

Т. Г. Гончарук

Одеський національний університет ім. І. І. Мечникова

ТРАНЗИТ БРОДИ — ОДЕСА ПЕРШОЇ ПОЛОВИНИ ХІХ СТ. В ДОРЕВОЛЮЦІЙНІЙ ІСТОРІОГРАФІЇ.

Плани розвитку та удосконалення міжнародного транзиту через землі незалежної України спонукають дослідників минулого звертатися до історичних традицій цієї галузі економіки. У ХІХ ст., коли Наддніпрянщина перебувала у складі Російської імперії, найбільш вдалим маршрутом транзитної торгівлі, був шлях, який зв'язав “вільний порт” у Галичині Броди з Одесою. Транзит Броди — Одеса виник після указів 5 березня 1804 р. та 2 жовтня 1808 р., особливо розвинувся він за часів “Континентальної блокади” (коли морські перевезення були вельми обмеженими через воєнний стан у Європі) й був фактично заборонений указом від 24 березня 1810 р. [1] Пізніше зазначений транзит відродився за часів функціонування одеського порто-франко указом 14 серпня 1818 р. й завдяки митним пільгам Закавказзя (указ 8 жовтня 1821 р.) зв'язав Центральну Європу з Персією через порт Редут-Кале у Грузії. Однак після скасування зазначених пільг (указ 3 червня 1831 р.) та одеського порто-франко (1859 р.) транзит практично припинився[2].

Для дослідження історії транзиту Броди — Одеса у ХІХ ст. досить корисними можуть бути праці дореволюційних авторів, багато з яких були сучасниками його функціонування.

Серед перших звернув увагу на одеський транзит неогоціант К. Сікар. В написаних 1811 р. “Листах про Одесу” (російський переклад 1818 р.) він, вважаючи транзит вигіднішою формою товарообміну (“... усім відомо, що транзитна торгівля по суті є найвигіднішою для держави, що її здійснює, оскільки вона потребує найменшого капіталу для функціонування, а надає роботу для багатьох рук, не завдає збитків, створює новий предмет для праці, й нарешті, збільшуючи збут виробів того краю, сприяє розвитку промисловості”), приділив йому цілий розділ. В ньому було розглянуто історичні традиції одеського транзиту (його маршрут, на думку автора, подекуди нагадував шляхи з Китаю та Середньої Азії до Європи “епохи стародавніх та середніх віків”); його юридичні підстави, зокрема указ 5 травня 1804 р.

та, особливо, 2 жовтня 1808 р., який “знищив усі перешкоди” на шляху транзиту; маршрути транзиту та асортимент товарів, як тих, що йшли з Азії до Європи (лише головних різновидів таких він нарахував 17) та у зворотному напрямку. Сікар, як досвідчений негоціант вираховував загальний чистий прибуток купців від транзиту. За його підрахунками привіз азійських товарів Леванту мав принести “баришу” більше, ніж у 981 тис крб., а вивіз у зворотному напрямку європейських товарів — 245 тис. крб. Говорячи про загальний прибуток негоціантів Одеси, Сікар зазначав: “Біля двох третин цієї суми, або 817,868 крб., залишилися на місці; решта розійшлася в околицях й по дорогам до Бродів та Молдавії.” Між іншим, К. Сікар вказував, що 399 суден, які привезли до Одеси лише левантійських транзитних товарів на 10 млн. крб., натомість завантажилися значною кількістю місцевих виробів притому не тільки традиційних статей експорту, але й таких “котрі раніше з Одеси ще відправлялися.” Отже, транзит явно сприяв розвитку експорту та місцевого виробництва[3].

К. Сікар добре розумів, що лише наполеонівські війни та “Континентальна блокада” могли спричинити успіхи одеського транзиту у “незабутній 1808 р.” Однак він вважав доцільним функціонування цього транзиту і в подальший час. Тому його вельми засмутило скасування пільг транзиту у 1811 р. В “Додатках” до своїх “Листів про Одесу” Сікар зокрема писав: “указом 24 березня [1810 р.] несподівано було скасовано транзит через Одесу усіх товарів, заборонених до ввезення до імперії, внаслідок чого велика кількість цих товарів, що були надіслані з різних місць Європи до Бродів, або там вже находилися для відправлення до Туреччини через Одесу, й навпаки, потрібно було відправити назад з надзвичайними витратами й шукати для їх збуту нових шляхів.” Сікар вказував на нерозумність заборони транзиту, бо край втратив значні кошти, віддавши їх іншим країнам, 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 попереджено про неї заздалегідь[4].

Схожим за своїми підходами до Сікара було ставлення до транзитної торгівлі визначного одеського історика та статистика А. Скальковського. Останній на прикладах багатьох європейських міст показував важливість транзитної торгівлі, до якої цілком могла би долучитися і Одеса. Доказом цього Скальковський вважав вищезгаданий транзит навігації 1808 — 1809 рр., “коли куплені у Смірні та інших місцях Туреччини товари, завантажувалися у Артаці або Радосто (на Мармуровому морі) на нейтральні кораблі й Чорним морем доходили до Одеси. Звідси через західні губернії досягали Франції, Австрії й навіть Бельгії.” Однак, на думку Скальковського, цей транзит, попри сподівання, не виконав одного із своїх завдань: покращення шляхів сполучення між Одесою та Центральною Європою, яке і в другій половині XIX ст. залишалося для одеситів “поетичною надією”. Особливу увагу Скальковський приділив одеському транзиту часів порто-франко. Він на цифрах продемонстрував його поступове зростання від 1821 р. та занепад після скасування пільг Закавказького краю у 1831 р. “Взаємна торгівля двох ринків не могла занепасти так одразу, — відзначав Скальковський, — адже потреби та вигоди були обопільними. Що ж знищило її так різко і назавжди? Указ 3 червня 1831 р., який скасував усі права транзиту”. Автор вказував і на інші причини, що в другій половині 1840-х рр. зовсім “добили” одеський транзит: влаштування прямих сполучень між кавказькими та іноземними портами, суттєве обмеження прав одеського порто-франко, та розвиток судноплавства по Дунаю (“Галац перетворився на такий самий пункт постачання до Одеси, яким тривалий час були Броди...”). Скальковський вказував на абсолютну безглуздість скасування митних пільг Закавказького краю, яке не надало великих прибутків російській промисловості (“фабриканти а разом з ними і уряд забули, що Нижній Новгород не мав тоді доріг на Кавказ”) проте спричинило “втечу” транзитного шляху з Правобережної України та Грузії до турецьких володінь (“завдяки нашим помилкам англійці негайно започаткували свою торгівлю Трабзонді та Ерзерумі й звідти вигнали назавжди російські мануфактурні та промислові вироби”). [5]

Висловлювали своє ставлення до транзиту Броди — Одеса і його супротивники з табору прихильників політики російських урядових кіл. Так редактор “Коммерческой газеты” (вона у 1829 — 1831 рр. багато зробила задля скасування пільг транзиту) Г. Неболсін, констату-

ючи у середині 1930-х рр., що “транзит... помітно занепадає через митні обмеження”, вважав ці втрати припустимими. Наводячи огляд розвитку “одесько-кавказького транзиту” у 1821 — 1831 рр., Неболсін вказував на багато незручностей транзитного маршруту Лейпциг — Броди — Радзивилів — Одеса — Редут-Кале — Персія: 1) майже цілковита відсутність кредиту для покупців за Кавказу у Лейпцигу (“Європейські товари, котрі привозилися транзитом, зазвичай купувалися тифлісцями та вірменами на Лейпцизькому ярмарку здебільшого за готівку й лише останнім часом, за допомогою бродських євреїв, частково в кредит”); 2) необхідність сплачувати мита та застави у Німеччині; 3) дорожнеча перевезень з Лейпцигу через Броди до Одеси (“для перевезення товарів з Лейпцигу до Одеси, вони зазвичай наймали величезні фури в 8 або 12 конів, що належали Бродським євреям... За доставку від Лейпцигу до Одеси, з заставою, євреї брали від до 15 й навіть до 20 крб., з центнера”); 4) незручність та небезпека рейду Редут-Кале, що змушували збільшувати вартість морських перевезень (“неспокій моря поблизу Редут-Кале, під час вантаження товарів був приводом для дорогої платні за перевезення морем з Одеси до Редут-Кале; зазвичай платили від 1 S до 2 S карбованців з пуду”); 5) складність шляхів від Редут-Кале до Тебрізу (Персія). Неболсін вважав, що прибутки неогоціантів від одесько-кавказького транзиту не були надзвичайними (“багато хто стверджує, що тифліські купці отримували з деяких лейпцизьких товарів як в Тифлісі, так і в Таврисі, по 100%; але взагалі середній чистий барिश їх можна припустити в 35%”)[6].

Підаючи гострій критиці одеське порто-франко, Неболсін, як деякі інші непримиренні супротивники цього режиму, вважав, що Одеса не могла бути важливим транзитним пунктом. Після скасування митних пільг Закавказзя, транзит Броди — Одеса, на думку Г. Неболсіна, перетворився частково на додатковий засіб постачання імпортих товарів до Одеси, а головним чином на засіб підживлення контрабанди за кордони одеського порто-франко (“привіз мануфактурних виробів в одеське порто-франко, є значним лише тому, що вони ввозяться звідти вглиб імперії контрабандою і в цьому полягає уся вигода, що її отримує від цієї галузі торгівлі не Одеський порт, бо він в транзиті участі не бере, а порто-франко, через яке здійснюється контрабанда у різних її видах й різними шляхами, на збитки вітчизняної та задля збагачення іноземної промисловості”). Загалом Небо-

лсін не полюбляв не тільки торгівлі одеської, але й бродівської, вважаючи “контрабандну торгівлю”, “головним промислом бродських євреїв” [7]. Неболсін і в подальшому не змінив своїх поглядів на указ 3 червня 1831 р., вважаючи, що протекціоністська митна система імперії до його підписання не спричиняла стрімкого розвитку російського сукняного виробництва, (“охоронна тарифна система не мала цілковитого розвитку. Надання Закавказькому краю у 1821 р. пільгової торгівлі... відкрило там вільний збут іноземних сукон”) і лише скасування митних пільг Закавказького краю значно покращило стан російської промисловості на внутрішньому та зовнішньому ринках [8]. Традицію негативного ставлення до транзиту Броди — Одеса на початку ХХ ст. продовжували інші російські автори, що стояли на протекціоністських позиціях, або захищали фіскальні інтереси. Так, критик одеського порто-франко К. Медзиховський вважав, що Одеса і весь Український Південь знаходились поза межами магістральних транзитних шляхів і могли до них підключитися виключно за надзвичайних політичних умов і лише на короткий термін [9].

З інших позицій оцінював одеський транзит дореформеної доби дослідник історії цієї галузі торгівлі початку ХХ ст. П. Міллер. Хоча він не знаходив на теренах Росії значних традицій транзиту у попередні періоди (окрім часів Київської Русі), проте вважав, що у ХІХ ст. імперія втратила унікальну можливість розвинути цю досить вигідну гілку товарообміну. Застосувавши матеріали російських архівів, Міллер детально розглянув полеміку між урядовцями — “захисниками місцевого інтересу”, що були прихильниками транзиту (новоросійські генерал-губернатори Рішельє та Вронцов, кавказькі намісники Єрмолов та Сипягін тощо) та його супротивниками з табору протекціоністів (кавказький намісник Паскевич та, особливо, міністр фінансів Канкрін). Міллер вказував, що після обмеження пільг транзиту у 1831 р. Закавказзя втратило не тільки транзитний маршрут, але й значні капітали, бо впливові вірменські купці переселилися з Грузії до турецьких володінь (“Через це з Кавказу і без того бідного на капітали пішли значні суми й разом з тим край був позбавлений торговців, котрі були головними продавцями російських товарів у Персії та Закавказзі”)[10].

Отже, не зважаючи на те, що дореволюційна автори не присвятили історії транзиту Броди — Одеса першої половини ХІХ ст. значної кількості праць (видатний український історик О. Оглоблин у 1920-

х рр. підсумовуючи їх доробок справедливо відзначав: “транзит вивчали мало лише трохи”[11]), проте щодо його функціонування висловлювалися подекуди досить відмінні точки зору. Дослідники, які розглядали цю галузь з позицій економічних інтересів “окраїн” імперії — Правобережної України, Одеси та Закавказзя вважали її надзвичайно вигідною та гостро критикували заборони та обмеження урядом транзиту у 1811 р., 1831 р. тощо. Автори, для яких пріоритетними були інтереси промисловості Центральної Росії та імперської скарбниці, розглядали транзит як другорядну галузь торгівлі, що нею можна було поступитися задля застереження загальної митної протекціоністської системи. На жаль, вплив перших на російські урядові кола дореформеного періоду був вельми незначним, через що їм не вдалося захистити транзит Броди — Одеса у ХІХ ст. від фактичного скасування.

Література

1. ПСЗРИ. — Собр. 1. — СПб., 1830. — Т. 30 — № 23. 292. — С. 595–598; ПСЗРИ. — Собр. 1. — СПб., 1830. — Т. 31. — № 24. 565. — С. 592.
2. ПСЗРИ. — Собр. 1. — СПб., 1830. — Т. 35. — № 27. 479. — С. 449–454; ПСЗРИ. — Собр. 2. — СПб., 1832. — Т. 6. — Отд. 1 — № 4622. — С. 345–440.
3. Сикар К. Письма об Одессе. — СПб., 1818. — С. 38, 64–73.
4. Там само. — С. 128, 129.
5. Скальковский А. А. Записки о промышленных и торговых силах Одессы. — Спб., 1865. — С. 49, 89–93, 119.
6. Небольсин Г. Статистические записки о внешней торговле России. — СПб., 1835. — Ч. 1. — С. 141–144.
7. Там само. — Ч. 2. — С. 141–144.
8. Небольсин Г. Статистическое обозрение внешней торговли России. — СПб., 1850. — С. 375.
9. Медзыховский К. О свободных гаванях. — СПб., 1910. — С. 74.
10. Миллер П. Русская транзитная торговля в ХІХ столетии // Русское экономическое обозрение. — 1900. — №5. — С. 79, 85–99; №6. — С. 96–110.
11. Оглоблин О. Нариси з історії капіталізму на Україні. — Х., 1931. — Вип. 1. — С. 31