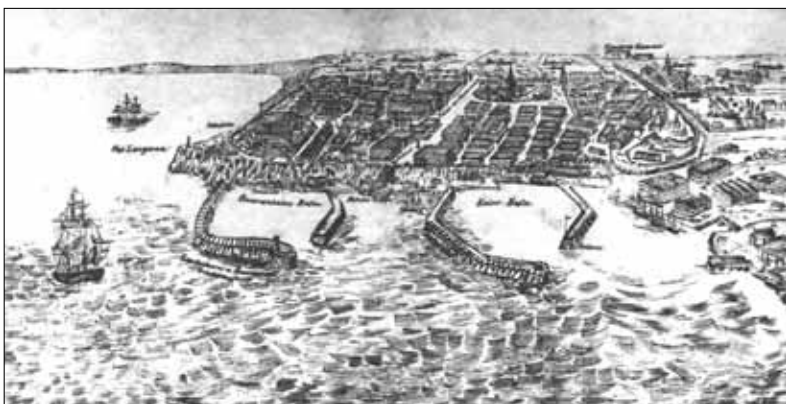


Система порто-франко в Одессе

Просуществовав с 1817 по 1858 год, порто-франко (в пер. с итальянского — *свободная гавань*) породило не только в Одессе, но и в самых разнообразных промышленных и торговых кругах, и даже на правительственном уровне тогдашней Российской империи прямо противоположные суждения относительно его политической и экономической целесообразности. Более того, до настоящего времени нет единого мнения среди ученых и экономистов-практиков, в каком качестве рассматривать историческую роль данного торгового режима для развития территорий Северного Причерноморья, с одной стороны, и есть ли положительные моменты в этой системе для применения в современных экономических условиях, с другой. Впрочем, последнее положение нередко путают с понятиями *свободная экономическая зона* и *система свободной гавани*, что, говоря нормальным одесским языком, есть две большие разницы.

Для этой противоположности взглядов имеется весьма существенная причина. Во-первых, как сторонники, так и противники порто-франко рассматривали, да и рассматривают его до настоящего момента вне контекста социально-экономической и политической обусловленности данного явления в рамках собственно империи и складывавшегося к тому времени мирового рынка. А во-вторых, указанная система не может рассматриваться в качестве некой аморфной данной без понимания постоянного видоизменения в определенном хронологическом отрезке ее существ-



План Одессы

ования. Ведь нельзя же применять то, что полезно взрослому человеку, грудному младенцу и наоборот на том основании, что и здесь, и там мы имеем дело с человеческой личностью. В этом отношении можно сказать, что введение порто-франко в Одессе несколько запоздало, так же как и его отмена. Но посмотрим, хотя бы кратко, на основные этапы развития собственно черты порто-франко.

В современном понимании данного термина порто-франко — порождение тех явлений, которые косвенно можно назвать фритредерством. В условиях перманентной государственной нестабильности, как, например, итальянские государства XVIII в. или, наоборот, в условиях попытки жесткой монополизации экспортно-импортных операций в период меркантилизма в странах, к каковым относилась и Россия с унитарным правлением, система порто-франко могла служить неким подобием рычага, который способствовал развитию свободной торговли.

Заступив в 1803 г. на пост одесского градоначальника, а затем и главы огромного Новороссийского края, герцог Ришелье, европейски образованный политический деятель, великолепно понимал, что с целью привлечения иностранных купцов в одесский порт режим свободной гавани на тот момент был наиболее благоприятным в товарообмене Восток—Запад, Запад—Восток. Однако в Петербурге тогда о системе порто-франко не могли даже слышать. Слишком свежи были еще приснопамятные указы покойного Павла I о даровании порто-франко Феодосии, а затем всему Крымскому полуострову, немало насмешившие европейских политиков и экономистов. Тем не менее, Ришелье, используя свои личные дружеские связи с Александром I, сумел добиться в 1806 г. такого важного элемента для развития фритредерства, как беспошлинное складирование товаров в одесском порту сроком до двух лет и необлагаемого транзита товарной массы в Молдавию, Валахию и Пруссию. Естественно, эти и другие меры, как, например, учреждение независимого коммерческого суда в Одессе, не могли не привлекать иностранных купцов, всегда с опаской относившихся к непонятной для них системе внутреннего управления Российской империи и ее законодательству.

Между тем герцог Ришелье, заняв в 1815 г. пост премьер-министра и министра иностранных дел Франции, не оставлял мысль о наделении "любезной моему сердцу Одессе" режима порто-франко. В письмах к Александру I и при личных встречах с императором он неустанно приводил аргументы в пользу данного шага, который стал бы своеобразной брешью в монопольном огосударствлении внешней торговли. Царь при-

слушался к доводам своего друга, а потому, несмотря на многочисленные возражения со стороны целого ряда правительствующих чиновников, 16 апреля 1817 г. был издан соответствующий манифест. Срок действия пожалованной Одессе системы порто-франко определялся в тридцать лет.

Первоначальный проект черты порто-франко, а всего их было три, разработал Жозеф-Филипп Мейффреди; этот проект и был представлен на одобрение царю Новороссийским генерал-губернатором и одесским градоначальником А.Ф. Ланжероном. Отсутствие опыта в этих вопросах самым негативным образом сказалось на оборудовании первой черты. Дело в том, что она планировалась в рамках не только города, но и всего градоначальства, и ее граница охватывала более 36 км, включая 12-километровую зону Куяльницкого и Сухого лиманов. Между лиманами необходимо было вырыть ров длиной в 23 км и шириной по верху до 3 метров. Глубина этого рва составляла 2,1 м. Кроме того, перед ним была возведена насыпь, оборудованная деревянными рогатками. Для охраны черты порто-франко было построено 17 караульных будок, а для обложения вывозимых за черту товаров возведено две таможни. В целом, эта во многом бессмысленная затея обошлась для Одессы в весьма значительную сумму — 150 тыс. рублей. Ее недостатки стали очевидны сразу же после официального открытия таможенной линии 15 августа 1819 г. Удержать поток контрабанды на таком зна-



Одесский порт

чительном протяжении практически не представлялось возможным, что дало повод для реальной угрозы отмены порто-франко для Одессы вообще.

Уже указом от 1 июня 1821 г. первая линия порто-франко была фактически ликвидирована и ограничивалась только карантинной гаванью, т. е. лишь частью одесского порта. Однако в июне 1822 г. черта вновь была восстановлена, но с частичными изменениями — ввозимый в Одессу товар облагался одной пятой налога. Одновременно стал разрабатываться новый проект проведения таможенной линии, которая была открыта 14 мая 1823 г. и охватывала уже собственно только город. Пикантность состояла в том, что вплоть до 4 августа этого года существовали обе линии, так как многие контрабандисты, зная о новом проекте, аккумулировали значительные партии товаров в пространстве между новой и старой чертой. Впрочем, данные меры не дали никаких положительных результатов и, судя по официальным отчетам, контрабанда беспрепятственно проникала во внутренние губернии.

Вторая черта порто-франко, проходившая по нынешней улице Старо-портофранковской вплоть до Дачи Ланжерона, обладала не менее значительными недостатками, но уже другого характера. Дело в том, что предместья Одессы — Молдаванка, Слободка и Пересыпь, — к тому времени уже почти вплотную подходившие к городу, оказались за пределами линии, и это порождало существенные неудобства. С одной стороны, значительная часть рабочих людей проживала именно в данных предместьях, и выход их из города требовал соответствующего таможенного досмотра



Карантин

и уплаты налогов за проносимый товар, независимо от того, где он был произведен, в городе или в иноземном государстве. А с другой, недостаток собственной пресной воды в Одессе в тот момент компенсировался ее привозом в огромных бочках, главным образом с так называемой Водяной балки. Можно себе представить картину, когда беспрепятственно приезжавшие в город водовозы с наполненными бочками вечером этого же дня, но уже порожние, скапливались числом более тысячи подвод возле Тираспольской заставы, дабы пройти особо тщательный досмотр. Между тем указанные и целый ряд других недостатков отнюдь не компенсировались главной целью второй линии порто-франко — борьбой с контрабандой. Напротив, нелегальный вывоз товаров приобрел качественно новые, специфические только для Одессы черты.

Молдаванка, как уже говорилось, застраивалась к тому времени практически вплотную к городской черте. Причем дома, строившиеся в этом районе, как правило, возводились из ракушечника, т. е. камня, добывавшегося здесь же. В образовавшихся катакомбах можно было без особых трудностей делать подкопы в противоположную сторону подо рвом, разделявшим черту порто-франко. Наиболее предприимчивые даже покупали дома, стоявшие друг против друга по разным сторонам рва и соединяли их соответствующим подземным ходом. Разумеется, что использовались и различные способы переброски контрабанды через ров, а их разнообразие диктовалось уже чисто технической стороной.



Площадь Старого базара

Обилие недостатков второй линии порто-франко вызывало серьезное неудовольствие и жителей Одессы, и представителей властей. Это хорошо понимал заступивший в мае 1823 г. на пост Новороссийского генерал-губернатора Михаил Семенович Воронцов. Под его непосредственным руководством был разработан проект третьей черты порто-франко, ставшей окончательной для последующих 32 лет. Проект был утвержден в январе 1826 г., и новая черта была открыта уже 1 июля 1827 г.

Воронцов сумел избежать негативных сторон первого и второго проектов. Третья таможенная линия охватывала основные предместья Одессы, включая Пересыпь, Слободку, Молдаванку, Ближние и Дальние Мельницы, и замыкалась между Малым и Средним Фонтаном. Общая протяженность данной черты равнялась 16 км, но оборудована она была, не в пример первой, куда более основательно. Так, были вырыты два рва на расстоянии от 20 до 40 метров друг от друга, построено 12 караульных помещений для объездчиков, созданы две въездные заставы и две таможи.

С точки зрения социально-экономического развития Одессы, не знавшей в XIX в. себе равных по темпам роста не только в Восточной Европе, но и в мировой урбанизации, система порто-франко вряд ли может рассматриваться в качестве основополагающего фактора. Об этом свидетельствует уже хотя бы тот факт, что развитие города шло с неизменной динамикой и накануне введения режима свободной гавани, и особенно бурно именно после его ликвидации. Вместе с тем нельзя не отметить, что в руках такого искусного политика, каким являлся светлейший князь М.С. Воронцов, порто-франко являлось на определенных хронологических отрезках весьма эффективным средством. Прежде всего, это касалось кризисных периодов, связанных с войнами, эпидемиями или неурожайными годами. Аккумулированные в одесском порту и в городе товарные массы позволяли избежать полной стагнации коммерческой жизнедеятельности Одессы.

Собственно линия черты порто-франко служила надежным санитарным кордоном и в период появления чумы либо холеры во внутренних губерниях либо в годы их проникновения из соседней Оттоманской империи, как это имело место в 1831 и 1837 годах. Немаловажным фактором являлась также дешевизна товаров потребления и продуктов, завезенных со всех концов света. Правда, частичному налогообложению импортные товары подвергались — вначале одной пятой пошлины, а с 1844 г. двумя пятыми. Однако это не мешало третьему по величине городу империи являться самым дешевым городом и, уступая обеим столи-



Герб Одессы, 1798 г.

требления и беспрепятственного функционирования одесского порта. Вывоз хлеба создал целую сеть мукомольных заводов, вывоз шерсти — шерстомойки, потребность в шкиперском оборудовании — канатные заводы и т. д. Между тем при вывозе одесских изделий во внутренние губернии они подвергались такому же налогообложению, как и заграничные импортные товары. Правительство мотивировало это тем, что невозможно было доказать, из какого материала или сырья были изготовлены те или иные товары, а потому разделить их внутреннюю себестоимость не представлялось возможным. Конкурировать же с качественными и дешевыми иностранными товарами молодой одесской промышленности было отнюдь не просто, если вообще возможно.

Преувеличенное значение системы порто-франко для развития Одессы следует отнести к разряду своеобразных легенд. Главным образом это сложилось под воздействием тех субъективных оценок современников, которые складывались при посещении города. Не находя объяснения причинам столь бурного развития "истинно европейского города", отечественные и зарубежные наблюдатели с завидным постоянством оперировали именно к свободной гавани, не беря в расчет основополагающего фактора — свободы жизнедеятельности именно граждан Одессы. Не случайно все попытки правительства, предпринимаемые в течение существования режима порто-франко с целью ограничения либо ликвидации его как такового, неизменно порождали устойчивые слухи о ближайшей "ги-

цам количественно, Одесса намного превышала по своим доходам на душу населения и С.-Петербург, и Москву. Впрочем, оговоримся, что это являлось результатом отнюдь не только режима порто-франко, но и целого ряда не менее, если не более важных факторов. Хотя обилие дешевых заморских вин, экзотических фруктов, шелковых и хлопчатобумажных тканей и т. п., без сомнения, являлось результатом именно системы свободной гавани.

К недостаткам порто-франко следует отнести, прежде всего, однобокость развития промышленности. Город и его предместья в основном производили лишь то, что необходимо было собственно для их по-

бели" Одессы. Однако статистика, которой стали широко пользоваться уже во второй половине XIX в., свидетельствовала об обратном. Во-первых, доля импорта в грузообороте одесского порта всегда была в десятки раз меньше экспорта, и положительное сальдо на зависть любому другому региону мира составляло около 90%. Во-вторых, собственно система порто-франко была не более чем орудием, хотя и эффективным на определенном этапе, в политическом и социально-экономическом управлении краем и городом в руках такого незаурядного политического деятеля, как М.С. Воронцов. В свою очередь, сам масштаб личности Воронцова гарантировал гибкий подход к достаточно противоречивой системе, когда необходимо было "включать" или "выключать" те или иные механизмы режима свободной гавани в зависимости от внешних и внутривнутриполитических факторов.

Вместе с тем было бы ошибочно недооценивать положительную роль порто-франко как для Одессы, так и для Северного Причерноморья в целом. Специфика появления юной Одессы на территории Очаковской области, не имевшей ни устойчивых поселений, ни постоянного населения, создал уникальную формулу в мировой урбанизации. В отличие от генезиса подавляющего большинства городов Европы Одесса не только не была, но и не могла быть производным сельской инфраструктуры. Поэтому город, созданный изначально политическим решением, вынужден был искусственно создавать для себя ту инфраструктуру, которая обеспечивала бы его жизнедеятельность. Касалось ли это иностранных колонистов либо крестьян, переведенных из внутренних губерний, либо беглых крепостных — все они должны были получить то, ради чего переселялись на новые территории, — землю и волю. Но процесс этот шел достаточно сложно и не столь быстро. Поэтому установление режима свободной гавани в главном политико-административном и экономическом центре огромного Новороссийского края как бы компенсировало начальную нехватку тех товаров, выработка которых находилась в зачаточной форме либо вообще была невозможна в местных условиях. Не забудем при этом, что контрабанда, противоречившая государственным интересам в целом, позволяла получать иностранные товары близлежащим от Одессы селениям и городам по значительно более низким ценам, чем в остальных регионах империи.

Между тем положительный этап существования порто-франко исчерпал себя уже к середине 40-х гг., и пролонгация его функционирования особенно пагубно сказалась в период Крымской войны. По требованию

населения и властей Одессы в 1856 г. была подана просьба о его полной ликвидации. Тем не менее, правительство продлило срок порто-франко еще на два года. Мотивировалось данное решение тем, что в городе скопилось большое количество китайского чая, а также колониального сахара и др. товаров, каковые после немедленной отмены таможенной черты хлынули бы во внутренние территории империи, разоряя тех купцов, которые заплатили ранее пошлину в полном размере.

31 марта 1858 г. решением Государственного совета система порто-франко в Одессе была ликвидирована, и 18 апреля этого же года таможенные караулы были сняты. Катастрофы, как ожидалось некоторыми, естественно, не произошло. Одесса вступила в новый этап своего развития, не менее значительный и величественный.

