

Тарас Гончарук
(Одеса)

«ОДЕСЬКИЙ ТРАНЗИТ» ПОЧАТКУ ХХ ст. ЯК ЛАНКА ЕКОНОМІЧНИХ ЗВ'ЯЗКІВ ЦЕНТРАЛЬНОЇ ЄВРОПИ ТА СХОДУ ЧАСІВ «КОНТИНЕНТАЛЬНОЇ БЛОКАДИ»

«Континентальна блокада» 1806-1814 рр., порушивши старі морські маршрути європейської торгівлі зі Сходом, змусила держави Центральної Європи шукати нових, зокрема, сухопутних шляхів для цієї торгівлі. Транзиту європейських та азійських товарів через українські терени зазначеного періоду вже приділялася увага в історіографії. Передусім у працях 1920-х рр. О. Оглобина¹. У цій розвідці ми спробуємо узагальнити відомості про так званий «одеський транзит» за часів «Континентальної блокади».

Влаштуванню транзитної торгівлі у цей час сприяв визначний одеський градоначальник (а згодом – і генерал-губернатор краю) А.Е. Рішельє, що мав певний вплив як на царя Олександра I, так і на міністра комерції М. Румянцева. Як наслідок, 5 березня 1804 р. було підписано указ «Про одеській транзит», яким дозволявся транзит незаборонених для ввезення в країну товарів з Одеси до кордонів Молдавії та Волощини (через Дубоссарську та Могилів-Подільську митниці), Австрії (через Радзивишівську митницю) та Пруссії (через Кринську митницю) й у зворотному напрямку зі сплатою 1/8 частини мита². Одночасно з указом про транзит було підписано указ про створення в Одесі «вільних складів» для безмитного переховування транзитних товарів упродовж 1,5 року³. Історики часто розглядали їх як «маленьке порто-франко» – прообраз майбутнього одеського порто-франко (1819-1859 рр.)⁴.

Згідно з указом «Про одеській транзит» належало «у тих місцях, де за цим призначенням транзит має проходити, керівникам губерній визначити дороги та міністра комерції про те повідомити». Визначення маршрутів затримало впровадження транзиту майже на рік. 28 червня 1804 р. міністр комерції М. Румянцев звернувся з листом до херсонського військового губернатора А. Ессена, в якому зазначаючи, що хоча транзит і проголошено, «але оскільки шляхи для транзиту не призначені... купецтво цією монаршою милістю скористатися не може», просив прискорити визначення шляхів для транзиту в краї⁵. Такі ж листи отримали губернатори Подільської, Волинської та інших губерній, через які мали проходити шляхи транзиту. Слід відзначити, що А. Ессен майже одразу після отримання тексту вищезгаданого указу 24 березня 1804 р. наказав Тираспольському, Єлисаветградському та Ольвіопольському земським судам зайнятись визначенням доріг для транзиту у своїх повітах⁶. Найскладнішим це було зробити в Тираспольському повіті, де мали сходитись всі транзитні шляхи. Місцеве керівництво було погано обізнане щодо тих торгових шляхів, якими користувалося населення. Тираспольський земський суд 15 червня 1804 р. повідомив, що від Одеси до кордонів губернії – міст Дубоссари та Балта

транзит краще встановити «знов призначеним одеським поштовим трактом», який проходив через села Павлаівку та Візірянівку і вздовж річки Кучурган. Однак пізніше виявилось, що «транспорти з товарами та різними продуктами... до Балти від Одеси більшою мірою прямують... іншою дорогою», яка проходила через Пересип, Куюльник, населенні пункти Северинівку, Ширяєво, Ананьїв, Великоцулово та ін. і була в досить непоганому стані («як восени так і навесні труднощів не траплялося»)⁷. 7 травня 1804 р. про цей останній маршрут повідомляв тираспольський повітовий маршалок, пропонуючи його як «найкоротший шлях від Одеси до Балти» (протяжністю 180 верст). Нарешті на ньому вирішили і зупинитися. Що ж стосується річкового маршруту Дністром, то його довжина від Овідіополя до Дубоссарської митниці за відомостями того ж повітового маршалка була 458 верст⁸. 6 серпня 1804 р. подільський губернатор повідомив про визначення транзитних доріг в своїй губернії. Було встановлено два шляхи: від Балти до Могилів-Подільського (турецький кордон) та від Балти до селища Злинки (Волинська губернія)⁹. До 22 серпня 1804 р. було визначено шляхи у Волинській губернії. Там також було встановлено два маршрути: від Злинки до Радзивилівської митниці та від Злинки до села Мокрани Гродненської губернії (далі на пруський кордон)¹⁰.

Важливим при організації транзиту було визначити пункти перевірки товарів під час їх слідування теренами імперії. А.Е. Рішельє намагався зробити регламентацію необтяжливою. 25 вересня 1804 р. у листі до А.Г. Розенберга він пропонував перевіряти товари на маршруті «від Одеси до Австрії, Молдови та Волощини лише в одному пункті – м. Балті». «І, здається, більше не треба, – писав А.Е. Рішельє, – бо весь шлях проходить через внутрішні простори місць неблизьких до кордонів»¹¹. Ця пропозиція була підтримана міністром комерції. Тому указом імператора від 25 вересня 1805 р. Міністру комерції цар визначив для «одеського транзиту» до Австрії та Пруссії місцем перевірки товару м. Балту. При тому зазначалося: «перевірку цю проводити без усіляких зволікань»¹². Царем тоді ж були визначені 5 маршрутів одеського транзиту (чотири сухопутних: до Молдавії та Волощини, Австрії та Пруссії та один річковий зі сухопутною ділянкою: Дністром та Огинським каналом до Пруссії). Згідно із розкладом доріг транзитні товари мали правувати через десятки населених пунктів українського Правобережжя. Найдовшими, звичайно, були два транзитні шляхи до Пруссії (до митниці в Кринках та Огинського каналу через українські та білоруські терени), проте найуспішнішим виявився шлях до Радзивилова на австрійському кордоні. Навпроти Радзивилова було розташоване «вільне місто» Броди¹³ (з потужним, переважно єврейським, купецтвом)¹⁴, від якого відгалужувався шлях до Лейпцигу з його знаменитими ярмарками. Транзитний шлях Одеса – Радзивилів прямував проголошеною 1803 р. «великою поштовою дорогою на Радзивилів» й у Херсонській губернії проходив через 8 селищ (в тому числі майбутній повітовий центр Ананьїв); у Подільській губернії – через 28 селищ, 3 містечка (Вільховку, Тульчин та Воронцовку) та 8 міст (Балту, Ольгопіль, Брацлав, Немирів, Вінницю, Літин, Летичів, Проскурів); у Волинській губернії – через 5 селищ, містечко Радзивилів та місто Крем'янець¹⁵. Для контролю за рухом товарів по Дністру «хоча б і на

правах транзиту» указом 17 березня 1805 р. було влаштовано митну заставу в Маяках¹⁶.

Отже, позитивом початку запровадження «одеського транзиту» було те, що урядовці звернули увагу на сухопутні шляхи, якими здійснювалася торгівля Правобережжя, проте суттєво покращувати їхній стан можновладці не збиралися. Так, 6 травня 1805 р. подільський військовий губернатор писав міністру комерції, що шляхи на одній з ділянок транзиту Одеса – Дністер – Огинський канал – Пруссія, в районі м. Проскурова, через весняну повінь значно пошкоджені («мости та гаті зовсім знесені й навіть одну гору сильно підмило... що виправити... інакше... неможливо, хіба мости, греблі та гаті збудувати знов кам'яні, а розмиту гору вимостити камінням»). Губернатор не прагнув асигнувань на ремонт шляхів, що вартувало б скарбниці та подільським мешканцям «значних витрат», він лише просив дозволу змінити в тому районі маршрут транзиту¹⁷. М. Румянцев та А.Е. Рішельє підтримали цю пропозицію¹⁸ і 4 серпня 1805 р. цар видав указ про відповідне корегування маршруту міжнародного транзиту¹⁹.

Ситуація в Європі й, зокрема, збитки торгівлі через війну та «Континентальну систему», спонукали російський уряд у 1808 р. піти на безпрецедентні заходи у транзитній торгівлі. Указом від 2 жовтня 1808 р. було дозволено транзит через Одесу до вищезгаданих країн навіть для заборонених до ввезення в імперію товарів, за винятком англійських (необхідна данина «Континентальній блокаді»), й зроблено деякі інші полегшення для купців, щоправда зі збереженням жорсткого контролю задля запобігання контрабанди²⁰. В цей же час сприятливим було ставлення влади і до купців м. Бродів. Зокрема, на прохання «подане бродівським купцем Гильберштамом» 1808 р. волинському губернатору від імені купців-євреїв, в тому числі пов'язаних з транзитної торгівлею, було значно полегшено процедуру продовження їхнього терміну перебування в Російській імперії²¹, а 22 травня 1808 р., завдяки клопотанню А.Е. Рішельє, було видано указ, яким дозволялося іноземцям вирушати з Одеси до Радзивилова з паспортами, виданими херсонським військовим губернатором (тобто самим А.Е. Рішельє)²².

Зазначені пільги та наслідки «Континентальної системи» сприяли надзвичайному піднесенню «одеського транзиту», особливо (як вже зазначалося) його найуспішнішого маршруту: Броди – Радзивилів – Одеса – Стамбул. Серед сучасників найповніші відомості про «одеський транзит» доби «Континентальної блокади» зібрав та опублікував в своїх «листах» негоціант К. Сікар. Він доводив безперечні переваги одеського транзиту Броди – Одеса перед усіма іншими сухопутними маршрутами, що зв'язували за часів «Континентальної блокади» Європу та Азію, зокрема, перед транзитними шляхами через Балкани. «Найбільше, – зазначає К. Сікар, – відправлення товарів сухим шляхом у 1808 році було зі Смірни до Артаки; невелика лише частина йшла до Радосто, що розташований на протилежному березі Артаки, звідти прямувала через Роменію, Болгарію та Угорщину до Відня; інша частина була привезена морем до Варни й звідти йшла далі майже тим самим шляхом, як і та, що прямувала з Радосто. Враховуючи сучасний стан цих земель,

можна собі уявити, які надмірні витрати, різноманітні перешкоди, псування товарів й втрата часу мають зазнавати купці, що прямують цими шляхами. Насправді багато товарів поспувалося, а решта перебувала у дорозі надто довго. Досвід довів перевагу для транзитну шляху через Одесу! Нема, здається потреби доводити це... Транзитні товари, прибувши до Одеси, витримують тут карантин, й потім дозволяється негоціанту взяти їх до свого магазину для відправлення зі штемпелем митниці до Молдавії, або до Відня через Броди...»²³. Тому, за словами К. Сікара, коли вступили в силу укази від 5 травня 1804 р. та особливо, від 2 жовтня 1808 р., які «знищили усі перешкоди» на шляху «одеського транзиту», обсяги та мережа маршрутів останнього значно зросли (лише головних видів таких маршрутів негоціант нарахував 17).

К. Сікар вказував на широкий асортимент товарів, переважно промислових, що вивозилися з Європи до Азії через Одесу: «сукна, ковпаки, фески, шовкові, золоті та срібні тканини, галуни, мережива, галантерейні вироби й взагалі усі коштовні товари, необхідні для азійської торгівлі»²⁴. Серед товарів, що ввозилися через Одесу з Азії до Європи, переважала сировина для промисловості, передусім бавовна. Для її транспортування сухоходом потрібна була значна кількість возів, людей, а також великі витрати. Лише перекриття морських комунікацій внаслідок війни могло спричинити сухопутне перевезення цього товару на такі великі відстані. Але «транзитний довіз» бавовною не обмежувався. До нього входили й інші азійські товари, достатньо легкі та коштовні, щоб компенсувати суходільне транспортування. Щодо його асортименту К. Сікар, зокрема, писав: «ми отримуємо у транзит бавовну, не прядену та прядену, білу та червону, козячий пух, вовну ангорських овець; сирець та спучений шовк; турецькі та персидські тканини, аптекарські припаси, пряне зілля та коріння, ароматні речовини й взагалі усі коштовні речі, що варті перевезення сухим шляхом з Одеси до західних країн»²⁵. Детально розглядаючи найуспішніший для транзитної торгівлі 1808 р., К. Сікар доводив, що з 10 787 320 крб. загальної вартості транзитного довозу з Азії через Одесу до Європи 8 561 920 крб. складала вартість 33 131 кип бавовни, що мали вагу 265 048 пудів; 875 400 крб. – вартість 1791 кипи бавовняного білого та червоного прядива, що мали вагу 8754 пуди; 400 000 крб. – медикаменти; 950 000 крб. – прянощі, тканини та інші азійські вироби.

К. Сікар, як досвідчений негоціант, підраховував загальний чистий прибуток купців від «одеського транзиту». За його підрахунками привіз азійських товарів Леванту мав принести «барису» більше ніж у 981 тис. крб., а вивіз у зворотному напрямку європейських товарів – 245 тис. крб. Говорячи про загальний прибуток негоціантів Одеси, К. Сікар зазначав: «Біля двох третин цієї суми, або 817,868 крб., залишилися на місці; решта розійшлася в околицях й по дорогах до Бродів та Молдавії». Між іншим, К. Сікар вказував, що 399 суден, які привезли до Одеси лише левантських транзитних товарів на 10 млн. крб., натомість завантажилися значною кількістю місцевих виробів, притому не лише тих, що належали до традиційних статей експорту, але й таких,

«котрі раніше з Одеси ще не відправлялися». Отже, транзит явно сприяв розвитку експорту та місцевого виробництва²⁶.

Однак успіхи транзиту Броди – Одеса часів «Континентальної блокади» не були тривалими. Досить скоро російський уряд вдався до суттєвих змін своєї зовнішньоторговельної політики. Причини, що до них спонукали, полягали не тільки у зовнішньополітичній ситуації, але й у економічних факторах. Російський уряд був вельми стурбований збільшенням довозу до країни й втратами через це російської промисловості та скарбниці. Все це спричинило появу «Положення про нейтральну торгівлю на 1811 р...» від 19 грудня 1810 р., що встановили цілу низку обмежень імпорту²⁷. Згідно одного з пункту «Положень» транзитна торгівля мала бути «узгоджена» зі зміною загальної митної політики країни. Таке «узгодження» було здійснено указом від 24 березня 1810 р. «Про транзитний торг через Одесу». Згідно указу формально транзит Броди – Радзивишів — Одеса (на відміну від скасованого «одеського транзиту» до Пруссії та ін.) міг функціонувати, але заборона ввезення більшості видів транзитних товарів та збільшення митних формальностей фактично зводила його нанівець²⁸. Не дивно, що сучасники та історики вважали зазначений указ припиненням дії транзиту.

Скасування пільг транзиту завдало значних збитків негоціантам. К. Сікар у «Додатках» до своїх «Листів про Одесу», зокрема, писав: «указом 24 березня [1810 р.] несподівано було скасовано транзит через Одесу усіх товарів, заборонених до ввезення до імперії, внаслідок чого велику кількість цих товарів, що були надіслані з різних місць Європи до Бродів, або там вже знаходилися для відправлення до Туреччини через Одесу, й навпаки, потрібно було відправити назад з надзвичайними витратами й шукати для їхнього збуту нових шляхів». К. Сікар вказував на нерозумність заборони транзиту, бо край втратив значні кошти, віддавши їх іншим країнам, до яких «тік» транзитний маршрут, зокрема, іллірійській провінції Наполеона («постанова ця задовольнила бажання Франції, яка вживала усіх заходів, щоб відвернути від Одеси транзит та спрямувати його на Боснію через Іллірію. Заборона ця завдала великих збитків Європі, а Одесі, зокрема, – до двох мільйонів щорічно»), а також на те, що цю заборону було здійснено вельми некоректно щодо інтересів купецтва, яке не було попереджене про неї заздалегідь²⁹.

Пізніше, оцінюючи успіхи «одеського транзиту» часів «Континентальної блокади», деякі історики вважали, що саме тоді Одеса вперше заявила про себе, як торговельний пункт загальноєвропейського значення. Так, А. Скальковський писав, що вищезгаданий транзит навігації 1808-1809 рр., «коли куплені у Смірні та інших місцях Туреччини товари завантажувалися у Артачі або Радосто (на Мармуровому морі) на нейтральні кораблі й Чорним морем доходили до Одеси. Звідси через західні губернії досягали Франції, Австрії й навіть Бельгії» – наочно довів усій Європі, що Одеса є надзвичайно важливим транзитним пунктом³⁰. О. Оглоблін звертав увагу, що не лише Одеса, але й інші українські землі виграли завдяки транзиту: «За континентальної блокади одеський транзит швидко зростає. Одеса й Правобережжя опинилися в центрі транзитного торгу. Головні шляхи

торговельні між європейським континентом і Сходом через Україну пройшли, і транзит Одеса – Броди набуває міжнародної ваги»³¹.

Одеські неогоціанти добре запам'ятали «незабутній 1808 р.» (визначення К. Сікара), що спонукало їх у подальшому докладати зусиль задля відродження транзиту. Це певною мірою вдалося за часів дії одеського порто-франко, коли (особливо упродовж 1821-1831 рр.) Одеса стала ланкою транзитної торгівлі між Центральною Європою та Закавказзям і Персією³². Проте і в цьому разі на заваді транзитної торгівлі врешті стала російська протекціоністська митна політика (скасування митних пільг Закавказзя у 1831 р.). Як відомо, проекти транзиту товарів між Заходом та Сходом через Одесу (зокрема, по маршруту Одеса – Броди) розробляються і сьогодні.

Примітки:

1. Див.: Оглоблін О. Транзитний торг України за першої половини XIX століття / О. Оглоблін // Записки історично-філологічного відділу ВУАН. – К., 1927. – Кн. 12. – С. 234-252; Кн. 15. – С. 166-195.
2. Полное собрание законов Российской империи (далі – ПСЗРИ). – Собр. 1 – Т. 28. – № 21.196. – С. 192-195.
3. ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 28. – №21.197. – С. 195-197.
4. Бернштейн С. Одесса. Исторический и торгово-экономический очерк Одессы в связи с Новороссийским краем / С. Бернштейн. – Одесса, 1881. – С. 29.
5. Державний архів Одеської області (далі – ДАОО), ф. 1, оп. 220 (1804 р.), спр. 13, арк. 13.
6. Там само, арк. 33.
7. Там само, арк. 29, 30.
8. Там само, арк. 31.
9. Там само, арк. 27.
10. Там само, арк. 25.
11. Там само, арк. 40.
12. Там само, арк. 43.
13. Baracz X.S. Wolne miasto handlowe Brody / X.S Baracz. – Lwow, 1865. – С. 113-114.
14. Балабан М. Броды / М. Балабан // Еврейская энциклопедия. – СПб., б. г. – Т. 5. – С. 26.
15. ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 28. – №21. 530. – С. 712.
16. ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 28. – №21. 670. – С. 900.
17. ДАОО, ф. 1, оп. 220 (1804 р.), спр. 13, арк. 53.
18. Там само, арк. 52, 55.
19. ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 28. – № 21. 864. – С. 1153; ДАОО, ф. 1, оп. 220 (1804 р.), спр. 13, арк. 56.
20. ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 30. – №23. 292. – С. 595-598.
21. Державний архів Житомирської області, ф. 67, оп. 1 (дод.), спр. 19, арк. 41, 42, 171, 397.
22. ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 30. – № 23.005. – С. 264
23. Сикар Г. Письма об Одессе / Г. Сикар. – СПб., 1818. – С. 67.
24. Там само. – С. 68, 69.
25. Там само. – С. 66.
26. Там само. – С. 38, 64-73.
27. ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 31. – №24.464. – С. 486-491.
28. ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 31. – № 24.565. – С. 592.
29. Сикар Г. Вказана праця. – С. 128-129.
30. Скальковский А.А. Записки о промышленных и торговых силах Одессы / А.А. Скальковский. – СПб., 1865. – С. 49.

31. Оглоблін О. Нариси з історії капіталізму на Україні / О. Оглоблін. – Харків ; К., 1931. – С. 37-38.
32. Див: Оглоблін О. Закавказький транзит і Україна в першій половині XIX ст. / О. Оглоблін // Праці комісії для вивчення соціально-економічної історії України при ВУАН. – К., 1931. – Вип. 1. – С. 279-294.

Отримано: 29.06.2017.

Mustafa Öztürk
(Elâzığ, The Republic of Turkey)

TURKEY AND UKRAINE DURING THE FIRST WORLD WAR

Introduction

Until the World War I, history of Ukraine went through great milestones. Ukraine was both a zone of influence and conflict between Russia, Poland, Lithuania and Ottoman Empire, and sometimes divided between Russia, Ottoman Empire, and Poland. Ukraine had to tackle with these three strong neighbors. Ukraine was under the dominance of Russian Tsardom between 1775-1918. National consciousness started to arise with the modern nationalism in the 19th century. Revolutions of 1848-1849 had a strong nationalist reflection in Western Ukraine. The opinion that Ukrainian people constitute a separate nation from the Russians is the result of these nationalist activities. World War I also brought significant changes to this situation. The collapse of Russian Tsardom with the October Revolution in 1917 and the emergence of a civil war provided the long-awaited opportunity to Ukrainians to announce their independence. Ukrainian Central Rada, which gathered on March 17th, 1917 begun to work. Finally, on December 26th, 1918, Ukrainian People's Republic was announced¹. Although it is claimed that Turkish-Ukrainian relations were based on hostility during this process, on the contrary, Turkish-Ukrainian relations were mostly amicable².

World War I is a war which affected the world history very significantly in every aspect. It had economic, political, social, and cultural consequences which we could not go into the details here. Borders of most of the countries were redrawn, a new world order was tried to be established. Of course, it should never be considered that this new world order adhered to equitable principles. This is also clearly revealed by the new order and drawn borders. This unnatural sharing of land brought new issues, and the world gradually drifted into a second war. One should look into the new world order established after the World War I to find the basis of the World War II and the extant issues.

1. Turkey-Ukraine Relations During the First World War

Turkey-Ukraine relations, the subject of our paper, coincide with this problematic period. Until then, Ukraine was under the invasion of Poland, Russia, and a region in the Western part of the country was under the invasion of Austria although for a short period.