерігати щоб не було спекуляції, перекупування товарів, встановлення надмірних цін на життєво необхідні товари та інших зловживань, як на міських базарах, так і на митниці.

Грецький базар славився тим, що пропонував будь-які товари, зроблені руками – від книг і картин до скрипок, рушниць, сигар і капелюшків, а також продукти, серед яких особливою популярністю користувалися пиво і хліб.

Історія Привоза починається з 1827 року, коли на Привозній площі був побудований великий ринок. З тих пір він став головним ринком Одеси. Власне Привоз являв собою «відділення» Старого базару, призначене для торгівлі безпосередньо з возів, фур і т.д.

Більш як три чверті століття Привоз не мав жодних капітальних будівель і являв собою замощений майданчик з дерев’яними крамницями і балаганами для торгівлі різними продовольчими



Таким був Привоз на початку своєї історії

б «маневри» гужового транспорту. Крім того, через два квартали знаходились чудові споруди Старого базару, який був облаштований у 1833 р. На його головній площі розміром 105 на 88 сажнів було зведено кам'яну будівлю з вежею заввишки у 9 сажнів з великим «бойовим годинником». Протрималася ця вежа аж до 1958 р. Уздовж неї і посеред вулиць, які перетинали ринок, було виділено місце для торговців, які, згідно із задумом архітектора Г. І. Торічеллі, повинні були торгувати в однакових наскрізних торгових галереях з каменю. Галереї склалися з двох рядів поздовжніх колон, які були з'єднані між собою арками і покриті кам'яними склепіннями.

Лише в 1913 р. на Привозі був збудований витончений «Фруктовий пасаж», проект якого розробив архітектор Ф. П. Нестурх. Головною будівлею Пасаж виходив на вулицю Преображенську і складався з чотирьох корпусів, кожен з яких мав два повер-

припасами, які здавались в оренду Міською управою на аукціонній основі, тобто через «торги». З огляду на специфіку організації торгівлі, Привоз був досить брудним місцем. Потреби в кам'яних будівлях не було, оскільки наявність великих корпусів обмежувало



Так Одеський Привоз виглядає нині

хи. Між собою вони з'єднані арками з кованими воротами, а на стовпах були встановлені вилиті з чавуну вази з фруктами. Корпуси, оснащені підвалами, стояли двома рядами попарно, а між ними розташовувався широкий двір.

Славиться ж Привоз людьми, що торгують тут різноманітним товаром і їх жаргоном.

У 2006 році в рибному відділі встановили пам'ятник «тьоті Соні» – персонажу міського фольклору. Місцевий скульп-



Привоз: пам'ятник «тьоті Соні»



На Привозі можна купити що завгодно

птор Ігор Івченко в цьому образі втілює риси типової одеситки – дружини моряка. Тьотя Соня – повна жінка середнього віку у великому капелюсі, із широкою кишенею на фартусі. Об ноги бронзової Соні в очікуванні риби третється товстий кіт. Люди фотографуються біля пам'ятника



Одесса: Новый базар

торгівельних галерей. А в 1903 році було завершено 15-річне будівництво **Нового базару.** В різний час в Одесі з'явилися й інші базари, серед яких можна виділити Олексіївський, Слобідський, Казанський і Старокінний.

та кидають у кишеню копійки.

В 1842 році за проектом архітектора Т. Торічеллі на розі вулиць Єкатерининської і Ланжеронівської був побудований **гостинний двір** – «Пале-Рояль», в дослівному перекладі означає «Королівський палац», який складався з **44**

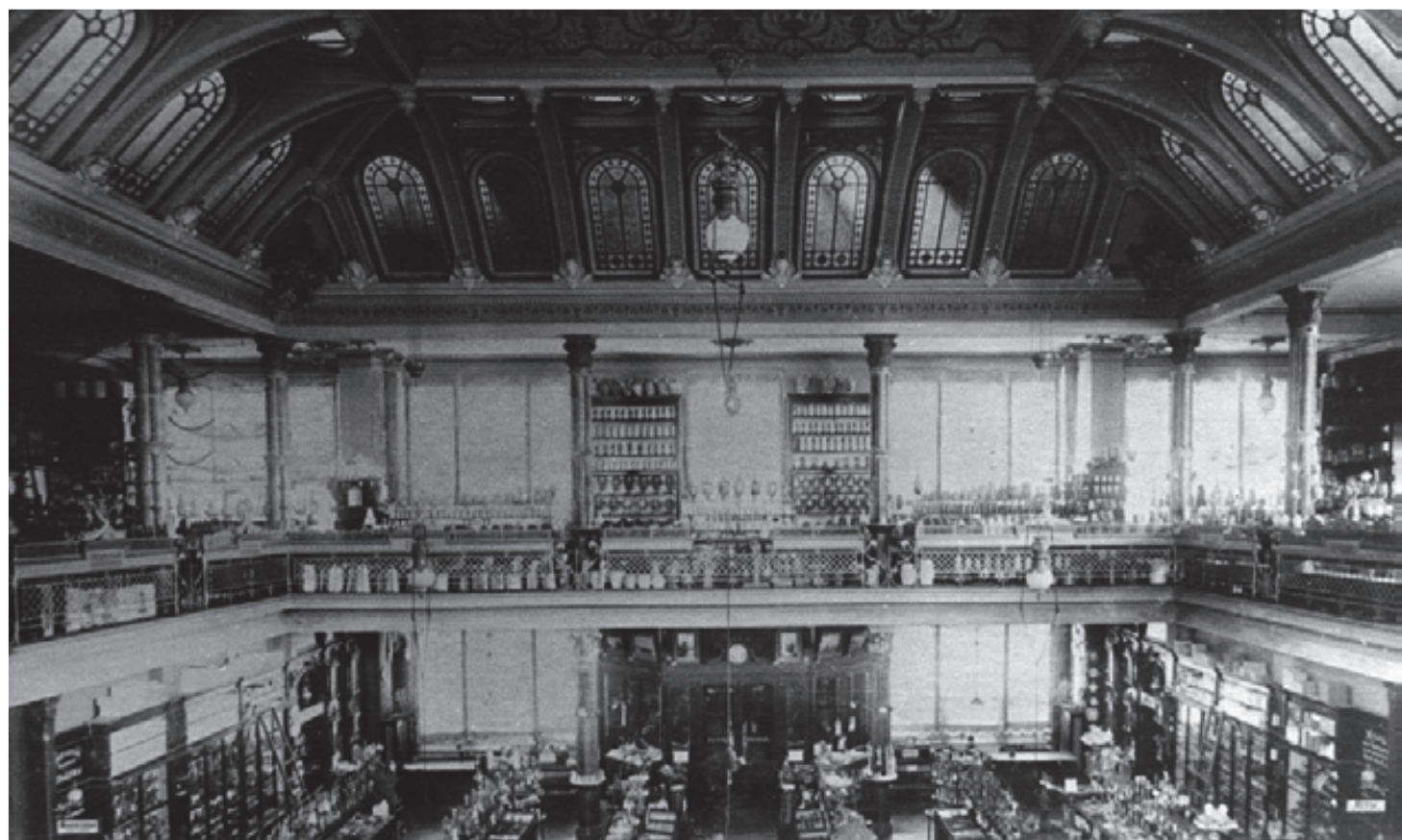


Вид на Одеський Пасаж

Хліб та інші сільгосппродукти на базари привозились у такій кількості, що вони йшли не тільки для потреб мешканців міста, але їх скуповували для подальшого перепродажу купцям, які займались вивозом продукції на зовнішні ринки чи в інші райони держави. Сучасники вважали, що наприкінці 1850-х років на базарах Одеси щорічно продавалось близько 200 тис. четвертей хліба; велась також жвава торгівля худобою. На неї завжди був великий попит з боку м'ясників, а також власників підприємств по виробництву витопленого сала, свічок та мила. Худобу продавали на декількох ринках. На початку 1830-х років продаж худоби проводився переважно на Молдаванці, базар якої називався «скотським». В кінці 1850-х – на початку 1860-х років за даними ветеринарного нагляду щорічно продавалось 21-23 тис. голів великої рогатої худоби.

Крім хлібного зерна й худоби на базарах були представлені найрізноманітніші продукти харчування, які привозились селянами з навколишніх сіл і одеських передмість.

В місті неухильно **зростала роль постійної торгівлі**, яка велась в лавках, магазинах, палатках, торгових погребях, трактирах, ресторанах, готелях тощо. Кількість різних осередків торгівлі швидко зростала. У 1802 р. в місті було 414 лавок разом з торговими погребями.



Магазин Петрококіно на вул. Грецькій м. Одеси

ми, а в 1857 р. нараховувалось 1600 лавок і 554 торгові погребі. Дуже рано і успішно відбувався процес спеціалізації торгових закладів. У 1837 р. в Одесі нараховувалось 158 бакалійних лавок, 11 – з «красним товаром», 50 – з залізними виробами, 45 – м'ясних, 40 – рибних та ін. У 282 лавках торгували різними товарами. В лавках був широкий вибір товарів, у тому числі й високої якості. Зазначимо, що чимала кількість таких торгівельних осередків належала представникам різних національностей, що додавало цим закладам колориту своїх власників й виразної одеської неповторності. У спогадах мандрівника, який відвідав Одесу наприкінці 1830-х років, зазначалось, що в магазинах міста можна знайти все, чого лише забажає душа.

Важливою ланкою розвитку торгівлі були **хлібні магазини (склади)**. Тут купці або їх агенти здійснювали гуртовий продаж або закупівлю хліба майже безперервно протягом року.

У багатолюдному й багатонаціональному місті активно розвивалась й **дрібна торгівля**. Тих, хто торгував з лотків, розносив товари вулицями й по будинках, було декілька тисяч.



**Промтоварний ринок
«Сьомий кілометр» – Одеський толчок**

Підводячи підсумок огляду традицій добросусідства у сфері торгівлі, додамо, що на думку багатьох сучасних дослідників, Одеське порто-франко є своєрідним праобразом сучасних вільних економічних зон. Унікальне явище економічної історії України першої половини ХІХ ст. значною мірою можна спроектувати й на теперішнє життя. Зокрема, появу й функціонування гігантського гуртового ринку на околицях сучасної Одеси можна пов'язувати саме з існуванням порто-франко, адже ще у ті часи російські товари продавалися переважно на приміських, а не безпосередньо міських одеських ярмарках. Причиною цього було те, що за вивіз непроданої продукції з одеських ярмарок потрібно було сплачувати мито. Саме з тих часів зародилася традиція функціонування приміських ярмарок в Одесі, котра вилилася у створення найбільшого ринку Європи сьогодні – **«Сьомого кілометру»**.

Вивчення цього феномену цікаве ще й у контексті дискурсу про встановлення зони вільної торгівлі між країнами ЄС та Україною. Сучасне бачення українським урядом зон вільної торгівлі як зон вільного руху товарів, послуг, капіталу та робочої сили майже повністю співпадає із функціями одеського порто-франко. Щоправда застереженням виступає той факт, що порто-франко діяло майже 200 років тому, в умовах значно меншої глобальної інтегрованості економіки країни. Тож на сьогодні наївно було б сподіватися, що режим вільної торгівлі призведе, скажімо, до багаторазового зростання експорту за порівняно невеликий термін або перетворить Україну на центр зосередження найкращої робочої сили.

Водночас, незважаючи на те, що між тогочасною Одесою та нинішньою Україною існують значні відмінності, досвід порто-франко необхідно враховувати, адже так само, як зона порто-франко сприяла стрімкому розвитку новоствореного міста, так і договір про вільну торгівлю між Україною та європейськими країнами може сприяти розвитку нашої держави.

Едуард Петровський