

DOI: <https://doi.org/10.18524/2519-2523.2025.20.344126>

УДК 94(477.74-21):339.5«18»

STORIES OF THE DEVELOPMENT OF THE ODESA PORT (END OF THE XVIII – XIX CENTURIES)

Nataliia Dianova

DSc (History), Professor
Department of History of Ukraine
South Ukrainian National Pedagogical
University named after K. D. Ushynsky
26 Staroportofrankivska St, Odesa, 65000,
Ukraine

ORCID iD:

<https://orcid.org/0000-0003-0406-6907>

E-mail: ndianova777@ukr.net

Citation: Dianova, N. (2025) Stories of the development of the Odesa port (end of the XVIII – XIX centuries), *Chornomors'ka mynuvshyna: transactions of Department of Cossack History in the South of Ukraine*, 20, pp. 46–53.

Submitted: 21.08.2025.



Abstract

The development of the port in Hadjibey (Odesa) during the period under study examines in present publication. Thanks to the involvement of archival and published sources the features of this process have been examined. The Odesa port appeared on the site of Hadjibey which had an extensive port infrastructure and occupied the important place in trade relation with Istanbul. After Hadjibey was incorporated into Russian Empire a new page in its history began called Odesa. The role of immigrants in the development of Odesa as a leading trading city in the Northern Black Sea region is clarified. The features of foreign trade in the first half of the XIX century are analyzed. The increasing in trade turnover with a significant dominance of export products the main part of which was a grain. The importance of the free port regime for the city's economy and the position of the Russian government regarding its activities are considered.

The main directions of modernization of the Odesa port in the second half of the XIX century and the consequences for its activities are traced. A statistical review of the main trade operation through the port was carried out. It is noted that in 1870 the port's throughput capacity incised and the turnover from foreign trade operations increased. It has been proven that the volume

of grain export depended on the yield in the regions from which they were transported to Odesa and the economic situation in European markets. The poor harvest of 1880 in the southern and eastern regions of Ukraine and successful trade operations in US grain products in European countries had a negative impact on the trade turnover of the Odesa port.

In 1890–1900 the situation stabilized. During this period internal maritime trade actively developed and cargo transportation to Odesa from other ports of the empire intensified. Odesa confidently held the position of the main port in the Black Sea region.

Keywords: Hadjibey, Odesa, port, development, free port, grain export, import, merchant, foreign trade.

СЮЖЕТИ РОЗБУДОВИ ОДЕСЬКОГО ПОРТУ (КІНЕЦЬ XVIII – XIX СТ.)

Наталія Діанова

Доктор історичних наук, професор
Кафедра історії України
ДЗ «Південноукраїнський національний
педагогічний університет імені
К. Д. Ушинського»

вул. Старопортофранківська, 26,
м. Одеса, 65000, Україна

ORCID iD:

<https://orcid.org/0000-0003-0406-6907>

E-mail: ndianova777@ukr.net

Анотація

У представленій публікації розглянуто розвиток порту в Хаджибей (Одесі) упродовж досліджуваного періоду. Завдяки залученню архівних і опублікованих джерел розглянуто особливості цього процесу. Одеський порт з'явився на місці Хаджибея, який мав розгалужену портову інфраструктуру й посідав вагоме місце в торгових зв'язках із Стамбулом. Після включення Хаджибея до складу Російської імперії розпочалася нова сторінка його історії під назвою Одеса.

Цитування: Діанова Н. Сюжети розбудови Одеського порту (кінець XVIII – XIX ст.). *Чорноморська минушина* : зап. Від. історії козацтва на півдні України : зб. наук. пр. / за ред. В. А. Смолія. Одеса : ФОП Бондаренко М. О., 2025. Вип. 20. С. 46–53.

Отримано: 21.08.2025 р.
0,7 д.а.

З'ясовано роль іноземних переселенців у розвитку Одеси як провідного торгового міста в Північному Причорномор'ї. Проаналізовано особливості зовнішньої торгівлі в першій половині XIX ст. Відзначено зростання товарообігу при значному домінуванні експортної продукції, основну частину якої складала зернова продукція. Розглянуто значення режиму порто-франко для економіки

міста та позицію російського уряду стосовно його діяльності.

Простежено основні напрями модернізації Одеського порту в другій половині XIX ст. та наслідки для його діяльності. Здійснено статистичний огляд основних торгових операцій через порт. Зазначено, що в 1870 р. збільшилась пропускна здатність порту і виріс товарообіг від зовнішньоторговельних операцій. Доведено, що обсяг експорту зернових залежав від урожайності в регіонах, звідки вони підвозились до Одеси, та економічної ситуації на європейських ринках. Так неврожайний 1880 р. у південному та східному регіонах України та успішні торгові операції хлібною продукцією США в європейських країнах, негативно позначились на товарообігу Одеського порту.

У 1890–1900 рр. ситуація стабілізувалась. У цей період успішно розвивалась внутрішня морська торгівля й активізувались вантажоперевезення до Одеси з інших портів імперії. Упродовж XIX ст. Одеса впевнено посідала позиції головного порту в Причорноморському регіоні.

Ключові слова: *Хаджибей, Одеса, порт, розвиток, порто-франко, експорт зернових, імпорт, купецтво, зовнішня торгівля.*

Історія Одеського порту сягає в глибину століть. Дослідники продовжують працювати над встановленням датуювання появи порту на території сучасної Одеси. Відомо, що найпізніше в 1415 р. існувало місто-порт Хаджибей (Качибей) в складі Великого Литовсько-Руського князівства. В османський період (початок XVI – кінець XVIII ст.) порт досягнув значного розвитку й був важливим пунктом міжнародної торгівлі. З 1794 р., уже в межах Російської імперії, розпочався новий етап його розбудови в місті Хаджибей перейменованому в Одесу. Активна зовнішня торгівля, зумовлена можливістю експорту зернових культур з українських губерній, наявністю європейських торгових традицій та залученню до міста іноземного купецтва, сприяли перетворенню Одеси на головний причорноморський порт. Краєзнавчий характер наукової розвідки надає їй особливої актуальності.

В історичній літературі XIX ст. розбудова Одеського порту тісно переплітається з історією заснування та розвитку Одеси. Ця тема знайшла своє відображення в працях С.Бернштейна [2], В. Надлера [18], А. Скальковського [25], К. Смольянінова [26] та інших. Попри свої проімперські позиції стосовно заснування Одеси, вони дотримувались думки про важливість діяльності порту для стрімкого піднесення міста. Дослідники зазначали, що активізація зовнішньої торгівлі приваблювала до міста значну кількість переселенців з європейських країн, зокрема негоціантів та купецтва.

Д. Атлас була переконана, що Одеса, з самого початку свого існування, різко відрізнялась від усіх інших міст Російської імперії й наближалась до типу західних, зокрема, італійських портів [1, с. 98]. Її погляди поділяв В. Коханський. Він писав, що Одеса в першій половині XIX ст. виглядала іноземним містом, де вся торгівля була зосереджена в руках іноземних купців [17, с. 123].

Серед дослідників 1920-х років варто відзначити О. Оглобліна, який в контексті вивчення української економіки XIX ст. належну увагу приділив питанню Одеського порто-франко [19]. Автор надав об'єктивну оцінку режиму вільної торгівлі, розглянувши його переваги та недоліки.

Дослідження істориків кінця XX ст. побічно стосувалися розвитку Одеського порту. Зокрема, В. Тимофєєнко вважав, що ретельно вивчені географічні переваги Хаджибейської

гавані були підставою для будівництва порту саме в Хаджибеї, який мав стати головним торговим містом краю [27, с. 151].

Наприкінці XX – у першій чверті XXI ст. з'явилась низка робіт з історії соціально-економічного розвитку Одеси та діяльності порту. Серед них вагоме місце посідають праці Т. Гончарука. Він дотримується позиції, що найважливішим чинником для розвитку Одеси в першій половині XIX ст. стали давні торгові традиції, які були перспективними для зовнішньої торгівлі. Історик ґрунтовно дослідив еволюцію Одеського порто-франко та його значення для економічного та культурного розвитку міста в дореформений період [4, 5].

Окремі аспекти досліджуваної теми розглядалися в роботах О. Середи. Посилаючись на опрацьовані турецькі джерела, дослідник стверджує, що в 1538 р. коли була встановлена турецька влада в Північному Причорномор'ї, Кочубей класифікувався як середня фортеця з портом. Згодом османи розбудували на його місці фортецю під назвою «Ходжабей», яка мала розгалужену навколофортечну інфраструктуру. Напередодні російсько-турецької війни (1788-1791) там уже існувало місто з діючим портом [24, с. 71].

Історії розвитку Одеси присвятила свою роботу американська дослідниця П. Герлігі [3]. Вона використала низку архівних документів і ввела до наукового обігу невідомі раніше матеріали, зокрема багаторічні звіти консулів різних країн, акредитованих в Одесі. Значну увагу авторка приділила не лише розвитку торгівлі та промисловості й проблемі формування населення міста.

Попри те, що зазначена проблема певною мірою висвітлена в історичній літературі, вона не стала предметом комплексного дослідження, що зумовлює її критичне осмислення та подальше опрацювання.

Мета поданої наукової розвідки полягає в дослідженні основних етапів розвитку Одеського порту з кінця XVIII до кінця XIX ст. та висвітлення особливостей його зовнішньоторговельної діяльності.

У 1794 р., на місці колишньої турецької фортеці Хаджибей, царським урядом було проголошено місто під цією ж назвою. Підставою слугував економічний чинник, який полягав у необхідності будівництва причорноморського порту в регіоні між Південним Бугом і Дністром. Цьому сприяло вигідне положення Хаджибея, глибоко-водність бухти, що майже не замерзала взимку [20].

У місті, згідно з планом, розробленим інженер-полковниками де Воланом та Андрієм Шостаком, розпочалося будівництво воєнної гавані та купецької пристані, що мало забезпечити вільне судноплавство в порту.

Проте, український дослідник О. Середи, посилаючись на османські джерела, стверджує, що ще в турецькі часи «Ходжабей» мав розгалужену інфраструктуру. Тож Російська імперія згідно Яського мирного договору 1791 р. отримала одне із найрозбудованіших міст Північно-Західного Причорномор'я [24, с. 71]. Це свідчить про досить потужне підґрунтя для подальшої розбудови порту. Підтвердженням стали високі темпи будівельних робіт, які розпочалися в 1794р. Уже через рік порт зумів прийняти 39 торгових суден. У подальшому простежується активізація цього процесу. У 1797 р. порт відвідали уже 249 суден, значна частина яких була іноземними, що сприяло зростанню товарообігу. Якщо в 1795 р. він становив 68 тис. руб., то в 1800 р. цей показник виріс до 1 млн. руб. [27, с. 152, 153].

Важко не погодитися з Д. Атлас, яка дотримувалась думки, що своєю появою та першочерговим успіхам Одеса завдячує переважно іноземцям: «Засновником міста був неаполітанець де-Рібас, план забудови склав француз де-Волан, адміністративна влада знаходилась певний час у руках французів – де-Рішельє та Ланжерона» [1, с. 98].

Розквіт міста розпочався в період перебування на посаді градоначальника Одеси француза де Рішельє (1803-1814 рр.). Його аристократичне походження, висока освіченість та надзвичайна порядність приваблювали європейських купців і підприємців, які почали переселятися до Одеси. Діяльність де Рішельє була націлена на швидку розбудову міста та активний розвиток зовнішньої торгівлі. Про це свідчить відкриття в місті біржі, банку, комерційного суду, митниці та страхової компанії. Завдяки клопотанням градоначальника Одеса отримала низку нових пільг: на 25 років поновлювалася десятирічна пільга, дарована місту

наприкінці XVIII ст., звільнення від військових постоїв, можливість направляти 1/10, а згодом 1/5 частину митних зборів на утримання гавані та будівництво молу [21, 22].

Вагомим внеском у розбудову Одеського порту став курс де Рішельє на введення вільної торгівлі. Розроблений ним проєкт режиму порто-франко, був проголошений в Одесі в 1817 р., але реально почав діяти з серпня 1819 р., уже за часів його наступника – колишнього співвітчизника графа Ланжерона [23]. Втілення в життя порто-франко затягнулося на два роки у зв'язку із непростим процесом спорудження митного кордону, караулень тощо. Передусім він був зорієнтований на зміцнення міжнародної торгівлі та інтереси купців, які нею займалися, так як надавав можливість безмитного ввозу товарів із-за кордону, їх зберігання і безмитний продаж у зоні порто-франко. Це, в свою чергу, сприяло зростанню обсягів експорту збіжжя через Одеський порт. Наслідком став швидкий розвиток Одеси, яка стала головним причорноморським портом та важливим портовим складом товарів, котрі доставлялись із Близького Сходу і Кавказу в Польщу та Австрію.

Лише протягом 1824-1847 рр. через Одеський порт експортовано 44 млн. четвертей пшениці – більше половини від її загального експорту з Російської імперії. У 1848 р. порт прийняв 913 закордонних суден і відправив 908. Причому загальна вартість предметів експорту, провідне місце серед яких посідали зернові культури, становила 19 210 605 руб., що майже вдвічі переважало вартість предметів імпорту, яка становила 10 373 360 руб. [13, арк. 12-19].

Попри значні досягнення Одеське порто-франко неодноразово було під загрозою скасування з боку російського уряду. Уперше це сталося в 1822 р., коли в державі був прийнятий протекціоністський тариф, який передбачав встановлення високих митних зборів та значне збільшення кількості товарів, заборонених для імпорту. Щоб Одеса не стала виключенням із правил, постало питання про дострокове припинення дії режиму порто-франко. Згідно з указом Сенату від 9 червня 1822 р. у місті впроваджувалась низка обмежень, найважливішими серед яких були наступні: територія дії режиму порто-франко обмежувалась кордонами міста (без передмість – Пересипу та Молдаванки), де значно посилювався митний контроль; 1/5 частина мита з товарів імпорту мала йти на користь місцевого бюджету; до міста, згідно з тарифом 1822р., заборонялося ввезення імпортованих міцних напоїв, солі, сталевих, чавунних та залізних товарів тощо. Така політика завдавала значної шкоди порто-франко. Місцева адміністрація докладала чимало зусиль для збереження режиму вільної торгівлі в Одесі. Завдяки наполегливості Новоросійського генерал-губернатора М. Воронцова, в 1827 р. вдалося добитися повернення основних положень порто-франко та попереднього митного кордону [5, с. 39-42].

Незадовго до закінчення 30-річного терміну дії Одеського порто-франко, виконуючий обов'язки Новоросійського та Бессарабського генерал-губернатора П. Федоров, 26 лютого 1846 р. звернувся до міністра фінансів з проханням про його продовження. Він обґрунтував свою позицію низкою вагомих причин. Насамперед, Одеський порт за період діяльності режиму вільної торгівлі досягнув значних показників і посів друге місце за товарообігом після С.-Петербурга. Річний обіг міжнародної торгівлі сягав 100 млн. руб. асигнаціями. Причому, 2/3 цієї суми становив експорт вітчизняної продукції, більшість якої припадав на зернові культури. Розбудова Одеси здійснювалась за прикладом європейських портових міст, зокрема Ліворно. За цей час вона стала житницею значної частини Європи. Прибуток від торгових операцій розподілявся на утримання карантину, митниці, розвиток порту, будівництво госпіталю, казарм тощо. П. Федоров намагався переконати міністерство в користі порто-франко для Російської імперії. Він зазначав, що закордонні товари з Одеси через межу порто-франко в значній кількості доставлялися до різних регіонів імперії, що сприяло поповненню державної скарбниці. Крім переваг економічного характеру відзначено, що Одеса фактично стримувала розповсюдження чуми, яку двічі завозили іноземці, запобігаючи її розповсюдженню на території держави. Звертає на себе увагу й політичний чинник. На кордоні з Росією успішно діяв режим порто-франко в Галацькому порту. Якщо ж Одесу позбавити цього режиму, то вона перетвориться на звичайне портове місто, а в країні не залишиться жодного порту з вільною торгівлею [6, арк. 2-6, 12].

Попри усі зусилля зберегти режим вільної торгівлі в місті не вдалося – в 1859 р. він був заборонений. Оцінки наслідків його діяльності були досить неоднозначними. О. Оглоблін вважав, що він був вигідним для Одеси в контексті розвитку міжнародної торгівлі. Крім цього

Україна змогла дещо послабити не вигідні для неї економічні зв'язки з Росією й продовжити зовнішньоторговельні операції з країнами Заходу. Проте перевага надавалася торгівлі з Англією, що негативно позначилося на традиційних торгових та промислових зв'язках з Німеччиною та Польщею. Дослідник звертав увагу й на негативні сторони режиму вільної торгівлі. Він був переконаний в далекоглядній та корисливій політиці російського уряду, який спланував вигідні для себе наслідки порто-франко та майбутні прибутки російських промисловців в Україні. Адже від дешевих імпортованих товарів та контрабанди постраждали деякі галузі української економіки, насамперед цукрова промисловість півдня України. Проте, в цілому відзначалось позитивне значення одеського порто-франко для розвитку української економіки в дореформений період [19, с. 44-47].

Скасування режиму вільної торгівлі не могло позбавити Одесу статусу вагомого європейського торгового центру й головного причорноморського порту. Вона знаходилась недалеко від гирл Дніпра, Дністра та Південного Бугу, що давало можливість доставляти до міста зерно, шерсть, сало та інші товари, які мали йти на експорт, з південно-західних українських земель та з Бессарабії. Товари підвозились як водним транспортом, так і суходелом, використовуючи гужовий транспорт. У 1850-ті роки через Одеський порт вивозилось 4/5 усієї зернової продукції по відношенню до усіх чорноморсько-азовських портів. У подальшому вона через Геную, Константинополь, Ліворно, Марсель і Трієст направлялася до різних європейських країн. Зміцнів зв'язок Одеси з англійськими портами, які стали вагомими імпортерами зернових. На цей час крім традиційних товарів імпорту: фруктів, вин, оливкової олії, бавовняних та лляних тканин, кави, прянощів, чаю, тютюну до Одеси почали ввозитися парові двигуни, верстати для промислових підприємств, сільгоспмашини тощо. На 1859 р. зовнішньоторговельний товарообіг Одеського порту, порівняно з 1826 р., зріс на 528,8 % [16, с. 90-91].

Упродовж дореформеного періоду зовнішньою торгівлею успішно займалось іноземне купецтво, представлене греками, італійцями, німцями, євреями та поляками. Якщо на початку ХІХ ст. провідні позиції в міжнародній торгівлі посідали грецькі та італійські купці, то уже в середині цього століття їх поступово витіснили євреї, які отримали пальму першості в справі експорту зерна через Одеський порт.

У цей час російські купці належали переважно до 2-ї та 3-ї гільдій, тож могли брати участь лише у внутрішній торгівлі. Виключення становили одеські купці 1-ї гільдії Михайло Крамаров та Ілля й Яків Новікови. Не значною була й чисельність українського купецтва, яке займалось зовнішньою торгівлею. Найбільш відомі прізвища одеських купців І. Ващенко [16, с. 102] та братів Степана, Терентія й Кіндрата Яхненків, які належали до 1-ї гільдії й разом із своїми родинами в 1852-1854 рр. отримали звання спадкових почесних громадян Одеси [7, арк. 27, 35].

З часом кількість російських купців 1-ї гільдії збільшилась за рахунок іноземців, які змушені були прийняти російське громадянство. Це спричинено царським указом від 1 січня 1807 р., котрий обмежував права іноземних купців, які прожили більше року в Росії й не прийняли її громадянство. Їх відносили до категорії «іноземних гостей», що не мали права записуватись до купецьких гільдій й зобов'язувались сплачувати митні збори та значні відсотки із своїх капіталів [14, арк. 116]. Тож значна кількість іноземних купців прийняла громадянство Росії, щоб зберегти свої позиції в міжнародній торгівлі.

У другій половині ХІХ ст. назріла нагальна потреба в реконструкції та подальшій розбудові порту. Головна причина полягала в тому, що він мав лише дві гавані, котрі були доступними лише для невеликих суден та підвізних човнів, завдяки яким відбувалась завантаження та розвантаження великих морських суден, які стояли на відкритому рейді, що було небезпечно під час непогоди. Тож вантажні операції відбувалися лише при сприятливих погодних умовах. Усі набережні, протяжність яких сягала 600 погонних сажнів, були дерев'яними, старими й мілководними. Тож у 1868 р. постало питання про подальшу розбудову Одеського порту: розширення й поглиблення існуючих двох гаваней і будівництво третьої. У тому ж році, відповідно до затвердженого проекту, розпочалися будівельні роботи. Після їх завершення порт мав отримати закритий від небезпечних вітрів рейд площею 175 тисяч квадратних сажнів, де могли вільно поміститися до 350 суден, та три гавані. Карантинна гавань,

площею 50 тисяч квадратних сажнів, була призначена для вивозу товарів. Нова гавань, площа якої сягала 60 тисяч квадратних сажнів, мала приймати судна, які ввозили товари. Практична гавань мала площу 40 тисяч квадратних сажнів і призначалась для каботажного судноплавства, яке передбачало морську торгівлю між портами, що знаходились у межах Російської імперії. Усі набережні гавані були доступні для морських і каботажних суден, протяжністю 2 315 погонних сажнів, де за день можна було завантажити до 700 т і розвантажити до 2 100 т вантажів [15, арк. 2-4].

Уже в 1870 р. Одеський порт прийняв 1 602 судна із-за кордону (340 пароплавів і 1 262 парусних судна), які привезли товарів на суму 30 588 руб. Відбуло з порту 1 569 суден, котрі вивезли товарів на 49 398 руб. Тож вартість товарів експорту, більшість яких складала зернові культури, перевищувала вартість імпортованих товарів на 18 810 руб. Одночасно до порту прибули 2 630 суден, котрі здійснювали каботажні вантажоперевезення [8, арк. 68, 69, 84].

Варто звернути увагу на те, що обсяг експорту зернових залежав від низки факторів, найважливішими серед яких був рівень врожайності в регіонах, звідки вони підвозились до Одеси та в країнах-споживачах, куди вони направлялись, а також від політичної та економічної ситуації в Європі. У 1880 р. склалися умови, які негативно позначились на діяльності Одеського порту. У цьому році відбулося різке падіння загального товарообігу – на 54 898 406 руб., порівняно з 1879 р. При цьому вартість товарів імпорту становила 51 359 944 руб, що мало незначне відхилення від показника 1879 р. – 56 220 711 руб. Тож проблема полягала в значному зменшенні експорту зернових. Якщо в 1879 р. цей показник сягав 9 млн. четвертей, то в 1880 р. – лише 4 164 100 $\frac{1}{2}$ четвертей. Головна причина полягала в низькій урожайності зернових у більшості українських губерніях, звідки вони надходили до порту. Крім неврожаю негативну роль відіграли економічні зміни на європейському ринку. США зуміли налагодити значні поставки якісної зернової продукції до європейських портів, що скасувало потребу накопичувати їх запаси. Американська хлібна продукція заповонила й ринки Англії, яка раніше була основним споживачем зернових, що надходили через Одеський порт.

При цьому експорт іншої продукції, за виключенням худоби, зокрема: шерсті, цукру, спирту, заліза тощо не зменшився. З'явилися й нові товари для вивозу: дубовий ліс, постачальником якого була Подільська губернія, що призначався для Франція, та пенька, котра експортувалася до Франції й Іспанії.

У 1880 р. Одеський порт прийняв 3 600 торгових суден: 1 093 із-за кордону та 2 507 з російських портів. Відбуло з порту 3 613 суден, зокрема: 1 080 у міжнародні та 2 533 у внутрішні порти [10, арк. 223-229]. Як бачимо, в порівнянні з 1870 р., чисельність суден, які здійснювали міжнародні вантажоперевезення, значно зменшилась.

У подальшому ситуація щодо зовнішньої торгівлі дещо покращилась, але залишалася не стабільною. Упродовж 1890 р. до Карантинної гавані прибуло 1 142 судна й відбуло 1 033. У цей час вивезено й продано на міжнародних ринках 57 290 500 пудів зернових. Значних показників досягло каботажне судноплавство. До порту прибули 5 114 суден і 3 107 барж й відбули 5 267 суден і 3 103 баржі, які здійснювали вантажоперевезення в межах Російської імперії [11, арк. 217, 218].

У 1900 р. Одеський порт прийняв лише 912 суден, на яких здійснювались зовнішньоторговельні операції, що на 52 судна менше ніж у попередньому році. Найбільша їх кількість прибула в липні (107) та жовтні (88), коли відбувалось найбільше вивезення зерна. У звіті начальника Одеського Карантинного округу вказано, що в цьому році переважна кількість суден вперше була під російськими прапорами – 320 (36, 17%). Раніше домінували судна під англійськими прапорами, але тепер вони за чисельністю посіли 2-е місце – 262 (28, 72%). Це відбулося завдяки збільшенню російського торгового флоту, насамперед суден Російського товариства пароплавства і торгівлі. Зазначено, що Одеський порт відносно міжнародної торгівлі і пасажирських перевезень посідав 1-е місце серед інших Чорноморських портів. Його характерна особливість полягала в тому, що крім портів Чорного, Мармурового і Середземного морів, він підтримував постійний зв'язок з портами Індійського океану, Далекого Сходу й Америки [12, арк. 91-94].

Отже, Одеський порт, що виник на місці Хаджибейського в 1795 р., упродовж досліджуваного періоду мав стійку тенденцію до свого розвитку. Цьому сприяли вигідне

географічне положення, глибоководність бухти, вмiле адміністративне управління Одесою, яке на початку XIX ст. здійснювали іноземні переселенці, залучення до міста європейського купецтва, котре мало значні кошти, досвід та міжнародні торгові зв'язки. Вагому складову зовнішньої торгівлі склали зернові культури, які доставлялись до порту з українських губерній. Одеське порто-франко відіграло позитивну роль у розвитку міжнародної торгівлі та розбудові міста. Модернізація порту, яка розпочалася в 1868 р., зумовила зростання його пропускної спроможності. Попри об'єктивні причини, що призвели до зменшення експорту зернових з 1880 р., товарообіг через Одеський порт залишався достатньо високим. У цей час зросли обсяги внутрішньоторговельних операцій. Одеський порт упродовж XIX ст. підтримував статус головного причорноморського порту й вагомого центру європейської торгівлі.

Джерела та література:

1. Атлас Д. Старая Одесса, ее друзья и недруги. Одесса: АО «Ласли», 1992. 206 с.
2. Бернштейн С. Одесса. Исторический и торгово-экономический очерк Одессы в связи с Новороссийским краем. Одесса.: Тип. Нитче, 1881. 143 с.
3. Герлігі П. Одеса: Історія міста, 1794-1914. К.: Критика, 1999. 382 с.
4. Гончарук Т. Г. Одеське порто-франко. Історія. 1819-1859 рр. Одеса: Астропринт, 2005. 311 с.
5. Гончарук Т. Г. Юридичні умови функціонування Одеського порто-франко (1819-1859 рр.). *Краєзнавство*. 2015. № 1-2. С. 38-46.
6. Держархів Одеської області (далі – ДАОО). Ф. 1. Оп. 167. Спр. 17.
7. ДАОО. Ф. 2. Оп 1. Спр. 363.
8. ДАОО. Ф. 2. Оп 1. Спр. 813.
9. ДАОО. Ф. 2. Оп 1. Спр. 975.
10. ДАОО. Ф. 2. Оп 1. Спр. 1287.
11. ДАОО. Ф. 2. Оп 1. Спр. 1837.
12. ДАОО. Ф. 2. Оп 1. Спр. 2815.
13. ДАОО. Ф. 3. Оп. 1. Спр. 72.
14. ДАОО. Ф.17. Оп. 3. Спр. 210.
15. ДАОО. Ф. 274. Оп. 2. Спр. 12.
16. Історія Одеси / Колектив авторів. Головний ред. В. Н. Станко. Одеса: Друк, 2002. 60 с.
17. Коханский В. С. Одесса за 100 лет (Одесса и ее окрестности): исторический очерк и иллюстрированный путеводитель на 1894. Одесса: Типография П. Францова, 1894. 409 с.
18. Надлер В. Одесса в первые эпохи ее существования. Одесса: Тип. В. Кирхнера, 1893. 100 с.
19. Оглоблін О. Одеське порто-франко. *Наукові записки київського інституту народного господарства*. 1928. Т. 9. С. 36-50.
20. ПСЗРИ-І. Т. XXIII. № 17 208.
21. ПСЗРИ-І. Т. XXVII. № 20 121.
22. ПСЗРИ-І. Т. XXVII. № 20 819.
23. ПСЗРИ-І. Т. XXXIV. № 26 792.
24. Середа О. Населені пункти Північно-Західного Причорномор'я за османськими джерелами: проблема датування та історичного розвитку. *Чорноморська минувшина. Записки Відділу історії козацтва на півдні України: зб. наук. праць / за ред. В. Смоля.* Одеса: ФОП Бондаренко М., 2009. Вип. 4. С. 55-72.
25. Скальковский А. Первое тридцатилетие истории города Одессы. 1793-1823. Одесса, 1837. 296 с.
26. Смольянинов К. История Одессы. Одесса, 1883. 284 с.
27. Тимофеенко В. И. Города Северного Причерноморья во второй половине XVIII в. Киев: Наукова думка, 1984. 220 с.

References:

1. Atlas D. Staraya Odessa, ee druz'ya i nedrugy. Odessa: Lasli, 1992. 206 p. [in Russian].
2. Bernshteyn S. Odessa. Istoricheskiy i torgovo-ekonomicheskiy ocherk Odessy v svyazi s Novorossiyskim kraem. Odessa: Tip. Nitche, 1881. 143 p. [in Russian].

3. Herlihi P. Odesa: Istoriia mista, 1794–1914. Kyiv: Krytyka, 1999. 382 p. [in Ukrainian].
4. Ghoncharuk T. Gh. Odeske porto-franko. Istoriia. 1819–1859 rr. Odesa: Astroprynt, 2005. 311 p. [in Ukrainian].
5. Honcharuk T. H. Yurydychni umovy funktsionuvannia Odeskoho porto-franko (1819–1859 rr.). *Kraieznavstvo*. 2015. No 1–2. P. 38–46. [in Ukrainian].
6. Derzhavnyy arkhiv Odeskoi oblasti (dali – DAOO). F. 1. Op. 167. Spr. 17. [in Russian].
7. DAOO. F. 2. Op. 1. Spr. 363. [in Russian].
8. DAOO. F. 2. Op. 1. Spr. 813. [in Russian].
9. DAOO. F. 2. Op. 1. Spr. 975. [in Russian].
10. DAOO. F. 2. Op. 1. Spr. 1287. [in Russian].
11. DAOO. F. 2. Op. 1. Spr. 1837. [in Russian].
12. DAOO. F. 2. Op. 1. Spr. 2815. [in Russian].
13. DAOO. F. 3. Op. 1. Spr. 72. [in Russian].
14. DAOO. F. 17. Op. 3. Spr. 210. [in Russian].
15. DAOO. F. 274. Op. 2. Spr. 12. [in Russian].
16. Istoriia Odesy / Kolektyv avtoriv ; hol. red. V. N. Stanko. Odesa: Druk, 2002. 560 p. [in Ukrainian].
17. Kohanskiy V. S. Odessa za 100 let (Odessa i yeye okrestnosti): istoricheskyy ocherk i illyustrirovannyi putevoditel' na 1894. Odessa: Tipografiya P. Frankova, 1894. 409 p. [in Russian].
18. Nadler V. Odessa v pervye epokhi yeye sushchestvovaniya. Odessa: Tip. V. Kirhnera, 1893. 100 p. [in Russian].
19. Ohloblin O. Odeske porto-franko. *Naukovi zapysky Kyivskoho instytutu narodnoho hospodarstva*. 1928. Vol. 9. P. 36–50. [in Ukrainian].
20. PSZRI-I. Vol. 23. No 17 208. [in Russian].
21. PSZRI-I. Vol. 27. No 20 121. [in Russian].
22. PSZRI-I. Vol. 27. No 20 819. [in Russian].
23. PSZRI-I. Vol. 34. No 26 792. [in Russian].
24. Sereda O. Naseleni punkty Pivnichno-Zakhidnoho Prychornomor'ya za osmanskymy dzherelamy: problema datuvannia ta istorychnoho rozvytku. *Chornomors'ka mynuvshyna : zapysky Viddilu istoriyi kozatstva na pivdni Ukrayiny*. FOP Bondarenko M. Odesa, 2009. Iss. 4. P. 55–72. [in Ukrainian].
25. Skalkovskiy A. Pervoe tridsatiletie istorii goroda Odessy. 1793–1823. Odessa, 1837. 296 p. [in Russian].
26. Smol'yaninov K. Istoriya Odessy. Odessa, 1883. 284 p. [in Russian].
27. Timofeenko V. I. Goroda Severnogo Prichernomor'ya vo vtoroy polovine XVIII v. Kyiv: Naukova dumka, 1984. 220 p. [in Russian].