

8. Державний архів Харківської області (ДХАО, м. Харків) Ф. Р. 6067. Харьковский институт искусств. Статистические отчеты о распределении студентов по курсам и специальностям, о движении численности студентов за 1965-1966 учебный год. Опис. 2, Справа №8 – 6 л.

9. Державний архів Харківської області (ДХАО, м. Харків) Ф. Р. 6067. Харьковский институт искусств. Статистические отчеты о распределении студентов по курсам и специальностям, о движении численности студентов за 1969-1970 учебный год. Опис. 2, Справа №116 – 4 л.

10. Державний архів Харківської області (ДХАО, м. Харків) Ф. Р. 4093.. Опис. 9, Харківський державний фармацевтичний інститут. Матеріали об учебно-методической и воспитательной работе о контингенте студентов в институте (приказы, планы, справки) Справа №13 – 31 л.

УДК 94(477.74) «17/18»

Волониць В. С.

кандидат історичних наук, доцент кафедри історичних дисциплін

ДО ПИТАННЯ ПРО РОЛЬ МІСТА ОДЕСИ У ГОСПОДАРСЬКІЙ СПЕЦІАЛІЗАЦІЇ ПІВДНЯ УКРАЇНИ НАПРИКІНЦІ ХVІІІ - ПЕРШІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ СТ.

Наприкінці ХVІІІ ст. в Західній Європі відчувалася нестача зерна, що спонукало до пошуку нових джерел постачання. Ріст населення, соціальні зміни, урбанізаційні процеси, несприятливі погодні умови зумовили ріст попиту на зерно в Європі. Пошуки зернових районів призвели до виникнення інтегрованого світового ринку зерна, провідне місце на якому посіла Одеса. Місто, де розбудовувалося портове господарство, а також територіальна близькість до зернопостачальних районів привертало увагу представників іноземних торгових кіл.

Майже з перших років свого існування економіка Одеси була орієнтована на міжнародну торгівлю. У Рескрипті Катерини ІІ від 27 травня 1794 р. про заснування міста Одеси вже йшлося про карантин: «Желая распространить торговлю Российскую на Черное море и уважая выгодное положение Гаджибея...признали Мы нужным устроить такую военную гавань купно с пристанью для купеческих судов», «Устройство в сем месте таможни и карантин почитаем Мы необходимым, а потому и не оставьте поднести штаты оных к Нашему утверждению со сметами, потребными для таможенных и карантинных строений» [1]. 17 липня 1794 р. було затверджено Штат Гаджибейського карантину й портової митниці [2]. Іменним указом від 7 липня 1803 році в Одесі був започатковано карантин [3].

Близькість до зернових районів Півдня України, вдале розташування, можливість транспортування обумовило стратегічне значення міста в економічному житті імперії ХІХ ст.

Зернова криза в Європі наприкінці ХVІІІ на початку ХІХ ст., неврожаї 1804 р. які були зафіксовані в Італії, Іспанії та інших країнах середземноморського регіону спричинили зростання попиту на російську пшеницю. Південь України починає спеціалізуватися на експорті зерна на міжнародні ринки. У 1805 р. загальний експорт пшениці через південноросійські порти становив 60%, з яких 46% припадало на Одесу [4, с.311].

Таким чином Південь України та місто Одеса зокрема стають центром економічного тяжіння торговельних ініціатив готчасної господарської еліти. Формується нова чорноморсько-азовська економічна система орієнтована на світовий ринок. Утім, існували й труднощі, передусім щодо технічного забезпечення вдалого функціонування міжнародної торгівлі. Це, у першу чергу, стосувалося повільного руху суден. Означений фактор тривалий час перешкоджав конкурентній боротьбі з рівними за родючістю, але віддаленими районами світу – США, Канадою, Аргентиною.

Водночас торговельні можливості купців та прибутковість операцій з купівлі-продажу зерна в значній мірі залежали від змін у міжнародній економіці. Часті війни, які спалахували в середземноморсько-чорноморському регіоні, впливали на баланс експортно-імпорتنих операцій через стимулювання або уповільнення торгів; торгівля не припинялась, хоча спостерігалось зниження прибутковості.

З початком російсько-турецької війни 1806–1812 рр. вивіз зерна з південних портів значно скорочується. На розвиток торгівлі негативно вплинула участь Росії з 1807 р. у континентальній блокаді. Умови блокади істотно скоротили хлібноекспортні операції та завдали значних фінансових втрат основним зерноторгівцям й засвідчили про цілковиту залежність регіону від торгівлі збіжжям. Такий стан речей зумовив початок активних дій на шляху збереження торгових ініціатив з боку новоросійського генерал-губернатора Дюка де Рішельє, який повідомляв уряд про загрозу розорення краю. Утім, намагання Рішельє не зустріли адекватної реакції з боку імперських правлячих кіл.

Негативний вплив на розвиток одеської торгівлі справляли окремі рішення імперського уряду, який заборонив експорт зерна до Константинополя, сподіваючись, таким чином, завдати туркам шкоди. Однак Туреччина знайшла інші канали постачання продовольства – з Єгипту, Кіпру, Сицилії; натомість в Одесі почалася економічна депресія.

Війна з Туреччиною тривала, і турки або зовсім не пропускали судна через протоки, або стягували велику плату, яка сягала 30 тис. пістрів за кожне судно, що прямувало до російських портів. Царським

указом від 13 лютого 1810 р. було заборонено вивіз хліба з усіх чорноморських та азовських портів. Проте цей указ збурих поміщиків, інтереси яких були порушені, і саме завдяки їхнім наполегливим вимогам, які знайшли відгук у Петербурзі, уже 19 травня 1811 р., не зважаючи на війну з Туреччиною, було видано новий указ, який поновив експорт хліба [5].

Події 1812 р., суттєво змінювали кон'юнктуру міжнародної торгівлі. Несприятливі кліматичні умови (інтенсивні зливи) знищили хлібні поля Західної Європи. Значний попит на хліб на зовнішньому ринку, тимчасове скасування митних обмежень в Англії та Франції дали потужний поштовх російському експорту хліба. Воєнні події завдали збитків європейському виробництву і призвели до виснаження місцевих продовольчих запасів. Загроза голоду спонукала підприємливих купців до пошуку хліба в чорноморському регіоні. У 1817 р. Одеса відвантажила для Заходу майже 1,5 млн чвертей пшениці. Ціна за чверть пшениці в Одесі у 1816 р. становила 45 руб., а згодом – вже 52 руб. Утім, у наступні роки ціна на збіжжя різко впала до 10 руб. 21 коп. (у 1817 р.), до 4 руб. 62 коп. (у 1819 р.), а нашість сарани та епідемії спричинили зниження врожайності впродовж десятиліття [6].

Саме в роки зростання експортних можливостей міста-порту постало питання про надання Одесі прав порто-франко. Вільний порт (порто-франко) користується правом безмитного ввезення і вивозу товарів або має сприятливі митні правила. Царським маніфестом Олександра I від 16 квітня 1817 р. Одесі були надані права порто-франко на 30 років [7].

Проте реально цей режим був впроваджений через два роки після видання документу. Маніфест дозволяв вільний від митного огляду та безмитний ввіз до Одеси всіх іноземних товарів, в тому числі і тих, що були заборонені тарифом 1816 р. Товари, що вивозилися з Одеси, повинні були обкладатися звичайним митом. Заборонені тарифом товари, крім тих, які продавалися в Одесі, призначалися для транзитної торгівлі. Єдиним винятком у вільному, безмитному ввозі в Одесу товарів на основі порто-франко були горілка, архіпелазькі вина та інші алкогольні напої. З 1817 р. (до 1841 р.) мито на вина збільшилося на 300%, порівняно з тарифом 1816 р. Були створені дві митні застави, через які повинні проходили всі товари на шляху в глибокі країни [8].

Зазначимо, що впровадження режиму порто-франко сприяло залученню в Одесу капіталів, швидкій розбудові міста та порту, розвитку торгових зв'язків. Саме тому одеська влада звернулася з клопотанням до уряду про продовження терміну дії режиму порто-франко. Це право було надане іменним указом від 6 липня 1849 р. (продовжене на 5 років, до 15 серпня 1854 р.). Мито з іноземних товарів збільшувалося з 1/5 до 2/5 привізного мита. За винятком виноградних вин, цукру, чаю, з яких стягувалося 3/5, а також тютюну, міцних напоїв (ром, горілка, французька горілка), з яких мито сплачувалося у повному обсязі [9].

У подальшому термін було продовжено ще на 3 роки. Кримська війна (1853–1856 рр.) вплинула на умови торгівлі, але не зменшила зацікавленість ділових кіл у збереженні митного режиму. Уже в лютому 1856 р. Одеська комерційна рада звернулася з клопотанням про продовження терміну дії порто-франко в Одесі на 25 років. Прохання ради було відхилено і вже червневим положенням Комітету міністрів 1857 р. на Одесу було розповсюджено чинність Загального митного тарифу. Усі іноземні товари, які залишалися у місті, були обкладені повним тарифним митом або передбачався їх вивіз за кордон протягом року. Ті ж товари які залишалися в Одесі повинні бути внесені до загального списку та надані начальнику одеського митного округу для стягнення мита за новими тарифами [10].

Таким чином, приєднання до Росії Чорноморського узбережжя в останній чверті XVIII ст. відкрило широкі можливості для збуту на зовнішній ринок сільськогосподарської продукції з південних, південно-західних та південно-східних районів країни через Одеський порт. Саме це й обумовило стратегічне значення міста в економічному житті імперії першої половини XIX ст. Комерційна привабливість міста ще більше зросла після отримання Одесою статусу порто-франко.

Література

1. Полное собрание законов Российской империи. СПб : Тип. II Отделения Собственной Его императорского величества канцелярии, 1830. Т. 23. С. 514.
2. Там само. С. 539.
3. Полное собрание законов Российской империи. СПб : Тип. II Отделения Собственной Его императорского величества канцелярии, 1830. Т. 27. С. 724.
4. Герлігі П. Одеса. Історія міста, 1794-1914. К.: Критика, 1999. С. 311.
5. Золотов В.А. Внешняя торговля Южной России в первой половине XIX века. Ростов-на Дону: Изд. Ростовского университета, 1963. С.145.
6. Там само. С. 179.
7. Полное собрание законов Российской империи. СПб : Тип. II Отделения Собственной Его императорского величества канцелярии, 1830. Т. 34. С. 208-211.
8. Герлігі П. Одеса. Історія міста. Київ: Критика, 1999. С.139.
9. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. СПб : Тип. II Отделения Собственной Его императорского величества канцелярии, 1850. Т. 24. С. 70.
10. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. СПб : Тип. II Отделения Собственной Его императорского величества канцелярии, 1850. Т. 30. С. 21.