

4. Бачинська О.В. Релігійне життя Києва у дожовтневий період. – Конотопські читання: Збірник публікацій за результатами Конотопських читань 2011. – Конотоп: Відділ культури і туризму Конотопської міської ради Сумської області, Конотопський міський краєзнавчий музей ім. О.М. Лазаревського, 2011. – Вип. II – С. 10–15.

5. Тэлбот Райс Тамара. Византия. Быт, религия, культура [Електронний ресурс] // Русское географическое общество, Новосибирск [веб-сайт]. – 08.11.2018. – Режим доступу: <http://rgo-sib.ru/book/kniga/43.htm>. – Назва з екрану (08.11.2018).

6. Роль религии в Византийской цивилизации [Електронний ресурс] // . Студопедия [веб-сайт]. – 08.11.2018. – Режим доступу: <https://studopedia.org/2-8721.html>. – Назва з екрану (08.11.2018).

**Захарчук Віта Вікторівна**  
*старший викладач кафедри інженерної геодезії  
Одеської державної академії будівництва та архітектури*

## **ОДЕСЬКА ГОЛОВНА ЛЕГЕНДА: ПОРТО-ФРАНКО**

В історії м. Одеса загубилась серед пам'ятних дат дата 16 квітня. Цей день можна поставити в один ряд із 2 вересням та 10 квітня. Саме 16 квітня (по старому стилю) 1817 року імператор Олександр Перший видав наказ «про надання порту і місту Одесі право і свободу торгівлі та присвоєння порто-франко».

Цей наказ дав великий поштовх будівельно-економічному росту міста, завдяки чому воно стало четвертим по численності містом Російської імперії, після таких великих міст, як: Петербург, Москва та Варшава [6, с. 1, 10].

Але подія, яка має більш 200 років, лишилась повз уваги місцевої влади, тому вважаю за потрібне в міру можливостей нагадати всім читачам про цю перекинуту сторінку одеської історії, яка є одним із символів та головною легендою цього міста [1].

Порто-франко (porto franco, port franc, Freihafen) з італ. «вільна гавань» – режим вільного безмитного ввозу закордонних та вивозу туземних товарів для окремого порту, міста, території, обмеженої митним кордоном. При встановленні такого права, тільки для визначеної частини гавані, виникає порто-франківський квартал. Порто-франко були поширені в середньовічній Європі, переважно з метою розвитку транзитної торгівлі. В Україні вони з'явилися пізніше. Б.Хмельницький універсалом від 15 березня 1657 надав права «вільного порту»

білоруському місту Старому Бихову, Білорусь; центру козацького Биховського полку. Із кінця XVIII ст. до 1880 р. правами «вільного міста» користувалося м. Броди (на австрійсько-російському кордоні) [2]. Засновники Одеси і порто-франко: герцог Рішельє; граф Ланжерон; князь Воронцов.

Початок історії.

Ідея надання Одесі статусу «порто-франко» вперше була озвучена ще осінню 1797 р., коли місто було всього три роки. Про це клопотав перед імператором Павлом Іноземний магістрат в лиці підполковника Афанасія Кес-Оглу. Але імператор, який не любив все, що так чи інакше було пов'язано із його матір'ю (а Одеса була створена за наказом Катерини Другої), рішуче в цьому відмовив.

Через десять років до цієї теми повернувся герцог Рішельє, добре розуміючи, яку користь це принесе молодому місту. Скориставшись особливим відношенням із імператором Олександром Першим, Рішельє добився в 1806 році право безмитного складування товарів в порту та неоподаткованого транзиту товарів в Молдавію, Валахію і Пруссію. Але, через наполеонівських воїн процес загальмувався. Практична розробка ідеї почалась тільки після остаточного завершення військової епохи. За іронією долі, саме тоді, коли для «порто-франко» настала підходяща пора, Рішельє був відкликаний із Одеси, щоб очолити французький уряд. Але герцог не міг залишити улюблену ідею і написав Олександрю I листа на 25 сторінках, який можна вважати його своєрідним «одеським заповітом». В цьому листі Рішельє обґрунтував користь «порто-франко» як для міста, так і для держави: «Наступает новая эра славы и благоденствия, и как мы можем потерять возможность достичь этого доступными путями?».

Знадобилось ще три роки і серія клопотань нового Новоросійського генерала-губернатора та одеського градоначальника О.Ф.Ланжерона, щоб імператор підписав потрібний документ [7, с. 8].

Із Наказу імператора Олександра Першого 16 квітня 1817 року:

«Усматривая из опытов многих лет, какую удобность представляет порт Одесский к отпуску всякого рода произведений, коими изобилуют полуденные области империи нашей и желая доставить новые способы и облегчения к распространению внешней торговли и к обогащению государства поощрением промышленности наших верноподданных, мы повелели внести на уважение Государственного Совета предположения о введении порто-франко на Черном море, начиная с города Одессы... Вняв мнению Государственного Совета, Всемилостивейше даруем и утверждаем порту и городу Одессе права и свободу торговли, присвоенные порто-франко...

2. В порт и город Одессу с его округом дозволяется свободный и беспошлинный привоз всех иностранных товаров без различия, не исключая и тех, кои по общему тарифу к ввозу в Россию запрещены. Привозимые товары впускаются в город и его округ без таможенного осмотра и без подачи установленных объявлений - из сего исключаются только до 1 января 1821 г. всякого рода хлебное вино и водки, равно и другие крепкие напитки, тарифом к ввозу запрещенные...

11. Все предметы, привозимые в Одессу изнутри государства сухопутно, как для потребления в самом городе, так и путем транзита или же для отпуска за границу, при проезде через заставы не платят никакой пошлины. Настоящими правами на свободную торговлю порт и город Одесса имеют право пользоваться в продолжении тридцати лет, после истечения коих по усмотрению пользы и выгод с оными сопряженных, могут оные быть распространены и на ближайшее время» [5].

Цікавим є те, що в історії міста існувало три порто-франківські межі. Побудована протягом 1817-1819 рр. межа розтяглася аж на 36 км., що надмірно спокушало торгівців до контрабанди товарів через велику довжину кордону й малу кількість митниць. Тоді 1823 р. митний кордон скоротили більш ніж удвічі, відрізавши найближчі передмістя від самого міста. Мешканці передмість Одеси: Молдаванки, Слободки, Пересипу - мали щодня по кілька разів проходити митний огляд, а близькість нової межі до будинків створювала можливість перекидання товарів через неї. Крім того, масового характеру набули підкопи, що використовувалися контрабандистами для нелегального вивозу товарів. Через ці незручності в 1826 р. було проведено нову межу, яка включала головні передмістя та була обладнана набагато ґрунтовніше перших двох [4, с. 11]. Отже, запровадження порто-франко не було миттєвим актом, як це може здатися на перший погляд.

Запровадження нового типу оподаткування значною мірою позначилося на розвитку міста. З імпортних товарів стягувалися податки – с початку в розмірі 1/5, а з 1841 р. - 2/5 митного збору, однак це не заважало четвертому за величиною місту бути найдешевшим. Значно поступаючись трьом столицям чисельністю мешканців і розмірами, Одеса набагато випереджала їх за рівнем доходу на душу населення. Достаток дешевих заморських вин, екзотичних фруктів, шовкових і бавовняних тканин, без сумніву, був результатом саме системи вільної гавані. А. Скальковський на час скасування порто-франко писав, що жодне з російських міст не мало такого швидкого промислового та суспільного піднесення, як Одеса. Також він констатував, що Одеса стала четвертим за розміром містом в імперії, поступаючись лише «трьом столицям» – Петербургу, Москві та Варшаві [6, с. 1, 10].

У монографії П. Герлігі «Одеса. Історія. 1794-1914» [2] добре висвітлюється тема порто-франко. Ця робота американської дослідниці вперше вийшла у світ 1985 р. за допомогою видавництва Гарвардського університету та відразу отримало наукову підтримку. Повне перевидання монографія відбулося в 1991 р., а згодом - і український переклад. Успіх цього видання став глибокий науковий аналіз історії Одеси. Авторка, у своєму дослідженні, звернула увагу на причини, які в першій половині XIX ст. допомогли Одесі досягти вирішальних успіхів, і виявила чинники, що обмежували розвиток міста або перешкоджали йому у другій половині XIX ст. У науковій роботі використано матеріали багатьох архівів і бібліотек колишнього Радянського Союзу, Західної Європи та Сполучених Штатів.

Також, варто виділити публікації щодо одеського порто-франко:

- монографію Т. Гончарука «Одеське портофранко. Історія»; [3]

- статті у періодичних виданнях О. Губаря; [4]

- численні матеріали в одеських друкованих та Інтернет-виданнях [1; 8].

Одеса має 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, які привозили товари до безмитного порту, були майже впевнені в тому, що їх розкуплять, продавали тут свої закордонні товари, завантажувалися російським товаром (переважно, це було зерно) та від'їжджали. 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.

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 [3, с. 216].

Одеса сьогодні.

Сьогодні Одесу часто називають Південною перлиною за її особливий шарм, створений витонченими архітектурними спорудами. Значна частина таких архітектурних шедеврів (близько чотирьохсот) була споруджена саме під час дії статусу порто-франко, адже і на той час Одеса приваблювала не лише комерсантів, а й туристів. Через вплив багатих та впливових осіб у місті відкривалися нові навчальні та культурні заклади. Дешевизна закордонних товарів зумовлювала й відносно дешевизну життя, що приваблювало на тимчасове або постійне проживання значну кількість людей. Концентрація приморських установ уздовж прибережної смуги, переважно на Приморській вулиці, обумовлювала необхідність налагодження зручного сполучення цього торгового центру з містом. Внаслідок цього, вже існуючі дерев'яні сходи було замінено на грандіозні кам'яні, спорудження яких закінчилося у 1848 р. Так, значною мірою завдяки наданню статусу порто-франко в Одесі з'явилася ще одна сучасна пам'ятка, без якої тепер її уявити неможливо.

Одеське порто-франко – праобраз сучасних вільних економічних зон. Унікальне явище економічної історії України першої половини ХІХ ст. значною мірою спроектувалося 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 кілометра».

Статус порто-франко відіграв ключову роль у розвитку та становленні одного з найбільших міст України – Одеси. Бурхливий розвиток міста-порту супроводжувався становленням та розбудовою відповідної торгівельно-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. Зокрема, вона 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. Газета порто-франко [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://porto-fr.odessa.ua/http://www.history.org.ua>
2. Герлігі Патриція. Одеса. Історія. 1794-1914 / Патриція Герлігі. — К. : Критика, 1999. — 386 с.
3. Гончарук Тарас. Одеське порто-франко: Історія / Тарас Гончарук. — Одеса, 2005. — 312 с.
4. Губарь Олег. История Одессы: пленительная и поучительная [електронний ресурс]. — Режим доступу: [http://www.odessitclub.org/publications/almanac/alm\\_31/alm\\_31-36.pdf](http://www.odessitclub.org/publications/almanac/alm_31/alm_31-36.pdf).
5. Порто-франко (Одесса) [електронний ресурс] // Вікіпедія. - Режим доступу: <http://uk.wikipedia.org/wiki/>
6. Скальковский А. А. Записки о торговых и промышленных силах Одессы в 1859 году / А. А. Скальковский. — СПб, 1865.
7. Третьяк Александр. Система порто-франко в Одессе [електронний ресурс]. — Режим доступу: [http://www.odessitclub.org/publications/almanac/alm\\_23/alm\\_23\\_6-14.pdf](http://www.odessitclub.org/publications/almanac/alm_23/alm_23_6-14.pdf).

*Коноваленко Ганна Борисівна,  
здобувач кафедри історії України  
Київського національного лінгвістичного університету*

## ЕТНОПОЛІТИЧНІ ПРОЦЕСИ В УКРАЇНІ В ПЕРІОД ГЕТЬМАНАТУ ПАВЛА СКОРОПАДСЬКОГО: ІСТОРІОГРАФІЯ ПРОБЛЕМИ

Більшість дослідників зазначають, що ХХ ст. ознаменувалося активізацією суспільно-політичних рухів національних меншин і водночас загостренням міжетнічних взаємин на українських землях. Перед урядовими структурами постала проблема правового врегулювання міжнаціональних відносин задля попередження етнічних конфліктів і збереження територіальної цілісності української держави. В січні 1918 р. Центральна Рада прийняла «Закон про національно-персональну автономію», який надав право на створення національно-персональної автономії для російського, єврейського, польського та інших народів. Ситуація змінилася у квітні 1918 р. з приходом до влади П. Скоропадського. В основу своєї політики він поклав не національний, а територіальний принцип.

Етнополітиці Української Держави П. Скоропадського присвячені дослідження М. Лазаровича, В. Устименка, Ю. Котляра та 296бед.