

Національна академія наук України

Інститут історії України

На правах рукопису

Гончарук Тарас Григорович

УДК 947.003.1 (477) «18»

**ТРАНЗИТ ТОВАРІВ ЧЕРЕЗ ЗЕМЛІ НАДДНІПРЯНСЬКОЇ
УКРАЇНИ КІНЦЯ ХVІІІ – ПЕРШОЇ ПОЛОВИНИ ХІХ СТ.**

07. 00. 01 – історія України

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора історичних наук.

Науковий консультант:

О.П.Рєєнт

член-кореспондент Національної академії наук України,

Заступник директора Інституту історії НАН України,

доктор історичних наук, професор

Одеса -2009

ЗМІСТ

ВСТУП.	3
РОЗДІЛ I. ІСТОРИОГРАФІЯ ПРОБЛЕМИ ТА АНАЛІЗ ДЖЕРЕЛ	10
1.1. Історіографія проблеми.	10
1.2. Аналіз джерел	31
РОЗДІЛ II. ТРАНЗИТ ЗАХІДНОЄВРОПЕЙСЬКИХ ТОВАРІВ	39
2.1. Традиції західноєвропейського транзиту через українські землі в другій половині XVII – XVIII ст.	39
2.2. Спроби організації транзиту західноєвропейських товарів до Чорного моря в другій половині 1790-х рр.	43
2.3. Російська політика щодо зовнішньої торгівлі Правобережної та Південної України в другій половині 1790-х рр.	56
2.4. Зміни торговельної політики на початку XIX ст. та перспективи розвитку транзитної торгівлі Наддніпрянщини. Проголошення “одеського транзиту” та правові умови його функціонування у 1804–1811 рр.	66
2.5. Правові умови функціонування “одеського транзиту” доби “російського фритредерства” 1819–1822 рр.	90
2.6. Правове становище транзиту за часів переходу до протекціоністської митної політики. “Положення про влаштування торговельних та митних справ у Закавказькому краї” 3 червня 1831 р.	101
2.7. Державна політика щодо торгівлі Одеси та Бродів у 1820–1830-х рр.	135
2.8. Проекти організації транзитної торгівлі через дунайські порти Російської імперії у 1820-х – 1840-х рр.	158
2.9. Спроби відродження “Одесько-кавказького транзиту” у 1840-х рр.	168
2.10. Загальні характеристики транзиту західноєвропейських товарів 1820–1850-х рр.	196
2.11. Переселення до Одеси з Бродів купців-євреїв	229
РОЗДІЛ 3. ТРАНЗИТ СХІДНОЄВРОПЕЙСЬКИХ ТОВАРІВ	246
3.1. Транзит польських товарів	246
3.2. Транзит молдавських товарів.	259
3.3. Транзит російських та білоруських товарів.	263

РОЗДІЛ 4. ОДЕСЬКЕ ПОРТО-ФРАНКО 1819 – 1859 рр.	285
4.1. Спроби запровадження “вільної торгівлі” на українських теренах в другій половині XVII – кінці XVIII ст.	285
4.2. Проекти створення порто-франко в Одесі в кінці XVIII – на початку XIX ст. Маніфест 16 квітня 1817 р.	306
4.3. Визначення та будівництво першого кордону одеського порто-франко у 1817 – 1819 рр.	328
4.4. Зміни правового становища порто-франко у 1821 – 1823 рр.	337
4.5. Полеміка навколо зміни режиму одеського „вільного порту” між Є. Канкріном та М. Воронцовим у 1825 – 1826 рр.	351
4.6. Будівництво третього кордону порто-франко у 1826 – 1827 рр. та його подальше удосконалення	375
4.7. Полеміка щодо одеського порто-франко в кінці 1820-х – 1840-х рр. Обмеження та скасування одеського порто-франко.	380
4.8. Вплив одеського порто-франко на розвиток Одеси та економіку Наддніпрянщини.	386
ВИСНОВКИ.	402
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ.	413

ВСТУП

Актуальність теми.

Сьогодні в незалежній Україні спостерігається значний науковий інтерес до історико-економічних досліджень. У вітчизняній історичній науці вивчаються теми, яким донедавна не приділялося належної уваги. Серед них, зокрема, проблеми, пов'язані з історією торгівлі в Україні, товарообміну з іншими країнами світу, місцем українських земель в міжнародному розподілі праці.

Актуальність зазначеної проблематики посилюється нагальними потребами сучасної української економіки. Через територію України сьогодні проходять чотири міжнародні транспортні коридори. У ході виконання першого етапу „Комплексної програми становлення України як транзитної держави у 2002 – 2010 роках” було затверджено понад шістдесят наскрізних тарифів на перевезення основних видів вантажів. Отже, у наш час, коли українська держава самостійно визначає напрямки своїх економічних взаємин з іншими державами світу, гостро постають проблеми, пов'язані з облаштуванням шляхів міжнародного транзиту через землі незалежної України. Для такої галузі, як міжнародний транзит, що значною мірою залежить від сталих факторів (географічного розташування країни, стану сухопутних та водних шляхів та ін.), досить важливим є вивчення історичних традицій її розвитку, ситуацій, що впливали на її піднесення чи занепад в різні історичні періоди.

Дотепер історія міжнародного транзиту товарів через українські землі залишалася серед найменш вивчених ланок історії вітчизняного товарообміну. Це, зокрема, стосується періоду кінця XVIII – першої половини XIX ст., коли землі Наддніпрянської України входили до складу Російської імперії й їхній товарообмін підлягав зовнішньоторговельному законодавству цієї країни. Дослідження міжнародного транзиту дозволить краще зрозуміти процеси, що відбувалися тоді в інших галузях української економіки. Тим більш, що у зазначений період транзит товарів через українські терени, попри низку

несприятливих факторів, подекуди сягав загальноєвропейського значення. Саме в першій половині XIX ст. виник славнозвісний транзитний маршрут Одеса – Броди, відродженню якого, вже в новій якості, сучасна українська держава приділяє чимало зусиль. Україні, що перетворюється на європейську транзитну державу, потрібна наукова історія транзиту через її терени.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційне дослідження безпосередньо пов'язане з науковою темою Інституту історія України Академії наук України „Держава – спільноти – особа: державне управління та соціальні практики в українських губерніях Російської імперії (XIX – початок XX століття)”. Державний реєстраційний номер 0108√000723.

Хронологічні рамки дослідження охоплюють період від кінця XVIII ст. до середини XIX ст. Нижня межа дослідження обумовлена входженням Північного Причорномор'я і Правобережної України до складу Російської імперії. Зазначений процес поклав початок тривалому існуванню Наддніпрянської України як єдиного економічного простору, водночас відрізавши її митним корном від Західної України. Це спричинило суттєві зміни у шляхах міжнародної торгівлі на українських теренах, в тому числі й міжнародного транзиту. Зазначена межа також співпадає з остаточною ліквідацією українських автономій Гетьманщини та Запоріжжя, що призвело до цілковитого підпорядкування торгівлі Наддніпрянщини російському торговельному законодавству.

Верхня межа дослідження зумовлена соціально-економічними та політичними зрушеннями у Російській імперії, що значною мірою вплинули на зовнішню, в тому числі й транзитну торгівлю Наддніпрянщини, зокрема, Східною (Кримською) війною, підготовкою до проведення реформ, істотними змінами у митному законодавстві, розвитком пароплавного сполучення та початком будівництва залізниць.

Територіальні рамки дослідження обмежуються тими українськими землями, які у кінці XVIII – першій половині XIX ст. входили до складу

Російської імперії – так званою Наддніпрянською Україною. Таким чином, територіальні рамки дослідження охоплюють території, що на середину XIX ст. входили до губерній: Харківської, Полтавської, Чернігівської, Київської, Подільської, Волинської, Катеринославської, Херсонської (окрім території, що тепер входить до складу Молдови), Таврійської, а також південні та північні терени Бессарабської області (повіти Хотинський, Акерманський та Ізмаїльський). Західноукраїнські землі, що у зазначений час були відрізані від решти земель України державним та митним кордоном й перебували в іншому правовому полі (окрім нетривалого перебування їхньої частини – „Тарнопільської області” – у складі Російської імперії в 1809 – 1811 рр.) до територіальних рамок дослідження не входять.

Мета і задачі дослідження. Мета полягає в тому, щоб на підставі архівних матеріалів, опублікованих джерел та наукових розвідок дослідити розвиток системи транзиту товарів Наддніпрянщини кінця XVIII – першої половини XIX ст. й вивчити вплив зазначеної гілки товарообміну на загальний розвиток тогочасної української економіки.

Для досягнення поставленої мети автор ставить перед собою такі завдання:

розглянути історіографічні та джерелознавчі засади дослідження, проаналізувати інформативний потенціал різних видів джерел, визначити ступінь достовірності та репрезентативності, критично оцінити висновки попередніх дослідників, виявити в них тенденційні підходи до вивчення поставлених питань;

з’ясувати історичні передумови розвитку транзитної торгівлі у землях Наддніпрянщини;

дослідити правові умови функціонування транзиту західноєвропейських товарів через терени Наддніпрянської України, визначити чинники, що впливали на зміни політики російського уряду щодо транзиту та вплив зазначених змін на стан транзитної торгівлі;

встановити головні шляхи транзиту західноєвропейських товарів через терени Наддніпрянщини, визначити кількісні та якісні характеристики цього транзиту та користь від нього для місцевої економіки;

дослідити транзит через українські терени товарів з інших регіонів імперії, встановити, як впливала на динаміку обсягів цього транзиту загальна торговельна політика російського уряду та визначити вплив зазначеного транзиту на економіку України;

дослідити історію встановлення на території Наддніпрянщини порто-франко як засобу сприяння транзитній торгівлі й, зокрема, історію функціонування одеського порто-франко 1819 – 1859 рр.;

проаналізувати причини змін порто-франко та полеміки, що розгорталася навколо цього режиму серед сучасників, а також вплив порто-франко на господарське життя Одеси та України в цілому.

Об'єктом дослідження є система товарообміну Наддніпрянської України кінця XVIII – першої половини XIX ст., який був важливим фактором розвитку різних галузей українського господарства і зовнішньоекономічних чинників, що визначали місце Наддніпрянщини в міжнародному розподілі праці, її роль в економіці Російської імперії та Європи.

Предметом дослідження став міжнародний транзит товарів через землі Наддніпрянської України в кінці XVIII – першій половині XIX ст., його якісні та кількісні характеристики, вплив на розвиток транзиту різних чинників (зовнішньополітичної ситуації, кон'юнктури світового ринку, господарського розвитку українських земель, державної регламентації зовнішньої торгівлі тощо), вплив міжнародного транзиту на економічний розвиток Наддніпрянщини зазначеного періоду.

Методологічні засади дисертаційної роботи ґрунтуються на принципах історизму, об'єктивності, які, за М. І. Костомаровим, забезпечують сувору повагу до історичної правди. Принцип системного підходу спонукає розглядати головні віхи розвитку транзиту товарів з позиції єдності всіх компонентів

предмету дослідження, комплексного, критичного осмислення взаємодії об'єктивних і суб'єктивних факторів, світоглядного плюралізму.

Названі принципи у сукупності та взаємовпливу, як зі загальнонауковими методами історичного і логічного, з притаманними їм аналізом, синтезом, так і загально-історичним – проблемно-хронологічним, історико-статистичним, класифікації та періодизації складають теоретико-методологічну основу всебічного пізнання досліджуваних процесів та аргументованість висновків дисертації.

Наукова новизна одержаних результатів. На основі комплексного аналізу розглянуто процес становлення транзиту товарів через Наддніпрянську Україну першої половини XIX ст.: передумови його виникнення, зовнішні та внутрішні економічні й політичні чинники, що впливали на цей процес, формування правових засад функціонування транзиту. Вперше комплексно досліджено транзит товарів як галузь товарообміну Наддніпрянської України дореформеної доби XIX ст. Водночас вивчено взаємозв'язок транзиту товарів не лише з іншими видами зовнішньої та внутрішньої торгівлі, але й з іншими галузями українського господарства. Всебічно досліджено вплив на функціонування транзиту через землі Наддніпрянщини російської економічної політики: митного законодавства, правового становища купецтва, удосконалення шляхів сполучення та ін. Детально розглянуто дискусії, що точилися навколо регламентації транзиту в урядових колах різних рівнів та пресі.

Практичне значення одержаних результатів. Матеріали дисертаційної роботи можуть бути використані при написанні історії України зазначеного періоду, підручників, посібників, підготовці загальних лекційних курсів з Історії України, спецкурсів, курсових та дипломних робіт, здійсненні історико-краєзнавчих досліджень, в активізації законотворчої діяльності депутатів Верховної Ради України у сфері інвестиційної політики в провідних галузях народного господарства держави.

Апробація дисертації. Основні положення й висновки дисертаційного дослідження апробовані на 12 міжнародних та всеукраїнських конференціях: „Українська періодика: історія і сучасність”. Всеукраїнська науково-теоретична конференція (м. Львів, 24-26 жовтня 2003 р.); „Українознавчі діалоги в наукових дослідженнях та практичній діяльності”. Всеукраїнська наукова конференція до 5-річчя відкриття канадсько-українського бібліотечного центру. (м. Одеса, 2003 р.); „Актуальні проблеми соціально-економічного розвитку регіонів України: історія і сучасність”. Всеукраїнська наукова конференція (м. Донецьк, 13 грудня 2005 р.); „Гетьман Д. Апостол його роль і місце в історії України”: Наукові читання (м. Полтава, 4 лютого 2005 р.); Наукова конференція „Історична наука в Одеському (Новоросійському) університеті: традиції і нові тенденції (1865 – 2005)”. Присвячена 140-річчю Одеського (Новоросійського) університету й історичного факультету (м. Одеса 20 квітня 2005 р.); „Українське козацтво у вітчизняній та загальноукраїнській історії”. Міжнародна наукова конференція. (м. Одеса, 2005); „Українська періодика: історія і сучасність”. Всеукраїнська науково-теоретична конференція (м. Львів, 28-29 жовтня 2005 р.); „Одеська „Просвіта”: минуле, сучасне й майбутнє”; До 100-річчя Одеської „Просвіти”. Всеукраїнська науково-практична конференції (м. Одеса, 25-26 листопада 2005 р.); III Міжнародний науковий конгрес українських істориків „Українська історична наука на шляху творчого поступу” (м. Луцьк, 17-19 травня 2006 р.); „Поляки на Півдні України”. Міжнародна наукова конференція (м. Одеса, 2006); Треті Липівські читання: Всеукраїнська науково-практична конференція (м. Одеса, 2006 р.); „Музей. Історія. Одеса”. Третя Міжнародна науково-практична конференція, присвячена 50-річчю з дня відкриття Одеського історико-краєзнавчого музею (м. Одеса, 27-29 квітня 2006 р.); „Поляки на Півдні України та в Криму”. Міжнародна наукова конференція. (м. Одеса, 2007 р.); Проблеми національно-культурної самоідентифікації українців на Півдні і Сході України в контексті етнополітики Європейського союзу. Наукова конференція. (м. Одеса, 6 червня 2007 р.); Скальковські читання. Наукова конференція (Одеса, 20 лютого 2008 р.);

II Наукова конференція „Україно-єврейські взаємини: культурологічний, історичний, соціологічний аспекти (присвячується 90-річчю ЗУНР)” (м. Львів, 27-28 червня 2008 р.).

Публікації. Результати дослідження викладені в двох самостійних монографіях та 24 наукових статтях, опублікованих у фахових виданнях, а також у публікаціях (монографіях, матеріалах наукових конференцій, брошурах) загальним обсягом 62 друкованих аркуша.

РОЗДІЛ І. ІСТОРИОГРАФІЯ ПРОБЛЕМИ ТА АНАЛІЗ ДЖЕРЕЛ

Історіографія проблеми.

Література першої половини ХІХ ст.

Статистики та історики першої половини ХІХ ст., не досліджуючи транзитну торгівлю Наддніпрянщини в цілому, зосереджувалися на розгляді окремих її маршрутів, передусім тих, що проходили через Одесу. Автори з табору „фритредерів” (прибічників політики “вільної торгівлі”) надавали розвитку транзитові особливого значення.

Так званий „одеський транзит” доби „континентальної блокади” був в центрі уваги Ш. Скара та А. Шостака – авторів перших нарисів з історії та статистики Одеси, написаних ще в першій чверті ХІХ ст.[216, с. 175]. Одеський негоціант Карл (Шарль) Якович Сікар (1773 – 1830 рр.) вважав транзит найвигіднішою формою товарообміну. У написаних ним у 1811 р. „Листах про Одесу” (російський переклад 1818 р.) він стверджував: „...Усім відомо, що транзитна торгівля, по суті, є найвигіднішою для держави, яка 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”. Ш. Сікар розглянув історичні традиції одеського транзиту від „епохи стародавніх та середніх віків”, його юридичні підстави (укази 5 травня 1804 р. та 2 жовтня 1808 р., що „знищили усі перешкоди” на шляху транзиту), маршрути транзиту й асортимент товарів, як тих, що йшли з Азії до Європи та у зворотному напрямку, визначив загальний чистий прибуток купців від транзиту. За його підрахунками, привіз азійських товарів із Леванту мав принести ...барішу” понад 981 тис крб., а вивіз у зворотному напрямку європейських товарів – 245 тис. крб. Говорячи про загальний прибуток негоціантів Одеси, Ш.Сікар зазнавав: „Близько двох третин цієї суми. або 818 тис. крб., залишилися на місці: решта розійшлася в околицях та шляху по дорогам до Бродів і Молдавії”. Він зазначав, що транзит сприяв розвитку експорту та місцевого виробництва, оскільки 399 суден, які привезли до Одеси

транзитних товарів на 10 млн. крб. натомість, завантажилися значною кількістю місцевих виробів, причому не тільки традиційних статей експорту, але й таких, „котрі раніше з Одеси ще не відвантажувалися”[573, с. 38, 64 - 73].

Ш. Сікар добре розумів, що лише наполеонівські війни та „континентальна блокада” могли спричинити успіхи одеського транзиту у „незабутній 1808 р.” Однак він уважав доцільним функціонування цього транзиту і в подальшому. Тому його вельми засмутило скасування пільг транзиту у 1811 р. У „Додатках” до своїх „Листів про Одесу” Ш.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 уже находилися для відправлення до Туреччини через Одесу, і навпаки, потрібно було відправити назад із надзвичайними витратами й шукати для їх збуту нових шляхів”. Ш. Сікар вказував на нерозумність заборони транзиту, бо край втратив значні кошти, віддавши їх іншим країнам, зокрема, іллірійській провінції Наполеона. “Ця постанова, – зазначав він, – задовольнила бажання Франції, яка вживала усіх заходів, щоб відвернути від Одеси транзит і спрямувати його на Боснію через Іллірію. Ця заборона завдала великих збитків Європі, а Одесі, зокрема, – до двох мільйонів щорічно”). Він також вказував на те, що цю заборону було здійснено вельми некоректно щодо інтересів купецтва, яке не було попереджено про неї заздалегідь”[573, с. 128, 129]. Унікальні матеріали зібрані Ш. Сікаром широко використовувалися в історичній літературі пізніших періодів. Досить близьким до оцінок Ш. Сікара (й до тексту його першого „листа про Одесу”) було висвітлення транзиту у нарисі історії Одеси, що був написаний 1808 р. підприємця та дворянина Антона Ілліча Шостака[654].

Автори другої чверті XIX ст. здебільшого розглядали транзит не лише „континентальної доби”, але й пізнішого періоду, зокрема, часів існування одеського порто-франко 1819 – 1859 рр. Найповніше останній було висвітлено у франкомовній праці фінансиста та чиновника Юлія Андрійовича

Гагемейстера (1806 – 1878 рр.) „Записки про торгівлю портів Нової Росії, Молдавії та Волощини”, що була написана за замовленням генерал-губернатора М.С. Воронова[680, с. 173 – 190]. Її автор окремий параграф присвятив „торговельному транзиту з Одеси до Тбілісі” 1820-х – 1830-х рр. розглянувши: правові умови його функціонування, обсяги та фактори, що перешкождали їхньому збільшенню, маршрут, засоби транспортування, склад купецтва та ін. За всебічністю висвітлення транзиту доби одеського порто-франко „Записки...” Ю. Гагемейстера наближаються до висвітлення „одеського транзиту” 1804 – 1810 рр. Ш. Сікаром (щоправда Ю. Гагемейстер, здебільшого, користувався інформацією отриманою не від негоціантів, а від чиновників місцевих митниць). У „Записках...” гострій критиці було піддано фактичне скасування пільг „одесько-кавказького транзиту” у 1831 р. Ю. Гагемейстер певну увагу приділив і дунайській торгівлі, визначивши складнощі, що стримували розвиток транзиту товарів через російській дунайські порти та його перспективи. Так само, як і „листи” Ш. Сікара, праця Ю. Гагемейстера стала джерелом цінної інформації для подальших історичних та історико-економічних досліджень. Зокрема для незавершеної праці відомого статистика та географа Івана Федоровича Штукенберга (1788 – 1856 рр.), де у тому, присвяченому Закавказзю, було фактично подано короткий конспект нарису Ю. Гагемейстера про „одесько-кавказький транзит”[657, с. 42, 43].

Традиція розгляду транзиту з позицій „вільної торгівлі” започаткована Ш. Сікаром та Ю. Гагемейстером була продовжена в працях визначного статистика та історика Аполлона Олександровича Скальковського (1808 – 1876 рр.). „Принциповий противник протекціонізму” (слова радянського історика С.Я. Борового) А. Скальковський, водночас, був рупором досить передових для Росії того часу економічних поглядів свого начальника – палкого захисника „вільної торгівлі”, генерал-губернатора М.С. Воронцова[210, с. 72 – 74]. А. Скальковський на прикладі багатьох європейських міст показував важливість транзитної торгівлі, вважаючи, що Одеса цілком могла б до неї долучитися. Доказом цього історик уважав вищезгаданий транзит навігації 1808

– 1809 рр., „коли куплені у Смірні та інших місцях Туреччини товари завантажувались у Артаці або Радосто (на Мармуровому морі) на нейтральні кораблі і Чорним морем доходили до Одеси. Звідти через західні губернії досягали Франції, Австрії і навіть Бельгії”. Однак, на думку А.Скальковського, цей транзит, попри сподівання, не виконав одного зі своїх завдань: поліпшення шляхів сполучення між Одесою та Центральною Європою. Особливу увагу А. Скальковський приділив транзиту за часів одеського порто-франко. Він на цифрах та фактах (частково запозичених з праці Ю. Гагемейстера) 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 відразу, - зазначав А.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”. Він називав і інші причини, що в другій половині 1840-х рр. зовсім „добили” одеський транзит: влаштування прямих сполучень між кавказькими й іноземними портами; суттєве обмеження прав одеського порто-франко та розвиток судноплавства по Дунаю („Галац перетворився на такий же пункт постачання до Одеси, яким тривалий час були Броди...”). А. Скальковський вказував на абсолютну безглуздість скасування митних пільг Закавказького краю, яке не надало великих прибутків російській промисловості („фабриканти, а разом із ними й 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 у Трабзонді та Ерзерумі й звідти вигнали назавжди російські мануфактурні та промислові вироби”)[579, с. 93, 119]. Значну увагу в своїх історичних та історико-статистичних працях А. Скальковський приділив і одеському порто-франко. Як дослідник минулого він, розглянув історію виникнення одеського „вільного порту”, вважаючи його творцями градоначальників А.Е. Рішельє та О.Ф. Ланжерона, і навіть згадав про якісь нездійснені проекти „проголошення порто-франко на всіх російських берегах Чорного моря”[590, с. 266, 277; 584 с.

333; 579, с. 1, 10]. Як статистик А. Скальковський передовсім відзначав „вельми сильний вплив” цього заходу „на долю ввізної торгівлі” Одеси[580, с. 62]. Вже напередодні скасування порто-франко він писав: „Якими були його наслідки для Одеси бачимо ми тепер ясно у квітучому добробуті цього міста. Проте, не тільки Одеса з того скористалася, а весь південно-західний край Росії”[588, с. 47].

Іншими були підходи до висвітлення функціонування „одеського транзиту”, одеського порто-франко та інших аспектів, пов’язаних з транзитної торгівлею Наддніпрянщини у фундаментальних статистичних працях відомого прихильника протекціонізму та захисника фіскальних інтересів, російського державного діяча і багаторічного співробітника Міністерства фінансів Григорія Павловича Небольсіна (1811 – 1896 рр.). Так, висвітлюючи функціонування „одесько-кавказького транзиту” у 1820-х – 1930-х рр. (спираючись в тому числі на відомості зібрані Ю. Гагемейстером), він загострював увагу на незручностях транзитного маршруту Лейпциг – Броди – Радзивилів – Одеса – Редут-Кале – Персія, вважаючи його не вигідним для природного ходу торгівлі та шкідливим з точки зору держаних інтересів[475, с. 141-144]. Виходячи з цього, скасування пільг зазначеного транзиту 1831 р. Г. Неболсін вважав кроком цілком закономірним та вигідним для держави і торгівлі[476, с. 375] (він відстоював, щодо цього питання позицію свого керівника міністра фінансів Є.Ф. Канкріна так само, як і А. Скальковський свого – М.С. Воронцова). Гострій критиці піддавав Г. Неболсін функціонування одеського порто-франко, вважаючи його передусім, шкідливим для російської промисловості та інтересів державної скарбниці, заперечуючи притому наявність позитивного впливу цього режиму на зовнішню торгівлю та інші сфери господарства краю[475, с. 47, 64-66]. Він також звертав особливу увагу на поширення як в районі Одеси, так і Бродів контрабанди[475, с. 141-144]. В якості одного з головних аргументів проти одеського порто-франко Г. Неболсін використовував те, що Одеса не є пунктом зручним для транзитної торгівлі. Піднесення ж транзиту через Одесу за часів „континентальної блокади” він вважав винятком зумовленим надзвичайними

зовнішньополітичними причинами. В працях Г. Неболсіна також було наведено низку цінних статистичних відомостей про обсяги торгівлі по Дунаю, каботажі на Азовському морі та інші галузі товарообміну прямо чи опосередковано пов'язані з транзитом товарів через терени Наддніпрянської України.

Про негативний вплив одеського порто-франко на збут російських промислових виробів, державний доход, економічну та політичну єдність держави тощо писали також автори менш ґрунтовних досліджень, зокрема, О. Антонов[187, с. 12], М. Трегубов [628, с. 207, 217] та ін.

Значно менше уваги в статистичних працях першої половини ХІХ ст. приділялося перевезенню імпортованих товарів через українські землі в інші провінції Російської імперії та експорту виробів цих провінцій через порти та митниці на теренах Наддніпрянської України. Інформацію про такий рух товарів можна знайти, зокрема, у статистичних збірках, присвячених окремим губерніям на теренах Наддніпрянщини Л. Похилевича[541], Д. Журавського[640], М. Арандеренко[188] та ін. Особливо слід відзначити статистичний опис Катеринославської губернії В. Павловича, у якому „транзитну торгівлю” губернії було виділено у окремий розділ, де, здебільшого, розглядався рух товарів по Дніпру[521].

Деякі питання, що стосувалися транзиту західноєвропейських товарів, одеського порто-франко та ін. розглядалися в історичних та історико-економічних працях першої половини ХІХ ст., зокрема, в історичному нарисі чорноморської торгівлі невідомого автора опублікованому в „Записках Товариства сільського господарства Півдня Росії” у 1841 р., де розглядався і „одеський транзит”[392, с. 74] та близькій до нього за змістом випускної роботі вихованця Рішельєвського ліцею, майбутнього професора політекономії Михайла Мартиновича Вольського (1834 – 1876 рр.), присвячені історії хлібної торгівлі Північного Причорномор'я від найдавніших часів, де зазначався позитивний вплив порто-франко на хлібний експорт[250, с. 55], а також у „Історії Одеси” автором якої був чиновник Костянтином Миколайович

Смольянінов, де, за матеріалами місцевого архіву, досить детально були розглянуті обставини запровадження режиму порто-франко в Одесі й констатувався успішний розвиток міста за часів його дії[604, с. 175, 187, 188, 238].

Грунтовні аналітичні статті присвячені різним аспектам розвитку зовнішньої торгівлі у першій половині ХІХ ст. часто містилися на сторінках журналів та шпальтах газет. Зокрема, слід згадати про гостру дискусію між „Одесским вестником” та „Коммерческой газетой” щодо одеського порто-франко, яка спалахнула на початку 1830-х рр. На шпальтах „Одесского вестника” аргументованістю та ґрунтовністю відрізнялися стаття „Про порто-франко взагалі” професора одеського Рішельєвського ліцею Платона Осиповича Симоновича, в якій розглядалася роль порто-франко у залученні іноземних капіталів[532] (Схожі думки П. Симонович висловлював в одній зі своїх статей 1838 р. на шпальтах “Листків” Товариства сільського господарства Південної Росії, які тоді мали статус “Додатків до “Одесского вестника”[543, с. 132]), а також статті та листи невідомих дописувачів[58, 1830, 30 июля; 1833, 18 марта; 1833, 19 мая; 1833, 9 декабря]. На шпальтах „Коммерческой газеты” з критикою порто-франко виступав її редактор Г. Неболсін та дописувачі, що ховалися під псевдонімами[463]. У зазначені полеміці обговорювалося й питання про те, чи може Одеса вважатися зручним пунктом для транзитної торгівлі й чи виправдовують обсяги цієї торгівлі втрат скарбниці від наявності в місті порто-франко. Серед публікацій „Одесского вестника” присвячених цій проблематиці варто згадати статтю, що вийшла вже напередодні скасування режиму порто-франко публіциста Миколи Петровича Сокальського (1831 – 1871 рр.), в якій вказувалися як на позитивні, так і на негативні впливи цього режиму на розвиток господарства Південної України й стверджувалося, що одеський „вільний порт” скоріше перешкоджав ніж сприяв розвитку транзиту Броди – Одеса[572].

„Одесский вестник” містив низку інших статей, що торкалися питань транзиту через українські землі, зокрема, щорічні огляди зовнішньої торгівлі

Одеси, Керчі, Ізмаїлу, статті, присвячені складу купецтва у зовнішній торгівлі Одеси та краю (серед них особливо слід виділити дві публікації А. Скальковського)[324; 509].

На шпальтах „Коммерческой газеты” від 1828 р. вийшла низка публікацій про функціонування „одесько-кавказького транзиту”, що здебільшого доводили недоречність збереження його пілг після [594]. Вітаючи скасування прав транзиту та митних пілг Закавказзя у 1831 р., газета подала перелік своїх публікацій з цього приводу[458]. Між „Коммерческой газетой” та „Одесским вестником” також мала місце полеміка, щодо доцільності перетворення Азовського моря на практичне та надання особливих пілг Керчі – заходу, що міг би значно збільшити доходи Новоросійського краю (Південної України) від експорту російських сільськогосподарських виробів через його територію[611].

Таким чином, в літературі першої половини XIX ст. було зібрано значну кількість інформації про функціонування окремих маршрутів транзиту, переважно, тих що проходили через Одесу за часів „континентальної блокади” та в період існування одеського порто-франко. Досить значна література була присвячена різним аспектам функціонування одеського порто-франко. Однак цей режим, так само як і інші заходи державного регулювання транзиту товарів не могли знайти об’єктивних оцінок, оскільки автори першої половини XIX ст., що їх розглядали, оцінювали їх з точки зору різних корпоративних та територіальних інтересів.

1.1.2. Література другої половини XIX – початку XX ст.

У пореформену добу інтерес до транзиту товарів через землі Наддніпрянської України першої половини XIX ст. в економічній та статистичній літературі значно зменшився. Теж можна сказати і про тематику пов’язану з функціонуванням одеського порто-франко.

Проте в історико-економічній літературі саме цього періоду з’явилося перше комплексне дослідження транзиту товарів XIX ст. через терени Російської імперії, автором якого був П.Міллер. Показово, що цей автор 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. Використавши матеріали російських архівів, П. Міллер детально розглянув полеміку між урядовцями – „захисниками місцевого інтересу”, що були прихильниками транзиту (новоросійські генерал-губернатори А.Е. Рішельє та М. Воронцов, кавказькі намісники О. Єрмолов і М. Сипягін тощо) та його супротивниками з табору протекціоністів (кавказький намісник І. Паскевич та, особливо, міністр фінансів Є. Канкрін). П. Міллер вказував, що після обмеження пільг транзиту у 1831 р. Закавказзя втратило не тільки транзитний маршрут, а й значні капітали, оскільки впливові вірменські купці переселилися з Грузії до турецьких володінь[441, с. 96 - 110]. Певні відомості про транзит П. Міллер навів і в написаному ним розділі до ювілейного видання „Міністерство фінансів”[442, с. 141].

Функціонування одеського порто-франко на початку ХХ ст. було розглянуто в монографії економіста К.Ю. Медзиховського „Про вільні гавані”. Її автор, так само як і П. Міллер, застосував для написання свого дослідження матеріали столичних архівів й навіть опублікував деякі, найбільш показові на його думку, документи. Однак, на відміну від П. Міллера, К. Медзиховський вважав більш переконливими аргументи не місцевого керівництва, а супротивників порто-франко, зокрема міністра фінансів Є. Канкріна. Між іншим, К. Медзиховський уважав, що Одеса і Південь України, загалом, знаходилися поза межами магістральних транзитних шляхів і могли до них долучитися винятково за надзвичайних політичних умов і лише на короткий термін. Окрім того, К. Медзиховський зазначав, що порто-франко – явище здебільшого середньовічне – в ХІХ ст., навіть для Росії, було анахронізмом.[437, с. 74, 373] Заміною порто-франко у ХІХ – ХХ ст., на думку автора, мали стати загальні фритредерські тарифи та „вільні гавані” (безмитна торгівля лише на невеликій території в порту) необхідні для розвитку

транзитної торгівлі. Подібний погляд на одеське порто-франко знайшов відбиток і у відповідних статтях енциклопедії Брокгауза та Ефрона[506; 445].

Інформація про транзит через Одесу першої половини XIX ст. так само, як і про функціонування порто-франко наводилася у нарисах з історії Одеси. Деякі з їхніх авторів період порто-франко почали пов'язувати із „золотою добою” в історії міста. Це зокрема стосується нарису, здійсненого під керівництвом професорів О. Кірпічкова та О. Маркевича[545, с. 27, 28], нарисів І. Федорова[636; с. 48], С. Плаксіна [526, с. 23, 59] та ін. Поруч з ідеалізацією порто-франко окремі огляди історії Одеси містили цілком протилежні характеристики, де існування „вільного порту” розглядалося як період неприродного розвитку міста, часу, коли в ньому відчувалося засилля перекупників та спекулянтів[626, с. 81; 338; 197, с. 42].

Серед низки праць зазначеного періоду, присвячених історії Одеси можна виділити лише дві, що зробили певний внесок у вивчення минулого „одеського транзиту” та порто-франко. Історик Олексій Іванович Маркевич (1847 – 1903 рр.) в нарисі, присвяченому промисловості і торгівлі в ювілейному виданні „Одеса 1794 – 1894”. розглянув „одеський транзит” як продовження давніх транзитних шляхів, що проходили через це місто та Північне Причорномор'я загалом за часів турецького панування і у попередні періоди. Порто-франко, на думку цього історика, мало загалом позитивний вплив на розвиток Одеси і краю, однак він виявився не одразу і діяв опосередковано[458, с. 182]. Д.Г. Атлас в своєму історичному нарисі підняла питання про вплив порто-франко на культурне життя Одеси (вживши навіть термін „духовне порто-франко”)[190, с. 45].

Отже, у вивчення історії транзиту дореформеної доби в літературі другої половини XIX – початку XX ст. намітилася тенденція до ґрунтовного та неупередженого висвітлення. З'явилися перші праці, присвячені історії транзиту (П. Міллера) та порто-франко (К. Медзиховського). Однак зазначені праці були написані економістами і не мали виключно історичного характеру.

Фахові історики (О. Маркевич та ін.) лише починали цікавитись історією транзиту.

Історіографія 1920-1930-х рр.

Новий період вивчення історії транзитної торгівлі розпочався у 1920-х рр. Тоді поштовхом для дослідження історії цієї галузі товарообміну стали плани розвитку транзитної торгівлі через терени УСРР, а також можливість, за словами відомого економіста й історика К.Воблого, „вивчення українського господарства як єдиного цілого”[247, с. 130]. Соціально-економічна історія Наддніпрянщини ХІХ ст. була пріоритетним напрямком дослідження для М.Слабченка й О.Оглоблина та представників їхніх наукових шкіл, яких Д.Багалій відносив до так званого „марксистського напрямку” в українській історіографії. Важливим було те, що О.Оглоблин та М.Слабченко розглядали Наддніпрянщину дореформеної доби як „господарську автономію” у складі Російської імперії. Ця „автономія”, на їхню думку, була передовсім орієнтована до чорноморсько-азовських портів і західних кордонів, маючи давні та 14 природні економічні зв'язки з європейськими країнами, тоді як зв'язки з Росією були здебільшого нав'язаними внаслідок політичної підлеглості і слугували додатковим засобом економічного визиску. Як відомо, висновки О. Оглоблина та М. Слабченка стали основою для концепції М. Волобуєва про Україну як господарську колонію „європейського типу” у складі Російської імперії.

В українській історіографії 1920-х рр. були присутні й інші підходи до вивчення української економіки ХІХ ст.: погляд на Наддніпрянщину як на звичайну колонію - „однобокий додаток російської економіки”; рівноправний із Росією економічний терен із „гармонійними” і природними відносинами, що мали пріоритетне значення для України тощо.

Серед радянських істориків 1920-х рр., які так чи інакше торкалися проблем розвитку транзитної торгівлі України першої половини ХІХ ст. (О.Пресняков, О.Варнеке, М.Слабченко, І.Бровер та ін.), найбільші здобутки у вивченні зазначеної проблематики мав О.Оглоблин, який присвятив проблемам

розвитку міжнародного транзиту низку ґрунтовних статей, що мали широкий науковий і громадський резонанс[185, с. 226 - 228] та згодом увійшли до монографії „Нариси з історії капіталізму на Україні”. Проблема розвитку транзитної торгівлі займалися й деякі з представників наукової школи О.Оглоблина[195, с. 138, 139].

Виходячи з нових методологічних засад, О.Оглоблин змінив термінологію щодо вивчення транзиту. У дореволюційній літературі переважно вживався термін „одеський транзит”, рідше – „російський транзит”, „закавказький транзит”, „одесько-кавказький транзит” та ін. П.Міллер, наприклад, називав „закавказьким транзитом” весь транзитний шлях 1821-1831 рр. на теренах Російської імперії[402, с. 79], А.Скальковський більш слушно називав той же шлях „одесько-кавказьким”[513, с. 91]. О.Оглоблин застосовував здебільшого термін „український транзит”, пояснюючи це, головним чином, двома тезами: по-перше, „так званий одеський транзит” ХІХ ст. був фактичним спадкоємцем найзначніших транзитних шляхів, які зі стародавніх часів прямували через Україну, по-друге, „транзит цей проходив по території України і приносив користь саме Україні”[437, с. 31, 40]. Вживання цього терміна дозволило О.Оглоблину розглянути питання про транзит саме з боку економічних інтересів України. Слідом за О.Оглоблиним термін „український транзит” вживали інші історики 1920-х рр. (З.Орлова, І.Бровер та ін.).

На відміну від багатьох дослідників, які вважали, що „російський транзит” ХІХ ст. не мав глибоких історичних традицій і був, по суті, явищем випадковим, О. Оглоблин уважав Україну споконвічно важливою транзитною територією, простежуючи традиції українського транзиту від стародавніх часів до ХІХ ст. З.Орлова вбачала в „одеському транзиті” продовження традицій транзитних шляхів, що проходили через Качібей та Хаджибей у ХV–ХVІІ ст.[451, с. 18]. Визначаючи головні маршрути транзиту через українські землі, дореволюційні дослідники розглядали здебільшого лише декілька найголовніших із них, а про менш важливі нерідко навіть не згадували.

О.Оглоблин розглянув декілька десятків діючих та потенційних маршрутів українського транзиту першої половини ХІХ ст. При тому історик об'єднав більшість із них у три головні магістральні напрямки, підкреслюючи, що всі вони мали свої витоки у далекому минулому України. Це „західноєвропейський” транзит, що зв'язував Західну Європу через Галичину із Чорним морем (Одеса - Лейпциг та ін.), „російський транзит”, що зв'язував з Європою, Близьким Сходом міста Центральної Росії (Москва - Одеса, Москва-Таганрог, Москва-Феодосія та ін.) та „польський транзит” (Варшава-Одеса та ін.)[437, с. 45-50, 67, 68].

Важливим було визначення О.Оглоблина як окремого напрямку „російського транзиту”. Адже, розглядаючи українське господарство як певну „автономію” у складі економіки імперії, О.Оглоблин відокремлював експорт та імпорт російських регіонів імперії через чорноморські порти і митниці на терені України від власне українського експорту й імпорту. Це дозволяло поставити питання про прибутки української економіки від пересування по її території російських виробів, про вплив „російського транзиту” на нагромадження капіталів і торгівлю в Україні. Застосування О. Оглоблиним терміна „російський транзит” щодо шляху транспортування російських виробів через українські землі, здається, цілком виправданим, якщо врахувати, що статистики та упорядники ХІХ ст. нерідко називали „транзитом” проходження через окремі терени імперії (губернії й навіть міста) товарів, не пов'язане з перетинанням державних кордонів[585, с. 93; 451, с. 37, 38; 140, с. 342].

Дослідники ХІХ ст. торкалися питань впливу зовнішньої політики європейських держав та Росії на транзитну торгівлю через українські землі. О.Оглоблин пішов далі. Використавши широкий обсяг джерел: статистику, дипломатичні документи, спогади іноземців, закордонну та російську історіографію, він докладно розглянув не тільки вплив подій зовнішньої політики на транзит, а й вплив прагнення оволодіти транзитними шляхами на зовнішню політику Росії, Австрії, Франції та ін. При цьому автор серед інтересів різних держав не забував визначити й економічні інтереси України у

справах транзиту. У контексті боротьби за транзитні шляхи О.Оглоблин розглядав російсько-турецьку боротьбу за гирло Дунаю і війну 1808-1812 рр. („інтереси одеського торгу, зокрема транзиту, не припускали, щоб вплив Росії на територію Буджака і дунайський торговельний шлях міг бути не забезпечений”), загарбання Іллірії Францією, конфронтацію між Францією та Росією й інші важливі події міжнародного життя початку ХІХ ст.[438, с. 49]. Інші тогочасні дослідники періоду наполеонівських війн, наприклад, Є.Тарле, не вважали, що вплив транзиту на міжнародні події зазначеного періоду був таким важливим[555, с. 485, 489, 490].

О.Оглоблин, як і О.Пресняков[479, с. 29, 45, 49], уважав вельми позитивним вплив на розвиток українського транзиту утворення безмитної транзитної території в межах колишньої Речі Посполитої, що існувала в 1819-1821 рр. Окрім того, О. Оглоблин значну увагу приділяв впливу на транзит інших митних заходів російського уряду: „Тариф 1822 р., безперечно, поставив російський транзит через Україну в надзвичайно сприятливі умови. Недарма ж деякі одеські купці, що брали участь у транзитному торзі між Одесою й Бродами, починають торгувати російськими виробами". За Оглоблиним, європейський транзит через Україну у другій чверті ХІХ ст. зменшується прямо пропорційно посиленню „наступу російського капіталу"[438, с. 40, 38]. Отже, історик висунув концепцію своєрідної конкуренції між російським та західноєвропейським транзитом на теренах Наддніпрянщини.

О.Оглоблин вкрай негативно оцінював і скасування пільг закавказького транзиту[436, с. 280]. Така оцінка, як згадувалося вище, не була оригінальною для дореволюційної літератури, а тим більше для історіографії 1920-х рр. Визначний радянський історик М. Покровський розглядав закон 1831 р. про заборону транзиту як наслідок боротьби між російськими промисловцями та „торговельним капіталом" імперії [464, с. 300], а О.Варнеке в цілому погоджуючись із цим твердженням, зауважив, що за права транзиту боровся не „весь торговельний капітал, а тільки місцевий", тобто український, якому протистояли не лише московські промисловці, а й російські купці[190, с. 7,8].

Що стосується впливу транзитної торгівлі на розвиток українського господарства, то О.Оглоблин уважав його вельми позитивним. Він відзначав особливі прибутки від транзиту Одеси та містечка Броди, яке „не менш скористувалося з транзитного торгу”, ніж Одеса. „Звичайно, не можливо перебільшувати вплив одеського транзиту на українське господарство. Він бо розвивався за незвичайних умов і до того ще чинний був дуже короткого часу, - зазначав О.Оглоблин стосовно українського транзиту доби „континентальної блокади”, - проте факт піднесення господарського життя є досить помітний”. Автор також, спираючись на твердження сучасників (А.Рішельє та Ш.Сікара), зазначав позитивний вплив транзиту на розвиток місцевої експортної торгівлі. О.Оглоблин уважав, що транзит мав і деяке політичне значення, бо створював економічні передумови для прагнення деяких прошарків українського населення до автономії[438, с. С. 39-40]. Проте учениця Оглоблина З.Орлова вважала, що місцеве господарство України отримувало доходи лише від переховування та транспортування транзитного краму й продажу місцевих виробів проїжджим купцям, а головні прибутки від транзитної торгівлі йшли за кордон, оскільки „корінне купецтво” в цьому товарообміні участі не брало[452, с. 182, 183].

Загалом завдяки працям О.Оглоблина було здійснено порив у вивченні транзитної торгівлі України. Здобутки визначного історика могли стати початком подальших досліджень із залученням ширшого кола джерел (О.Оглоблин практично не використовував для вивчення транзитної торгівлі архівні документи й місцеву пресу). Однак у повоєнний час праці О.Оглоблина в СРСР були фактично заборонені. Сам же Олександр Петрович, опинившись на еміграції, хоч і торкався в деяких своїх розвідках українського транзиту першої половини ХІХ ст.[440, с. 17-20], проте здійснювати ґрунтовні історико-економічні дослідження можливості не мав.

1.1.4. Історіографія 1940-1980-х рр.

У 1940-х – 1950-х рр. мали місце лише поодинокі публікації присвячені транзиту товарів через українські терени першої половини ХІХ ст. та

пов'язаним з ним питанням митної політики і товарообміну. Так в статті до 150-річчя Одеси С.Я. Боровой звернув увагу на те, що одеська торгівля першої половини XIX ст. не зводилася виключно до морського експорту та імпорту, але значну роль в економічному житті цього міста відігравала торгівля з Бродами (внаслідок свого походження цей автор виявляв особливий інтерес до зв'язків міст Броди та Одеси у XIX ст. й навіть пізніше присвятив ним короткий історичний нарис у своїх спогадах [169, с. 27 - 30]) і транзит до Закавказзя і Персії. С. Боровой цілком позитивно оцінив вплив на економічне життя Одеси режиму порто-франко 1819 – 1859 рр.[173, с. 41, 42]

Питання розвитку транзиту часів „континентальної блокади” та порто-франко розглядалися в працях з історії Одеси 1950-х – 1980-х рр. Тут слід відзначити праці, що вийшли друком за часів „Відлиги”. Зокрема колективну монографію “Одеса. Нарис історії міста-героя” під редакцією колишнього учня М. Слабченка Самсона Михайловича Ковбасюка, де у відповідних розділах, написаних А.Г. Готаловом-Готлібом зазначалося, що порто-франко перетворювало Одесу на транзитний пункт загальнодержавного значення [255, с. 22; 256, с. 37] і, водночас, сприяло однобічності одеської торгівлі, а також „стимулювало розвиток міста, певною мірою, на збиток інтересам економічного розвитку країни в цілому”. А також нарис історії Одеси та Одещини кінця XVIII – першої половини XIX ст. В. Загоруйко зі схожими оцінками режиму порто-франко (він, на думку автора, „Одеса стала місцем перевалки та складування іноземних товарів, що прямували звідси не тільки в усі кінці Росії, але й в Польщу, шляхом транзиту – до Австрії, а через Кавказ – до Персії”) без зазначення жодних його негативних аспектів [322, с. 75]. Позитивно оцінювалося порто-франко і в інших нарисах з історії Одеси 1960-х – 1970-х рр. [179, с. 101] (порто-франківську Одесу навіть називали „південним „вікном в Європу” для Російської імперії) [358, с. С. 428].

Оцінки впливу одеського порто-франко на економіку Наддніпрянщини та Російської імперії в цілому у працях з історії України радянських дослідників того ж періоду були досить відмінними. Цілком позитивні в праці Ф. Ястребова

(він вважав що „вільний порт” сприяв торгівлі та залученню іноземних капіталів[606, с. 399]) та авторів інших узагальнюючих праць [271, с. 367]. Визначення як позитивних так і негативних аспектів порто-франко мало місце у монографії Івана Олександровича Гуржія (1915 – 1971 рр.)[268, с. 167] та підручнику Володимира Олексійовича Голобуцького (1903 – 1993 рр.) притому в останньому серед шкідливих наслідків порто-франко визначалися: великі обсяги контрабанди, що „йшли в далекі кутки України і Росії”, „перешкоди для промислового розвитку як самої Одеси, так і для південних регіонів України, для російської промисловості” та втрачені доходи російських митниць[219, с. 194].

Дослідникам 1950-х – першої половини 1980-х рр. вдалося зробити вагомий внесок у вивчення як транзиту товарів через терени Наддніпрянщини, так і функціонування одеського порто-франко завдяки залученню широкого кола архівних документів. Тут слід відзначити праці І.Гуржія, який не лише розглянув транзит через землі Наддніпрянщини західноєвропейських товарів, але й російських, білоруських та ін. Притому ці товари не виділялися в окрему групу, а розглядалися у розділах та нарисах, присвячених „місцю України у зовнішній торгівлі Росії”, як складові експорту або імпорту[267, с. 53].

В.О. Золотов у монографії, присвяченій дореформеній торгівлі „Південної Росії” певну увагу приділив і транзиту західноєвропейських товарів і одеському порто-франко (дії останнього було присвячено окремий розділ праці). Досить важливим є те, що В. Золотов звернув увагу на необхідність розподілу транзитної торгівлі зазначеного періоду на дві категорії: транзитної та посередницької. Залучивши широке коло архівних джерел – переважно записок столичних та місцевих чиновників щодо функціонування порто-франко, В. Золотов значно розширив інформацію про запровадження „вільного порту” в Одесі, умови його функціонування та вплив на місцеву та загальноімперську економіку. Притому В. Золотов вважає цілком виправданою політику щодо одеського порто-франко фінансового керівництва імперії і, зокрема, Є. Канкріна. Загалом оцінки В. Золотова порто-франко є досить близькими до

оцінок Г. Неболсіна. Він заперечує наявність будь-якого позитивного впливу порто-франко на соціально-економічний розвиток краю та країни в цілому[333, с. 141-152].

Певні відомості про міжнародний транзит до чорноморських портів були наведені в працях Олени Юсафовни Дружиніної. Розглядаючи вплив порто-франко на місцеву економіку, О. Дружиніна вважала, що перешкоджаючи розвитку української промисловості, цей режим зберігав „суспільний розподіл праці, що склалося між промислово розвинутими губерніями та Південними і Південно-східними регіонами”[300, с. 125] (це твердження є близьким до концепції „буферної економіки” О. Оглоблина). Інший дослідник соціально-економічної історії Південної України Віктор Петрович Ващенко звернув увагу не лише на діючі транзитні маршрути, але й на низку проектів глобальних проектів влаштування міжнародного транзиту, що в силу різних причин не вступили в силу[193, с. 256, 257].

Дослідження історії міжнародного транзиту, одеського порто-франко та інших аспектів соціально-економічної історії України в радянській історіографії 1940-х – першої половини 1980-х рр. стримувало замовчування здобутків на цій ниві дослідників попереднього періоду, внаслідок чого певні теми стали „практично не вивченими”. Наприклад, С. Боровий у рецензії на працю О. Дружиніної, зазначав, що питання про чорноморську торгівлю за часів „континентальної блокади” „не знайшло належного висвітлення у науці” і радив у майбутньому „знайти більше конкретних відомостей про транзитну торгівлю через Броди - австрійський кордон”, не згадуючи про дослідження щодо цих питань О.Оглоблина та інших істориків 1920-х рр.[168, с. 162].

До вивчення зазначеної проблематики у повоєнний час зверталися також і зарубіжні дослідники, зокрема, представники української західної діаспори. Нажаль О. Оглоблин, перебуваючи на еміграції, був змушений згорнути свої дослідження із вітчизняної соціально-економічної історії ХІХ ст. [247, с. 24, 25] Серед його праць з цієї проблематики, написаних та виданих за кордоном, варто згадати хіба що статтю “Тариф 1822 р. і Україна”, в якій визначний

дослідник українського минулого розглянув негативний вплив повороту загальної митної політики Російської імперії в бік протекціонізму на транзит, чорноморську торгівлю і, зокрема, на функціонування одеського порто-франко.[443, с. 17-20] Негативно оцінювала політику обмежень російським урядом одеського порто-франко Наталя Дмитрівна Полонська-Василенко (1884 – 1973 рр.) вбачаючи в ній посягання на українські економічні інтереси[475, с. 384].

Серед іноземних дослідників вагомий внесок у вивчення історії Одеси, і зокрема „одеського транзиту” і порто-франко зробила Патрісія Герліхі. Її монографія, присвячена історії Одеси кінця XVIII – початку XX ст., відрізнялася як залученням широкого кола, недоступних для радянських дослідників, закордонних архівних джерел, зокрема, свідчень консулів та інших іноземців, так і оригінальністю підходів і висновків, на які не міг вплинути радянській ідеологічний тиск. „...статус вільного порту, – відзначала П. Герлігі, – з одного боку, стимулював одеську іноземну торгівлю, а з другого істотно обмежив її внесок у величезний ринок, яким була імперія.”[211, с. 116] Поза увагою українських рецензентів не залишилися висновки американської авторки про вирішальну роль зовнішньої торгівлі для економічного розвитку та зростання населення „чорноморської перлини”; про високу ступень інтеграції порто-франківської Одеси до світової економіки та ін., [195, с. 131, 132] а також про залучення до міста впливових представників іноземного капіталу наслідком чого став „космополітичний характер, як в економіці, так і в культурі” Одеси.[586, с. 272]

Отже, у вітчизняній історіографії середини 1930-х – середини 1980-х рр. переважали неоднозначні оцінки одеського порто-франко. В умовах тиску офіційної радянської ідеології українські і, зокрема, одеські історики не могли оцінювати виключно позитивно митний режим, що сприяв розриву господарських зв'язків з „братським російським народом” та налагодженню тісної економічної співпраці з країнами Західної Європи. Такого тиску були позбавлені лише закордонні історики. Одночасно зберігся і цілком негативний

погляд на наслідки існування одеського „вільного порту” виходячи з інтересів „Росії в цілому”. Монографія В. Золотова в цьому плані була логічним продовженням праць супротивників порто-франко XIX ст. – початку XX ст. (перш за все Г. Небольсіна та К.Медзиховського).

1.1.5. Сучасна українська історіографія.

У сучасній українській історіографії детально розглядалися окремі аспекти міжнародного транзиту товарів через терени Наддніпрянщини першої половини XIX ст. Особливо слід згадати дисертаційне дослідження Т.В. Ігнат'євої щодо торгівлі Правобережної України кінця XVIII – першої половини XIX ст., де застосовуються підходи щодо вивчення західноєвропейського транзиту та перевезення російських товарів через українські терени схожі на ті, що їх запроваджував О.Оглоблин [337, с. 178, 176].

Серед наукових праць з історії Одеси, що вийшли друком у незалежній Україні, слід згадати колективну працю, створену провідними фахівцями-істориками під редакцією В.Н. Станко. Автор її розділу, присвяченого першій половині XIX ст., В.П. Ващенко, спираючись на результати власних досліджень, навів відомості про обсяги транзиту через Одесу дореформеної доби, детально розглянув обставини надання Одесі статусу „вільного порту” та зміни цього режиму, а також визначив суспільні верстви, представники інтересів яких брали участь у дискусії навколо доцільності існування одеського порто-франко.[192, с. 88, 89]

Важливим напрямком сучасних досліджень в Україні є вивчення функціонування державних установ Російської імперії на українських теренах XIX ст. Вивчаючи їхню діяльність, історики нерідко розглядають політику зазначених органів щодо регулювання зовнішньої торгівлі, Одеса тут не є виключенням. Так, сучасна дослідниця джерел з історії митного нагляду російської держави на Півдні України кінця XVIII – початку XIX ст.

Ю.І. Головка, спираючись на архівні матеріали, розглянула цілу низку аспектів вищезгаданої проблематики, серед них: проекти запровадження міжнародного транзиту через Херсон в кінці XVIII ст.[219, с. 103, 105], дію порто-франко в Криму 1798 – 1799 рр., запровадження порто-франко в Одесі та ін. [220, с. 42, 43]. В.Шандра, досліджуючи діяльність генерал-губернатора М.С. Воронцова, серед інших питань розглядала його діяльність щодо захисту одеського порто-франко, спроби перетворення Азовського моря на практичне та ін.[587, с. 67-79]. Одеські дослідники М.Г. Білоусова та Г.Л. Малінова розглянули питання функціонування транзиту та режиму „вільного порту” в контексті історії Одеської митниці.[160, с. 16, 21-24] Р.К. Феденьов та О.П. Якубовський дослідили взаємовплив одеського порто-франко та місцевих органів державної влади та міського самоврядування [572, с. 67].

Таким чином, підсумовуючи доробок дослідників у вивченні транзитної торгівлі Наддніпрянщини першої половини XIX ст., можна констатувати, що історики та статистики XIX - початку XX ст. розглядали лише окремі транзитні маршрути, передусім „одеський транзит”. Їхні підходи й оцінки надто залежали від різних галузевих чи територіальних інтересів. Уперше спробу розглянути міжнародний транзит через землі Наддніпрянської України в цілому було здійснено в українській історіографії 1920-х рр. Найбільші здобутки у вивченні зазначеної проблематики належать О. Оглоблину, який не тільки застосував для вивчення транзитної торгівлі нові методологічні підходи, але й зробив низку цікавих висновків щодо функціонування транзиту та його впливу на різні сфери економічного життя України. На жаль, традиції такого не були продовжені в українській радянській історіографії й на сьогодні жодного комплексного дослідження історії транзитної торгівлі Наддніпрянщини першої половини XIX ст. ще не здійснено.

Аналіз джерел

Розвиток міжнародного транзиту через землі Наддніпрянської України кінця XVIII – першої половини XIX ст. висвітлено у широкому колі опублікованих та архівних джерел.

Серед них особливо слід виділити статистичні збірки, присвячені товарообміну Російської імперії. Зокрема щорічне видання „Государственная торговля в разных ее видах”, що містило інформацію про торгівлю усіх портів та митниць держави. Окремі його таблиці, починаючи від 1804 р., присвячувалися транзитній торгівлі. У зазначених збірках міститься інформація також про купців, що займалися зовнішньою торгівлею. Притому окремо зазначалися обсяги їхньої торгівлі по експорту, імпорту та транзиту.

Важливу групу опублікованих джерел складають збірки документів. Це багатотомні видання „Архив графов Мордвиновых”, „Архив князя Воронцова”, документи, опубліковані у томах „Сборников Русского исторического общества” та інших наукових товариств. Серед зазначених документів особливо цінними для вивчення історії міжнародного транзиту є проекти, які містять пропозиції щодо розвитку зовнішньої торгівлі (зокрема, облаштування маршрутів транзиту, створення „порто-франко”, відкриття нових портів для закордонної торгівлі тощо), авторами яких були як представники місцевого купецтва, так і урядовці, іноді досить високого рангу (градоначальники, губернатори тощо). Також цінну інформацію містить опубліковане офіційне листування між представниками місцевої влади та столичними урядовцями щодо питань розвитку торгівлі. Зокрема листування А.Е. Рішельє щодо надання Одесі прав транзиту, листування М. Воронцова щодо одеського порто-франко, М. Мордвінова щодо торговельних прав міст Криму тощо.

Окремими групами джерел також є приватне листування та мемуарна література. Значна частина таких джерел була опублікована на сторінках історичних часописів („Русская старина”, „Русский архив”, „Киевская старина” та ін.). Зазначені групи здебільшого містять інформацію, що опосередковано або досить побіжно висвітлювала питання, пов’язані з розвитком міжнародного транзиту. Проте вони дозволяють усвідомити сприйняття різних явищ

економічного життя населенням, подивитися на них очима сучасників (як чиновників, так і приватних осіб).

Важливим джерелом є законодавчі акти, що містять у собі томи першого та другого зібрань „Полного собрания законов Российской империи”: маніфести, укази російських імператорів; „Высочайше” затвердженні положення кабінету міністрів, доповіді міністрів фінансів, міністрів комерції та ін. урядовців; сенатські укази; митні статuti тощо. В залежності від того, яким чином ці законодавчі акти дозволяють дослідити тему дисертації, їх можна розподілити на кілька груп.

До першої групи належать ті законодавчі акти, що формально й безпосередньо стосувалися умов організації транзиту західноєвропейських товарів за певними маршрутами, або такі, що містили пункти або положення, що стосувалися транзиту як, наприклад, положення „Про транзитний торг від Європейського кордону до Одеси” від 14 серпня 1818 р. та ін.

До цієї ж групи варто віднести як ті законодавчі акти, що призвели до появи важливих маршрутів транзиту, так й ті дія яких виявилася малоефективною або ж акти, що фактично ніколи не набули чинності. Наприклад до останніх, зокрема, належать акти щодо намагання влаштувати транзит польських товарів через Херсон в кінці XVIII ст., влаштування транзитних маршрутів від західних кордонів імперії до Таганрогу та Феодосії на початку XIX ст. тощо. Такі акти дозволяють простежити наміри уряду й загальну спрямованість його політики щодо транзитної галузі.

До другої групи можливо віднести законодавчі акти, що формально не стосувалися транзиту, проте безпосередньо вплинули на нього. Так серед цих актів можна назвати положення про торгівлю у Закавказькому краї 1821 та 1831 рр., що фактично визначали умови функціонування транзиту західноєвропейських товарів через землі українського Правобережжя та Півдня до Закавказзя, положення про торгівлю Бессарабської області, укази про створення „вільних складів” в Одесі, Феодосії, Таганрозі, маніфест про

створення в Одесі порто-франко 16 квітня 1817 р. й подальші законодавчі акти, що визначали дію цього „вільного порту” та ін.

До третьої, найчисельнішої групи належать законодавчі акти, що формально не стосувалися транзиту товарів через українські землі, проте впливали на нього опосередковано. Це, зокрема, митні тарифи, митні статuti, укази про створення та ліквідацію митниць та зміну їхнього статусу, закони, що стосувалися прав різних груп населення (в тому числі етнічних) у зовнішній та внутрішній торгівлі імперії, законодавство у сфері шляхів сполучення: визначення статусу трактів, регламентація річкового сполучення, будівництво нових сухопутних шляхів, каналів тощо.

Для написання дисертації залучені також архівні джерела, що містяться у архівосховищах Києва, Одеси, Хмельницького, Житомира, Ізмаїла. Значну групу таких джерел складають документи фордів генерал-губернаторів (Новоросійського та Бессарабського генерал-губернатора, Київського генерал-губернатора), губернаторів (Волинського губернатора та ін.) та інших губернських установ (Подільська казенна палата, Волинська казенна палата та ін.). Зазначені документи включають розпорядження щодо облаштування маршрутів транзитної торгівлі (зокрема, так званого „одеського транзиту” у 1804 та 1818 рр.), звіти щодо стану торгівлі у губерніях та ін. Цінним джерелом є офіційне листування між представниками губернської влади та столичними урядовцями. В ньому подекуди досить аргументовано й докладно розглядалися проблеми, що впливали на стан транзиту. Зазначене листування часто містило гострі дискусії, розгляд яких дозволяє вивчити різні підходи, що існували в чиновник колах імперії стосовно розвитку зовнішньої торгівлі й міжнародного транзиту товарів, зокрема.

До другої групи архівних документів слід віднести ті, що містяться у фондах митних установ (Начальника Одеського митного округу, Ізмаїльського митного округу, Одеської митниці, застав одеського порто-франко, Ренійської митниці, Ісаковецької митниці та ін.), а також офіційні листи митних чиновників, що містяться у фондах губернських установ. Зазначені документи

детально висвітлюють стан транзиту на окремих його маршрутах, складнощі, з якими стикалися митні чиновники щодо оформлення транзитних вантажів тощо.

Третю групу архівних джерел складають документи канцелярій градоначальників, органів міського самоврядування та різних господарських установ (Одеського градоначальника, Ізмаїльського градоначальника, Одеської міської думи, Одеського будівельного комітету, Волинського губернського землеміра, Подільського губернського землеміра та ін.). Зазначені документи здебільшого стосуються питань, що мали опосередкований зв'язок з транзитом (матеріали про визначення та будівництво шляхів, будівель для митних установ, пропозиції від міського населення щодо облаштування торгівлі тощо).

Важливу групу джерел для вивчення історії міжнародного транзиту складають матеріали преси. Особливо цінними, зокрема, є матеріали газети „Одесский вестник”, оскільки зазначений друкований орган від часу свого заснування у 1828 р. традиційно приділяв великого значення розвитку зовнішньої торгівлі. Так, на його шпальтах регулярно розміщувалися матеріали про стан торгівлі причорноморських портів, подавалася інформація про негоціантів, що займалися різними галузями товарообміну, в тому числі й транзиту. Між іншим, „Одесский вестник” друкував відомості про стан зовнішньої торгівлі по декадах, які є унікальним джерелом для з'ясування річних коливань обігів міжнародного транзиту. Значні обсяги матеріалів про розвиток міжнародного транзиту містила „Коммерческая газета”. Характерною особливістю цього видання, було те, що, як орган Департаменту зовнішньої торгівлі Міністерства фінансів, у своїх оцінках функціонування міжнародного, воно надто ретельно пропагувало погляди представників фінансового відомства імперії. Ці оцінки подекуди не збігалися з оцінками „Одесского вестника” й між дописувачами двох зазначених газет нерідко спалахували гострі дискусії. Публікації „Санктпетербургских сенатских ведомостей” є цінними тим, що містять значну кількість матеріалу стосовно законодавчого регулювання міжнародного транзиту й дозволяють доповнити опубліковані документи

„Полного собрания законов Российской империи”. Менше уваги зовнішньоторговельним питанням приділяли інші тогочасні газети імперії: „Северная пчела”, „Санктпетербургские ведомости”, „Кавказ” та ін. Тому на їхніх шпальтах можна знайти лише таку інформацію, яка опосередковано висвітлювала розвиток транзиту й фактори, що на нього впливали.

Цінні матеріали про стан зовнішньої торгівлі (щорічні огляди, звіти та розпорядження міністерств та ін.), а також про фактори, що впливали на неї – можна знайти на сторінках офіційних російських журналів кінця XVIII – першої половини XIX ст., зокрема: „Санктпетербургского журнала”, „Журнала Министерства государственных имуществ”, „Журнала Министерства внутренних дел”, „Журнала Министерства путей сообщения”, „Журнала главного управления путей сообщения и публичных зданий”, „Экономического указателя”, „Закавказского вестника”, „Листков” та „Записок” „Общества сельского хозяйства южной России”, „Новороссийского календаря” та ін.

Таким чином, підводячи підсумки розділу, можна зробити низку висновків. У літературі XIX – початку XX ст. (як економічній та статистичній, так і в історичній) розглядалися лише окремі маршрути транзиту товарів через українські терени, що входили до складу Російської імперії. Певною мірою було вивчено лише транзит західноєвропейських товарів, зокрема, так званий, „одеський транзит” першої половини XIX ст. Щодо нього було здійснено низку цікавих спостережень та висновків. Гострі дискусії точилися щодо впливу на транзит російського митного законодавства. Дореволюційні дослідники для вивчення транзиту здебільшого застосовували лише статистичні відомості. Найбільш ґрунтовні праці цього періоду (Ш. Сікара, А. Скальковського, Г. Неболсіна та ін.) носили не історичний, а статистичний та економічний характер, що впливало і на виклад матеріалу, і на висновки авторів.

Певні зміни у вивченні транзиту відбулися в історіографії 1920-х рр. Вперше ця галузь товарообміну увійшла до проблематики досліджень провідних вчених-істориків. Також уперше було здійснено спробу розглянути

міжнародний транзит через землі Наддніпрянської України в цілому. Найзначніші здобутки у цій царині належали О. Оглоблину та М. Слабченку, а також представникам їхньої наукової школи. Щодо вивчення історії транзиту (так само, як і до вивчення історії господарства України загалом) було застосовано нові методологічні підходи. Також було зроблено низку цікавих висновків щодо функціонування транзиту та його впливу на різні сфери економічного життя українських земель. Головним недоліком праць 1920-х рр. була замала джерельна база. Оскільки для вивчення історії транзиту тогочасні історики застосовували виключно друковані джерела. Збір архівних матеріалів тільки розпочинався. Фактично істориками 1920-х рр. було лише поставлено низку завдань щодо вивчення транзиту та інших галузей економіки України XIX – початку XX ст., реалізувати які їм не вдалося. Спроби ж вивчення української економіки кінця XVIII – першої половини XIX ст. істориками та економістами української діаспори 1940-х – 1980-х рр. не мали значних успіхів через недоступність необхідної джерельної бази.

У радянській історіографії 1940-х – 1980-х рр. вивченню історії транзиту не приділялося належної уваги (в тому числі внаслідок зменшення уваги до історії зовнішньої торгівлі загалом). Транзит у цей період розглядався здебільшого лише в загальних працях, присвячених економічному розвитку України в цілому або окремих її регіонів (передусім праці І. Гуржія, О. Дружиніної, В. Золотова, В. Ващенко та ін.). Навіть в порівнянні з іншими галузями товарообміну висвітленню транзиту приділялося замало місця. Притому (як і в дореволюційний час) здебільшого увага приділялася лише „одеському транзиту”. Інші гілки транзиту або не розглядалися, або об’єднувалися з іншими галузями торгівлі (часто під заголовками „Місце України у зовнішній торгівлі Російської імперії”). Проте, внаслідок ширшого, ніж у попередні роки, застосування архівних матеріалів, історикам вдалося певною мірою розширити фактичний матеріал, що безпосередньо або опосередковано стосувався розвитку міжнародного транзиту.

У сучасній історіографії здійснено низку досліджень (в тому числі дисертаційних робіт) щодо розвитку торгівлі в українських землях кінця XVIII – першої половини XIX ст. В деяких із них розглядалися питання безпосередньо пов'язані із транзитом товарів через терени Наддніпрянської України зазначеного періоду. Проте ґрунтовних спеціальних досліджень присвячених саме цій галузі товарообміну досі здійснено не було.

Аналіз джерельної бази, наведений вище, дозволяє дійти наступних висновків. Наявна джерельна база дозволяє вивчити економічні та правові передумови облаштування міжнародного транзиту через українські землі у складі Російської імперії в кінці XVIII – першій половині XIX ст. Опубліковані джерела надають можливість детально розглянути зміни митного законодавства, що безпосередньо регламентували або опосередковано впливали на розвиток міжнародного транзиту. Архівні джерела містять досить повну інформацію про діяльність урядовців різних рівнів щодо визначення та організації маршрутів транзиту. Джерельна база також дозволяє визначити основні характеристики міжнародного транзиту зазначеної доби: загальні обсяги транзитних товарів по різних напрямках, асортимент товарів, відстані транзитних маршрутів та ін., а також розглянути склад та дослідити особливості діяльності купецтва, перевізників та інших осіб, які обслуговували перевезення транзитних товарів. Досить значне коло опублікованих та архівних джерел надає можливість вивчити вплив багатьох економічних та політичних чинників на розвиток міжнародного транзиту за часів його функціонування. Певна група джерел також дозволяє простежити вплив функціонування міжнародного транзиту на розвиток господарства та деякі інші сфери життя тогочасної Наддніпрянщини.

Джерельна база дозволяє досягти зазначеної мети, вирішити поставлені завдання і є достатньою для розкриття теми пропонованої дисертаційної роботи.

З викладеного є можливим зробити загальні висновки: вивченням теми транзиту товарів через землі України у зазначений період як науково, економічно і політично актуальної проблеми займались чимало дослідників різних років. Вони здійснили перші суттєві кроки у розкритті історико-правових питань, умов становлення і розвитку окремих сторін перевезення товарів, складнощів об'єктивного та суб'єктивного характеру. Але їхні праці присвячувалися лише окремим питанням цієї об'ємної теми, або охоплювали незначні періоди, точніше декілька років функціонування транзиту.

Як засвідчив історіографічний аналіз, комплексні дослідження усіх складових транзиту у їхніх взаємозв'язках і взаємовпливах у зазначений період (кінець XVIII – перша половина XIX ст.) не здійснювалися. Складна система транзиту через українські землі залишалася невивченою. Саме відсутність цілісного дослідження мережі транзиту стала головною науковою інтригою, яка спонукала дисертанта захопитися вивченням недослідженого.

Головною умовою і фактором роботи над зазначеною темою стало знайомство з джерельною базою, а потім її ретельний аналіз. Саме достатня кількість джерел (урядові довідники, статистичні збірники, архівні документи, періодичні видання тощо) переконувала дисертанта у можливості висвітлення обраної теми.

Комплексне поєднання досліджених історіографії та різноманітних джерел дало можливість забезпечити системне вивчення становлення та розвитку складної мережі транзиту товарів через землі України у кінці XVIII – першій половині XIX століть.

РОЗДІЛ II. ТРАНЗИТ ЗАХІДНОЄВРОПЕЙСЬКИХ ТОВАРІВ

2.1. Традиції західноєвропейського транзиту через українські землі в другій половині XVII – XVIII ст.

Починаючи розгляд спроб організувати транзитну торгівлю через землі Наддніпрянщини (або, так званої, “підросійської України”) в кінці XVIII ст., необхідно коротко згадати про традиції цієї галузі товарообміну. Це є дуже важливим, оскільки наявність таких традицій є показником зручного геополітичного розташування країни й запорукою того, що за певних політичних та економічних умов транзит може відродитися знов.

Російські дослідники транзиту іноземних товарів через землі імперії у XIX ст. (зокрема, П. Міллер) вважали, що ця галузь товарообміну була для Росії цілком новою й традицій (окрім періоду Київської Русі) практично не мала [454, с. 70]. Що стосується вчених, які розглядали західноєвропейський транзит першої половини XIX ст. в контексті економічної історії України, то вони, навпаки, вказували на наявність традицій розвитку транзитної торгівлі, що сягали у часи Середньовіччя.

“Український транзит має свою багатовікову історію”, — наголошував Олександр Оглоблін. Досліджуючи транзитні маршрути товарів, що проходили через Наддніпрянщину у XIX ст., він підкреслював, що практично всі вони є продовженням традицій давніх торговельних шляхів. О. Оглоблін визначив три найголовніші з них — західноєвропейський транзит, російський транзит (“Сполучення Московщини з Чорним морем”), польський транзит (цей “шлях намітився пізніше, хоч його початок, безперечно пов’язаний ще з польською добою”). Показово, що О. Оглоблін вважав західноєвропейський транзит не лише найважливішим з усіх транзитних шляхів України, але й найдавнішим з них, що із середньовічних часів прямував “із західної Європи через Галичину до Чорного та Азовського морів” [501, с. 31]..

Сучасні дослідники транзитної торгівлі Київської держави IX–XII ст. підкреслюють — найбільш значущим серед її транзитних маршрутів був той, що зв’язував Західну Європу через Галичину та Київ з Чорним морем,

Візантією та країнами Сходу (тоді як більш відомий шлях “з варяг у греки” мав менше значення) [571, с. 20-22]. На важливість цього шляху вказували й дослідники історії української геополітики (зокрема одесит Ю. Липа) [440, с. 70, 75; 441, с. 15-17].

У період нової історії можна згадати про спроби організації широкої транзитної торгівлі через землі Наддніпрянщини за часів української гетьманської держави. Тут варто особливо звернути увагу на політику Б. Хмельницького, що включала у себе: надання пільг містам, що були центрами зовнішньої й, зокрема, транзитної торгівлі (Ніжину, Києву, Слуцьку та ін.), звільнення від мит окремих купців, надання привілеїв цілим групам торговців (грекам), укладення договору про вільну торгівлю по Чорному морю з турецьким султаном (1648 р.), надання прав “вільного порту” (порто-франко) місту Старому Бихову у Білорусі (1657 р.) та ін. [53, с. 69, 92, 108, 128, 133, 134, 187, 224, 226; 543, с. 183]. Ці та інші заходи гетьмана історики безпосередньо пов’язували із планами влаштування транзиту товарів через землі його держави. “Старий Бихівський “вільний порт” зв’язував торгівлю Дніпром з Балтійським морем через Західну Двину. Також Хмельницький взяв під захист місто Слуцьк, а це через Німан з’єднувало Дніпровський шлях із Балтійським морем”, — відзначає Гвоздик-Пріцяк. Надання Старому Бихову порто-франко й договір про торгівлю на Чорному морі із султаном ця дослідниця пов’язує, в тому числі і з планами Хмельницького щодо влаштування торговельного транзитного шляху: “Ці документи особливо важливі, оскільки вказують напрям політично-економічної візії Богдана Хмельницького, яка поєднувала території Чорного і Балтійського моря (це нагадує шлях із варяг в греки часів Київської Русі)” [253, с. 95, 107]. На жаль скоро смерть гетьмана та тиск з боку Росії не дозволили реалізувати цей масштабний проект.

Наступники Б. Хмельницького — українські гетьмани другої половини XVII–XVIII ст., не зважаючи на періоди ускладнення військово-політичної ситуації та посилення російського контролю над Україною, здійснювали певні заходи, що могли б, у разі успішної їхньої реалізації, сприяти розвитку

транзиту товарів через терени Наддніпрянщини. Тут можна згадати намагання відкрити для України вільну чорноморську торгівлю І. Виговського (за Гадяцьким трактатом 1658 р.), І. Мазепи (плани щодо влаштування чорноморського товарообміну, в тому числі й навіть транзиту, обговорювалися цим гетьманом у листуванні з єрусалимським патріархом Досифієм), “ханського гетьмана” П.Іваненко (пункти його договору з Кримським ханством 1) та ін.[667, с. 443; 405, с. 29-31; 496, с. 95, 101] Гетьмани традиційно сприяли містам, що були центрами транзитної торгівлі (Ніжин, Київ та ін.) [54, с. 80, 305, 306, 373].

Як відомо, досить активну політику у торговельній сфері проводив гетьман Д. Апостол (відстоюючи “принципи свободи торгівлі”, права українського купецтва та ін.) [598, т.3, с. 86, 151, 152, 162; 533, с. 69, 71; 600, с. 92; 645, с. 122]. За часів його правління, між іншим, йдучи на зустріч інтересам українсько-австрійської торгівлі, уряд Речі Посполитої влаштував транзит товарів через терени Західної та Правобережної України на досить зручних умовах. Згідно з австрійсько-польським договором від 19 квітня 1727 р., що мав вступити в силу 1 червня 1727 р., зокрема, проголошувався “вільний, як то було досі, переїзд через Польщу як шльонських так і українських купців з Шльонська на Україну”, притому відзначалося: з транзитних товарів “...крім встановленого на державний скарб і короля мита, а також крім плат за греблі і мости, купці не платять більше ніяких приватних мит, оплат і поборів”. Для забезпечення митного контролю договір передбачав облаштування на польській території двох митних комор: однієї — поблизу Шльонська у Верушеві, де мала стягуватися одна частина мита та опечатуватися вози; другої — у Луцьку, “...де без оглядин возів купці платять другу частину мита, після чого без усілякої перешкоди ідуть на Україну.” Мито мало стягуватися від возу запряженого 6–8 конями, а з возу, який тягли 3–4 коня, сплачувалася 1/2 мита — “від такого воза береться транзитне мито на річ посполиту і короля разом за в’їзд і виїзд з Польщі 30 битих єфимків...”. Передбачалися й певні пільги окремим категоріям купців. Так, “деякі полегшення дано купцям гуртівникам, що ввозили однорідні

товари, причому... не за всякий [такий] товар платилося однакове мито”, однак для отримання пільг такі купці “мусили на одній з згаданих контор піддавати свої вози ревізії, себто дозволити розпакувати товари”. Зазначений договір, на думку історика Івана Джиджори, хоча і не “мав на практиці такого значіння для українських купців, як обіцяв в теорії”, проте “значно знову оживив українську торгівлю з західними краями”.

За часів гетьманування Д. Апостола 1728 р. було розроблено й проект транзитної торгівлі через землі Гетьманщини. Він передбачав дозвіл українським та російським купцям, “що торгують великоросійськими, українськими, китайськими, перськими і індійськими товарами, вільно їх через Україну в чужі держави провозити за оплатою належного мита”. Для цього визначався один маршрут для іноземних товарів через землі Гетьманщини й надавалися виключні права закордонної торгівлі, “однакові з портовими містами”, Києву, “де має бути головний торг та склад”. Зазначений проект, на думку історика І. Джиджори, мав задовольнити інтереси київського купецтва, щоправда за рахунок значного обмеження прав інших українських міст. Через спротив з боку російських урядовців реалізувати зазначений проект Д. Апостола не вдалося (“...З цього меморандуму нічого не вийшло, крім неприємного для гетьмана листування з канцлером Головкіним”, — відзначав історик Дмитро Дорошенко) [336, с. 55-57, 74; 344, с. 185].

Транзит товарів був важливою складовою економічної системи, що існувала на землях Запорозжя, особливо за часів Нової Січі (1734–1775 рр.). Транзитне мито складало значну частку в доходах Війська Запорозького. Водночас запорожці як могли захищали транзитну торгівлю, в тому числі й від обмежень, що на неї намагалася накласти російська влада [371, с. 808, 809; 639, с. 33, 34, 44].

Таким чином, на кінець XVIII ст. Україна мала вже давні традиції транзитної торгівлі, а також певний досвід державної політики щодо організації транзиту іноземних товарів. Вихід до Чорного моря від 1774 р., а також

об'єднання Правобережної та Лівобережної України під владою однієї імперії відкривали перед країною можливості для відновлення давніх транзитних шляхів. Однак на той час залишки українських автономій, в тому числі й економічні, були вже ліквідовані. Україна вповні підлягала зовнішньоторговельній політиці Російської імперії. Для останньої було характерним з одного боку намагання усіляко захистити фіскальні інтереси й отримати для скарбниці якомога більше вигод від торгівлі (меркантилізм), а з іншого — прагнення захистити державу від іноземних впливів й кволу російську промисловість від конкуренції Заходу, що спричиняло жорсткий мит-ний протекціонізм.

2.2 Спроби організації транзиту західноєвропейських товарів до Чорного моря в другій половині 1790-х рр.

Після укладення Кучук-Кайнаржійського миру 1774 р. урядовці Російської імперії досить скоро почали розробляти проекти влаштування торгівлі на чорноморському узбережжі. Між іншим, вважалося досить корисним для держави організувати транзитну торгівлю між центральноєвропейськими, передусім польськими теренами, та Чорним морем через російські володіння. Ці спроби, оскільки вони передусім стосувалися польських товарів, буде розглянуто у параграфі 3.1.

Після розподілів Речі Посполитої та укладення Яського миру 1791 р. російське керівництво повернулося до ідеї влаштування міжнародного транзиту через терени Правобережжя до своїх чорноморських портів. На нових кордонах імперії швидко створювалася лінія митної варту та визначалися місця для митниць. Так, указом від 27 січня 1795 р. на кордонах Вознесенської губернії з турецькими володіннями було засновано “прикордонну митницю у Дубоссарах та у Овідіюполі митну заставу” (штат яких було тоді ж затверджено), а також продовжено “від Ягорлика по лівому берегу ріки Дністра до кордону Брацлавської губернії прикордонні ланцюг та варту, на тих самих підставах, що вона існує у Катеринославському намісництві, згідно з положенням,

затвердженим... 24 лис-топада 1793 року” [39, т. 23, № 17.300, с. 642-643]. 14 грудня 1795 р. царицею було затверджено створення “митної сторожі по кордону Литовської губернії, починаючи від того пункту, де вона межує з губернією Волинською до Балтійського моря”. Тоді ж, між іншим, було створено митницю у селищі Кринки на кордоні з Прусією, що потім відіграватиме певну роль у “одеському транзиті” першої чверті ХІХ ст., а також наказано влаштувати митниці “у місті Гродно, у містечках Пуни, Юрбурзі та при Балтійському морі у містечку Полангені, а окрім того між Юрбурзькою та Полангенською митницями на дорозі від пруського Тільзіту до Самогіції створити у селищі Стайгіні митну заставу”. [39, т. 23, №7.419, с. 847] Показово, що десятий (останній) пункт зазначеного указу стосувався вже не існуючого польського транзиту через Ригу: “10. Проголошений раніше на підставах згаданого тарифу (1782 р. — *Т. Г.*) для відпуску з Риги до чужих країв польських, литовських та курляндських продуктів та для перевозу через Ригу до Польщі, Литви та Курляндії іноземних товарів транзит, після приєднання під нашу державу значних частин Польщі та Литви й усієї Курляндії, не може вже залишатися у попередньому становищі; а тому наказуючи транзитну митницю, що існувала у Ризькій губернії скасувати, доручаємо ми тепер вступити у спілкування щодо проголошення його (транзиту. — *Т. Г.*) головним нашим начальникам литовської та курляндської губернії князю Репніну та генерал-поручику барону фон дер Палену, котрі після достатнього обстеження місцевостей, що у відомстві їх перебувають, через які транзитні товари здебільшого можуть перевозитися, мусять у свій час влаштувати цей транзит на підставах загального тарифу, призначивши і місця, де для нього митниці розташувати вигідніше, не забувши повідомити про це наш Сенат для належного про це кому потрібно наказу й повідомлення про всій імперії нашій”. [39, т. 23, №17.419, с. 848] Отже, уряд був вельми зацікавлений, щоб ризький транзит, як це було до перенесення кордонів, приносив державі прибутки. Звичайно, що такі ж плани будувалися і стосовно херсонського

транзиту, який хоч і не встиг розпочати свою дію, проте вважався досить перспективним.

8 серпня 1795 р. іменним указом правителю Волинського та Подільського намісництва Тимофію Івановичу Тутомліну (1739–1809 рр.) було прийнято його подання про влаштування нової митної межі й наказувалося “по зовнішнім кордонам губерній... де влаштовуються митниці, митні застави й прикордонний ланцюг, не забути поставити пристойних прикордонних знаків”. Цікаво, що петербурзькі урядовці устами цариці не забули нагадати про справу влаштування транзиту через терени Правобережжя. “А межі тим, — відзначалося у зазначеному указі, — указом нашим 26 червня 1789 року влаштування транзиту у Катеринославській губернії передали ми у розпорядження покійному генерал-фельдмаршалу князю Потьомкіну-Таврійському, але оскільки після того, по приєднанню від Порти Очакова з повітом та земель між Бугом та Дністром, а від Польщі просторих областей, що складають вищезгадані губернії (Брацлавська, Волинська та Подільська. — *Т. Г.*), розташування кордонів з того боку імперії нашої зовсім змінилося, тому доручаємо ми вам вступити у зносини про влаштування того транзиту з теперішнім Катеринославської та Вознесенської губернії генерал-губернатором графом Зубовим, й після достатньої перевірки, через які місця в губерніях, ще і вам ввірених, й куди транзитні товари більше перевозитися будуть, влаштуйте разом з ним той транзит на засадах загального тарифу, так як відкриття Вознесенської та влаштування за зразком установ наших Брацлавської, Подільської та Волинської губерній, відкривають найкращий до того засіб, й подайте доповідь в свій час про це Сенату задля належного, кому потрібно, наказу й проголошення по імперії”[39, т. 23, № 17.372, с. 757, 758].

Того ж числа було дано іменний указ Сенату про створення митниць у зазначених губерніях, який відзначав: “1. Митниці по кордону нашому з областями Порти Оттоманської по Дністру від краю Вознесенської губернії й по кордону з Австрійськими володіннями влаштувати у згаданих нижче місцях, що є найзручнішими для торгівлі, а саме: по кордону з областями Порти

Оттоманської у Брацлавському намісництві у місті Ямполі, у Подільському у місті Жванці, по кордону з Австрійськими володіннями у містечках Волочиську та Разивиліві й у Волинській губернії у місті Володимирі й окрім того на незначній відстані від митниць Ямпільської та Жванецької, та цієї останньої та тієї, що планується влаштувати у Волочиську, влаштувати між ними дві митні застави у місті Могиліві на Дністрі та у селі Гусятин”[39, т. 23, № 17.373, с. 758]. Цим же указом було влаштовано два карантини у Жванці та Брацлаві. На утримання прикордонної варти, карантинних чиновників було асигновано згідно штатам 193 583 крб. 50 коп. з доходів губерній, влаштування цих установ так само як і спорудження потрібних для них будівель покладено на Тутомліна. Митна ватра на старому кордоні, застави та митниці у губерніях Могильовській, Полоцькій (Толочинська), Київській (Васильківська) та Чернігівській скасовувалася. Пункт п'ятий зазначеного указу майже дослівно повторював настанову щодо влаштування транзиту з вищезгаданого указу Т. Тутомліну [39, т. 23, № 17.373, с. 759].

Вознесенській губернії тоді надавалася особлива увага, адже її керівником був останній фаворит Катерини II П. Зубов. В планах останнього напевно було влаштувати маршрут так, щоб він пройшов через центр губернії — місто Вознесенськ, яке будувалося, не більше не менше, як “третя столиця” Російської імперії. З Вознесенську Південним Бугом відкривався шлях на Херсон.

Показовою була політика щодо судноплавства по р. Дністру — артерії, що природно зв'язувала Західну та Південну Україну. Вже під час російсько-турецької війни значні обсяги продовольства постачалися для російської армії з Галичини, в тому числі і Дністром. Так, наприклад, було на початку 1791 р., коли Чорноморський гребний флот та флотилія Чорноморського козацтва перебували на Дунаї. 6 лютого 1791 р. Г. Потьомкін писав до В. Каховського, що хоча провіант на флот “для майбутньої кампанії” мусив привозитись з Катеринославщини, але “через незручність постачання його до флоту гребного, який під командою пана генерал-майора та кавалера Де-Рібаса

знаходиться, даю вам знати, що необхідну для цього флоту кількість провізії на березень, квітень, травень та червень місяці привезено сюди за підрядом згідно наказу мого, згаданим паном генерал-майором, якому за це буде відпущена необхідна сума.” Реєстр “привезеної з Галичини провізії на 4 000 порцій” був достатньо великим (4 920 відер “вина”, 80 відер оцту, 1 000 четвертин борошна, 2 250 пудів гречки, 650 пудів солі, 3 100 пудів м’яса свіжого, 1 860 пудів сала яловичого, 400 пудів сальних свічок, 4 200 пудів м’яса соленого, 3 000 пудів гороху, 250 четвертин солоду, 600 пудів масла, 3 000 пудів ячної та просяної крупи). Досвід постачання такої значної кількості продовольства свідчив про непогані потенційні можливості дністровського судноплавства. У неопублікованій частині відомого опису Подільської губернії складеного у 1800 р. землеміром Карлом Андрійовичем Екстером було детально розглянуто зазначений досвід. Зокрема вказувалося, що необхідні судна — шхуну, дві галери, паром та кілька човнів — російське командування купило 1789 р. у Прота Потоцького, вони були “збудовані в Галичині при містечку Хуцемірові” й коштували “на місці будівництва сріблом шхуна 300, галера 200, паром, що застосовується ля перевезення, — 180, а човен 20 карбованців”. “На цих суднах, — відзначав К. Екстер, — був сплавлений від Ямполья до Бендер провіант; з нього на великі судна завантажувалося до 6 000 пудів, які хоч і спуститися [самі], але вгору порожні... могли бути підняти за п’ять тижнів й за умови виділення ним достатньої для витягування бічевої команди; на малі судна вантажилося не більше 500 пудів, а тому вони й за літо три рази поверталися, а на четвертий раз по дорозі біля містечка Рашкова обмерзли. У 1790 р. були зараховані всі ці судна до Чорноморської флотилії” [145, арк. 3,4].

По завершенні війни російський уряд зацікавився можливістю постачання з Галичини деревини для будівництва портів та фортець у приєднаних від турків землях. Невдовзі після укладення Яського миру Катеринославський намісник, до відомства якого перейшла і приєднана “Очаківська область”, Василь Васильович Каховський (пом. 1794 р.) наказав закуповувати у Галичини

деревину для будівництва фортець та поселень іноземних переселенців у Дубоссарах, Григоріополі, Хаджибеї (Одесі), Аджидері (Овідіополі), фортеці на проті р. Ботни (Тирасполі) та ін. Постачання її з Молдови було ускладнено. В. Каховський не мав для того достатньої кількості возів, а для транспортування в плотах по Дністру молдавська деревина (переважно дуб та граб) була занадто важкою.

Вихід було знайдено: вже у червні 1792 р. Каховський писав до канцелярії Платона Зубова: “У дошках нестачі немає, а лісів чекаю з Галичини, за якими відправив спеціальних жидів”. Деревина прибула досить скоро. 12 серпня 1792 р. Каховський повідомляв, що інженер Франц де Волян, який мав наглядати за будівництвом міст та фортець в краї, перебуваючи у Дубоссарах, “постачені... ліса з Галичини... оглянув та сказав, що йому тих, що він бачив, для першого випадку достатньо”.

Намісник очевидно прагнув удосконалити організацію постачання лісу. 28 вересня 1792 р. В. Каховський писав до канцелярії П. Зубова: “Закупівлю лісів здійснив я через надісланих до Польщі та Галичини представників. Таке постачання, що було ненадійним та невизначеним у часі, потребувало моєї постійної тут присутності. Тому пропоную я полковнику князю Кантакузіну укласти контракт на постачання лісів. Я це роблю, оскільки він має знайомства в Галичині та здібності в цій справі”. Волоській боярин, полковник, князь Іван Родіонович Кантакузін (В. Каховському його рекомендував майбутній керівник будівництва Одеси Йосип де-Рібас) обіцяв постачати ліс з Галичини за “вельми помірковану ціну”, щоб це “було зараховано йому, як вияв ревної служби”. 30 серпня 1792 р. В. Каховський та І. Кантакузін визначили ціни і тоді ж очевидно уклали контракт. Водночас намісник не намагався зосередити маршрут постачання лісу в руках однієї особи. 16 грудня 1792 р. він писав: “На постачання лісів уклав я умови з полковниками князем Кантакузіним, що мав в Галичині з багатьма знайомство та зв’язки, але якщо влаштований мною контракт не виправдає себе та будуть знайдені постачальники лісів більш надійні та дешевші, то підписаний

контракт з князем Кантакузіним я обіцяю скасувати”. Так чи інакше, за даними деяких одеських істориків (зокрема М. Мурзакевича) І. Кантакузін певний час “для влаштування міста постачав стройовий ліс”.

Однак якщо ввіз деревини з Галичини до Південної України був вигідний російському уряду, то поширення там галицької солі, навпаки, вважалося шкідливим. З метою перешкодити її імпорту в кінці 1794 — на початку 1795 рр. в причорноморських містах було створено декілька великих “соляних магазинів”. Так, Платон Зубов 14 травня 1795 р. писав до таврійського правителя Жигуліна: “Згідно її імператорської величності повеління проголошені були в Одесі та Овідіополі соляні запасні магазини, в першому місці для одного мільйону двохсот тисяч, а в останньому для восьми сот тисяч пудів солі; які я вже наказав цього літа збудувати. Причина проголошення цих магазинів полягає в тому, щоб заповнивши їх зазначеною кількістю солі, можливо було забезпечувати цим предметом першої необхідності губернії: Брацлавську, Подільську та Вознесенську і не купувати її, як тепер це робиться, з Молдавії, Бессарабії та Галичини, куди йдуть на закупівлю цієї потреби великі суми” [29, 1895, вип.2., с. 12, 13].

Як зазначалося вище, головним портом для майбутньої транзитної торгівлі у 1780-х рр. вважався Херсон. Однак вже після укладення Ясського миру 1791 р. постало питання про зміну головного торговельного порту на теренах між Дніпром та Дністром. В. Каховський переніс митницю й карантин з Херсона до Очакова, вважаючи перший непридатним для широкої морської торгівлі. Однак таке рішення не знайшло підтримки у багатьох негоціантів (“П. Фітінга, — писав В. Каховський 9 червня 1792 р. до правителя канцелярії П. Зубова, — призначу цолнером ...при Овідіопольській прикордонній та транзитній митниці... За переведення митниці з Херсона до Очакова сердяться на мене сильно. Але я для відома вашого ...грунтовно доповім про порт Херсона. Жодне купецьке судно не може пройти й не проходило ніколи з повним вантажем до Херсону”). Проте і в Очаківському порту керівництво

краю скоро розчарувалося [38, с. 333, 354, 361, 366, 372, 376, 377, 379, 388, 396, 418].

Реальний хід торгівлі підказував більш зручний порт, яким став Хаджибей. Вже за турецького панування цей пункт мав досить активну торгівлю, на що зокрема звертав увагу 1787 р. Пейсонель, а пізніше — Кастельно [691, р. 294, 295; 677, р. 347]. Деякі з істориків вказували на те, що Качібей-Хаджибей був від часів Середньовіччя відомий як пункт транзитної торгівлі (Так, З. Орлова зазначала, що “Качібейський транзит” XVI ст. не лише був зв’язаний з торгівлею Волині та Брацлавщини, але й з імпортом “овочів, тканин, корінностей”, що “прямували шляхом з Качібея через Тигини — Бендери — Хотин і до Буди і Пешту”. О. Маркевич, говорячи про XVIII ст., стверджував: “Найважливішою для Хаджибея була транзитна торгівля”) [458, с. 160].

Російський уряд після приєднання Хаджибея не надавав цьому пункту особливого значення. Спочатку він розглядався виключно як військова фортеця й поселення для грецьких матросів, що воювали на боці Росії у попередній війні з Туреччиною. Однак вимоги негоціантів, що звернули увагу на зручність Хаджибеївської гавані, спричинили заходи щодо відновлення морської торгівлі у цьому місті. 27 травня 1794 р. на ім’я П.Зубова було підписано указ про відкриття вільного входу кораблів у Хаджибеївську гавань. На початку 1795 р. Хаджибей отримав нову назву — Одеса (“відновлення” грецьких назв було звичною політикою за часів Катерини II, метою якої було не залишати топонімів, які б нагадували про турецьке й татарське панування у приєднаному краї). Щодо Хаджибея — Одеси було здійснено й низку інших заходів. Так 14 листопада 1795 р. було створено Одеський магістрат за зразком Григоріопольського; при тому наголошувалося, що поява в Одесі греків-купців, “людей чесних та відомої поведінки”, “подає безсумнівну надію на майбутній квітучий стан цього порту” [39, т.23, № 17.406, с. 813, 814].

Якщо для російської влади за часів Катерини II Одеса була лише заштатним містом Тираспольського повіту Вознесенської губернії, негоціанти,

як зазначалося вище, швидко звернули увагу на переваги цього порту. Вже у серпні 1793 р. генуезький дворянин та негоціант передав до царського двору доповідь під назвою “Короткі роздуми про Чорноморську торгівлю”, що була практично повністю присвячена порту Хаджибея. При тому відзначалися переваги “чудового, зручного та глибокого рейду”, експортні можливості прилеглих правобережних українських губерній, зручність транспортування товарів до Хаджибея чумацькими валками та річками, наявність у місті будівельного каміння тощо. Об’єднання Правобережної та Південної України під однією владою мало призвести до надзвичайного піднесення цього міста (“приєднання колишніх воєводств Київського, Брацлавського та Подільського, оскільки ці країни, такі багаті шкірами, салом, воском, медом, худобою, зерном усякого виду, здаються такими абсолютно призначеними природою для приєднання до терену Очакова задля їх взаємного розквіту, що важко собі й уявити, що вони так довго належали різним володарям”), якщо держава усуне перешкоди на шляху торгівлі й покращить стан сухопутних сполучень та судноплавства по Дністру (Очаківським степом з найдавніших часів ходили вози наших чумаків... і тепер, коли це не має більше ніякого ризику, їх стане ще більше. Дністром, що став тепер жвавіше, можливо підняти сіль й спустити зерно в Хаджи Дерє, до другорядного пакгаузу, звідки до Хаджибея не більше одного кроку. Переправи, якими користуються найчастіше, можна полегшити, збудувавши мости, як то в Ольвіюполі на Синюсі та Бузі, Соколах на Бузі та Мертвих водах.. Нарешті касація будь-якого виду митних зборів... на колишніх кордонах усуне перешкоди”) [401, с. 287, 291, 292].

Водночас на Сході Європи все сильніше поширювалися торговельні операції купців з галицького міста Броди. Після приєднання Галичини до влади Австрійської імперії імператор Йосип II вирішив надати значних митних пільг місту Бродам. Отримавши їх, “натхнені першим виявом цісарської ласки бродовські мешканці не припиняли стукатися до трону розумного монарху з метою отримання таких пільг, які б сприяли піднесенню промислової галузі міста і могли б забезпечити їй вільний розвиток”. У Відні

такі прохання були “лас-каво вислухані” й спричинили появу закону від 21 серпня 1779 р., яким імператор проголосив Броди порто-франко на правах, “рівних з нашими королівськими портами Трієстським та Фіумським, що вільною торгівлею захищені”[676, с. 113, 114] (австрійські порти на Адріатичному морі Трієст та Фіуме отримали порто-франко ще у 1719 р.). Створена територія “вільної торгівлі” мала вихід до польського кордону, при тому проголошувалося: “З польської сторони Бродів між станціями Лешньова і Підкаміння будуть від інспекторів та об’їждчиків цілком звільнені залишаться, а натомість новий комерційний кордон з тамтешнього боку від Бродів пролягатиме з Поняковичів ліворуч через Слуцько, Лагодув, Берлін, Піски, аж до Ляшиньова, праворуч — через Голосковіце, Суходоли, Гучисько, Понікове, Черніце, аж до Подкамення.” Таким чином, зона вільної торгівлі охоплювала не тільки Броди, але й певну територію навколо нього, мешканці якої, згідно закону, отримували “таку саму вільність, як і саме місто Броди” [676, с. 114]. Тоді ж місту було надано Дев’ятнадцять пунктів вищезгаданого цісарського закону, які визначали умови функціонування “вільного міста”.

На думку багатьох авторів, від часу надання порто-франко для м. Бродів почалася доба процвітання. Так, автор статті про Броди у дореволюційній російській “Єврейській енциклопедії” М. Балабан відзначав: “Спочатку Броди не грали визначної ролі; місто відрізнялося великою кількістю єврейського населення, переважно торговців, так, що імператор Йосип II, який відвідав Броди у 1774 р., міг сказати: “Тепер зрозуміло, чому я іменуюсь ієрусалимським королем” (один з титулів австрійських імператорів). Перебування імператора у Бродах мало важливі наслідки: декретом Йосифа (1778 р.) Броди були проголошені вільним містом, а це швидко відбилося на добробуті мешканців. Розпочалася, нова ера, що тривала 100 років і була сприятливою в усіх відношеннях”[57, т.5, с. 26].

Вже в середині 1790-х рр. деякі купці звертали увагу на доцільність встановлення торговельних контактів, в тому числі й на правах транзиту, між Одесою та Бродами. В цьому плані особливу увагу варто звернути на проект.

Це була “Записка щодо комерційної переваги Одеського порту” складена Бароном Дюгнером. Історик Д. Атлас звертала особливу увагу на “цікаві” й далекоглядні пропозиції записки “одеського негоціанта” Б. Дюгнера, відзначаючи, що вони були втілені в життя лише через десятиліття й “майже всі ...пізніше вважалися особистими ініціативами герцога Рішельє” [190, с. 38].

Серед інших заходів, необхідних для подальшого розвитку товарообміну Одеси (завершення будівництва портових молів та митниці, покращення роботи пошти, полегшення видачі паспортів, організація державного кредиту для торговців, комерційного суду тощо), автор цієї “Записки” натякнув і на доцільність влаштування там порто-франко. “Я не буду підкреслювати важливість порто-франко, ані тих вигод, що їх мали від того Ліворно, Анкона та Трієст, бо вони очевидні”, — зокрема, писав Б. Дюгнер. Він також приділив значну увагу і перспективам транзитної торгівлі, оскільки вважав Одесу вельми зручним портом для зовнішньої торгівлі Галичини та інших централь-ноєвропейських теренів й, зокрема, вказував на необхідність покращення шляхів сполучення та пошти між Одесою і Бродами. Для влаштування широкого транзиту з Галичини до Одеси негоціант вважав достатнім лише надати цій галузі торгівлі необхідних митних пільг (“Не буде тяжко переконати євреїв Галичини зайнятися цим, однак це не відбудеться, доки транзит не буде працювати”, — відзначав він). Загалом негоціант вірив, що в майбутньому Одеса має “обійняти перше місце у торгівлі Чорного моря” й збагатити навколишні українські землі. “Одеський порт завдяки своєму розташуванню примусить усі торговельні пункти Туреччини, Франції, Іспанії, Італії мати необхідність у Галичині, Поділлі та Україні...” — твердив Б. Дюгнер [3, т.2, с. 157, 159, 163]. О. Оглоблін звертав увагу на те, що вже у вересні 1796 р. надвірний радник Фродінг “здається австрійський негоціант, який мав свою головну контору в Константинополі, а філію ...в Херсоні” з вернувся з пропозицією створити в Одесі порто-франко [505, с. 37; 2, т.2, с. 121]. Як відомо, саме порто-франко були одним з головних засобів щодо влаштування

міжнародного транзиту товарів. Однак за часів правління Катерини II подібні проекти реалізовані не були.

Для розвитку транзиту між Одесою та Бродами необхідно було надати відповідних прав не лише Одесі, але й Радзівілівській митниці, що була розташована навпроти Бродів.

Радзівілівську митницю, так само, як і Одесу, вже почали виділятися з числа інших. Так, варто згадати указ від 16 вересня 1796 р. про запровадження в імперії цензури та влаштування її установ у Петербурзі, Москві, Ризі, Одесі та при Радзівілівській митниці, оскільки саме “лише до них ввезення іноземних книжок за новим тарифом дозволено”. [39, т.23, № 17.508, с. 933]

Важливою для організації транзиту була політика щодо облаштування шляхів на Правобережжі, зокрема, поштових трактів. 6 вересня 1795 р. було підписано указ головному директору пошт графу О. А. Безбородьку “Про створення пошти з С.-Петербургу до Константинополя та Відня”. У ньому оголошувалося створення поштового сполучення російської столиці зі Стамбулом через терени Волині і Поділля та Ямпільську митницю (Овруч — Житомир — Бердичів — Махновку — Вінницю — Тульчин — Ямпіль) та її ж сполучення з авс-трійською столицею в обхід українських теренів через Білорусь та Брест-Литовську митницю. Одночасно проголошувалося, що “для користі торгівлі” буде залишено й поштове сполучення Херсона, Миколаєва та Вознесенська, а також “інших міст, що у тому краю перебувають”, з Яссами через Дубоссарську митницю [39, т.23, № 17381, с. 764].

Того ж числа указом Т. Тутомліну у відповідь на отримані від нього повідомлення та пропозиції (“... опис доріг, що лежать у губерніях Мінській, Волинській, Подільській та Брацлавській, із визначенням поштових станцій та на них кількості коней й утримання пошт...”) були віддані розпорядження щодо “створення та утримання пошт” у приєднаних від Речі Посполитої теренах. Для здійснення цієї мети були визначені спеціальні щорічні збори з шляхетства цих земель, зокрема з Волинської губернії — 68 000 крб, з Подільської — 67 000 крб, з Брацлавської — 67 000 крб. Хоча збори ці стягувалися з місцевого населення,

напрямок доріг мав забезпечувати майже виключно інтереси метрополії (в цьому полягав один із засобів економічного колоніального визиску провінцій імперії). Адже першочергова увага, згідно із пунктом 4 зазначеного указу, місцевою владою мала зосереджуватися “на значніших шляхах, що зі столиці нашої прямують”, зокрема, вищезгаданих трактах Петербург — Відень та Петербург — Стамбул. Окрім того, на Правобережжі також мали бути створені поштові станції для забезпечення шляхів Москва — Ямпіль (Овруч — Восковичі — Могильна — Бобрик — Черняхівка — Житомир — Кодня — Бердичів — Махновка — Кормча Черкашинська — Калинівка — Михайлівка — Вінниця — Воронцовіца — Немирів — Брацлав — Тульчин — Томашполь — Ямпіль) та Москва — Стамбул (через Київ та станції у Брацлавській губернії: Свира, Новий Хвастів, Лункове, Плесків, Липовець, Жорницю, Рай-городок та Брацлав до станцій на шляху Петербург — Стамбул). Ці шляхи мали обслуговуватися достатньою кількістю коней та листонош [39, т.23, № 17382, с. 765-767]. Водночас про шляхи, які б забезпечували інтереси українського господарства, імперський уряд практично не дбав.

Проте він ніби почав розуміти значення Бродів як пункту міждержавних поштових сполучень з Австрією. У вищезгаданому указі проголошувалося про влаштування поштових станцій на “створеному тепер шляху для зносин з Віднем через Київ та Броди”. У Волинській та Київських губерніях ці станції мали бути у Бишеві, Брусиліві, Войташовці, Коростишеві, Житомирі, Великій Кам’янці, Грушках, Пуліні, Соколові, Несолоні, Звягілі, Великій Молошові, Корці, Гоннополі, Острозі та Коневі (цей шлях складав 70 верст та його обслуговували 200 коней та 100 листонош). У Подільській губернії — у містечку Рохманові — зазначалося, що “від Рохманова до кордону австрійського за кількістю верст треба влаштувати три станції й на них поставити по 12 коней та 6 листонош, а у Кременці, через який лежить шлях до губернських міст Брацлава та Кам’янця-Подільського, 24 коня та 14 листонош” [39, т.23, № 17382, с. 767]. Російська влада звернула увагу на важливість Бродів, вочевидь, під впливом аргументів австрійської сторони. Проте царський уряд

цікавили передусім ті шляхи, що заперечували інтереси держави, а також торгівлі через українські терени Центральної Росії (в тому числі можливого транзиту через терени Наддніпрянщини до Європи та Азії московських виробів). До влаштування поштового шляху між Бродами та Одесою залишалося ще вісім років.

В кінці XVIII ст. на заваді реалізації планів влаштування міжнародного транзиту постали зміни у вищому керівництві імперії. Наприкінці свого правління Катерина II все більше схилялася до політики жорсткого протекціонізму. Тим більш, що і події Французької революції спонукали Росію відгородитися від культурних та економічних впливів Європи. Указом від 16 вересня 1796 р. було проголошено скасування з 1 січня 1797 р. Комерц-Колегії. Цей крок мотивувався тим, що керівництво митницями вже перейшло до “Казенних палат” й тому після укладення 1793 р. нової торговельної конвенції з Англією Комерц-Колегія “залишилася без усілякої справи” [39, т.23, № 17.510, с. 936].

2.3. Російська політика щодо зовнішньої торгівлі Правобережної та Південної України в другій половині 1790-х рр.

Смерть Катерини II 6 листопада 1796 р. й прихід до влади царя Павла I спричинили певні зміни торговельної політики держави. Історики справедливо характеризують правління Павла I як “короткочасне та суперечливе”.

Вочевидь ця суперечливість відбилася й на відновленні указом від 19 листопада 1796 р. кількох колегій, скасованих напередодні Катериною II: Берг-Колегії, Мануфактур-Колегії та Комерц-Колегії. Фактичне відновлення Міністерства комерції могло сприяти суттєвим зрушенням у зовнішньоторговельній галузі. Між іншим, указом від 16 лютого 1797 р. було скасовано Головну митну канцелярію й передано управління митницями президенту Комерц-Колегії Петру Олександровичу Соймонову (після його смерті у 1800 р. президентом Комерц-Колегії став Г.П. Гагарін). Тоді ж було

затверджено штат зазначеної колегії. [39, т.24, № 17.564, с. 9; 31, т.24, № 17.807, с. 331-335]

Водночас на початку правління Павла I суттєво змінилася державна політика щодо портів та міст на Півдні України. Розбудова більшості з них була припинена, що призвело до їхнього цілковитого занепаду. Схожа доля на певний час могла спіткати і Одесу. Однак прихильникам розвитку цього міста, передусім керівнику Одеської митниці М. М. Кир'якову, вдалося переконати столичних урядовців у необхідності продовжити роботи зі спорудження одеського порту. Певну роль тут відіграла й відновлена Павлом I Комерц-Колегія. Адже саме президент цієї установи Гаврило Петрович Гагарін (1745–1808 рр.) став головним захисником Одеси при дворі. Як відзначали історики: “директор Одеської митниці М. М. Кир'яков... так сильно зацікавив його (Гагаріна. — Т. Г.) долею міста, що Гагарін і пізніше дивився на Одесу як на улюблену дитину й вважав її даним від Бога Росії золотим джерелом” [455, с. XXI, 171]. Г. Гагаріну вдалося переконати Павла I “змінити гнів на милість” й у відповідь на прохання громадян Одеси “Про потреби міста” подане на ім'я міністра комерції, а також відомого подарунку одеситів царю — партії апельсинів — було підписано указ від 1 березня 1800 р., згідно з яким роботи в Одеському порту були продовжені [604, с. 372; 584, с. 100, 103].

За часів Павла I продовжувався процес адміністративних перетворень на Правобережній Україні. Як зазначає В. Шандра: “Адміністративно-територіальні зміни, що відбулися після приєднання, закріплювалися Павлом I іменним указом від 12 грудня 1796 р. про новий поділ Російської держави на губернії. Указ визначав необхідність створення Подільської, Волинської та Київської губерній з наданням їм особливого статусу. В короткочасний і суперечливий період царювання Павла I (1796–1801) кількість законодавчих актів, якими б регулювалася діяльність адміністративних установ Правобережної України, значно зменшилася. Це пояснюється тим, що основні процеси їх становлення відбулися, а також і тим, що ініціативний генерал-губернатор Т.І. Тутомлін був відкликаний і переведений на посаду

московського головнокомандуючого. Призначені пізніше на цю посаду сановники О.А. Беклешов (1796–1798), І.В. Гудович (1798–1800), А.Г. Розенберг (1800–1803) вже не досягли того рівня ініціативи, яку проявляли діячі старої катерининської гвардії, до якої належали М. М. Кречетніков та Т.І. Тутомлін”. [646, с. 18]

Вочевидь від’їзд Т. Тутомліна вплинув й на те, що пункт указу від 8 серпня 1795 р. про визначення шляху для транзиту товарів через землі Правобережної та Південної України залишився невиконаним. Проте й за часів Павла І адміністратори Правобережжя здійснювали низку заходів щодо влаштування митного кордону й шляхів сполучення, які могли мати безпосереднє значення для створення транзитного маршруту у майбутньому.

Внаслідок царського указу землеміри губерній Правобережжя мушили покращити становище поштових шляхів. Проте напрямок, як і раніше, більше відповідав політичним цілям, ніж потребам торгівлі. Притому навіть відстані між губернськими містами (на відміну від відстаней між губернськими містами, Петербургом та Москвою) для місцевої влади залишалися невідомими.

Так, вищезгаданий землемір Подільської губернії К. Екстер 10 липня 1797 р. доповідав: “Задля виконання його імператорської величності указу зроблено два креслення для встановлення у натурі миль одного кам’яного, а іншого дерев’яного, притому донести, що після зміни призначених у Подільській губернії поштових доріг виявилось, що миль потрібно буде поставити 150; частину з них потрібно поставити з одного боку від Кам’янця-Подільського, а з іншого — від іншого губернського міста; й хоча від Кам’янця-Подільського відома відстань у межах Подільської губернії, а саме від Кам’янця дорогою до Житомира й таким чином до обох столиць, до останньої станції цієї губернії у містечку що розташована у 24 милях..., але скільки до Житомира або до Києва виявиться миль, невідомо. По дорозі від Кам’янця-Подільського до губернського міста Новоросійської губернії, від Кам’янця до Ольвіополя 47 миль, а яка відстань від губернського Новоросійської губернії міста до Ольвіополя, а також і від Одеси до містечка

Ягорлика, точно сказати неможливо”. Так само була невідомою відстань від Кам’янця-Подільського до Мінська та Бреста, “як і дорогою з Херсона й губернського міста Новоросійської губернії до Брест-Литовського, що прямує через Подільську губернію”. Тому землемір прохав губернське правління дістати від влади сусідніх губерній “точні відомості про відстані від Житомира або Києва до містечка Чинова, а від губернського міста Новоросійської губернії до міста Ольвіополя й дорогою до Бреста-Литовського через Умань до містечка Іван-города, а від Одеси до Ягорлика й від Бреста-Литовського до останньої станції Волинської губернії”. Землемір Подільської губернії також відправив повітових землемірів — “одного по дорозі, що прямує від Кам’янця-Подільського до обох столиць... до кордонів Волинської губернії, другого по дорозі, що прямує від Кам’янця-Подільського до губернського міста Новоросійської губернії через міста Ушицю, Ямпіль, Могилів, Ольгопіль... третього від Кам’янця-Подільського до Жванця й потім від Жванця до Гусятини й від Гусятини через містечко Грудень, або як зручніше буде — до містечка Ягорлика, потім від міста Проскурова по дорозі до Старого Костянтинова — до кордону тутешньої губернії й нарешті від містечка Меджибожа через міста Летичів, Літін, Вінницю, Брацлав та Гайсин до кордону Київської губернії.” При тому наказувалося перевірити, чи є ширина доріг належною, чи прямують вони “по прямим лініям”, в якому стані знаходяться мости тощо [151, арк. 2, 9, 22, 23]. Землемірам для зняття планів надавалися у допомогу від місцевих правлінь по 10 “робочих людей” та підводи. Значна кількість шляхів, досліджених 1797 р., були пізніше ділянками “одеського транзиту”. Наприклад, один із землемірів мусив, між іншим, дослідити шлях “від міста Кам’янця... до Єленська, а потім від міста Ямполь, через містечко Томашполь, місто Брацлав до міста Гайсина, й від Гайсина через містечко Райгород назад до Брацлава через містечко Немирів, місто Вінницю, село Михайлівку, місто Махновку, місто Хмельник, до міста Летичева, по найпрямішим та найзручнішим у натурі місцям” [150, арк. 1,6,7,14].

Зазначені вище напрямки поштових шляхів, хоча і зв'язували між собою губернії Півдня та Правобережжя, проте не могли ефективно слугувати міжнародному транзиту. Лише окремі з названих вище їхніх ділянок пізніше увійшли до маршруту Броди — Одеса. Місцева влада продовжувала уточнювати відстані на дорогах і у наступний період. (Так, згідно з указом від 10 серпня 1800 р. того ж року К. Екстером були перевірені відстані від дванадцяти повітових та двох неповітових міст Подільської губернії до губернського міста, а також до Москви та Петербурга) [154, арк. 1, 38, 39].

При встановленні шляхів на Правобережжі землеміри мали застосовувати проголошену в указі від 28 серпня 1797 р. настанову “про приведення доріг у пряму лінію”, тобто проведення їх по найкоротшому шляху [152, арк. 2]. Такий принцип вповні відповідав інтересам розвитку транзиту й торгівлі загалом. Проте його застосовували у разі, коли це не потребувало великих витрат й не завдавало шкоди землевласникам. Наприклад, у 1800 р. землемір Ушицького повіту Подільської губернії Степанович, через неможливість розширити дорогу, що приходила через Могилівський повіт, до стандарту, визначеного царським указом, змінив її розташування. Це зменшувало довжину дороги, однак потребувало додаткових витрат та викликало гнів місцевих поміщиків. Останніх підтримала й місцева влада. У її постанові зазначалося, що ремонт доріг має здійснюватися, “маючи на увазі розпорядження... Івана Васильовича Гудовича, щоб уникати займати нові орні або лугові землі, вирубати без потреби ліси й скошувати гори”, тому Степановичу заборонили проводити дорогу по новій місцевості, “тим більш, що і попередньо призначені дороги приведені у певну справність”. Схожі рішення приймалися владою щодо ситуацій у інших повітах Правобережжя, коли запевнятливі землеміри, намагаючись провести шляхи по найзручнішій місцевості, зачіпали приватні орні землі, ліси та сіножаті.

Водночас влада застосувала певних зусиль, щоб привести дороги Правобережжя до ладу. Для того застосовувалися селяни навіть під час жнив. Проте ці заходи не призводили до кардинальних змін. Дороги часто були

непроїзними не лише восени та навесні. Так, у січні 1801 р. торговці у Проскурівському повіті через завірюху загубили дорогу, втратили весь товар й самі ледве залишилися живими. У багатьох місцях потрібно було будувати або ремонтувати мости (наприклад у Могилів-Подільському чи у Балтському повіті через р. Кодиму, де на 1800 р. міст перебував у “надзвичайній несправності” а “таті тонкі та у багнюці, так що без вантажу один поштовий віз ледве три коня зможуть витягнути”) [155, арк. 1248, 1291, 1292, 1497]. На це, так само, як і на зміну напрямку доріг, держава не бажала витратити значних коштів.

У 1797 р. згідно із царським указом збиралися відомості про ярмарки на Правобережній Україні. Зокрема, місцевій владі потрібно було повідомити: про обсяги торгівлі, асортимент товарів, кількість купців й особливо зазначити чи є торговці та покупці із інших губерній чи з-за кордону. Свідчення, що були зібрані на виконання цього указу, були досить показовими. На більшості ярмарків Подільської губернії торгували переважно сільськогосподарськими виробами, кіньми, іноді “красним товаром”, а покупці та продавці були лише місцеві. Наприклад, на двох ярмарках, що проводилися у Літні як свідчив місцевий чиновник: “покупці сільських виробів приїздять з найближчих цієї губернії повітів, а з віддалених місць цієї губернії, з імперії, з-за кордону привізних товарів, як і покупців їх ніколи тут не буває.” Схожою була характеристика ярмарків Гайсинського повіту, Летичева, Єленська (Балти), Проскурова та ін., де місцеві купці торгували переважно “дрібним товаром”, “лісом, дошками, гонтом”, “смушками, шапками, чоботами й тому подібним”. Виключення складали деякі пункти, наближені до державного кордону чи до Бердичева, у яких іноді “випадково та у невеликій кількості” з’являлися іноземні купці чи привозилися незначні партії закордонних товарів [149, арк. 16, 18, 22, 25, 30, 32-34, 35, 40, 41]. Таке жалюгідне становище місцевого товарообміну, вочевидь, було ще наслідком розподілів Речі Посполитої, через які ринок Правобережжя був відрізаний від Європи. У 1797 р. нічого не говорило, що містечка Літин, Балта, Летичів та ін.

лише через 7 років можуть стати пунктами міжнародної транзитної торгівлі загальної європейської ваги.

Щоправда, на кінець XVIII ст. Правобережжя провадило у незначній мірі й зовнішню торгівлю. Так у опублікованій частині вищезгаданого звіту за 1800 р. землеміра К. Екстера зазначалося: “Найінтенсивніша торгівля відбувається в губернському місті Кам’янці-Подільському і в повітовому місті Могилеві... Купецтво складається переважно з євреїв, а також незначної кількості вірмен та греків. Купців 1-ї гільдії в усіх містах Поліської губернії налічується не більше десяти осіб, вони володіють капіталом від 16000 до 18105 рублів. Жителі губернії разом із купецтвом провадять торгівлю у Волинській, Київській і Новоросійській губерніях, а також у Пруссії, Австрійській та Османській імперіях. Звідси вивозять до Росії різні плоди, а ввозять цукор, каву, м’які меблі, китайку, чай та залізо. До Молдавії вивозиться пшениця і ячмінь, а звідти завозиться сіль, бакалія, прянощі, волоські вина та турецькі мануфактурні товари. До Галичини, Угорщини, Німеччини та Пруссії звідси переганяють рогату худобу і свиней, вивозять пшеницю, ячмінь, мед, віск, аніс і поташ, а з-за кордону ввозять до губернії через прикордонні митниці різноманітні дозволені іноземні товари й речі: з Угорщини — вино, а з Галичини — сіль”. Проте потенційні можливості Подільського та Волинського товарообміну були величезними, адже значні надлишки виробленого ними зерна та іншої продукції потребували збуту [28, с. 67, 68]. Його пошуки спонукали купців-виробників Правобережжя звернути увагу передусім на Одесу.

Певні зміни відбувалися щодо розташування митниць на західному кордоні імперії. Так 25 жовтня 1797 р. указом Павло I наказав Самолову: 1) перетворити Ямпільську митницю на заставу “через горис-тість дороги, що до неї прямує, нестачу будівель та малого приїзду до неї торговців”, а натомість створити митницю у містечку Цекіновці, “що в 20 верстах від Ямполья”; 2) “митницю Жванецьку перевести у село Ісаківці, що на відстані двох верст звідти лежить при гирлі річки Збруч, навпроти австрійського містечка Окопу”; 3) “митницю, призначену у Володимирі, перевести до містечка Рожеямполь”

[39, т. 24, № 18.219, с. 779]. Що стосується митниці у Радзівілові, то вона нестачі у торговцях не мала.

В кінці XVIII ст. купці з Бродів, переважно, євреї, були вже частими гостями на Правобережжі. Вони мали тісні контакти з місцевими торговцями. Іноді, щоправда, між ними виникали й конфлікти, які мусила розглядати місцева влада (наприклад, 1799 р. поліція наклала арешт на товари у Бердичеві бродівського купця Волі Сайвера, через претензії до нього ніжинського купця Воскобойникова і т. п.). Потреби місцевого населення та господарства, які нещодавно були розподілені між різними державами, вимагали певного спрощення у перетинанні кордону. Кам'янець-подільський генерал-губернатор Іван Васильович Гудович (1741–1820 рр.) та місцеві чиновники переважно із розумінням ставилися до таких прохань, в тому числі щодо дозволів на торгівлю іноземним купцям-євреям, й не лише з м. Бродів (наприклад, єврей Давид Зельманович, що мав паспорт від російського консула у Яссах та торгівлю “у володіннях Порти Оттоманської”, отримав від І. Гудовича 1799 р. право вести торгівлю “через Могилівську митницю до містечка Бердичева” тощо) [79, арк. 26, 29].

І. Гудовичу вдалося дістати певних пільг для торговців, що приїжджали з Бродів, на законодавчому рівні. 1800 р. він повідомив царя “про прохання бродівських купців, дозволити їм повертатися за кордон після завершення торговельних справ на тих самих конях, якими вони у межі Російської імперії в’їжджають”. Павло I підписав відповідний указ 13 квітня 1800 р. з умовою, що коням бродівських купців під час їх в’їзду до імперії будуть складатися докладні описи (з вказівкою прикмет), а також “щоб кількість коней, що повертаються назад, була тією ж, а не меншою” [39, т. 26, № 19.380, с. 132]. Того ж числа Павло I у відповідь на подання І. Гудовича надав торгівлі з м. Бродами інших пільг. “На прохання бродівських купців: 1) про дозвіл їм, маючи тільки паспорти до завершення призначених в них термінів, приїздити у межі Росії й звідти повертатися стільки разів, скільки їм буде потріб-но по торговельних правах; та 2) про пропуск з міста Бродів до містечка Радзівілова

необхідних для перевалки та перенесення товарів робітників по свідоцтвах бродівського начальства” було отримано царський дозвіл з умовою, “щоб військовий губернатор спостерігав, щоб майстри та інші робочі люди, які пропускаються з Бродів для перенесення та перевалки товарів, з Радзивілова в середину землі вже не в’їжджали” [39, т. 26, № 18.381, с. 132].

Загалом, незважаючи на низку спроб організувати транзит європейських товарів до чорноморських портів наприкінці XVIII ст. правове поле для функціонування цього транзиту так і не було створене. В тарифі 1796 р. були прописані правила “Про транзитні або перевізні товари”. Згідно з ними транзитне мито визначалося в 1/8 звичайного, а для окремих видів товарів транзитне мито мало бути більшим (Дивись Додаток 2). Правила встановлювали мінімальні розміри партій транзитних товарів. Транзит товарів міг здійснюватися лише через спеціально призначену митницю та визначеним у державних постановах шляхом. Купці могли обрати для провезення транзитних товарів інший маршрут, але в такому випадку вони втрачали всі транзитні пільги. Цей пункт, між іншим, був присутній ще в правилах про транзит товарів з Речі Посполитої через Ригу від 27 вересня 1782 р. (“хоч це і не забороняється, однак при відправленні цих продуктів за море брати вже мито, визначене у загальному Тарифі”) [39, т. 45, с. 9].

Тариф від 14 жовтня 1797 р. не приніс нічого нового в упорядкування транзиту (щодо транзитних товарів там було записано: “... дивись такий же перелік у додатку до тарифу 1796 року”) [39, т. 45, с. 23]. Головним було те, що ані в тарифах 1796, 1797 рр., ані в подальший період не було визначено митниць та маршрутів для проведення транзитних товарів. Тому правила про транзит, записані в тарифі 1797 р., на думку уряду тривалий час “залишалися без дії” [491, с. 33].

2.4. Зміни торговельної політики на початку XIX ст. та перспективи розвитку транзитної торгівлі Наддніпрянщини. Проголошення “одеського транзиту” та правові умови його функціонування у 1804–1811 рр.

Сприятлива ситуація для реалізації проектів влаштування транзитної торгівлі через терени Наддніпрянщини склалася після приходу до влади царя Олександра I. Останній, як відомо, підкреслював свою відданість принципам політики своєї бабусі — Катерини II, зокрема, й щодо південних портів, передусім Одеси. Однак це місто наприкінці XVIII ст. вже набувало значення набагато більшого ніж те, яке для нього передбачала цариця-“засновниця” (тобто статус заштатного міста Тираспольського повіту Вознесенської губернії, визначений для Одеси на початку 1795 р.). Тому політика Олександра I щодо торгівлі Одеси (попри твердження офіційних історіографів цього міста XIX ст.) скоріше була продовженням відповідної політики Павла I, аніж Катерини II. Певну спадковість можна простежити й у інших урядових діях часів Олександра I в зовнішньоторговельній сфері.

Відновлена при Павлі I Комерц-колегія продовжувала працювати. Цар, вочевидь, був задоволений її роботою. Окрім того, 1802 р. було створене й міністерство комерції. В маніфесті “Про створення міністерств” від 8 вересня 1802 р. комерц-колегія, на відміну від інших установ, не зазнала жодного реформування (“посада міністра комерції, який управляє Комерц-колегією й є головним начальником над усіма митними чиновниками, залишається на засадах раніше виданих законів”), а в указі від того ж числа щодо призначення на посади нових міністрів зазначалося: “комерц-колегія залишається по старому під управлінням міністра комерції дійсного таємного радника графа Рум’янцева, з усіма іншими місцями, що до цього часу у його відомстві перебувають” [39, т. 27, № 20.407, с. 246, 250].

Призначений 1802 р. міністром комерції Микола Петрович Рум’янцев (1754–1826 рр.) вже з 21 серпня 1801 р. обіймав посаду “директора водяних комунікацій” й чимало зробив для розчищення деяких річок та завершення

будівництва судноплавних каналів. Надзвичайно вплинуло на подальший розвиток транзитної торгівлі в Україні й призначення 1803 р. одеським градоначальником, а з 1805 р. й новоросійським генерал-губернатором, герцога Армана Еммануеля Дюплессі (в Російській імперії його називали здебільшого Еммануїл Осипович або просто “дюк”) Рішельє (1766–1822 рр.). Останній надавав розвиткові комерції особливого значення. Наприклад, переважну більшість доходів Одеси він спрямовував не на міські потреби, а на будівництво порту та інших споруд “для користі торгівлі” [470, с. 15]. Міністр комерції та одеський градоначальник виявилися однодумцями щодо багатьох питань торговельної політики. Як відзначав історик П. Майков: “Рум’янцев на підставі особливого рескрипту від 18 березня 1802 р. мусив особливо стежити за розвитком торгівлі в Одесі й Південному краї Росії й мав значне за обсягом листування з відомим дюком де Рішельє, який був призначений Олександром І”. У цьому листуванні значне місце відводилося й перспективам розвитку транзитної торгівлі [42, т.17, с. 504, 505]. Між іншим, й у настанові М. Румянцева А. Е. Рішельє від 1803 р. наголошувалося: “транзитний торг, що є надзвичайно вигідним, передаю як предмет цілковитого вашого піклування” [437, с. 11].

Указом від 24 січня 1802 р. дозволено “транзитний лісний торг з Галичини через російські володіння”, причому не тільки через Ризький порт, але і через чорноморські порти, із стягуванням експортного мита нарівні з деревиною російського виробництва (Дивись Додаток 3) [39, т. 27, № 20. 211, с. 87]. Згодом було дозволено транзит до Одеси кукурудзи з Бессарабії (про це в §3.2.).

А. Е. Рішельє, за свідченням багатьох сучасників та істориків, надавав розвиткові одеської торгівлі першочергового значення. Він не нехтував поради негоціантів, залучаючи їх до управління містом (так, указом від 19 лютого 1804 р. за поданням Рішельє було здійснено низ-ку розпоряджень щодо Одеси, зокрема, створено комітет для розпорядження наданими місту доходами, до якого входили: “одеський комендант, наглядач за виконанням робіт інженер-

полковник Ферстер, карантинний та митний інспектори, міський голова та два члени від купецтва, що мають в Одесі торговельні заклади”, за вибором градоначальника та скарбник [39, т. 28, № 21.161, с. 100]. За пропозиціями Рішельє досить скоро було прийнято низку законів, що сприяли економічному розвитку Одеси. Наприклад, 23 лютого 1804 р. через те, що мешканці міста відчують “у мідних грошах нестачу й мусять сплачувати великий лаж”, проголошено створення “промінної контори” (однієї з трьох в імперії та єдиної на Наддніпрянщині); 16 квітня 1804 р. — створення в Одесі комерційної гімназії; 6 липня 1804 р. — право одеського військового губернатора “приймати атестати й видавати за ними патенти на підняття російських прапорів на купецьких суднах” та ін. [39, т. 28, № 21.175, с. 151, 152; № 21. 266, с. 281; № 21. 384, с. 423]

Як відомо, призначення А. Е. Рішельє на посаду одеського градоначальника дуже посприяло розвитку цього міста. Вже у звіті за 1803 р. міністр внутрішніх справ В. Кочубей стосовно Одеси, зокрема, відзначав: “Завдяки керівництву та мудрій діяльності призначеного туди градоначальника, місто це отримало нове життя та піднесення. Доходи його приведені до найкращого порядку та збільшені, громадські будівлі, спорудження молу та гавані почали здійснюватися з більшою швидкістю та успіхом; план міста надав йому найвигіднішого розташування; влаштовані у належних місцях басейни; виправлені дорожнє сполучення та пристані; згідно з планами, що складені тут для карантинів, визначено найзручніше місце для будівництва, асигновані суми та зроблені усі приготування для успішного виконання робіт. Я не торкаюся тут питань комерційних, успіхи яких порівняно з попередніми роками відзначалися і більшим припливом торговців і кількістю кораблів, що з порту одеського відплили. Зроблені тепер розпорядження можуть бути запорукою того, що це місце перетвориться на один із найзначніших пунктів експорту для продукції внутрішнього виробництва” [32, с. 96, 97].

Рішельє, активно сприяючи розвитку одеського експорту, звертав увагу на всі галузі добробуту міста. Він мусив розуміти, що транзит

західноєвропейських товарів може принести Одесі значні прибутки. Важливим було й те, що транзит не тільки з Європи на Схід, але й у зворотному напрямку міг допомогти цьому порту уникнути однобічності руху товарів, яка збільшувала вартість як фрахту, так і сухопутних перевезень. Це усвідомлювали і столичні урядовці. У доповіді В. Кочубея 1805 р. стосовно торгівлі Одеси відзначалося: “Візники приєднаних від Польщі губерній (тобто Правобережжя. — *Т. Г.*), складуючи у тому місті хліб... повертаються порожніми, що спричиняє збитки скарбниці та приватних осіб” [12, с. 92]. Відкрити широкий імпорт товарів до країни російському уряду не дозволяла традиційна політика митного протекціонізму. Спроби заповнити зростаючу кількість чумацьких возів, що вивантажували в Одесі зерно, сіллю або іншими місцевими виробами виявилися марними. Окрім того, це жодною мірою не зменшило б вартість фрахту іноземних суден, що мусили приходити до Одеси з баластом. Тому ідея зробити Одесу пунктом постачання східної сировини для європейських фабрик виглядала привабливою, виходячи як з інтересів одеської комерції, так і імперської скарбниці.

Тим часом торгівля Бродів продовжувала успішно поширюватися на Правобережжі. Бродівські купці за посередництвом місцевих євреїв здійснювали свою торгівлю на ярмарках Правобережжя, укладали контракти на купівлю нерухомості, нерідко вони бажали “залишитися навечно у підданстві Росії” [75, арк. 125; 77, арк. 164]. Як завжди, тісні торговельні контакти часто викликали конфлікти різного роду, що відбивалися в документах державних установ. Наприклад, у серпні 1803 р. бродівський купець І. Беренфельд скаржився на те, що поблизу ліса був пограбований кременецьким євреем-фактором Гершком Гнилим та його людьми” [75, арк. 86]., у жовтні того ж року житомирський торговець-єврей скаржився на те, що “бродівський єврея Лейба, позичивши у нього 40 червінців, віддав в заставу під них товари”, які потім виявилися контрабандними й були конфісковані поліцією” [76, арк. 227 – 229]. Загалом, випадки контрабанди у Радзивілові та інших прилеглих до Бродів районах фік-сувалися у цей час вже досить часто.

Від 1802 р. Міністерство комерції запропонувало не запроваджувати аукціони для продажу конфіскованих контрабандних товарів у маленьких містах, “щоб через невелику кількість в цих місцях покупців конфісковані заборонені товари не поверталися знов до рук тих, хто їх виписав”. Так, указом від 22 липня 1802 р. для продажу товарів, конфіскованих на прибалтійських берегах, було призначено Ригу [39, т. 27, № 20. 340, с. 200]. Оскільки кількість незаконно ввезених товарів зі сторони Бродів також стрімко зростала згідно з листом М. Румянцева 1803 р., волинська губернська влада мусила обрати для проведення аукціонів з їхнього продажу “місто з більш численним населенням”, ніж Радзивілів. Таким містом стало Дубно [75, арк. 37 – 39; 76, арк. 227 – 228].

Одночасно з низкою законів супроти поширення контрабанди [39, т. 28, № 21. 577, с. 752, 763] посилювався й карантинний контроль (наприклад, указом від 8 березня 1804 р. було заборонено довіз усіх товарів “з турецьких областей, що можуть бути зачумленими..., перелічених у §126 карантинного статуту, окрім різного роду шовку, до митниць Могилівської, Ісаковецької та Дубоссарської”) [39, т. 28, № 21. 199, с. 197, 198]. Традиційною була політика й щодо запобігання поширенню на Наддніпрянщині іноземної, зокрема галицької, солі. Як і раніше, певна роль тут надавалася Одесі, яка мала стати центром поширення солі кримського виробництва (“бо торгівля, що тут посилюється, може надати найбільше засобів для досягнення поставленої мети зменшити споживання солі: цісарської, молдавської та акерманської”, — говорилося у затвердженій царем 8 липня 1804 р. доповіді міністра внутрішніх справ, якою передбачалося створення мережі магазинів для поширення кримської солі) [39, т. 28, № 21. 387, с. 424-439].

Отже, російський уряд не збирався ані суттєво збільшувати імпорт ані інші види торгівлі, що вважалися шкідливими для державної скарбниці та російської промисловості. Проте транзитна торгівля у цей час розглядалася ним як галузь цілком вигідна. Цьому сприяло, зокрема, жваве листування між А. Е. Рішельє та М. П. Рум'яцевим. На західному кордоні імперії відбулися певні

зміни, що вплинули на майбутні шляхи одеського транзиту. Так, указом від 26 вересня 1802 р. Брестську митницю було переведено до містечка Кринки. Ініціатором цього був М. Рум'янцев, який, зокрема, стверджував, що: 1) свого часу переведення митниці з Кринок до Бресту було здійснено через неекономічні причини (“підставою для того був лист до покійного президента комерц-колегії Соймонова від покійного фельдмаршала Репніна” з пропозицією створити митницю у Бресті, бо через нього проходить вищезгаданий урядовий поштовий шлях Петербург — Відень); 2) що обсяг ввізної торгівлі через митну заставу у Кринках набагато більше, ніж через митницю у Бресті (“чотири частини привізних товарів йдуть через Кринки, а п’ята частина на Брест”); 3) Кринки завдяки діяльності місцевих євреїв перетворилися на центр нелегального ввезення товарів, з яким службовці місцевої застави впоратися не могли (“велику увагу слід звернути на це містечко, тим більш, що євреї-торговці піднімають ціни на поселення між Кринками та Брестом, й це надає підстав думати про зловживання, що там ховаються”). Переведення митниці до Кринок (у Бресті після того залишили митну заставу) було важливим не тільки для торгівлі з Прусією, але й з Австрією (“містечко Кринки має кордон з цесарськими та пруськими володіннями й напроти нього від обох держав розташовані митниці”) [39, т. 24, № 20. 433, с. 274, 275].

Розширенню торгівлі з Австрією сприяло й відновлення указом від 22 липня 1802 р. Волочиської митниці. Підставою для того було прохання мешканців Подільської губернії “про надання деяких вигод на користь торгівлі краю”. Розглядаючи його, Комерц-колегія дійшла висновку, що: “торгівля тутешнього краю обмежується через відсутність на просторі кордону від Радзивілова до Ісаковець митниці й через заборону привозити на Ісаковецьку митницю, що розташована у пункті з’єднання кордонів Галичини та Молдавії, товари, окрім угорських та волоських вин, кіс сінокісних та солі; товари ж, що вивозяться з Галичини, мають ввозитися через митницю Радзивілівську, а ввіз товарів, що йдуть з Туреччини через Могилівську, через далеку відстань та важкість шляху для купецтва є вельми обтяжливим”. Із висновками колегії

погоджувався і подільський військовий губернатор. Тому було запропоновано: “зادля користі торгівля та скарбниці... відновити між Радзивіловом та Ісаківцями Волочиську митницю, яка існувала у 1799 році й через яку дорога лежить у різні торгові містечка Волинської та Подільської губерній, у яких відбуваються щорічно значні ярмарки, а через Ісаковецьку митницю дозволити пропускати товари, як турецькі, так і ті, що з Галичини йдуть без усіякого виключення”[39, т. 27, № 20. 338, с. 198, 199].

Плани влаштування транзиту й потреби товарообміну загалом вимагали з'єднання Бродів та Одеси добрими шляхами, зокрема, поштовим трактами. Слід згадати, що Олександр I (який за словами відомої епіграми “царствував у дорозі”) від перших років свого правління, подорожуючи імперією, часто звертав увагу на незадовільний стан шляхів, що відбивалося у відповідних указах. Наприклад, 8 липня 1802 р. було видано указ “Про облаштування доріг”, де констатує незадовільне становище у зазначеній сфері (“потягом подорожі моєї минулою весною через деякі губернії помітив я, що у різних місцях дороги не мають належної справності”), цар наказав щодо утримання шляхів в Центральній Росії та Східній Україні “дотримуватися точно правил, що існують у Ліфляндській губернії” [39, т. 27, № 20. 319, с. 188, 189]. Певна увага приділялася урядом і стану шляхів на Правобережжі. У серпні 1803 р. місцева влада Волинської губернії здійснила огляд існуючих доріг для створення планів “головної столбової дороги” та “поштової дорожньої карти” Волинської губернії, до якої увійшли станції по вищезгаданих шляхах: Петербург – Могилів – Стамбул; Москва — Київ — Броди, а також Кам'янець-Подільський – Москва[87, арк. 1, 6; 88, арк. 3]. Їхній стан на багатьох ділянках був незадовільним (сучасники ремствували, що в багатьох місцях “дороги зовсім не відремонтовані, й мостів в тих місцях, де вони мають бути” зовсім не збудовано й на майбутнє немає надії на успіх у цій справі”), так само, як і функціонування поштових станцій (губернська влада намагалася запровадити зміни щодо їхнього утримання, зокрема, пропонуючи віддавати його з торгів відкупщикам, проте місцеве дворянство чинило тому опір) [74, арк. 125, 126;

76, арк. 179]. Звичайно, що і напромок вищезгаданих головних поштових трактів Правобережжя ніяк не відповідав потребам західноєвропейського транзиту.

Проте, як зазначалося вище, ще наприкінці XVIII ст. негоціанти ставили питання про з'єднання Одеси та Бродів (через Радзівілів) поштовим трактом. На тому, щоб такий тракт було створено й проходив він якнайкоротшим шляхом, наголошував новопризначений одеський градоначальник А. Е. Рішельє. Його пропозиція знайшла підтримку М. Рум'янцева. Внаслідок чого вже в указі від 1 травня 1803 р., серед інших заходів щодо покращення торгівлі Одеси, здійснених за ініціативою А. Е. Рішельє, наголошувалося: “2. Що стосується повільності пошти між Радзівіловом та Одесою, то у Поштовому департаменті робляться остаточні міркування, завдяки яким шлях цей для вигоди торгуючих незрівнянно скорочено буде” [39, т. 27, № 20.739, с. 573]. Вже 1803 р. поштовий тракт між Одесою та Радзівіловом було створено. Це було важливим кроком до організації майбутнього транзитного маршруту.

Волинський губернський землемір від 21 червня до 16 листопада 1803 р. здійснив всі роботи, пов'язані з “оглядом дороги, що прямує від Одеси до Радзівілова” [73, арк. 11; 85, арк. 18, 19]. По тому були визначені кошти, що їх мусило виплачувати місцеве населення на утримання цього поштового шляху. Для багатьох станів губернії, за якими і без того числилися значні недоїмки, ці податки стали додатковим тягарем. Проте тепер вони стягувалися на утримання шляху, який, в цілому, відповідав інтересам господарства Наддніпрянщини. Важливим було те, що міністр комерції М. Рум'янцев обіймав ще й посаду начальника річкових комунікацій імперії. Адже річкові сполучення також розглядалися, як потенційні маршрути транзитної торгівлі.

Так, 23 лютого 1804 р. було підписано указ “про штат чиновників для нагляду за судноплавством Огінським каналом та про впровадження збору із суден та плотів, що ним плавають”, яким передбачалося на Огінському каналі, “збір цей стягувати у містечку Телеханах”, а “збір по річці Німану робити у Юрбурзі, а з суден, що повертаються до каналу Огінського, мита не стягувати”

[39, т. 28, № 21. 169, с. 147]. Завершенню будівництва зазначеного каналу надавалося великого значення саме для розвитку транзитних шляхів від Чорного моря до Балтики. 31 серпня 1804 р. було видано сенатський указ: “Сенат слухав рапорт Департаменту водяних комунікацій, у якому йшлося, що розпочатий гетьманом Огинським у Литовській губернії канал, що з’єднує річки Шару та Яцольду, а через них Дніпро та Німан або Чорне море з Балтійським, розташований на відстані 46 верст... протягом минулого 1803 року завершено, а у теперішньому році 10 квітня відкрито по ньому судноплавство...” Хоча для нормального функціонування каналу потрібно було ще здійснити низку робіт (ремонт мостів, облаштування “бечевника” тощо), Сенат зобов’язав керівництво губерній оголосити про відкриття каналу, пропускати до нього судна за дозволом вищезгаданого Департаменту, “оповістити промисловців” та стежити, щоб мости, млини та ін. не зашкоджували судноплавству [39, т. 28, № 21.437, с. 499, 500]. За поданням М. Румянцева “про облаштування митниць у Литовській губернії” було також видано указ від 11 листопада 1804 р. “Про скасування наглядачів, що призначені по річках Німану та Вілії, та про перевірку сплавлених по них товарів у Юрбурзькій митниці”, яким передбачалося перенесення митниць та митних застав на пруському кордоні, на що виділялися чималі кошти.

По-справжньому широкі можливості для міжнародного транзиту через Правобережжя відкрилися після указу “Про одеській транзит” від 5 березня 1804 р. Сприяючи успіхам зростаючої одеської торгівлі (про які було зазначено в преамбулі указу), уряд дозволив транзит незаборонених для ввезення в країну товарів з Одеси до кордонів Молдавії та Волощини (через Дубоссарську та Могилів-Подільську митниці), Австрії (через Радзивилівську митницю) та Пруссії (через Кринську митницю) й у зворотному напрямку. При ввезенні до Російської імперії власник товару мав сплатити ввізне мито, 7/8 якого йому поверталось при вивезенні товару за кордон і лише 1/8 залишалася у скарбниці як транзитне мито. Зі значного переліку товарів транзитне мито не стягувалося взагалі і власнику при їх вивезенні поверталось усе сплачене мито. Для товарів,

привезених до Одеси морем і призначених для транзиту, дозволялося не сплачувати мито, а уряду надати надійні застави (нерухоме майно). Проте для таких товарів встановлювалися додаткові заходи контролю за їх пересуванням по країні. Місцева влада у найкоротший термін мусила визначити шляхи для транзиту (Дивись Додаток 5) [39, т. 28, № 21.196, с. 192-195]. До указу було подано реєстр товарів, при вивезенні яких за кордон власникам поверталось усе сплачене за них мито. Товари ці були виключно азійського походження (Дивись Додаток 6). Надаючи право безкоштовного їхнього провезення, уряд намагався зробити рух товарів “одеського транзиту” двобічним, а також перетягнути до своїх теренів шляхи постачання сировини з Азії до Європи. Останнє було і нешкідливим для скарбниці та російських промисловців (бо зазначені вироби не належали до традиційних контрабандних товарів) та вигідним для перевізників (через значну вагу та обсяги постачання азійської сировини для європейської промисловості).

Одночасно з указом про транзит було підписано указ про створення в Одесі “вільних складів” для безмитного переховування транзитних товарів протягом 1,5 років [39, т. 28, № 21.197, с. 195, 197]. Історики часто оцінювали їх як “маленьке порто-франко” — прообраз майбутнього одеського порто-франко (Дивись Додаток 7) [203, с. 29].

Оскільки в указі “Про одеський транзит” було наказано “у тих місцях, де за цим призначенням транзит має проходити, керівникам губерній визначити дороги та міністра комерції про те повідомити”, місцеве керівництво почало жваве листування з міністром щодо виявлення найзручніших доріг для нової гілки торгівлі. Це визначення маршрутів затримало впровадження транзиту майже на рік.

28 червня 1804 р. міністр комерції М. Рум'янцев, звернувся з листом до Херсонського військового губернатора Андрія 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 краї [98, арк. 13]. Такі ж листи отримали

губернатори Подільської, Волинської та інших губерній, через які мав проходити шлях транзиту. Слід відзначити, що А. Ессен майже одразу після отримання тексту указу “Про одеський транзит” 24 березня 1804 р. наказав земським судам Тираспольському, Єлисаветградському та Ольвіопольському зайнятись визначенням доріг для транзиту у своїх повітах. Єлисаветградський суд вже 31 березня подав відповідь із визначенням можливого транзитного маршруту через свій повіт, Ольвіопольський відповів лише 8 квітня, що не може визначити маршрут транзиту, оскільки в повіті відсутній землемір [102, арк. 33].

Проте найскладнішим було визначити дороги в Тираспольському повіті, в якому мали сходитись всі транзитні шляхи. Окрім того, як виявилось, місцеве керівництво було погано обізнане щодо тих шляхів, якими користувалося населення. Так, Тираспольський земський суд 15 червня повідомив, що від Одеси до кордонів губернії — міст Дубоссари та Балта транзит краще встановити “знов призначеним одеським поштовим трактом”, який проходив через села Павлівку та Візірянівку і річкою Кучурганом. Однак пізніше виявилось, що “транспорти з товарами та різними продуктами... до Балти від Одеси більшою мірою прямують... іншою дорогою”, яка проходила через Пересип, Куяльник, населенні пункти Северинівку, Ширяєво, Ананьїв, Велигоцулово та інші, ця дорога також була в досить непоганому стані (“як восени так і навесні труднощів не бувало”) [102, арк. 29, 30]. Вже 7 травня 1804 р. про цей останній маршрут повідомляв тираспольський повітовий маршалок, який пропонував його як “найкоротший шлях від Одеси до Балти” (180 верст довжиною). 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 верст [102, арк. 31].

6 серпня 1804 р. повідомив про визначення транзитних доріг в своїй губернії Подільський губернатор. Було встановлено два шляхи: від Балти до Могильова (турецький кордон) та від Балти до селища Злинки (Волинська

губернія) [102, арк. 27]. До 22 серпня 1804 р. було визначено шляхи у Волинській губернії. Там також було встановлено два маршрути: від Злинки до Радзивілівської митниці та від Злинки до села Мокрани Гродненської губернії (далі на пруський кордон) [98, арк. 25].

Важливим при організації транзиту було визначити пункти перевірки товарів під час їх слідування теренами імперії. А. Е. Рішельє, як один з ініціаторів влаштування транзиту, 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” [102, арк. 40]. Ця пропозиція була підтримана міністром комерції. Тому указом імператора від 25 вересня 1805 р. Міністру комерції цар визначив для “одеського транзиту” до Австрії та Прусії місцем перевірки товару м. Балту. При тому зазначалося: “перевірку цю проводити без усіяких зволікань” [102, арк. 43].

Царем тоді ж були визначені 5 маршрутів одеського транзиту (4 виключно сухопутних: до Молдавії та Волощини, Австрії та Прусії та 1 річковий із сухопутною ділянкою; Дністром та Огинським каналом до Прусії). Згідно із розкладом доріг транзитні товари мали прямувати через десятки населених пунктів українського Правобережжя. Транзитний шлях Одеса — Броди, що прямував проголошеною 1803 р. “великою поштовою дорогою на Радзивілів”, 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, Брац-лав, Немирів, Вінницю, Літин, Летичів, Проскурів); у Волинській губернії — через 5 селищ, містечко Радзивілів та місто Крем’янець. (Дивись Додатки 8–11) [39, т. 28, № 21.530, с. 712]. Для контролю за рухом товарів по Дністру “хоча б і на правах транзиту” указом 17 березня 1805 р. було

влаштовано митну заставу в Маяках (Дивись Додаток 12) [39, т. 28, № 21. 670, с. 900].

Влада наче не збиралась значно покращувати стан шляхів на маршрутах транзиту. Так, вже 6 травня 1805 р. Подільський військовий губернатор А. Ессен писав міністру комерції, що шляхи на одній з ділянок транзиту Одеса — Дністер — Огинський канал — Прусія, 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 негайний ремонт шляхів, що вартувало б скарбниці та подільським мешканцям “значних витрат” [102, арк. 53], він лише просив дозволу змінити в тому районі маршрут транзиту. Міністр комерції М. Рум’янцев та одеський градоначальник А. Рішельє оперативно підтримали цю пропозицію [102, арк. 52, 55], і 4 серпня 1805 р. цар видав указ про відповідне корегування маршруту міжнародного транзиту (Дивись Додаток 14) [39, т. 28, № 21.864, с. 1153; 81, арк. 56]. Напевно, для держави це було зробити значно легше, ніж витратити кошти на ремонт дороги у далекій подільській провінції.

Таким чином, від 1805 р. були створені в цілому сприятливі умови для розвитку “одеського транзиту”. Проте уряд планував розвинути транзитну торгівлю і через інші чорноморські порти. Поруч з Одесою традиційно велика увага надавалася Таганрогу та Феодосії. Наприклад, у 1803–1805 рр. щодо останньої було вжито низку заходів, схожих на ті, що вживалися стосовно Одеси: створено градоначальство, затверджено план розбудови міста, надіслано “невільників” для здійснення будівельних робіт, переселено до нього та його околиць іноземців тощо. [39, т. 28, № 21.172, с. 148-151; № 21.177, с. 154, 155; № 21. 492, с. 562] Логічним продовженням такої політики був царський указом Сенату від 12 травня 1805 р., яким “для полегшення торгових обігів у Таганрозі та Феодосії” купцям було дозволено у митницях цих портів мати право на відстрочку у сплаті мит на підставах указу від 14 січня 1764 р. терміном на

шість місяців. При цьому відзначалося, що це є тимчасовим заходом, застосованим до того часу “коли на влаштування магазинів для складування й на транзитне положення” у цих містах “не буде прийнято особливих указів” (Дивись Додаток 13) [39, т. 28, № 21. 768, с. 1025].

Цей указ надавав вищезгаданим містам певних переваг перед Одесою. Адже “вільні склади” в останній ще потрібно було влаштувати, а право на відстрочку у сплаті мит у таганрозькій та феодосійській мит-ницях почало діяти одразу після його надання. Прихильники “одеського транзиту” цього допустити не могли й вже 8 вересня 1805 р. зазначене право було поширено й на Одесу. Притому наголошувалося, що й указ від 5 травня 1804 р. про створення “вільних складів” в Одесі “залишається у своїй силі” (Дивись Додаток 15).

Створення “вільних складів” у Феодосії було проголошено указом від 16 березня 1806 р. Притому Феодосія отримала право ввезення та складування цілої низки європейських товарів, заборонених для ввезення в імперію, з метою влаштування вивезення їх “транзитом до Анатолії та Леванту.” Феодосійському градоначальнику було наказано стежити, щоб зазначені товари не могли бути контрабандно ввезені до Російської імперії (Дивись Додаток 16) [39, т. 45. III, с. 57, 58]. Надання зазначеного права було пов’язано вочевидь як з проектами відродження середньовічної транзитної торгівлі через Крим, які з кінця XVIII ст. пропонувалися представниками місцевої влади та негоціантами, так і з тим, що за своїм розташуванням Феодосія була менш небезпечним пунктом для поширення контрабанди вглиб країни ніж Одеса.

До речі, уряд й надалі намагався сприяти розвиткові транзитної торгівлі Феодосії. 12 червня 1808 р., “в доповнення” до дії указу від 16 травня 1806 р., наказано “допустити для складування транзитом “у Феодосії, окрім інших, й “цінові товари” (Дивись Додаток 18). Феодосія також отримала і низку інших пільг, що їх до того вже мала Одеса. Зокрема: 9 квітня 1809 р. Феодосії передали 1/5 частину митних зборів на потреби міста й порту (замість 1/10, що відпускалася на ці цілі раніше) [39, т. 30, № 23. 573, с. 904]. 16 квітня 1809 р. до

Феодосійського порту дозволено ввозити товари, з яких мито стягувалося “по ціні” [39, т. 30, № 25. 584, с. 912], тощо. Нарешті 30 квітня 1809 р. іменним указом Сенату було затверджено штат “Феодосійських магазинів для складування” (Дивись Додаток 21) [39, т. 30, № 23. 618, с. 947]. Однак, не зважаючи усі ці та інші заходи уряду серйозним конкурентом Одеси щодо транзитної торгівлі (так само як і інших галузей товарообміну) Феодосія ніколи не стала. Проте час дії вищезгаданих указів згадувався дослідниками історії Феодосії ХІХ — початку ХХ ст. як “золота доба” у новій історії цього міста, по завершенні якої почався період його занепаду [430, с. 411, 412, 433-438; 244, с. 90-96, 102].

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 системі”), й зроблено деякі інші полегшення для купців, щоправда зі збереженням жорсткого контролю задля запобігання контрабанді (Дивись Додаток 19) [39, т. 30, № 23. 292, с. 595-598]. Зазначені пільги та наслідки “Континентальної системи” сприяли надзвичайному піднесенню одеського транзиту, особливо на маршруті Броди — Одеса. “За часів континентальної блокади одеський транзит швидко зростає. — відзначав О. Оглоблін, — Одеса й Правобережжя опинилися в центрі транзитного торгу”. Вже 1808 р. одеські негоціанти отримали від транзиту надзвичайно великі прибутки, значні кошти заробили торговці Бродів й перевізники товарів на Правобережжі [501, с. 37, 38].

Задля кращого функціонування транзиту указом від 9 квітня 1809 р. ще на п'ять років було продовжено право складування товарів в Одесі за правилами, що були затверджені одночасно з проголошенням транзиту 5 березня 1804 р. (Дивись Додаток 20). Таким чином, маленьке “порто-франко” продовжувало існувати [39, т. 30, № 23. 572, с. 904].

Певний вплив на транзитну торгівлю мали юридичні умови перебування іноземних купців на теренах Правобережної та Південної України. Так, у зазначений період до керівництва Волинської губернії неодноразово зверталися австрійські піддані з проханням продовжити термін перебування в Російській імперії. Нерідко з такими проханнями зверталися купці, безпосередньо пов'язані з транзитною торгівлею. Наприклад, у 1809 р. надійшло “прохання від австрійського володіння бродівського підприємця Арона Ульріха, що було подане бродівським купцем Гильберштамом від імені свого товариша” та ще трьох австрійських підданих — євреїв, які затрималися на теренах Російської імперії через торговельні справи й просили про видачу їм паспортів ще на 6 місяців. Оскільки такі прохання від купців, комісіонерів та ін. були досить типовими, зазначена проблема була вирішена на загальнодержавному рівні. Як зазначалося у журналі Волинського губерньського правління за 1809 р.: “пан тутешній віце-губернатор, що виконує обов'язки цивільного губернатора, й кавалер Петро Михайлович Гороховський... 2 липня 1808 року надіслав до цього правління копію з подання пана міністра внутрішніх справ та кавалера князя Олексія Борисовича Куракіна про те, що його імператорська величність помітив різноманітність правил, якими керуються губерніяльні начальства щодо іноземців, які в губерніях мешкають, й затвердивши пропозицію пана міністра про запровадження щодо цього предмету порядку одноманітного, повелів від усіх приїжджаючих знов іноземців забирати паспорти їхні й зберігати у губерньському правлінні, а натомість видавати для мешкання трьохмісячні види, які і відновлювати по завершенні цього терміну”. Після зазначеної постанови місцева влада переважно без перешкод продовжувала терміни перебування в губерніях іноземців, в тому числі купців з Бродів, за новими, більш зручними правилами. Винятком були лише ті випадки, які потребували особливого розслідування (наприклад, щодо єврея Я. Дувидовича, який, отримавши “в одесах” паспорт від австрійського консула, його загубив; чи тих торговців-євреїв, австрійських підданих, які в'їхавши до

країни ніби з бажанням отримати “на вічно” російське громадянство та обрати собі стан, більше року цього не робили).

Значних полегшень для іноземців, що вирушали теренами Правобережжя та часто мушили отримувати паспорти від трьох губернаторів (херсонського, подільського та волинського), здобула й влада українського Півдня. У травні 1808 р. завдяки клопотанню А. Е. Рішельє було видано указ, яким дозволялося іноземцям вирушати з Одеси до Радзівілова з паспортами, виданими херсонським військовим губернатором (тобто самим А. Е. Рішельє). Зазначений указ не міг позитивно не вплинути на діяльність купців, які обслуговували транзит Броди — Одеса (Дивись Додаток 17).

Певну увагу влада продовжувала звертати й на шляхи, що обслуговували транзит. Особливо складним було їхнє становище у Волинській губернії. Там поміщики, чийм обов'язком було стежити за окремими ділянками шляхів, ремствували на необхідність утримувати “велику кількість гребель й мостів”, здійснюючи постійний їхній ремонт. Як зазначалося вище, певна увага приділялася і перспективам дністровського судноплавства. Однак суттєвого прориву щодо цього питання не відбулося. За повідомленням подільської адміністрації у 1809 р. “про сплавні та несплавні річки Подільської губернії”, щодо Дністра зазначалося: “Ця ріка тече з Галичини й складає до самого гирла природний кордон між Російською імперією та Портою Оттоманською, сплави зручно проходять по ній під час паводків навесні та восени, в інші пори року взимку — через замерзання, а влітку — від мілководдя й у деяких місцях кам'янистих порогів не скрізь вільно проходити можуть”. Переважна більшість інших річок губернії були практично непридатні для сплавів та судноплавства [39, т. 31, № 18.219, с. 779].

Проте досить скоро 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. у портах Білого, Балтійського та Азовського морів й по усьому Західному сухопутному кордону” від 19 грудня 1810 р. У преамбулі до цього документа, між іншим, відзначалося, що його метою є потреба “перешкодити посиленню непомірної розкоші, скоротити довіз товарів іноземних й заохотити, наскільки це можливо, виробу внутрішньої праці та промисловості” [39, т. 31, № 24. 464, с. 486, 487].

“Правила” встановили цілу низку обмежень на імпорт. Головними серед них були: 1) збільшення кількості товарів, заборонених до ввезення, які у разі їх виявлення у портах та митницях підлягали конфіскації; 2) скорочення кількості портів, до яких дозволялося привозити іноземні вироби, до восьми (на Білому морі — Архангельськ; на Балтійському морі — Петербург, Рига, Ревель, Лібава; на Чорному та Азовському морях — Одеса, Феодосія, Таганрог): а митниць, із зазначеними правами на західному сухопутному кордоні до трьох (Палангенської, Радзивілівської та Дубоссарської); 3) посилення репресій супроти контрабандистів (не тільки щодо купців, але й стосовно шкіперів та інших перевізників контрабанди, із виключенням, щоправда, для турецьких підданих, яких продовжували карати за попереднім законодавством) [39, т. 31, № 24.464, с. 487-491].

Слід відзначити, що суттєві зміни зовнішньоторговельного законодавства здійснювалися одночасно із посиленням контролю на кордонах імперії. 4 січня 1811 р. була затверджена доповідь військового міністра “Про влаштування військової варти на кордонах західних губерній”. Головним завданням варти було запобігати контрабанді. Причому збереглося правило донощика — одержувати весь конфіскований контрабандний товар; однак у разі, коли контрабанда складалася із товарів, до імпорту заборонених (страх перед такими товарами у керівництва держави напевно був надто великим), вона мала спалюватися, а донощик мусив задовольнитися лише “гідною винагородою” від держави. Військова варта складалася з козаків Донського та Бузького військ, які тримали кордон від Палангену до Ягорлика (ділянку кордону по р. Дністер від Ягорлика до Чорного моря мав облаштувати військовою вартою А. Е. Рішельє).

На території Наддніпрянської України прикордонну варту складали донські козаки полків генерал-майора Іловайського, генерал-майора Чернозубова та підполковника Іловайського (кордон від Немирова Гродненської губернії до містечка Усція Бискуніє на Дністрі) та 2-й і 3-й полки бузьких козаків (кордон від Усціє Бискуніє до впадіння у Дністер р. Ягорлика) [39, т. 31, с. 509-511]. Отже, по всьому західному кордону виникав своєрідний “митний фронт”. Маніфестом від 24 червня 1811 р. з метою “встановити точні й однобразні правила” на західному митному кордоні, цар проголосив створення 11 митних округів. Зокрема, були створені округи: Радзивілівський (“з митниці Радзивілівської й митниць та застав на кордоні від Брест-Литовського до Ісаковецької митниці”), Дубоссарський (“З митниці Дубоссарської й митниць та застав від Ісаковецької митниці до Овідіополя включно”), Одеський (“з митниці Одеської, з застав: Маякської, Херсонської, Миколаївської”), Феодосійський (“з митниць: Феодосійської, Євпаторійської, Керченської, Бугазської”) та Таганрозький (“з митниці Таганрозької та застави Маріупольської”). Між іншим, під керівництвом начальників округів перебувала і “митна варта” — одна команда на кожні 15 верст сухопутного кордону [39, т. 31, № 24. 684, с. 681, 682].

Зазначені зміни не могли не зачепити і транзитного законодавства. Адже на нього мало вплинути хоча б вже скорочення кількості митниць із дозволом ввезення іноземних товарів на західному сухопутному кордоні, до яких не увійшли ані Кринська та Могилів-Подільська митниці а також і місце входження Огінського каналу до кордонів Прусії. Параграф 57 вищезгаданих “Правил” зазначав: “про транзитний торг взагалі, й особливо торг азійський, узгоджуючи з правилами, тепер прийнятими, слідом за цим видано буде особливе розпорядження” [39, т. 31, № 24.464, с. 492].

Зазначене розпорядження не змусило довго чекати на себе. Указом від 24 березня 1810 р. Сенату “Про транзитний торг через Одесу” Олександр I запровадив серйозні обмеження на транзит задля “відповідності теперішньому плину закордонного торгу”. По-перше, формальності під час проходження

транзитних товарів були повернуті до умов, визначених в указі від 5 березня 1804 р. Отже, будь-які полегшення, надані щодо цього указу у 1808 році скасовувалися. По-друге, транзитна торгівля дозволялася лише товарами, що їх згідно з митними правилами на 1811 р. було дозволено до імперії ввозити. Заборонені для ввезення товари, привезені для транзиту до російських сухопутних митниць — менше ніж через шість тижнів після підписання указу, а морем до Одеси — до 1 жовтня 1811 р., мали бути відправлені за кордон. “Після завершення зазначених термінів, — наголошувалося в указі, — усі заборонені товари, хоча б вони і були привезені під приводом транзиту, конфісковувати згідно з Положенням про торгівлю на 1811 р.” По-третє, проголошувалося, що “товари, які для транзиту приходять”, мають пропускатися лише через ті митниці, “що взагалі для привезення іноземних товарів призначені.” [39 т. 31, № 24. 565, с. 592] Таким чином, для транзиту до Одеси залишалися лише дві митниці на західному кордоні — Дубоссарська та Радзивілівська, а довіз транзитних товарів до Могилів-Подільської та Кринської митниць заборонявся (Дивись Додаток 22).

У хронології визначних подій Новоросійського краю та Бессарабії, складеній 1839 р., 1811 рік чомусь був позначений, як “влаштування транзитного торгу через Одесу” [61, 1839, с. 14].

О. Оглоблін розглядав указ від 24 березня 1810 р. як акт заборони одеського транзиту. З формального боку це було не так. Адже хоча б і на умовах 1804 р. транзит міг функціонувати. Міг функціонувати і головний транзитний шлях Броди — Радзивілів — Одеса. Проте заборона транзиту недозволеними для імпорту товарами мала завдати транзиту потужного удару. Наявність зазначеної умови в указі від 5 березня 1804 р. менше перешкоджала транзиту, бо тоді кількість заборонених товарів була ще не надто великою. Проте у 1811 р., коли розпочав дію тариф, що його історики та економісти справедливо називали “заборонним”, ця умова була вже рівнозначна майже повному скасуванню пільг одеського транзиту. Таким чином, указ від

24 березня 1810 р. був не формальною, проте фактичною заборною західноєвропейського транзиту через терени Наддніпрянщини.

Зазначена заборона входила у явне протиріччя з принципами, що їх продовжував декларувати уряд імперії. Досить показовим у цьому плані був маніфест від 25 червня 1811 р., який проголошував нові засади функціонування міністерств. Згідно з ним Міністерство комерції було ліквідовано, а управління товарообміном перейшло до Департаменту зовнішньої торгівлі Міністерства фінансів. Одне з двох відділень зазначеного Департаменту — “Відділення торгових зовнішніх зв’язків”, між іншим, мало збирати “відомості про іноземні товари, що перевозяться через Росію”, й відати справами щодо “торгівлі привізної, вивізної та транзитної” (цим мусив займатися один із двох столів відділення) [35, т. 31, № 24. 686, с. 740, 741]. Параграф 272 царської “Настанови” (“*Наказа*”) Міністерству фінансів проголошував: “Транзитна торгівля, функціонуючи зі значною користю для держави, заслуговує особливого піклування з боку уряду, й тому має заохочуватися усуненням будь-яких перешкод, як під час ввезення так і під час вивезення товарів” [39 т. 31, № 24. 686, с. 754]. Ця заява були надто далекою від реальної зовнішньоторговельної політики імперії. Між іншим, у цій “Настанові” стверджувалося про необхідність сприяти не тільки транзиту, але й імпорту й не встановлювати надто великих ввізних мит та заборон на ввезення товарів (слова про те, що “надмірне збільшення мита заохочує таємне ввезення товарів” й тому подібне). За умов існування “заборонного” тарифу 1811 р. такі ліберальні декларації виглядали вже надто дивно.

2.4. Загальні характеристики транзиту західноєвропейських товарів за часів “Континентальної системи”

Вивчаючи одеський транзит, дослідники чи не в першу чергу зверталися до відомостей, наведених у “листах про Одесу” Ш. Сікаром. Шарль (Карл) Сікар походив з Марселя, був близьким другом А. Е. Ришельє, мешкаючи в Одесі у 1804–1828 рр., він вів жваву торгівлю з Францією та Італією, а в період “Континентальної блокади” брав активну участь і в міжнародному транзиті. Як

досвідчений негоціант Сікар зміг зібрати цілу низку відомостей про транзитну торгівлю, що залишалися поза увагою офіційної влади.

Так, звертаючи увагу на переваги одеського транзиту перед іншими шляхами, що їх намагалося відшукати купецтво за несприятливих умов “континентальної блокади”, Ш. Сікар писав: “Найбільше відправлення товарів сухим шляхом у 1808 році було зі Смірни до Артаки; невелика лише частина йшла до Радосто, що на протилежному березі Артаки розташований, 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 попсувалося, а решта перебувала у дорозі надто довго. Досвід довів перевагу для транзиту 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...” [574, с. 67] Аполлон Скальковський вважав, що вищезгаданий транзит навігації 1808–1809 рр., “коли куплені у Смірни 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” — наочно довів усій Європі, що Одеса є надзвичайно важливим транзитним пунктом [579, с. 49].

З Європи до Азії транзитом вивозився досить широкий асортимент виробів, переважно промислових (за словами Ш. Сікара це були: “сукна, ковпаки, фески, шовкові, золоті та срібні тканини, галуни, мережива, галантерейні вироби й взагалі усі коштовні товари, необхідні для азійської торгівлі”). [563, с. 68, 69] Серед товарів, що ввозилися через Одесу до Європи, переважала сировина для європейської промисловості, передусім бавовна. Для транспортування її суходолом потрібна була значна кількість возів, людей, а

отже і 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 окупити сухопутне транспортування. Щодо його асортименту Ш. 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” [574, с. 66]. Детально розглядаючи найуспішніший для транзитної торгівлі 1808 р., Ш. 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. Укази 5 травня 1804 р. та, особливо, 2 жовтня 1808 р., який “знищив усі перешкоди” на шляху транзиту залагодили 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 “барішу” 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 дорогах до Бродів та Молдавії”. Між іншим, Г. 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 не відправлялися.” Отже,

транзит явно сприяв розвитку експорту та місцевого виробництва [654, с. 38, 64-73].

Успіхи транзиту у 1807–1809 рр. призвели до загального піднесення обігів одеської торгівлі. Це, в свою чергу, сприяло зростанню добробуту міста взагалі. Автор одного з перших рукописних нарисів історії Одеси Антон Ілліч Шостак вважав, що саме комерція першого десятиліття ХІХ ст., в тому числі й транзит, стала головним двигуном зростання Одеси й могла принести цьому місту ще більше зиску, якби їй не перешкоджали політичні події [574, с. 3-5, 8]. На визначний вплив транзиту на чорноморську торгівлю загалом вказували О. Дружиніна, В. Ващенко, В. Золотов та інші дослідники. Окрім того, на їхню думку, “одеський транзит” мав значний вплив на загальні обіги товарообміну Російської імперії часів “континентальної блокади” загалом.

Г. 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 пілґ 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 знаходилися для відправлення до Туреччини через Одесу, й навпаки, потрібно було відправити назад з надзвичайними витратами й шукати для їхнього 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 попереджене про неї заздалегідь [574, с. 128, 129].

2.5. Правові умови функціонування “одеського транзиту” доби “російського фритредерства” 1819–1822 рр.

Через війну з Наполеоном держава у 1812–1813 рр. замало уваги приділяла одеській торгівлі. В цей період можна лише згадати указ від 10 лютого 1812 р. про переведення Мякської митної застави (створеної свого часу і для контролю за транзитними перевезеннями) з Одеського митного округу до Дубоссарського, а Овідіопольської митної застави — з Дубоссарського до Одеського, що було цілком логічним та мало покращити роботу митників на ділянці між Одесою та Дністром [39 т. 32, № 24.990, с. 181]. У 1812–1813 рр. Одеса пережила епідемію чуми, яка паралізувала практично усе економічне життя міста майже до 1814 р. (карантин у місті розпочався 13 вересня 1812 р. й продовжувався до весни 1813 р., однак, як відзначав К. Смольянінов: “знята 18 травня 1813 року карантинна варта навколо міста невдовзі, через один випадок чуми, була знов відновлена. На щастя, цього разу хвороба обмежилася вісьмома жертвами, але тим не менш, мешканці залишалися у постійному страху, від якого зовсім звільнилися не раніше, як 14 серпня 1814 року, коли й припинилися карантинні заходи безпеки по усьому краю”) [604, с. 55].

У літературі зустрічається твердження про те, що у 1813 р. одеському транзитові було надано якихось надзвичайних пільг. “Для сприяння одеському транзиту, — пише Г. А. Сигида, — 8 (20) жовтня 1813 року вийшов указ, за яким всі торговці отримали 10-річне право здійснювати безмитну торгівлю на шляху Схід — Одеса — Захід, користуючись правами купців 1-ї гільдії. До того ж вони звільнялися від особистих податків і постової повинності” [572, с. 73]. Проте зазначений указ до “Повного зібрання законів Російської імперії” чомусь не увійшов. До того ж він не міг набрати чинності у 1813 р., коли у Одесі ще зберігалися застережні заходи супроти епідемії.

Щоправда, указом від 5 травня 1814 р. було “відновлено” роботу “одеських вільних складів” терміном на 2 роки, а потім указом від 15 травня 1816 р. — ще на 2 роки (Дивись Додатки 18, 19). Показовим був термін

“відновлення” щодо роботи цих складів, а не “продовження”, як це було зазначено указом від 9 квітня 1809 р. Адже, незважаючи на формальний дозвіл, одеські “вільні склади” у період 1812–1814 рр. фактично працювати не могли.

Ш. Сікар у тих своїх “листах”, що були написані в 1808 р., припускав, що “одеський транзит” за часів “Континентальної блокади” може виявитись явищем абсолютно випадковим, зумовленим лише надзвичайною військово-політичною ситуацією у Європі. “Ви можете заперечити, — писав одеський негоціант, — що серед джерел торговельних обігів Одеси є деякі тимчасові; як наприклад: транзит бавовни, який був випадковістю й залежав від нещасливих обставин, що в них знаходився торг Середземного моря. Визнаючи справедливість такого заперечення, прошу однак зауважити, що транзитний торг, укорінившись в Одесі, залишиться на її користь хоча б частково й назавжди, навіть коли б обставини торгівлі Середземного моря і змінилися на своє попереднє становище. Але у разі, якби Одеса й весь свій транзит втратила, однак вона все одно відшкодує собі збитки з надлишком, бо для неї відкриється величезний торг від Дарданелл до Гібралтара” [573, с. 78].

Те, що Одеса, крім транзиту, мала величезний потенціал як експортний порт для сучасників Сікара було вже очевидно. Логічним виглядало і те, що Одеса збереже частину транзитної торгівлі. Теза про те, що торгівля “раз укорінившись, залишається надовго” була тоді популярною не тільки серед негоціантів, але й серед російських чиновників. [96, арк. 12] Однак указом від 1811 р. “одеський транзит” фактично заборонили. Традиція була перервана. Тому по завершенні Наполеонівських війн, коли морська торгівля Європи повернулася до свого нормального стану, транзит Броди — Одеса міг і не відродитися. Однак його відродження спричинили значні зміни, що відбулися у зовнішньоторговельній політиці Російської імперії.

Після Віденського конгресу у вищих російських колах запанували досить ліберальні погляди на зовнішню торгівлю. У Російській імперії розпочався нетривалий період митного фритредерства (К. Лодженський називав його “періодом впливу політики на митні тарифи”) [444, с. 28]. Його апогеєм став

“Загальний тариф для усіх портових та сухопутних митниць російської імперії та Царства Польського по європейській торгівлі”, прийнятий 20 листопада 1819 р. [39 т. 36, № 27.988, с. 383] Це був “найліберальніший тариф з усіх, що приймалися в Росії” [536, с. 39]. Як згадувалося у попередньому розділі, від 1811 р. справи комерції були передані до Департаменту зовнішньої торгівлі Міністерства фінансів. Зазначеним міністерством у 1810–1823 рр. керував граф Дмитро Олександрович Гур’єв (1751–1825 рр.). Найбільш відверті з сучасників писали, що Гур’єв зробив собі кар’єру завдяки зв’язкам й ще до призначення міністром відзначився тим, що “надто любив гроші” [20, с. 817]. Саме Д. Гур’єв здійснював фритредерські зміни зовнішньоторговельної політики, проте переконаним прибічником ідей “вільної торгівлі” він не був (пізніше це далось взнаки).

14 грудня 1819 р. було прийнято і новий “Митний статут для європейського кордону”. Згідно з ним, зокрема, митниці у європейській частині імперії поділялися на 12 округів. Притому залишалися як Радзивілівський, так і Одеський митні округи. Усі митниці розподілися на чотири класи, в залежності від того ним надавалися відповідні функції. До митниць першого, найвищого, класу (так званих “складочних митниць”) було дозволено не тільки привозити будь-які незаборонені для ввезення у країну іноземні товари, але й “усім купцям, які користуються правом на складування, залишати у цих митницях товари протягом восьми місяців, а усім іншим, які не користуються правом складування, протягом шести місяців без сплати до кінця цих термінів ввізного згідно з тарифом мита”. До митниць другого класу (так званих “головних митниць”) можна було привозити усі незаборонені іноземні товари та залишати їх на складування терміном до двох місяців. До митниць третього класу, так званих “деклараційних митниць”, можна було привозити лише іноземні товари, найменування яких було визначено у спеціальному реєстрі під літерою “А”, й залишати їх на складування терміном до одного місяця. До митниць та митних застав четвертого класу можна було привозити лише товари, визначені у реєстрі

під літерою “А”, й заборонялося залишати їх на складування [39, т. 36, № 28. 030, с. 418-421].

Окрім того, іноземні товари, привезені до митниць першого, другого та третього класів, можна було за бажанням господаря відправити на складування до іншої митниці з відстрочкою сплати мита. Звичайно у статуті було визначено терміни на транспортування таких товарів від однієї митниці до іншої. Одеська митниця мала статус “складочної” (митниці такого класу на Наддніпрянщині були ще у Києві, Бердичеві та Феодосії). Радзівілівська митниця була визначена як “деклараційна” — тобто митниця третього класу. Такий незначний статус цієї митниці викликав невдоволення кіл, зацікавлених у зростанні торгівлі (зокрема, транзитної) з Австрією, і став згодом, навіть, предметом обговорення австрійських та російських дипломатів у 1840-х рр. Про терміни для транспортування товарів з Одеси та Радзівілова до інших митниць буде сказано в параграфі 3.3 [62, 1827, 23 ноября].

Уряд, звичайно, міркував і про влаштування транзиту іноземних товарів через терни імперії за кордон. 5 серпня 1818 р. у Петербурзі було укладено “Додатковий акт” до російсько-австрійського трактату 21 квітня 1815 р., який “...стосувався торгівлі й промисловості Польських провінцій, що входили до кордонів 1772 р...” В межах земель колишньої Речі Посполитої, які на момент укладання договору входили до складу Австрійської та Російської імперій, створювалася зона вільної річкової торгівлі, зокрема, “вільне судноплавство по річ-ках вниз — до їх впадіння в море й вгору — по їх течії, і вільний вхід до [їхніх] пристаней.” З цією величезною за розмірами зоною вільної торгівлі безпосередньо була пов’язана і одеська торгівля. Стаття 12 акту говорила: “Високі сторони, що домовляються, задля доброго зміцнення взаємних торговельних відносин Одеси з Бродами, уклали, виходячи з XXVIII статті Віденського трактату 21 квітня/3 травня 1815 року, особливу постанову про транзит між цими портами: ця постанова, додана до цієї статі, буде приведена в дію від 1/13 вересня теперішнього року; вона повинна слугувати правилом для цього транзиту і до того, що стосується саме такої торгівлі між Бродами та

Одесою, може бути застосована не інакше, як з обопільної згоди.” [39, т. 35, № 27.453, с. 413-415]

14 серпня 1818 р. царем були затверджені положення “Про транзитний торг від Європейського кордону до Одеси,” першій параграф яких, зокрема, проголошував: “Усім російським купцям, що користуються правом іноземного торгу та іноземним навіть у разі, коли вони не перебувають у Росії та не записані до гільдій, дозволяється відправляти транзитом товари від кордонів: Молдавії, Австрії та Пруссії до Одеси, або від цього міста до згаданих кордонів...” Притому, згідно з 20 параграфом положень: “Поважаючи права порто-франко, що були надані місту Одесі, товари для вивезення за море визнавати немовби випущеними з держави, відтоді як вони прибудуть у межі порто-франко й будуть прийняті, перевірені й знайдені цілими головною одеською митницею” [39, т. 35, № 27.479, с. 499, 453].

Транзитну торгівлю дозволялося здійснювати усіма товарами, окрім тих, ввезення яких до імперії було заборонено; при тому сплачувалося транзитне мито “по 30 копійок срібла з пуда брутто” товару (окрім тих товарів, які від цього мита звільнялися), а власник товару при в’їзді до країни мав внести до митниці заставу, вартістю відповідно до суми ввізного мита з зазначеного товару, яка йому поверталася, коли товар залишав межі імперії. Замість грошової суми власник товару міг надати у якості застави документи на нерухомість, або “поручительство” іншої особи. “Для привозу товарів, призначених для транзиту”, призначалися митниці: “Радзивілівська, Устилузька, Брест-Литовська, Гродненська, Юрбурзька, Дубоссарська й Молилівська на Дністрі та Одеська.” На транзитному шляху влаштовувалися місця перевірки (“*поверки*”) товарів, де звірялися “ярлики” товарних місць. Так, на шляху між Одесою та Радзивіловим такі перевірки відбувалися у Балті, Брацлаві та Проскурові. В указі говорилося, що “перевірка ця полягає в точному, але скорішому засвідченні усіх прикладених до кип пломб, а також і самих кип,” окрім того, там окремо відзначалося: “за усіляке зволікання під час перевірки (якщо товарні місця будуть знайдені у належній справності),

підлягають суворому стягненню ті особи, на яких покладена ця перевірка” [39, т 36, № 27. 479, с. 449, 450, 452].

Положеннями встановлювалася низка регламентацій та штрафів за порушення правил транзиту. Так, на провезення транзитних товарів між Одесою та пруським кордоном призначався термін до чотирьох місяців. На перевезення товарів між Одесою та іншими вищезазначеними митницями — до двох місяців. Якщо власник товару без доведеної поважної причини не вкладався в зазначені вище терміни, він мав сплатити штраф — по два карбованці сріблом з кожного пуду товару брутто. У разі зміни маршруту без узгодження з начальством найближчого міста купці мали сплатити штраф по 25 карбованців сріблом “за кожні 25 верст, які вони проїдуть не призначеною для транзиту дорогою.” З купців також встановлювався штраф у 50 карбованців сріблом “за кожний раз, коли не подадуть ярлика для перевірки у містах, для того призначених” [39, т. 35, № 27.479, с. 451, 452, 453] (Дивись Додаток 20).

Своєрідний “транзитний міст” мав з’єднати Одесу не тільки з “польськими землями” Австрійської імперії (Галичиною та Малою Польщею), але і з “Царством Польським”, яке у складі Російської імперії було відокремлено особливим митним кордоном. Ще 20 червня 1818 р. російський Сенат задовольнив пропозиції міністра фінансів та “статс-секретаря Царства Польського графа Соболевського” про “створення замість Рожеямпільської застави Устилузьської митниці, для транзиту з Одеси у Варшаву та з Варшави до Одеси, і для привезення всіх тих іноземних товарів, які за тарифом 1816 року дозволено привозити на Радзивілівську митницю” [39, т. 35, № 27. 388, с. 329].

Як повідомляв дослідник історії торгівлі Південної України Віктор Ващенко: “В 1820 р. Комітет міністрів і Олександр I затвердили пропозицію комісії митних і торговельних справ Міністерства фінансів, яка за поданням міністра фінансів Польщі вважала доцільним дозволити транзит товарів з цієї країни в Одесу і в зворотному напрямку” [235, с. 256]. 11 вересня 1820 р. царським указом Сенату положення 14 серпня 1818 р. про транзит з Одеси до Молдови, Австрії та Пруссії було поширено і на Царство Польське. Транзит до

Одеси та у зворотному напрямку дозволявся з митниць Устилузької, Брест-литовської та Гродненської. “Для проїзду транспортів” з транзитними товарами було прийнято “розклад доріг” (який мав був бути доданий до указу, але до “Повного зібрання законів” чомусь не увійшов). Указ визначав термін “на проїзд транспортів — чотирьохмісячний, а на зворотне пред’явлення ярликів — шестимісячний” (Дивись Додаток 33) [39, т. 37, № 28.418, с. 444, 445]. Таким чином, до одеського транзиту додалися ще три маршрути. Щоправда слід зважати на те, що втілення в життя будь-яких таких нововведень відбувалося мінімум через декілька місяців після підписання відповідного указу (так, вищезгаданий указ від 11 вересня 1820 р. про транзит між Одесою та Царством Польським був надрукований 4 листопада 1820 р. та надісланий Департаментом зовнішньої торгівлі Міністерства фінансів до Одеської митниці з наказом здійснити його виконання лише 20 грудня 1820 р.) [139, арк. 12, 13].

П. Міллер відзначав велике значення митних заходів 1817–1819 рр. (в тому числі і проголошення одеського порто-франко) для розвитку міжнародного транзиту. “Внаслідок конвенцій з Австрією й Прусією були прийняті також такі заходи: полегшено транзит з Бродів до Одеси (1818 р.), де перед тим (1817 р.) було проголошено порто-франко; відкрито Гусятинську митницю (1818 р.), завдяки якій Австрія могла відправляти свої товари сухим шляхом у терени Росії, тоді як раніше вони мали прямувати морем: Трієст — Одеса; встановлені зменшені ставки [тарифу] на пруські шкіряні, лляні та вовняні вироби й визначені договором головні умови транзиту пруських сукон до Азії. Загалом конвенція 1818 року багато уваги приділяла правилам транзиту” [465, с. 141].

Було вжито й інших урядових заходів, що мали мати певний вплив на розвиток “одеського транзиту”. Так, 16 січня 1819 р. митну заставу у Юрбургу було перетворено на митницю та затверджено її штат [39, т. 36, № 27.650, с. 44]; 4 липня 1819 р. указом Сенату було проголошено відкриття Одеського порто-франко [39, т. 36, № 27.866, с. 257, 258], 23 червня 1821 р. було створено

митну заставу на р. Дністрі у Парканах, яку долучено до Одеського митного округу [39, т. 37, № 27. 657, с. 749].

Однак прийняття деяких законів, що мали доповнити Положення про “одеський транзит” надто затягнулося. Так, лише 12 лютого 1824 р. були затверджені царем “Правила на провозення з Одеси через Бессарабську область до князівства Молдавського транзитних іноземних товарів” (Дивись Додаток 36).

Слід зазначити, що за часів “російського фритредерства” 1818–1821 рр. формувалася правова база для складирування й транзиту товарів не тільки через Одесу. Варто згадати затверджене царем 28 квітня 1820 р. положення Державної ради “Про правила на складирування у балтійських портах солі й товарів шведського та норвезького виробництва”, що було здійснено на виконання 10-ї статті трактату від 29 серпня/10 вересня між Росією та Швецією й дозволяло безмитне складирування зазначених товарів у Санкт-Петербурзі, Ризі та Ревелі терміном до 1 року. При тому купець міг до завершення вказаного терміну вивезти свої товари морем без сплати мита. Проте сухопутне перевезення товарів з однієї з вищезгаданих митниць до іншої дозволялося лише після сплати ввізного мита у повному розмірі [39, т. 37, № 28. 260, с. 198, 192, 194].

Отже, правові умови, що склалися після запровадження указу від 14 серпня 1818 р. для транзиту Броди — Одеса, були схожими на ті, що існували у 1804–1810 рр. Але були й певні відмінності. По-перше, цей транзит існував за мирних умов, коли “Континентальна блокада” вже не перешкоджала морським перевезенням. По-друге, він виник за часів загальних фритредерських тарифів в імперії та проголошення Одеського порто-франко (хоча період “російського фритредерства” швидко закінчився, а “вільний порт” в Одесі діяв на транзит вельми неоднозначно). По-третє, на розвиток маршруту міжнародного транзиту Броди — Одеса в цей час значно вплинули митні зміни у Закавказзі, що відбулися у 1821 р.

Слід згадати, що українські географи та геополітики початку ХХ ст. традиційно пов'язували інкорпорацію Російською імперією українських теренів як важливу передумову її експансії у Закавказзі. "...Росія, опанувавши Україну, змогла усадовитись на кавказькому істлі й на закавказькій частині передньо-азійського помосту народів..." — відзначав Степан Рудницький. Аналізуючи російську політику у Закавказзі від початку ХІХ ст. до 1914 р., він вказував, що однією із головних її цілей було політичне та економічне підкорення земель Персії у конкуренції із аналогічними намаганнями Британської імперії [560, с. 163-165].

Важливу роль у цих змінах відіграв французький негоціант Жак Франсуа Гамба (1763–1833 рр.). Після звершення наполеонівських війн він склав записку про необхідність розвитку французької торгівлі з Азією, що знайшла підтримку у прем'єр-міністра А. Е. Ришельє. У 1817 р. Гамба здійснив подорож до Одеси, Миколаєва, Херсона, Таганрога, Астрахані, Моздока, Керчі та інших міст, що могли бути ланками європейсько-азійської торгівлі. Під час своєї другої подорожі російськими володіннями у 1819 р. Гамба "звернув особливу увагу на Грузію, яка на думку Ришельє мусила стати центром торгівлі Європи з Азією". Результати подорожей Гамби були опубліковані у Франції, а сам він переселився до Тбілісі, де отримав посаду французького консула. У планах Гамби було сприяти розвитку виробництва в Грузії та встановленню нових транзитних шляхів через її землі. Хоча одеські автори знаходили у судженнях Гамби про стан чорноморської торгівлі деякі неточності [62, 1827, 11 мая], проте вони цілковито підтримували його проекти. На думку одного з авторів першої половини ХІХ ст., саме Гамба "подав перший поштовх" до запровадження у Грузії нової митної системи, бо "він переконав [російський]... уряд у тому, що закавказький перешийок, розташований між двох морів, має великі вигоди для провезення європейських виробів до Середньої Азії, й володіння таким транзитом буде вельми важлива для Росії у політичному значенні, й нарешті, що природні багатства Грузії можуть розвинутиись не інакше, як шляхом запровадження вільної торгівлі" [59, 1846, 26 января].

Ідею надання Закавказзю низки торговельних пільг підтримало й керівництво краю, зокрема, Олексій Петрович Єрмолов (1772–1861 рр.), що з 1816 р. був призначений “командиром Окремого Грузинського корпусу, управляючим цивільною частиною на Кавказі й в Астраханській губернії” [13, с. 124] та його оточення. Як зазначав радянський історик І. К. Єніколопов, керівництво краю вважало, що припинення через турецько-персидське постачання англійських товарів по маршруту Трапезунд — Тавріз до Персії “більш ніж будь-коли надавало можливість поширити [російські] комерційні операції з цією державою” (слова з донесення російського дипломата та драматурга О. Грибоєдова). “Нова ситуація, — відзначав І. Єніколопов, — що склалася в Ірані, змусила Єрмолова прискорити впровадження в життя давно задуманого проекту транзитної торгівлі Західної Європи та Росії з Іраном через Грузію. Для цього, спільно з Гамбою, французьким консулом у Тбілісі, на Кавказі почали складати правила пільгової торгівлі з Іраном, робота ця проходила у цілковитій таємниці, бо “від англійської дипломатії не сховалася небезпека реалізації цієї думки російським урядом, але справа здійснювалася Єрмоловим так швидко, що у англійської дипломатії не було можливості цьому зашкодити”. У розробленні зазначеного проекту брав участь не лише консул Гамба, але й відомий драматург Грибоєдов та інші російські урядовці, які працювали тоді у Закавказзі [359, с. 5, 6]. Окрім влаштування транзитної торгівлі через Грузію та стимуляції місцевого виробництва нова торговельна система мала на меті і збільшення митного доходу держави, який у Закавказзі “з 1804 до 1821 рр. ніколи не перевищував 25 000 крб сріблом.”

Розроблений проект був втілений у вигляді іменного указу на ім'я Єрмолова від 8 жовтня 1821 р., яким Закавказзю терміном на 10 років було “подаровано” низку пільг. Їх надання мотивувалося тим, що Грузія надто терпіла “через нестачу капіталів та торговельних закладів”. Серед названих пільг, що мали першочергове значення для товарообміну були: 1) “усім російським та іноземним підданим, які протягом 10 років, рахуючи від 1 липня 1822 року створили у цьому краї торгові дома й будуть здійснювати гуртову

торгівлю, надаються права 1-ї гільдії, без усіякої сплати протягом зазначеного часу податей, належних по цій гільдії”; 2) з усіх увезених до Грузії іноземних товарів сплачувалося мито у розмірі 5 % від їхньої вартості. Ввозити ці товари до інших теренів Російської імперії можна було лише після сплати повного мита, задля чого на кордонах між Грузією та іншими губерніями держави, так само як і на кордонах з іноземними державами, мали бути влаштовані митниці. Серед інших заходів на зовніш-ню торгівлю Грузії мали вплинути: поширення карантинних пільг портів Чорного та Азовського морів на порти Мінгрелії; задля безпеки пересування торговельних транспортів “з одного боку від Боку, а з іншого від Редут-Кале та Мараня до Тбілісі й назад” забезпечення їх “військовим прикриттям”; облаштування торговельної пристані у Редут-Кале (уряд ще раніше почав приділяти увагу цій гавані, де згідно з указом від 2 травня 1819 р., під наглядом Єрмолова мусила бути влаштована одна з російських фортець) [38, т. 36, № 27.786, с. 168] з умовою, що “місцеве керівництво краю не забуде застосувати усіх заходів задля влаштування інших пристаней, безпечних та зручних” [39, т. 37, № 28. 771, с. 871, 872].

В указі від 8 жовтня 1821 р. жодного слова не було сказано про міжнародний транзит. Однак зазначений документ мав визначальне значення саме для цієї галузі торгівлі. Дозвіл привозити до Грузії іноземні вироби зі сплатою лише 5% вартості відкривав можливість доставити туди транзитні товари з Центральної Європи через Одесу. Зазначені товари могли прямувати через Грузію до Персії. Цьому сприяло й відкриття порту у Редут-Кале та дозвіл торговцям Грузії незалежно від їхнього підданства отримувати права купців першої гільдії (серед яких — право вести зовнішню торгівлю у значних обсягах) без сплати повинностей. Отже, внаслідок низки заходів уряду імперії за часів нетривалого періоду “російського фритредерства” (в першу чергу указів від 14 серпня 1818 р. та 8 жовтня 1821 р.) склалася сприятлива ситуація для розвитку нового маршруту міжнародного транзиту. Він міг зв’язати виробників у Німеччині зі споживачами у Персії шляхом: Лейпциг — Броди — Радзивілів — Одеса — Редут-Кале — Тбілісі — персидський кордон. Нажаль,

дія зазначеного мар-шруту залежала від митних пільг Закавказзю, а їх було надано лише терміном на 10 років.

“Через Грузію прямує найкоротший, та одночасно найдешевший, торговельний шлях з Європи до Персії”, — відзначав статистик Іван Федорович Штукенберг (1788–1856 рр.). Тому внаслідок пільг 1821 р. для Закавказзя, що “мали мету збудити від сну мешканців цього краю,” “протягом найкоротшого терміну Тбілісі став місцем складирування цієї (транзитної. — *Т. Г.*) торгівлі, як колись Діскуриас”. Більш того, це залучило до Закавказзя іноземні капітали й сприяло розвитку інших галузей його економіки (“між тубільцями виникла деяка промисловість, наслідком розвитку якої став вивіз деяких товарів як-то: букового дерева, чудового горіхового дерева з Мінгрелії, рогу, воску, шкір, тютюну, маїсу, проса, горіхів й навіть деякої кількості вина”). Проте не лише Закавказзя скористалося з дії указу від 1821 р. “Найбільше, — писав І. Штукенберг, — виграла Одеса, яка стала місцем складирування усіх товарів Німеччини, що перевозилися для Закавказького краю через Броди, Радзивілів; також виграла південні області Росії” [657, с. 42, 43].

2.6. Правове становище транзиту за часів переходу

до протекціоністської митної політики. “Положення про влаштування торговельних та митних справ у Закавказькому краї” 3 червня 1831 р.

Як зазначає П. Хромов, тривалий період суворого протекціонізму, що продовжувався фактично до 1857 р., був зумовлений необхідністю захистити інтереси не лише російської промисловості. “На митну політику, — пише П. Хромов, — безперечно мали суттєвий вплив і фіскальні міркування уряду, яким він надавав особливого значення в періоди важкого фінансового становища країни... Таке спрямування митної політики збереглося до середини XIX ст. ...не зважаючи на те, що тариф 1822 р. був підданий численним змінам (1824, 1825, 1830, 1831, 1841, 1845 рр.), в яких заборонні статті з метою збільшення митного доходу замінялися іншими, що передбачали обкладання товарів високими митами”. На майже виключно фіскальний характер російського протекціонізму вказували й інші автори [641, с. V, 3].

На думку О. Оглобліна, згорання політики фритредерства розпочалося вже з 1821 р. й торкнулося тоді Одеського порто-франко. Так, були введені певні обмеження указом від 21 травня 1821 р., коли було заборонено привозити до одеського “вільного порту” іноземні спиртові напої. Маніфест 1817 р. передбачав таку заборону лише до закінчення терміну поточного горілчаного відкупу. Однак через “неможливість організувати горілчаний відкуп в Одесі по-новому” уряд вирішив зберегти заборону на ввезення “іноземних горілок та спиртів” й у подальшому [39, т. 37, № 28.595, с. 679]. Зазначена заборона унеможлиблювала транзит через Одесу іноземних горілчаних виробів.

Одеське порто-франко, як зазначалося вище, знаходилося під управлінням херсонського військового губернатора та одеського градоначальника О. Ф. Ланжерона. Однак останній, будучи передусім людиною військовою, приділяв питанням розвитку торгівлі значно менше уваги, ніж його попередник. Між іншим, вважаючи для себе надто обтяжливим керувати великим торговельним містом, Олександр Федорович добровільно залишив посаду одеського градоначальника 1820 р. Проте згідно з указами від 10 жовтня 1821 р. “зادля загального зв’язку у справах торгівлі й карантинного захисту й одноманітного та зручнішого нагляду за діями у портах Чорного та Азовського морів”, градоначальники одеський, феодосійський, таганрозький та керч-єнікальський підпорядковувалися херсонському військовому губернатору. Притому останній мав взяти торгів-лю під свою “особливу опіку” [39, т. 37, №28.774, №28. 776, с. 873, 874]. Таким чином, одеська торгівля все одного залишалася у відомстві губернатора, посаду якого з часом було перейменовано (граф Ланжерон у 1822 р. був “перейменований Новоросійським генерал-губернатором, головним попечителем торгівлі Чорного та Азовського морів з підпорядкуванням йому градоначальств Одеського, Таганрозького, Феодосійського та Керченського”) [41, с. 378-380].

Показовою була поведінка губернатора щодо одеського порто-франко.

О. Ланжерон виявився не таким послідовним борцем за ідеали “вільної торгівлі”, як А. Е. Рішельє. Хоча порто-франко було проголошено саме за пропозицією Ланжерона, однак вже протягом першого року свого функціонування одеський “вільний порт” не тільки викликав роздратування з боку російських промисловців та митників (зазначені категорії були супротивниками одеської “вільної торгівлі” і пізніше), але й виявився надто вантажним тягарем для місцевого керівництва. Зокрема, влаштування та утримання кордону порто-франко було вельми обтяжливим для бюджету міста. Тому Ланжерон вже 1821 р. особисто доповів про складнощі від запровадження одеського порто-франко царю Олександру I під час перебування останнього у Вознесенську. Головні недоліки порто-франко, за словами генерал-губернатора, були пов’язані з функціонуванням його кордону (“Нагальною необхідністю було влаштувати цей кордон, оточити його ровом, валом та рогатками, організувати нагляд по усьому його периметру, що 24 версти складає, та усі суворості митного контролю, задля запобігання недозволеної торгівлі; але заходи ці, ставлячи мешканців міста на одне становище з іноземними, виявилися обтяжливими для спілкування їх з околицями й створювали великі перешкоди для переїзду як їх самих, так і поміщиків сусідніх губерній й навіть поселян, що приїжджають до міста у великій кількості зі своїми виробами й вивозять з нього різні необхідні їм речі. Окрім того, закриття Лиманів для ловлі риби и переїздів човнами, а взимку для переходів піших та кінних, зупинки населення та огляди митними чиновниками, що вони роблять згідно своїх обов’язків, викликають загальні скарги та незадоволення”) [39, т. 37, № 28. 633, с. 714].

Для перевірки ситуації на місці була створена спеціальна комісія, що запропонувала здійснити цілу низку обмежень режиму одеського порто-франко (заборонити ввезення до міста деяких товарів, стягувати на користь міського бюджету частину мита з імпортованих товарів тощо). Серед цих обмежень чи не найсуттєвішим було скорочення території “вільного порту” лише до одного

кварталу поблизу карантину, де мали розташуватися спеціальні склади (“магазини”) для збереження іноземних товарів. Пропозиції комісії увійшли до царського указу, підписаного 1 червня 1821 р. Четвертий пункт указу стосувався транзитних товарів. Вони виокремлювалися з числа інших іноземних виробів, ввезених до Одеси, й не мусили зберігатися у “магазинах порто-франко”. “...Транзитні товари, — говорилося в указі, — ...мають обов’язково складуватися у пакгаузи Одеської митниці, а не в магазини порто-франко; у разі ж нестачі митних пакгаузів, складаються у приватні магазини, що наймаються самим купецтвом й перебувають у відомстві митниці, у яких мають зберігатися товари до їх відправки за море або до їх переведення на внутрішнє споживання, базуючись на § 24 “Положення про транзитний торг від Сухопутного кордону до Одеси”.

Зазначений пункт указу також наказував Одеській митниці пильно стежити за станом транзитних “товарних місць”. У разі обмеження території порто-франко лише “вільними складами”, транзитні товари всередині Одеси вже не вважалися такими, що формально перебувають за митним кордоном держави. Тому, згідно з положенням указу, “якщо під час огляду виявляться якісь пошкодження або втрата пломб, пошкодження їх ув’язки або пошкодження товарних місць, або навіть їхньої упаковки, одеська митниця зобов’язана відкрити усі такі місця” й далі чинити згідно з законодавством (у залежності від того чи товари привезені згідно “Положення по перевезення та складування від впускних митниць до складувальних” чинного митного статуту від 14 грудня 1819 р., або згідно “Положення про транзитний торг від Європейського кордону до Одеси” від 14 серпня 1818 р.) [37, т. 37, № 28.633, с. 716, 717].

На щастя для одеського “вільного порту” указ від 1 червня 1821 р. не вступив у дію. Порто-франко в Одесі продовжило своє існування, хоч а й було значно обмежене. Отже, умови перебування транзитних товарів у Одесі залишилися без змін — вони вважалися такими, що випущені з країни з моменту перетинання ними кордону порто-франко.

Однак загальні обмеження прав одеського порто-франко здійснені у 1821 р., які не вдалося, не зважаючи на докладені значні зусилля, повернути наступнику Ланжерона Воронцову мали на думку О. Оглобліна негативний вплив на усі сфери одеського й навіть загальноукраїнського товарообміну, в тому числі і на транзит.

Значно більший вплив на міжнародний транзит через терени Наддніпрянщини мали загальні зміни митного законодавства імперії, здійснені у 1822 р. Як зазначалося вище, міністр фінансів Гур'єв не був переконаним прихильником вільної торгівлі. Під тиском обставин він погодився на різку зміну загальної митної політики країни.

У 1823 р. в Південній Україні відбулася зміна керівництва. 11 травня 1823 р. Ланжерон був “звільнений від усіх своїх посад із збереженням жалування й столових грошей”. Формально причиною був стан здоров'я [41, с. 378-380]. Новим генерал-губернатором став Михайло Семенович Воронцов (1882–1856 рр.).

М. Воронцов, хоч і народився в Росії, проте виховувався й отримав освіту в Англії (за що отримав у відомій епіграмі О. С. Пушкіна прізвисько “*полумілорд*”). На момент свого призначення генерал-губернатором був відомий своїм ліберальним поведженням із підлеглими під час служби в російській армії (“... граф Михайло Семенович Воронцов — вельможа в повному розумінні цього слова. Він був лагідним, милостивим, щедрим, доступним й не гордовитим. Його надзвичайно полюбляли війська”, — писав про Воронцова один з його співробітників у 1815 р.) [15, с. 115]. Одночасно М. Воронцов відрізнявся досить ліберальними економічними поглядами, зокрема він був відвертим супротивником кріпацтва (Показовим в цьому плані є лист Михайла Семеновича від 14 квітня 1820 р. відомому українському просвітителю й захиснику економічних інтересів Наддніпрянщини Василю Каразину, де на пропозицію стати членом створеного у Харкові “Філотехнічного товариства” граф, між іншим, відповідав таке: “...я думаю увійти тільки в таке товариство, яке буде мати на меті поступове, але не надто

повільне або відкладене на далекі часи звільнення селян від рабства. Усіляке інше товариство, на мою думку, добра не зробить, а російському дворянству потрібно звільнитися від докору, який скрізь нам роблять, що ми чинимо опір такому священному та й потрібному подвигу”) [9, с. 253]. Воронцов на тривалий час став захисником економічних інтересів краю, й Одеси зокрема.

На відміну від свого попередника О. Ланжерона, що досить зверх-ньо ставився до купецтва (іноді навіть був надто брутальним та жорстоким з певними представниками цього стану) [456, с. 31, 32], М. Воронцов жваво цікавився питанням розвитку торгівлі (за що, між іншим, отримав від О. Пушкіна відоме прізвисько “*полукупец*”). Це поєднувало Михайла Семеновича з А. Е. Рішельє, так само, як і прихильність ідеям “вільної торгівлі”. Адже у сфері зовнішньої торгівлі Воронцов вважав за належне сприяти не тільки експорту, а гармонійно розвивати усі галузі (“в ній усі галузі торгівлі зростають все більше і більше й приносять усі важливі вигоди для нашої імперії”, — говорив Михайло Семенович про Одесу) [578, с. 39], в тому числі і імпорт і транзит.

У 1823 р. відбулися суттєві зміни й в управлінні фінансами імперії. Напередодні великодніх свят було звільнено міністра фінансів Гур’єва. Ця подія викликала радість у багатьох сучасників й стала причиною появи жартів (на кшталт “*Христос воскрес, Гурьев исчез!*”) й навіть великих сатиричних віршів [52, с. 112, 113].

Важливі зміни відбулися у російській економічній та зокрема зовнішньоторговельній політиці із призначенням міністром фінансів імперії Є. Ф. Канкріна (1874–1845 рр.). Єгор Францевич Канкрін (Georg von Kankrin) уродженець м. Гессена (Ганау), вихованець Гессенського та Марбурзького університетів, проживав у Росії від 1797 р., на момент призначення міністром фінансів вже встиг виявити себе вдало виконуючи обов’язки помічника генерал-провіантмейстера (1811 р.) та генерал-інтенданта воюючої з Наполеоном російської армії (1812, 1813 рр.), був призначений членом

Військової, а згодом і Державної ради імперії та уславитись написанням низки праць з військової справи й організації постачання продовольством армії. На посаді міністра фінансів імперії Канкрін перебував від 1823 р. до 1844 р. (практично до смерті). На цій посаді він здобув графський титул (1829 р.), здійснивши низку важливих перетворень у державному регулюванні господарства Російської імперії.

Постать Канкріна, його погляди та реформи досить неоднозначно оцінювалися і сучасниками і, пізніше, істориками. Деякі автори вважали, що митна політика Канкріна була спрямована на сприяння промислового піднесенню країни. Інші відзначали, що метою Канкріна був передовсім захист фіскальних інтересів імперії. Як вважає сучасний російський дослідник В. Є. Юровский, така турбота міністра зумовлювалася складним становищем державного бюджету: “коли Канкрін зайняв посаду міністра, становище в галузі фінансів було важким”; саме тому “головні зусилля Канкрін спрямовував на боротьбу з дефіцитом бюджету й утворення грошових запасів” [663, с. 142]. С. Я. Боровий заперечував наявність у Канкріна програми сприяння промислового розвитку країни. “Насправді, — писав Боровий, — Канкрін, за великим рахунком, не мав ніякої широкої загальноекономічної концепції.” Канкрін, за твердженням цього історика, був не більше ніж “бухгалтером-рахівником,” який, волею долі, став на чолі фінансового відомства країни [211, с. 280].

Юність, що пройшла у майже бідності, дала йому ознаки. Канкрін був “надзвичайно заощадливим, або навіть й скупим щодо державних грошей,” побоювався, що нагромаджені ним з великими труднощами резерви будуть “витрачені його наступником”. Єгор Францович іноді потай залишав у бюджеті певні резерви на випадок війни чи інших непередбачених подій (“Як будуть потрібні гроші на військове міністерство й государ скаже: Канкрін! Давай грошей! А вони в мене є”, — коментував міністр таку свою заощадливість підлеглим) [11, с. 748, 749].

Захист Канкріним принципів митного протекціонізму зумовлювався не тільки намаганням застерегти прибутки державної скарбниці та промисловців, але його політичними поглядами. “На думку графа Канкріна, — відзначав історик російської митної системи К. Ладиженський, — будь-яка нація являючи особливе, самостійне ціле, має намагатися досягти певної незалежності від інших народів, як у політичному так і в економічному сенсі” [444, с. 201]. Напевно ще й через це Єгор Францевич, за словами сучасників, досить неприхильно ставився до “епідемічних впливів мрій про вільну торгівлю” [204, с. 236]. Російський автор кінця XIX ст. вважав головним завданням, що його поставив перед собою міністр Канкрін: “привести наші фінансові інституції у відповідність з поняттями, які він склав про Росію. Поняття ці не могли полестити народній гордості: граф Канкрін вважав Росію країною відсталою, ізольованою від освіченого світу” [204, с. 242]. Отже, певний ізоляціонізм Канкрін вважав необхідною умовою існування не тільки російської економіки, але й інших сфер життя країни. Загальновідомим був і консерватизм Канкріна (“Консерватизм Канкріна доходив до того, — писав К. Лодиженський, — що він через свою звичку бути проти будь-якого нововведення, яке не відповідало його власним поглядам, заперечував корисність, навіть, такого нововведення як залізниці”) [444, с. 207], що встав на заваді будь-яких суттєвих змін митної політики держави. Його діяльність по суті була спрямована на подальше удосконалення протекціоністської системи (тариф 1822 р. був вельми недосконалий у технічному плані): заміни заборон на ввезення багатьох товарів високими ввізними митами, зменшення вивізних мит та ін. Тому Канкрін вважав небажаним існування тих положень, що не відповідали “духу тарифу 1822 р.” й були породженням попереднього періоду митного фритредерства, як то: одеського порто-франко, митних пільг Закавказзя, низьких мит на кордоні з Царством Польським, прав транзиту тощо.

Політика Канкріна щодо окремих регіонів імперії, напевно, потребує оцінки, відмінної від його загальнодержавної політики. Адже діючи в інтересах імперської скарбниці, або навіть промисловості, яка тоді була сконцентрована

переважно в центральних російських регіонах, Єгор Францевич нерідко значно перешкоджав інтересам “окраїн”, в тому числі і Наддніпрянщини. Недивно, що О. Оглоблін та інші патріотично налаштовані українські історики таврували політику Канкріна, як “імперську” та “колоніальну”. Досить показовим було ставлення Канкріна до економічних привілеїв окремих провінцій держави. Так, у 1833 р. саме Канкрін “зادля збільшення державного доходу... замислив запровадити відкуп у Малоросії” і скасувати давні привілеї варіння горілки, що їх ще з козацької доби мали мешканці Лівобережжя. Дворяни колишньої Гетьманщини та місцеве керівництво, захищаючи права своєї території, посилалися на царське слово, надане ще 175 років тому при підписанні “статей Б. Хмельницького”. І тоді Канкрін висловив цікаву думку: “Жоден привілей не може бути вічним, якщо зі зміною обставин і з зникненням причин, з яких він був наданий, він став шкідливим” [523, с. 79]. Зазначений принцип міністра фінансів безперечно відбився на його політиці стосовно багатьох аспектів зовнішньоторговельної політики країни.

Слід згадати, що з приходом Є. Канкріна з Міністерства фінансів пішли деякі прихильники ліберальної митної політики його попередника. Натомість співробітниками Єгора Францовича стали вправні виконавці й іноді досить здібні чиновники. Так, від травня 1824 р. до листопада 1835 р. директором Департаменту зовнішньої торгівлі цього, був майбутній київський генерал-губернатор Дмитро Гаврилович Бібіков, який за свою роботу на цій посаді отримав “орден Святого Станіслава, Святої Анни 1-го ст. з діамантом, чин таємного радника, табакерку з вензельним зображенням імені й з портретом Государя й Орден Білого орла”. Під час частих відпусток (з початку 1830-х рр.) Д. Бібікова, за станом здоров'я, обов'язки директора виконував Іван Максимович Ореус, що пізніше дослужився до посади товариша міністра фінансів [42, т. 3, с. 23, т. 12, с. 308; 62, 1832, 14 мая].

Практично від початку свого перебування на посаді міністра Канкрін спрямував свою діяльність на обмеження одеського порто-франко (про це піде мова далі) та ліквідацію митних привілеїв Закавказзя. До останнього його

спонукали не тільки інтереси державної скарбниці, але й потреби російської мануфактурної промисловості у нових ринках збуту. Так, у звіті Департаменту зовнішньої торгівлі за 1829 р. відзначалося: “З Персією торгівля нашими мануфактурними виробами посилилася, і якщо буде прийнята відповідна торговельна система для Закавказзя, після завершення дії указу 8-го жовтня 1821 р., то можна сподіватися на важливі успіхи” [60, 1830, 22 лютого]. Такі мотиви поступово почали втілюватися у конкретних діях уряду. З одного боку, він ніби продовжував підтримувати торгівлю Закавказзя. З іншого, правлячі кола імперії були неухильні у бажанні поширити вплив російських виробів у Грузії. Адже цей аспект був важливим не тільки з економічної, але й з політичної точки зору.

Воронцов, як зазначалося вище, був прихильником ідей “вільної торгівлі”. Окрім того, генерал-губернатор намагався якомога більше коштів спрямувати на розвиток ввіреного йому краю. Не дивно, що з часом між Єгором Францовичем та Михайлом Семеновичем (які завжди підкреслювали, що не мають між собою особистої неприязні) виникла гостра полеміка щодо різних питань, починаючи від доцільності створення Одеського повіту до необхідності будівництва залізниць. [399, с. 25; 55, с. 39, 40] Воронцов, розуміючи вигоди краю від транзиту товарів, намагався не тільки підтримати цю галузь торгівлі, але й зробити так, щоб вона приносила мешканцям краю якнайбільше користі. Так, у 1830 р. він відстоював ідею перенесення карантину з Таганрозького порту до Керченського й перетворення Азовського моря на “практичне”. Втілення цього проекту дозволило б розвинути на Азовському морі каботажне мореплавство, піднести торгівлю Керчі й, загалом, надати населенню Південної України більше доходів від пересування через землі краю товарів до Центральної Росії та у зворотному напрямку. Однак Канкрін спромігся переконати уряд у недоцільності таких змін, виходячи з інтересів скарбниці, російських купців та промисловців [40, т. 5, № 3733, с. 636-648]. Така ж протилежність поглядів Воронцова та Канкріна мала місце і стосовно транзиту іноземних товарів через Одесу.

Щоправда, напередодні скасування митних пілг Закавказзя уряд пішов на значні поступки одесько-кавказькій торгівлі. Зважаючи на занепад чорноморського товарообміну через Російсько-турецьку війну, указом 12 червня 1828 р. було дозволено “тимчасовий сухопутний транзит з Одеси до Тбілісі” на досить зручних умовах (Дивись Додаток 39). Зазначений указ було видано на прохання “тбіліських купців”, що було подано Миколі I 7 травня 1828 р. у Єлісаветграді (щоправда, за відомостями одеської газети царя зустрічали у цьому місті 3,4 травня “маршалок Єлісаветградського повіту, міський голова з товариством та єврейський кагал, що мали щастя бути представленими його імператорській величності”) [61, 1828, 9 мая]. Купецтво досить оперативно було повідомлено про підписання та зміст цього указу. Так, “Одес-ский вестник” надрукував його вже 20 червня [62, 1828, 20 июня]. 22 липня 1828 р., також у зв’язку з війною, були значно розширені права Радзивілівської митниці (Дивись Додаток 40). Одеська газета надрукувала відповідний указ 12 вересня [62, 1828, 12 сентября]. Про вплив цих заходів на стан одеської торгівлі буде сказано нижче. Під час подорожі до театру військових дій царя Миколи I Одеса справила на нього та його почет надзвичайно приємне враження [21, с. 478, 494]. Це надавало Воронову можливість клопотати про надання місту значних асигнувань на благоустрій й аргументувати необхідність збереження його митних привілеїв. Однак розвиток транзиту залежав від митних привілеїв зовсім іншого краю — Закавказзя.

Вже тоді деякі проекти влаштування транзитної торгівлі на час воєнних дій не були реалізовані зусиллями всюдисущого Є. Ф. Канкріна. “У 1828 р. — зазначав П. Міллер, — коли через війну з Туреччиною й закриття сполучень з Константинополем одеські негоціанти підняли питання про дозвіл транзиту з Риги та Санкт-Петербургу до Одеси (порто-франко), міністр фінансів висловився негативно, мотивуючи це тим, що транзит фабричних виробів загалом шкідливий для наших фабрик й що проголошення нового транзиту порушить нашу митну систему, створюючи нові можливості для поширення контрабанди. С такою оцінкою погодився комітет міністрів й виніс відповідне

рішення, яке було затверджено государем” [464, №5, с. 114]. Отже, дві нові гілки “одеського транзиту” (хоча й тимчасові) через дії Канкріна так і не запрацювали.

Деякі поступки закавказькій торгівлі були зроблені по завершенню війни (так, серед “деяких милостей”, “подарованих” краю 13 липня 1830 р., у зв’язку із завданими збитками внаслідок чотирьохрічної війни з Туреччиною та Персією, зазначалося: “8. Обивателям Редут-Кале та Поті, як тим, що тепер там мешкають, так й тим, що можуть там поселитися протягом 5-ти років, надати пільгу від платежу податей на 25 років від дарування цієї пільги”) [40, т. 5, № 3788, с. 707, 708]. Однак зазначені заходи носили тимчасовий характер. В офіційних звітах Міністерства фінансів стверджувалося, що скасування митних пільг Закавказзя лише сприяє подальшому розвитку товарообміну (“З Персією торгівля мануфактурними нашими виробами збільшилася, і якщо буде прийнята відповідна торгова система для Закавказзя, після завершення терміну указу від 8 жовтня 1821 року, тоді можна сподіватися на важливіші успіхи”, — відзначалося у звіті цього відомства за 1829 р.) [60, 1830, 22 лютого].

На захист торговельних інтересів південноукраїнського та закавказького регіонів стали певні кола у їхньому керівництві. В першу чергу супроти планів Канкріна виступили близькі приятелі М. С. Воронцов та О. П. Єрмолов. У Канкріна також були союзники, зокрема, Дібіч та Паскевич. Вони, між іншим, почали інтриги проти Воронцова. Наприклад, у секретній записці невідомого Дібічу від 8 липня 1827 р. зверталася увага на усілякі небажані тенденції в економічному житті, урядуванні та настроях громадян Одеси й краю загалом, зазначалися недоліки управління краєм (“правлінням графа Воронова усі загалом не дуже задоволені; кажуть про нього, що він справами вельми мало займається, не знається на деталях, як потрібно було б, покладається на своїх чиновників, котрі, як чути, не є безкорисними” і т. п.) й покладалися певні надії на призначення іншого керівника — гр. Палена (“про графа Палена усі говорять, як про людину розумну, діяльну й гідну обіймати ту посаду, яку займає в усіх частинах; він був би спроможним виправити усі негаразди, що

існують, якби не перебував у залежності від графа Воронцова й не був би оточений його чиновниками, через що не може вжити заходів щодо покращення деяких сфер”) [25, с. 33, 34]. Останній, між іншим, у деяких своїх поглядах на “вільну торгівлю” був близьким до Є. Канкріна. Однак, попри такі доноси, усунути М. Воронцова не вдалося. Більш успішними були дії прибічників Є. Канкріна проти О. Єрмолова.

Проти нього виступали Паскевич та Дібіч. Сучасники, що не могли надто критикували шанованого офіційною владою імперії Паскевича, тим не менш відзначали, що останній, захоплений боротьбою проти Єрмолова, використовував наклепницькі доноси (в тому числі й “про якісь зловживання щодо управління” краєм) та інші нечесні засоби. Проти Єрмолова грало й те, що він був “непоступливим та незручним у стосунках з вищими сановниками” столиці. Олексія Петровича звинувачували у тому, що він “рідко виконує міністерські настанови, пише заперечення на проекти по Кавказу, що вони їх складають” [182, с. 1575, 1578, 1579]. Не витримавши відвертого цькування, Єрмолов 3 березня 1827 р. написав листа царю, в якому погоджувався у разі необхідності зі своєю відставкою. 29 березня 1827 р. цар звільнив Єрмолова, замінивши його Паскевичем [540, с. 484 - 486].

Економічну й, зокрема, торговельну політику, що її почав запроваджувати в краї Паскевич, можна назвати “шовіністичною”. Він цілковито погоджувався з міркуваннями міністра фінансів Канкріна, усіляко намагався поширити економічний вплив на Закавказзя Центральної Росії й усунути відповідні впливи інших. Паскевич був проти поширення терміну дії усіх тих торговельних пільг, що були надані краю 8 жовтня 1821 р. Не був він і прихильником державної підтримки “закавказького транзиту”. М. Воронцов у цій ситуації на нетривалий час знайшов собі у Закавказзі нового союзника. Ним став тбіліський військовий губернатор Микола Мартем'янович Сіпягін (1785–1828 рр.). Останній, так само як і Михайло Семенович, був енергійним адміністратором та захисником інтересів ввіреного йому краю (біограф Сіпягіна, зокрема, відзначав: “Не зважаючи на своє нетривале, лише двохрічне,

перебування у Тбілісі Сіпягін встиг залишити значні результати управління краєм. Він багато посприяв прикрашенню міста, розвитку у ньому благочинних закладів, влаштуванню школи землеробства, жіночого інституту, перетворенню тбіліської гімназії та створив комітет із видавництва “Тифлисских ведомостей”. За свою працю він була нагороджений орденом Св. Володимира 2-го ступеня та орендою у 300 карбованців”) [42, т. 18, с. 508-509].

Спілка Сіпягіна та Ворцонова була очевидною під час обговорення проекту пароплавного сполучення між Одесою та Редут-Кале, яке могло надати транзитній торгівлі нового поштовху. Вочевидь, саме це було головним мотивом пропозиції М. С. Воронцова “про влаштування пароплавного сполучення між Одесою та Редут-Кале задля зносин з Грузією” від 1827 р. Спочатку ця справа йшла досить успішно. 17 січня 1828 р. керівник Поштового департаменту князь Олександр Миколайович Голіцин повідомив Михайла Семеновича про те, що імператор погодився виділити гроші на будівництво двох пароплавів (машини мали виготовити у Петербурзі, а судна у Миколаєві “з подільського дубу”) [95, арк. 3,4]. Однак Канкрін, який спочатку не заперечував проти доцільності цього проекту, несподівано виступив проти, внаслідок чого “його імператорська величність ґрунтуючись на зауваженнях міністра фінансів 26 лютого [1828 р.], наказав: пропозицію про влаштування пароплавів на Чорному морі відкласти до майбутнього розгляду” [95, арк. 6]. Натомість пропонувалися проекти продовження “одеської екстра-пошти” до Севастополя “в якому і влаштувати деяку кількість пароплавів для сполучення з Редут-Кале” (віце-адмірал Грейг та генерал-майор Козен), або до Керчі в якій “при влаштуванні пароплавів уряд у найкоротший час міг би отримувати відомості із кордонів Кубані та з земель черкесів, абазинців та усього Кавказу” (з чим погоджувався і міністр шляхів сполучення генерал-майор Потьє) [95, арк. 7, 8, 9].

Воронцов рішуче виступив проти останніх пропозицій. В листі до начальника генерального штабу графа Дібіча від 9 квітня 1828 р. він наголошував, що “найкориснішим було б влаштувати маршрут пароплава від

Одеси до Редут-Кале, з тим щоб він на шляху своєму туди і назад заходив до Севастополя, Феодосії та Керчі.” Михайло Семенович наводив шість пунктів щодо корисності такого сполучення. П’ятим з них значилося: “Можливість відправляти звідси до Редут-Кале товари транзитної торгівлі дасть можливість відшкодувати витрати пароплава, а разом із тим комерція отримає новий засіб для свого поширення” [95, арк. 16].

Сіпягін у своїй записці від 14 лютого 1828 р. підтримав пропозицію Воронова, звернувши увагу на економічне значення пароплавного проекту. Він яскраво описав важке економічне становище Грузії (“Грузія і загалом весь Закавказький край, приєднаний до Росії, завдяки сприятливому клімату, відмінним ґрунтам й багатим плодам природи, без сумніву, повинен вважатися кращою частиною імперії, але при всьому тому він не прямує до свого удосконалення з бажаною швидкістю... і, не маючи засобів з вигодою збувати свої вироби, піклується про сівбу лише настільки, наскільки це потрібно для річного його продовольства, виноробство залишається у становищі, в якому воно знаходилося 100 років тому, просторі сади даремно приносять щедрі плоди, які дорого цінуються на Півночі; вони приносять лише хвилину вигоду господарю, бо він не отримує від них тієї користі, що до неї торгівля та промисли можуть довести цю галузь народного багатства.”), причинами якого була відсутність або “складність спілкування із внутрішніми губерніями”, якому перешкождали горні хребти, повені на Тереку та войовничі горці (“нескінчені замахы хижаків, що блукають на дорозі від Владикавказу до Катеринодару, які попри усі засоби безпеки з боку уряду, нерідко нападають на проїжджаючих та викликають справедливий страх у мандрівників, навіть коли вони захищені військовим конвоєм”). Виходом з цієї ситуації, на думку Сіпягіна, могло бути влаштування пароплавного сполучення на Каспійському та Чорному морях та будівництво сухопутного шляху “від Тбілісі через Сурем, Кутаїсі до Редут-Кале”. [95, арк. 20-21] Аргументи Воронцова та Сіпягіна вочевидь переконали петербурзьке керівництво. 23 квіт-ня 1829 р. цар затвердив відповідне положення, наголошуючи, що загальне завідування пароплавами, “що

створюються для плавання по Чорному морі між Одесою та Редут-Кале”, буде покладено на М. С. Воронцова [95, арк. 44, 45].

Однак і після прийняття царем відповідного рішення занадто ошадливий міністр фінансів вочевидь вважав його недоцільним. Ситуація ускладнилася після несподіваної смерті Сіпягіна. Воронцов фактично втратив останнього впливово союзника у Закавказзі. А Канкрін використав точку зору свого однодумця “головного керівника Грузії” Паскевича-Єреванського. Останній в записці від 25 квітня 1829 р. не погоджувався з аргументами покійного Сіпягіна і наголошував на необхідності передовсім розвивати сухопутне сполучення Закавказзя із Росією. “Власне з Росією торговельні операції тутешніх купців здійснюються у двох пунктах: в Москві та на Нижегородському ярмарку,” — наголошував Паскевич і тому вважав морські шляхи “для торгівлі [Грузії] не дуже важливими”. Виходячи з цього, Паскевич пропонував з двох пароплавів на Чорному морі “один призначити власне для перевезення купецьких товарів та пасажирів з Одеси до Редут-Кале та назад, а другій надати для перевезення казенних вантажів з Керчі та Таганрогу”. На перспективи транзитної торгівлі російський керівник Грузії дивився досить скептично. “Торгівля тутешнього краю, — писав він, — у теперішній час ні в якій мірі не може називатися постійною, бо як за самим її напрямком, так і виходячи із змісту Височайшого указу 1821 року 8 жовтня має визнаватися як умовна, через те, що переваги, подаровані вищезазначеним указом тутешньому краю, на пропуск іноземних товарів із стягуванням лише 5 % мита надані лише на 10 років від видання указу тобто до 8 жовтня 1831 р. Переваги ці надзвичайно посилили закупівлю тутешніми купцями мануфактурних виробів у Лейпцигу; тепер усі товари з Лейпцига йдуть на Одесу і перевезення їх звідти до берегів Мінгрелії на пароплавах звичайно принесе тутешньому купецтву важливу користь; але після завершення десятирічного терміну від указу 8 жовтня 1821 року уряд справедливо захоче підкорити тутешню торгівлю загальним правилам російським; тоді закупівлі товарів у Лейпцигу або зникнуть або зробиляться вельми незначними, а тому і

самі взаємини тутешнього краю з Одесою будуть мізерними; більш того, і у теперішньому стані тутешньої торгівлі вельми достатньо двох рейсів одного пароплава для перевезення усіх товарів, які через Одесу сюди прямують” [95, арк. 49-51].

Паскевич мав рацію, коли натякав на те, що міжнародному “одесько-кавказькому” транзиту функціонувати залишилося недовго. Однак Воронцов з цим погодитися не міг. Він, напевно, тоді ще вірив у можливість продовження пільг транзиту та розширення його обігів завдяки пароплавному сполученню. Відповідаючи на аргументи Паскевича в докладному листі з цього приводу Канкріну від 26 липня 1829 р., Михайло Семенович, між іншим, зазначав: “Що стосується торгівлі, то я не знаю, які саме плани уряду відносно терміну дії привілею транзитної торгівлі; але комерція якого-небудь роду завжди буде існувати і Одеса завжди залишиться пунктом для цієї комерції, як для частини Росії, так і для усіх закордонних земель. Я ніколи і не думав, щоб пароплави слугували для відвезення та привезення усіх товарів комерції; але за умов регулярного перевезення листів, вони б слугували також засобом комунікації, надійним, швидким та регулярним, для купців, прикажчиків, комерційних агентів і також для деяких товарів, які менше місця займають та мають більше цінності” [95, арк. 60, 61].

В подальшому на заваді швидкої реалізації зазначеного пароплавного проекту стала ціла низка причин. Тривалий час не могли визначити чиновників, відповідальних за будівництво пароплавів (“інспектор одеського карантину та капітан порту” полковник Зонтаг, якому хотіли доручити цей обов’язок, відмовився). [95, арк. 42] Пізніше приватний бриз “Уніоне”, який віз до Миколаєву, парові машини й вийшов 9 листопада 1829 р. з Таганрога, сів на мілину в 50 км від останнього. Через це доставка парових машин до Миколаєва затрималася до серпня 1832 р., а установка їх на судна (підрядчиками будівництва були купці Бухтєєв та Кушнар'юв) відбулася лише у 1833 р. [95, арк. 66, 69, 72, 76, 88, 101] Для прискорення реалізації проекту уряд, за поданням Є. Ф. Канкріна, перевів з Петербурга до Одеси пароплав “Нева”.

Перехід цей було здійснено у серпні 1830 р.–березні 1831 р. [618, с. 105] Що стосується пароплавів, які споруджувалися у Миколаєві, то перший з них — “Император Николай” — розпочав роботу у серпні 1834 р, а другий — “Императрица Александра” — лише у березні 1837 р. М. Столбуненко з цього приводу відзначав: “...спочатку ці два пароплави планувалося поставити на лінію Одеса — Редут-Кале. Однак виникла необхідність підтримати сполучення між Одесою та столицею Туреччини, що царському уряду на той час здавалося більш важливим. Утримувати обидві лінії водночас тоді можливості не було” [618, с. 108]. Напевно була і інша причина, через яку нарешті споруджені пароплави (так само, як і переведену з Петербурга “Неву”) відправили обслуговувати лінію Одеса — Стамбул. Адже на момент їхнього спуску на воду пільги “одесько-кавказького” транзиту були вже скасовані і значення пароплавної лінії Одеса — Редут-Кале для торгівлі зійшло нанівець. Таким чином, економічний ефект цього вельми коштовного для державної скарбниці проекту (за даними М. Столбуненка, “пароплави “Император Николай” та “Императрица Александра” коштували казни 745 тис. крб”) [552, с. 108, 109] був зовсім не таким масштабним, як це міг передбачати генерал-губернатор М. С. Воронцов.

Ситуація із влаштуванням пароплавного сполучення між Одесою та Редут-Кале вже у 1827 р. добре показала, що митні пільги Закавказзя не будуть продовжені після 1831 р. Це виявляло досить сумні перспективи і для транзиту Броди — Одеса — Редут-Кале. Тому відповідним було ставлення уряду й до інших проектів, що передбачали збереження транзитного маршруту. Напередодні завершення дії митних пільг Закавказзя не тільки урядовці (в особі М. Воронцова, М. Сіпягіна та ін.), але й торговці будували плани істотного розширення транзиту через цей край. Так 1829 р. у двох числах “Русского зрителя” з’явилася стаття “Ймовірні надії про відновлення стародавнього сухопутного шляху до Індії через Грузію”. Її автор, роблячи екскурс в історію, стверджував, що середньовічна транзитна торгівля Генуї через Чорне море може відродитися завдяки російським зовнішньополітичним успіхам (“наврод

чи не Росії визначено долею вирішити це завдання” — наголошував він). “Не перебуваючи під впливом монополій та привілейованих компаній, захищена особистою безпекою та міцним заохоченням, азійська торгівля без сумніву з часом звернеться до колишньої своєї залишеної дороги, що має значні переваги через місцеві вигоди та короткий шлях. Міста, що за своїм географічним розташуванням мають бути збірними місцями торговців обох частин світу, надають усі засоби до безперервності купецьких обігів, у мирний час — морем; а на випадок війни — судноплавними річками. Астрахань та Тбілісі звертають на себе особливу увагу”, — стверджував автор статті. На його думку, Тбілісі міг би зв’язувати східну торгівлю з Європою через Чорне море, а Астрахань — через Петербург. Притому Тбілісі завдяки своєму розташуванню міг би швидко перетворитися на “квітуче торговельне місто”. (“...Купецькі дома у Тбілісі були б спроможні найзручнішим для себе чином поширити коло своїх операцій на цілий Афганістан, Бухару, Кашмір та Тибет. Каравани з Тбілісі встигають за п’ятнадцять днів до Ерзеруму й за такий самий час до Таврізу, а за шістнадцять днів сягають вони Бендер-Бухера біля Персидської затоки. Для переїзду ж від цієї останньої гавані до Бомбея, купецькі судна застосовують від 15 до 20 днів. Таким чином, Тбілісі вельми зручно може підтримувати свої зв’язки з Індією по шляху короткому, безпечному та надійному”).

Автор статті визнавав, що буде нелегко переконати торговців повернути свої “каравани, що зазвичай прямують в Алеппо, Смірну та Константинополь”, до Закавказзя, але це можливо, якщо завдяки правильній політиці російського уряду торгівля отримає “головну умову успіху” — “особисту безпеку та заохочення”. Автор статті вважав необхідним й активну участь у налагодженні нової торгівлі європейських купців, оскільки транзитний шлях через Тбілісі міг забезпечити “необмежений збут виробів європейських фабрик” у Азії. “У цьому випадку, — писав він, — неможливо не помітити користі, яка б виникла від того, якщо б освічені торговці найзначніших держав Європи, об’єднані одностайним бажанням загальної користі, поклали б перший початок такій

великій справі, заведенням у Тбілісі магазинів для складирування, що заповнилися б виробами європейської промисловості, враховуючи у цьому випадку й примхи східної розкоші. Немає майже жодного сумніву, що численні каравани, які йдуть тепер із Кашміру, Афганістану й Бухари до Тавризу, Єзда й Іспагані, не помітили б тоді власних вигоді почали б обирати з різноманітних товарів потрібні для себе й збувати весь вантаж своїх коней та верблюдів”.

Зазначена стаття викликала жвавий інтерес в Одесі, оскільки реалізація запропонованого в ній проекту могла вивести транзит Броди — Одеса — Тбілісі на новий рівень. “Одесский вестник”, передавши зміст статті, не забув відзначити, що її “предмет має вельми близький зв’язок з торгівлею Одеси”. Редакція одеської газети у зв’язку з цим навела не зовсім достовірну інформацію про початок успішної реалізації вищезгаданого проекту пароплавного сполучення між Одесою та Редут-Кале (“Нам приємно поповнити цю статтю зауваженням, що думка про створення пароплавів між Редут-Кале та Одесою вже ухвалена урядом й вже розпочато втілення його у життя”), а також вказала на той факт, що мандрівники вже звернули увагу на зручність шляху з Індії до Європи через Тбілісі та Одесу (“В останні п’ять років ми бачили тут вельми багато англійських та кілька французьких мандрівників, котрі їхали з Калькутти у Лондон або Париж, через Бендер-Бухер, Тбілісі та Одесу”) [62, 1829, 6 февраля].

Не залишали надії на збереження та розширення транзитної торгівлі Гамба та його співвітчизники. У квітні 1830 р. “Одесский вестник” з посиланням на низку столичних газет (“Северную пчелу”, “Санкт-Петербургские ведомости” та “Коммерческую газету”) повідомив: “У Франції планують створити левантійське торговельне товариство, яке започаткує факторії у найзначніших торговельних містах Середземного та Чорного морів. Разом з ним буде поєднаний план Грузинського торговельного товариства, яке за кілька років намагалися створити Терно, Гамба та інші з тією метою, щоб привабити торгівлю караванами з Середньої Азії до Тбілісі й Редут-Кале, й збільшити у Грузії розведення шовку та бавовни. Підприємство це поєднано з

великими складнощами, бо передусім потрібно знищити шкідливі привілеї Марселя, який до цього часу один привласнив собі усю французьку торгівлю з Левантом” [62, 1830, 19 апреля].

Серед тодішніх проектів економічного розвитку Грузії варто згадати і відому “Записку про створення Російської Закавказької компанії”, складену у 1828 р. О. Грибоедовим та П. Завелейським. Окрім багатьох заходів щодо покращення землеробства й запровадження нових видів виробництва в краї (між іншим, передбачалося надати “консулу Гамбі в Імертії 15 тис. десятин землі найкращого лісу з платою по 1 крб асигнаціями за десятину й відстрочкою сплати на шість років без відсотків, на умовах поселення колоністів, створення фабрик та ін.”), зазначена записка передбачала в разі скасування після 1831 р. митних пільг Закавказзя надати значні пільги Закавказькій російській компанії. Зокрема, Грибоедов та Завелейський прохали “звернути увагу на необхідність мати їй (компанії. — *Т. Г.*) місце для складування своїх виробів на Чорному морі. І, якщо на це було б царське повеління, з віддачею у цілковите розпорядження компанії тієї чи іншої пристані, з наданням їй прав порто-франко, окружністю дві або три версти від берега...”. О. Грибоедов неодноразово звертав увагу на незадовільний стан бухти у Редут-Кале й пропонував вимагати від Туреччини передачі порту Батумі й влаштувати порто-франко там (порто-франко в Батумі було влаштовано лише у 1878 р.). Проект Грибоедова та Завелейського не знайшов належної підтримки в урядових колах через низку причин: вищезгадану смерть Сіпягіна; критику висловлену у записці з приводу проекту І. Г. Бурцова, в якій, між іншим, заперечувалася і доцільність влаштування в імперії нового порто-франко (“Невідомо, якою є користь для Росії від порто-франко в Одесі, — наголошував Бурцов, — Але там принаймні порт та місто належать уряду, а промисловість усім взагалі громадянам. Тут же пропонується створити якесь особливе володіння компанії. Розгляд цього предмету стосується не лише комерційних, але й політичних міркувань уряду”), мирний договір з Туреччиною 1828 р. хоча і розширив російські володіння у Закавказзі, але до

приєднання Батумі не призвів. Паскевич взагалі поставив під сумнів необхідність піднесення промисловості у Закавказзі, вважаючи, що економічна відсталість буде доброю запорукою зміцненню його зв'язків з метрополією [359, с. 64, 65, 105, 107, 108, 156; 460, с. 69, 70].

Окрім усунення Єрмолова і смерті Сіпягіна, на скасування митних пільг Закавказзя можливо вплинув і від'їзд Воронцова 1830 р. у відпустку до своєї сім'ї у Відень. Залишаючи Одесу, на прощальному святі 26 вересня 1830 р. Михайло Семенович виголосив тост за мініс-тра фінансів Канкріна ("... граф Воронцов, вставши зі свого місця й тримаючи бокал у руці, виголосив промову, в якій довів з гідністю та переконливо, що завдяки діяльним, добродійним та мудрим розпорядженням п. міністра фінансів, графа Канкріна торгівля всієї Росії та нашого міста дотепер не припиняла процвітати й, додав він, усе примушує думати, що п. міністр, натхненний тими самими почуттями, буде сприяти більше і більше удосконаленню усіх гілок державного багатства. Його сіятельство закінчив промову тостом за здоров'я графа Канкріна, після чого запропонував інші тости: перший за добробут одеської торгівлі, другий в пам'ять славного герцога де Ришельє") [62, 1830, 1 октябрю]. Навряд чи Воронцов був відвертим, виявляючи свою прихильність політиці Канкріна. Напевно він лише намагався задобрити останнього. Однак сподівання Михайла Семеновича на милість міністра фінансів до Одеси та чорноморської торгівлі не виправдалися. Канкрін скористався відсутністю Воронцова, щоб посилити тиск на одеське порто-франко й скасувати митні пільги Закавказзя.

Певну роль у скасуванні пільг Закавказзя відіграла преса, й особливо "Коммерческая газета". Фундацію цього друкованого органу Департаменту зовнішньої торгівлі Міністерства фінансів Є. Канкрін називав серед головних здобутків своєї установи у вищезгаданому звіті від 1833 р. ("Нарешті видання "Коммерческой газеты" мало вельми помітний вплив на купецтво, сприяло до розповсюдження й затвердження понять про правильну торгівлю й, можна сказати, мало навіть вплив на загальну спрямованість та мораль торговельного прошарку") [177, арк. 32]. Звісно, зазначений часопис відбивав думки й

прагнення самого керівника фінансового відомства. На вельми тривалий час (від 1829 до 1859 рр.) його очолив однодумець Є. Канкріна молодий (на момент призначення редактором йому було лише 18 років) випускник петербурзького “Шляхетного пансіону” Григорій Павлович Неболсін (1811–1896 рр.)

Вже від початку свого видання “Коммерческая газета” дозволяла собі недоброчливі коментарі щодо транзиту Лейпциг — Броди — Одеса — Закавказзя. Наприклад, влітку 1828 р. вона надрукувала таку кореспонденцію з Тбілісі: “Купці наші з Лейпцизького ярмарку повернулися. Серед кращих шовкових хустин, що вони їх там купили, більша частина виявилася виробництва московських фабрик; а ситці, що вони привезли, поступаються у якості Санкт-Петербурзьким та Московським, яких зразки ми отримали безпосереднього з фабрик” [60, 1828, 4 августа]. Подібні “байки” про високоякісні російські вироби були, загалом, притаманні для демагогії прихильників жорсткого протекціонізму. А “Коммерческая газета” і в подальшому у боротьбі з “закавказьким транзитом” використовувала тезу про те, що ця галузь торгівлі занепадає під тиском переможної та більш “правильної” торгівлі у Закавказзі російськими промисловими товарами.

Газета особливу увагу приділяла Нижегородському ярмарку та перспективам розвитку його зв'язків із Закавказзям, як альтернативі торгівлі між цим краєм та ярмарком Лейпцизьким [60, 1830, 23 июля, 2 октября, 4 октября, 11 октября, 15 октября], а також вивченню ринків збуту у Персії, що їх російські промисловці мріяли завоювати [60, 1830, 16 апреля].

В. Пельчинський, що зробив подорож по Закавказзю й навесні 1831 р. опублікував у “Коммерческой газете” свою статтю, стверджував: “Хоча вірмени, грузини й перси вже дуже звикли до торгівлі з Лейпцигом, але, при всьому тому, їхні торгові дії з цим ринком за останні три роки вельми послабилися, а торговельні їх зносини з нашими фабрикантами, навпаки, посилилися. Закавказькі купці не тільки знайшли усе необхідне для них, й того ж самого ґатунку у наших виробках, але ще й зв'язки їхні з нашими фабрикантами та купцями являють для них важливу вигоду через надання довготермінового

кредиту. Лейпцизькі ж купці не дають їм кредиту довше, ніж до Одеси, і те із забезпеченням одеських торговельних контор, тому цей кредит коштує значно дорожче. А у наших фабрикантів та купців вони знаходять кредит на 8 місяців й навіть на рік, у чому я переконався на ділі”.

В. Пельчинський вважав подальше завоювання закавказького та персидського ринків стратегічним завданням російської промисловості. “Успіхи наших вітчизняних мануфактур, — зазначав він, — при благодотворному сприянні уряду, в останні роки зробилися такими важливими, що після задоволення власних потреб залишається ще значний надлишок мануфактурних виробів, якому потрібно знайти виток за кордон”. В. Пельчинський констатував, що зазначений надлишок товарів Росії навряд чи вдасться продавати на Захід (“європейські ринки, через численні причини, не можуть надати нашим мануфактурам вигідного збуту”), тому, на його думку, російські купці мали “звернути усі свої зусилля на поширення торговельних зв’язків з азійськими народами”, оскільки “розкіш закавказьких та персидських споживачів ще далека від тієї, яку досягли європейці”. Серед заходів, які мав би здійснити для сприяння цьому збуту, В. Пельчинський називав, зокрема, поширення судноплавства на Каспійському морі. Оскільки шлях російських товарів через Кавказ був вельми складним (в тому числі й через напади горців) й коштовним, саме каспійська торгівля на думку захисників російських промислових інтересів мала стати йому альтернативою. Як вважав В. Пельчинський та його однодумці, Тбілісі, тісно пов’язаний з інтересами чорноморської та європейської торгівлі, мав поступитися місцем головного торговельного центру Закавказзя на користь Баку. “Потова місто Баку є єдиним для поширення у Закавказзі торгівлі російського купецтва. Цей порт обіцяє блискуче майбутнє нашій торгівлі з Азією”, — стверджував він. Тому В. Пельчинський вельми позитивно оцінив скасування транзитних (так званих “рахтарних”) на дорозі між Баку та Тбілісі у 1830 р. Він також наголошував на необхідності створювати у краї російські “складські контори”, в першу чергу у Баку, через які росіяни могли б продавати купцям-вірменам

свої промислові вироби. У майбутньому, на думку В. Пельчинського, російські вироби могли б замінити практично усі найменування товарів, що їх Закавказзя отримувало транзитом через Правобережну Україну та Чорне море з Європи [60, 1831, 28 марта].

Розвиток судноплавства на Каспійському морі хвилював й інших прихильників просування російських промислових виробів у Закавказзя та далі на Схід. “Коммерческая газета” публікувала щодо цього питання ґрунтовні розвідки [60, 1830, 1 января, 11 января; 1831, 3 июня, 6 июля] та повідомляла про державну підтримку проекту пароплавного сполучення на Каспійському морі. Зокрема, про будівництво одного пароплава “для рейсів у Баку, а якщо дозволить час, і у Зензелі” й готовність уряду, задля потреби каспійської торгівлі, будувати пароплави надалі [60, 1830, 23 аперля]. Таке сприяння пароплавству на Каспійському морі контрастувало з вищезгаданим зволіканням щодо влаштування пароплавного сполучення на лінії Одеса — Редут-Кале. Уряд явно давав зрозуміти, що між перспективами розвитку чорноморської та каспійської торгівлі Закавказзя він обирає другу.

Не дивно, що скасуванню прав транзиту передували заходи, спрямовані на посилення позицій російських товарів у Закавказзі. 1830 р. Паскевич-Єриванский звернувся до свого приятеля та однодумця Канкріна з пропозицією створення у Тбілісі торговельної компанії для поширення там російських виробів. 5 грудня 1830 р. міністром фінансів було складено записку про створення у Тбілісі компанії під фірмою Закавказького торговельного депо з метою поширювати там російські вироби. Канкрін пропонував задля підтримки цієї ініціативи придбати десять акцій цієї компанії “за рахунок державного казначейства”. Записку було ухвалено на засіданні Ради міністрів 16 грудня 1830 р., а 3 січня 1831 р. положення про нову компанію були затверджені царем.

Досить показовими були цілі компанії, яких в положенні було прописано чотири: 1) вона мала допомогти “туземним торговцям” з їх “малими капіталами” отримати можливість “робити безперервні обороти, не чекаючи

поїздки один раз на рік до Нижегородського ярмарку”, а завдяки тому “сприяти важливому збуту російських товарів навіть у Областях азійських”; 2) мала заохотити тому, щоб “тамтешні головні купці вірмени, що звертаються до лейпцизького торгу, дізнавшись про істотні вигоди від придбання у Тбілісі - потрібних для них товарів, без пожертвування значних витрат на проїзд, обмежать торговельні свої справи задля значної своєї та російської торгівлі користі; 3) розрахунок на те, що “персіяни, що здійснюють тепер закордонний торг іноземними товарами через Константинополь та Трапезунд, маючи у майбутньому можливість отримувати потрібну кількість товарів у Тбілісі, будуть звертатися до цього міста, а від цього і європейська торгівля у Персії, що підтримується суперництвом у ціні, втратить свою силу”; 4) налагодити зв'язок між купцями Грузії та росіянами, оскільки останні “не маючи довіри до тамтешніх торгівців” відправляли товари до Тбілісі, значно підвищуючи їхню ціну (вона в Грузії була вдвічі більшою, ніж на Нижегородському ярмарку). Отже, імперські урядовці добре усвідомлювали, що поширення у Грузії та Персії російських товарів має йти пліч-о-пліч з послабленням європейського імпорту та транзиту. Показовою в цьому плані була і точка зору Канкріна, що він її висловив у вищезгаданій записці. Міністра турбувало, що “з введенням в дію височайшого указу 8 жовтня 1821 р. ...коли були надані тамтешньому краю різні пільги й переваги, згідно з п'ятим пунктом якого усі товари, що привозилися до Грузії з іноземних земель, були обкладені лише п'ятивідсотковим митом з ціни, іноземці на шкоду нашій мануфактурній промисловості, збільшивши довіз своїх товарів до Грузії, особливо транзитних, з Одеси через Редут-Кале, почали просуватися до внутрішньої Азії, постачати до неї свої вироби...” Канкрін констатував, що внаслідок дії зазначеного указу “Нижегородський ярмарок не постачає тепер Персію й навіть саму Грузію товарами російських фабрик у тому ступені, як це було кілька років тому.” Свої пропозиції щодо необхідності виправлення такої ситуації міністр фінансів обґрунтовував звичайними для російських протекціоністів міркуваннями про

необхідність допомог-ти молодій вітчизняній промисловості, яка “ще потребує захисту та піклування” [40, т. 6, № 4. 238, с. 4, 5].

“Коммерческая газета” передала зміст публікацій з трьох чисел “Тифлисских ведомостей” щодо мотивів створення вищезгаданої кампанії. Зокрема, у цих публікаціях йшлося про недосконалість дії указу від 8 жовтня 1821 р. “...цим указом, — стверджувала газета, — скористалася лише частина туземного закавказького купецтва з числа вірмен. Багато з них значно просвітилися від подорожей до Європи й знайомств з тамтешніми негоціантами, навчившись у них практичному діловодству зовнішньої торгівлі. Тбілісі, головне місце, куди приїзять росіяни, які є найбільшими споживачами товарів, що привозяться сюди, внаслідок дії указу, з Лейпцизького ярмарку, також багато чим зобов’язаний цьому їхньому припливу. Але цілий край безпосередньо мало виграв, бо на Лейпцизький ярмарок возять звідси лише чисті гроші, а не місцеві вироби, — ще менше виграла Росія, бо її товари могли б замінити у Закавказзі європейські. І, насправді, купці закавказькі з року у рік все менше і менше почали купувати виробів російських фабрик”. Отже, автори зазначеної публікації (на відміну від В. Пельчинського та інших авторів з “Коммерческой газеты”) дивилися на динаміку поширення російських товарів без особливого оптимізму. У публікації, між іншим, констатовалося, що головним “центром закавказької торгівлі” був Тбілісі, головними купцями — вірмени, а російські купці були практично відсутні (“Головні торговці суть вірмени. Лише декілька є багатих купців з мусульман, тільки один досить багатий дім з грузин у Тбілісі й, нарешті, один лише російський купець веде значний торг з Кавказом”), головним “джерелом привезення мануфактурних виробів” — Лейпцизький ярмарок. Серед заходів угода, що мала б здійснити вищезгадана торговельна автори публікації називали, між іншим, розвиток маршруту російських товарів як через Кавказ, так і через Каспійське море, для чого створювалася і мережа комісіонерів кампанії у Москві, Владикавказі, Астрахані та Баку. [60, 1831, 4 июля] Зазначена публікація засвідчувала, що без

суттєвого державного втручання російським виробам навряд чи вдасться витіснити європейські із Закавказзя.

Слід звернути увагу, що готуючи витіснення європейського транзиту з теренів Закавказзя, уряд імперії паралельно розробляв нові маршрути транзиту через Каспійське море та російські терени. Такі, щоб їхня дія була водночас і вигідною для скарбниці, і нешкідливою для російської промисловості. 4 березня 1831 р. було підписано іменний указ Сенату “Про проголошення транзиту для перевезення персидського шовку через Астрахань і Таганрог у різні закордонні місця”. Умови цього транзиту, що мав зв’язати Персію з європейським ринком в обхід Закавказзя та українських земель, були досить вигідними (при ввезенні товару до Астрахані стягувалося 5% мита або бралася застава, яка потім поверталася після вивезення товару у Таганрозі) [40, т. 6, № 4403, с. 212].

Слід звернути увагу, що у 1830–1831 рр. відбулися певні зміни у загальній митній політиці імперії — було значно збільшено ввізні мита з великої кількості товарів [40, т. 5, № 3558, с. 235, 236]. Офіційно виголошеною метою зазначених заходів був захист російської промисловості. Однак К. Лодигенський небезпідставно стверджував: “за деякими вказівками можна зробити висновок, що найголовнішою причиною цих змін була потреба у посиленні митного доходу”. Адже скарбниця імперії була виснажена трьома війнами та придушенням Польського повстання. Канкрін, звичайно, не міг не відреагувати на це [444, с. 211]. Окрім того, запроваджуючи високі мита на ввезення польських товарів, Канкрін мотивував це у звіті Миколі I також необхідністю компенсувати значні фінансові витрати держави (“Зміна торгових відносин з Царством Польським для захисту внутрішньої промисловості — єдиний плід, котрий залишився від великих витрат на придушення повстання, що там спалахнуло”). Логічним продовженням цієї політики, де інтереси промисловості Центральної Росії та імперської скарбниці йшли пліч-о-пліч, мала стати й ліквідація митних пільг Закавказзя. Адже на думку міністра фінансів, цей захід мав принести державі нові доходи [177, арк. 31].

Таким чином, скасування митних пільг Закавказзя було зумовлене низкою факторів. Чи не найголовнішим з них було бажання російських промисловців отримати нові ринки збуту. Рупором їхніх інтересів стали певні урядові кола Петербургу, а також деякі автори статистичних нарисів та дописувачі газет (особливо “Коммерческой газеты”). Вагомою була і діяльність міністра фінансів, спрямована на захист фіскальних інтересів імперії. Уряд мусив брати до уваги й необхідність зміцнення політичної єдності держави (між іншим, з цією метою у 1830 р. був ліквідований і митний кордон між Бессарабією та іншими землями Російської імперії). Місцеві торговельні кола (Закавказзя, Одеси, Правобережної України та ін.), що були зацікавлені у збереженні пільг, не знайшли потужної підтримки в урядових колах. Місцева влада, хоч і стала на їхній захист, проте програла цю “партію” своїм петербурзьким колегам (на це вплинули: усунення Єрмолова, смерть Сіпягіна, відсутність належної підтримки в пресі та інші фактори).

Як наслідок, 3 червня 1831 р. були затверджені нові “Положення про влаштування торговельних та митних справ у Закавказькому краї”, що вийшли у зв’язку з завершенням дії указу 8 жовтня 1821 р. Торговельні пільги краю практично повністю скасовувалися. По його чорноморському берегу запроваджувався європейський тариф. Окремі “Правила про транзит, очистку та складирування товарів у Закавказький край” Транзит іноземних товарів з Одеси отримав певні пільги. З одеського порто-франко товари могли ввозитися до Закавказького краю зі сплатою так званого “закавказького мита”, що складало 1/2 від звичайного. Це стосувалося як товарів, що привозилися до Одеси сухопутно з Радзивілова “на основі положень про транзитний торг від 14 серпня 1818 року”, так і привезених з-за кордону морем. Для транзиту встановлювалися звичайні заходи контролю. Зокрема тюки з товарами в Одесі мали бути запечатані особливим “одеським закавказьким штемпелем”, запломбовані та ув’язані “з видачею на провезення до Редут-Кале від Одеської митниці ярликів, до яких прикріплюються за підписом члена й печаткою її докладного реєстру товарам, записаним у ярлику, з визначенням міри та ваги та

з засвідченням про сплату за них в Одесі закавказького мита” [40, т. 6, № 4622, с. 443, 444]. Портом для такого транзиту залишався Редут-Кале, проте відзначалося, що “якщо замість порту в Редут-Куле буде влаштовано інший біля Поті, або будуть існувати обидва, або відкриється ще новий, то правила ці будуть відноситися до всіх” [40, т. 6, № 4622, с. 444]. Однак окремо відзначалося, що “правила, призначені для постачання товарів з Одеси до Редут-Куле, не відносяться до Анапського порту, стосовно якого Одеса зрівнюється в правах з іншими чорноморськими портами, для уникнення дрібного та ускладненого митного діловодства” [40, т. 6, № 4622, с. 440].

Зазначені пільгові умови транзиту стосувалися лише одеського порту. Восьмий параграф “Правил” проголошував: “Оскільки право очистки іноземних товарів закавказьким митом, для відправлення їх до Редут-Куле, даровано лише одному Одеському порто-франко, то усі інші російські митниці по Чорному морю не можуть пропускати таких товарів у Редут-Куле інакше, як після очистки їх повним європейським митом” [40, т. 6, № 4622, с. 444]. Таким чином, Одесі трішки “підсолодили пілюлю”, надавши їй ніби якихось надзвичайних прав. Що не забув відзначити і “Одесский вестник” (Дивись Додаток 43). Одночасно з новими “Положеннями” про торгівлю у Закавказзі були затверджені “Положення про митне управління” цього краю, що передбачали створення окремого Закавказького митного округу (з центром у Тбілісі), до складу якого входили дві “складочні митниці” у Тбілісі і Баку та низка митниць і митних застав по сухопутному й морському кордону. Митниця у Редут-Кале отримувала лише статус “деклараційної”. Передбачалися і заходи щодо посилення митної варті [40, т. 6, № 4621, с. 432-435].

Слід згадати, що у 1831 р. було прийнято ще один закон, що значно вплинув на торгівлю Закавказзя. Є. Канкрін у поданні царю висловив свою точку зору щодо торговельних пільг вірменам-іноземцям, які входили до вірменських громад Закавказзя. Пільги ці були надані у 1799 р. тим вірменам, які були записані у переписі у 1795 р. На думку міністра фінансів, зазначені пільги не можна було поширювати на будь-яких інших вірмен, що приїхали до

Російської імперії пізніше або були нащадками тих, які отримали ці пільги ще 1799 р. “Всіх інших вірмен..., — пропонував Є. Канкрін, — ...які користуються пільгою, виключити з цих громад, надавши їм за власним бажанням можливість, або протягом шести місяців вступити у вічне підданство Росії, на загальних засадах, або перебувати у якості не торгуючих іноземців...” Є. Канкрін також пропонував вести суворий облік тим вірменам, які будуть користуватися пільгою (розуміючи, що таких буде вельми небагато) й вживати інші заходи контролю. Затверджене царем 2 липня 1831 р. подання Є. Канкріна фактично позбавило більшість вірмен-іноземців прав на торгівлю в Російській імперії [64, 1831, 11 июля]. Отже російська влада не лише позбавляла одесько-кавказький транзит пільг, але й усувала з ринку купців, які здійснювали цей товарообмін (про те, як у цей же час усувалися з російського ринку іноземці-євреї буде сказано в § 2.6.). Цей захід вплинув як на втечу вірменського купецького капіталу за кордони Російської імперії, так і на переміщення разом з ними і маршрутів транзитної торгівлі між Європою та Персією.

Після публікації тексту положень 3 червня 1831 р. та штатів митних установ, доданих до них, у липневих числах “Коммерческой газеты” [60, 1831, 8 июля, 11 июля] її редактор виступив зі своїми поясненнями доцільності здійснених змін митного законодавства для Закавказзя. До його статті, між іншим, було додано список публікацій у 12 числах його газети, що схиляли громадську та урядову думку до усвідомлення необхідності зазначених змін (адже положення 3 червня 1831 р. були, певною мірою, перемогою “Коммерческой газеты”).

Думки, висловлені Г. Неболсіним постфактум, певною мірою відрізнялися від того, що писала його газета до скасування пільг (загалом, Григорію Павловичу була притаманна нещирість суджень стосовно різних економічних питань; задля досягнення мети він міг висловлювати тези, які цілком суперечили одна одній, на що звертав увагу О. Оглоблін). На початку редакторської статті було проаналізовано пільги, що були надані Закавказзю 1821 р. “Мета цього указу, — писав Г. Неболсін, — була двоякою: по-перше

залучити до наших Закавказьких областей торгівлю Верхньої Азії, зробивши Тбілісі головним її місцем складирування; й по-друге, розкрити через це джерела багатств того краю й тим самим сприяти піднесенню його добробуту.” Зазначені цілі указу, на думку Г. Неболсіна, не були досягнуті: добробут краю суттєво не покращився, а європейський транзит до Персії на перейшов на російські терени, європейські ж товари, що приходили з Лейпцигу через Одесу, поширювалися майже виключно серед населення самого Закавказзя. “Ми не встигли, — відзначав редактор, — відволікти торгівлю Верхньої Азії від попереднього її напрямку, бо відомо, що Північна Персія продовжує отримувати європейські товари через Арзерум, Трєбизонд й Константинополь, а товари, що постачаються з Лейпцигу прямо до Редут-Кале, розповсюджуються переважно у наших Закавказьких областях”.

Г. Неболсін визнавав, що європейські товари з Лейпцига, швидко витіснили з Закавказзя російські, що завдало значних “збитків російським мануфактурам й торгівлі.” “До запровадження цієї пільги, — писав редактор, — Росія постачала у Закавказзя власних та чужоземних товарів на кілька мільйонів; з відкриттям Редут-Кальського порту для Лейпцизької торгівлі грузини почали закуповувати у нас лише ті товари, що через їх дешевизну, важкість або крихкість незручно було привозити з інших держав... З Лейпцизького ярмарку вони постачали транзитом бавовняні, вовняні вироби, також цукор, напої й інші товари, довіз яких з року в рік збільшувався...” На показниках обігів товарообміну Закавказзя Г. Неболсін доводив, що довіз європейських товарів у цей край зріс від 1825 до 1830 рр. майже вдвічі (з 3 809 тис. крб до 6 813 тис. крб).

Таким чином, Г. Неболсін заперечував ті тези, які лунали зі шпальт його газети у попередній період (у статті В. Пельчинського та ін.). По-перше, про те, що російські товари успішно конкурували з європейськими на ринку Закавказзя. По-друге, про поступовий занепад довозу транзитних товарів до Редут-Кале з Лейпцигу. Більш того, Г. Неболсін тепер стверджував, що “якщо в останній час вивіз [у Закавказзя] російських товарів трішки збільшився, то це

слід пояснювати війною з Персією та Туреччиною, яка перешкоджала транзиту”, а за нормальних умов довіз транзитних європейських товарів у край неодмінно збільшувався. Отже, Григорій Павлович визнав, що положеннями 3 червня 1831 р. російський уряд фактично ліквідував стрім-ко зростаючу галузь торгівлі задля задоволення інтересів російської промисловості у Закавказзі й туманних перспектив просування російських товарів до Персії.

Не досить щиро виглядали висловлювання редактора “Коммерческой газеты” про те, що торгівля Грузії з Лейпцигом не була природною, бо не базувалася на обміні (“грузини вивозять на Лейпцизький ярмарок чисті гроші, які вони заробляють продажем до Росії за низькими цінами власних виробів, які зовсім на цьому ярмарку не потрібні”). Оскільки він сам, висловлюючи сумнівну тезу про високу якість російських промислових виробів, визнавав, що вони є дорожчими за європейські (“товари, що їх купують грузини на Лейпцизькому ярмарку, є низької якості, й перевагу ним віддають перед російськими лише через їхню дешевизну”). Таким чином, “природний обмін” з Росією, нав’язаний Закавказзю новим митним законодавством, мав коштувати його мешканцям набагато дорожче, ніж торгівля з Лейпцигом. Г. Неболсін також розраховував на майбутню переорієнтацію торгівлі Закавказзя з Чорного моря назад до Каспійського, оскільки, на його думку, “одним з безпосередніх наслідків довозу іноземних товарів до Редут-Кале було те, що каспійська торгівля почала приходити до занепаду, а до того часу всі товари постачалися до Закавказзя через Астрахань” [60, 1831, 19 сентября].

На блискучі перспективи положень 3 червня 1831 р. для російської промисловості й митного доходу розраховував не тільки Г. Неболсін, але й його шеф Є. Канкрін. Серед трьох найзначніших змін митного законодавства, здійснених за перше десятиріччя свого правління, міністр фінансів у вищезгаданому звіті від 22 квітня 1833 р. під другим номером написав: “Зміна закавказької торгової та митної системи, яка до того часу не була у дусі російському (тобто не відповідала загальним принципам російської протекціоністської митної системи. — *Т. Г.*), задля тієї мети, щоб азійську

торгівлю, наскільки це можливо, зберегти нам самим. Захід цей був поєднаний з багатьма заняттями й турботами та обіцяє вірну користь; але досі новий устрій, через короткий час, ще не встиг вкоренитися” [177, арк. 31]. (Показово, що визначаючи наявний економічний стан Закавказзя, Є. Канкрін висловив думку, схожу на ту, що її наводив в якості аргументу на користь пароплавного сполучення від Одеси до Редут-Кале М. Сіпягін: “Закавказькі провінції, що забирають у Росії так багато людей, скарбів та турбот... ховають у собі джерела великих багатств... Однак, не дивлячись на ці дари природи, Закавказький край від часу свого приєднання до Росії не виявляє значних успіхів”) [177, арк. 45]. Сподівання уряду на “вірну користь” від нового митного устрою Закавказзя не зовсім виправдалися.

О. Оглоблін серед причин ліквідації пільг “закавказького транзиту” називав і політичні міркування імперського уряду — прагнення запобігти порушенню економічної єдності країни, що була важливим підґрунтям для єдності політичної. Т. В. Ігнат'єва пішла у цьому плані далі, стверджуючи: “Завдяки закавказькому транзиту... Україна, особливо Правобережна, була втягнута в міжнародну транзитну торгівлю, але в ньому не було місця російській торговельній буржуазії. Це, в свою чергу, викликало незадоволення російського уряду, тому що географічна спрямованість цієї торгівлі економічно відривала від Російської імперії західну її частину — Україну, певною мірою перетворюючи її в самостійний суб'єкт міжнародної торгівлі. Крім того, це було вигідно українській торговельній буржуазії” [387, с. 178].

Насправді, говорячи про децентралізуючий вплив транзиту, царські чиновники мали на увазі передовсім Закавказзя. Що стосується Правобережжя, то частка транзитної торгівлі у загальних торговельних обігах цього регіону була надто малою для того, щоб говорити про можливі серйозні політичні наслідки від транзиту Лейпциг — Броди — Одеса — Закавказзя для українського Правобережжя.

В цілому від 1831 р. правові умови фактично звели нанівець функціонування транзиту європейських товарів через Броди та Одесу до Грузії, а

також і значення останньої, “як транзитного мосту торгівлі з Персією” [178, арк. 1].

2.7. Державна політика щодо торгівлі Одеси та Бродів у 1820–1830-х рр.

Окрім скасування пільг “закавказького транзиту” у другій половині 1820–1830 рр. певних утисків зазнала й гілка транзиту Броди — Одеса. Російська сторона формально не мала права змінювати правові умови функціонування транзиту прописані в угоді з Австрійською імперією 1818 р. Однак фактично це було здійснено указом від 30 грудня 1829 р., що встановлював правила надання застав за транзитні товари відповідно до правил надання застав у горілчаному відкупі на 1831–1835 рр. (Дивись Додаток 41).

Зазначені “Правила про прийняття застав щодо горілчаного відкупку з 1831 до 1835 року”, прийняті 8 жовтня 1829 р., докладно визначали, які саме застави потрібно зараховувати: гроші, найменування цінних паперів, різні види нерухомості (будинки, крамниці, мастки, незаселені землі, заводи тощо). Подавався і список населених пунктів, у яких нерухомість, віддана державі у заставу, могла бути розташована [40, т. 4, № 3222, с. 708-712]. Оскільки до цього списку не потрапили важливі для транзиту прикордонні міста і містечка Бердичів, Радзивілів, Могилів-Подільський, Юрбург та Ковно, указ 30 грудня 1829 р. дозволив додатково передавати у заставу нерухомість і у них. Формально указ 30 грудня 1829 р. ніби не змінював правила транзиту від 14 серпня 1818 р., а лише визначав порядок подання застав, що у них вказувалися. Однак у правилах щодо горілчаного відкупку нічого не говорилося про можливість замінити грошову чи іншу заставу особистою запорукою якогось з російських купців, оскільки у цій сфері зазначені заपुरуки взагалі не практикувалися. Ця невідповідність законів надала можливість митникам припинити прийняття особистих запорок від купців, які займалися транзитом, й вимагати виключно надання застав. Як показали наступні події, російський уряд діяв у цій ситуації цілком свідомо, оскільки взяв курс на кардинальний

перегляд правил функціонування транзиту. Отже від 1 березня 1830 р., коли закон від 30 грудня 1829 р. вступив у силу, важливий пункт положень про транзит 14 серпня 1818р. практично припинив свою дію. Це викликало як невдоволення купецтва, так і справедливе занепокоєння австрійського уряду через одностороннє порушення Росією положень міждержавної угоди.

Купці звичайно мали можливість використовувати у якості застави нерухомість, як свою, так і надану іншими особами, що фактично спеціалізувалися на таких послугах. Проте, оскільки діяльність купців-євреїв, які у цей час здебільшого здійснювали транзит, відрізнялася різноманітністю, то застави їм були потрібні досить часто. Наприклад, у 1832 — 1837 рр. будинок, збудований 1824 р. у м. Крем'янці кременецького купця М. Гольденберга, був відданий під заставу державі за контрактом одеського купця першої гільдії М. Герценштейна (який також брав участь і у транзиті Броди — Одеса) на постачання продовольства “для Ізмаїльського полубатальйону карантинної варти”, а на початку 1840-х рр. цей же будинок був зарахований вже як застава для виконання за підрядом робіт у “Комітеті для будівництва інституту шляхетних дівчат у Києві” [148, арк. 6, 10, 15, 31, 73]. Окрім того, оформлення нерухомості у якості застави вимагало дотримання багатьох формальностей (її оцінки місцевими органами влади тощо).

Нові правила про прийняття застав на транзитні товари стали несподіваною перешкодою для одеських негоціантів. 21 січня 1830 р. вони були надіслані міністерством фінансів до Одеської митниці “для ретельного у необхідних випадках виконання”. Через запровадження цього указу одразу зазнав втрат один із впливових одеських купців Дмитро Палеолог. Щодо прохання останнього здійснити транзит товарів за старими правилами міністерство фінансів 15 квітня 1830 р. відповіло Одеській митниці наступне: “пан Новоросійський та Бессарабський генерал-губернатор надіслав до пана Міністра фінансів прохання купця Палеолога про дозвіл йому здійснювати транзитну торгівлю з Радзивілова до Одеси із запорукою першостатейних купців, кожного у 50 тис. крб й з забезпеченням скарбниці на випадок

протизаконної дії, всіма товарами, що у транспорті знаходяться. Департамент зовнішньої торгівлі з дозволу Міністра фінансів наказує Одеській портові митниці купцю Палеологу оголосити, що за порука першостатейних купців на основі 11 § положення про транзит може прийматися, якщо вона відповідає сумі, що має стягуватися у заставу з товарів, які відправляються транзитом; що ж стосується поданого ним забезпечення скарбниці самими транзитними товарами, то цього згідно з Височайше затвердженого в 30 день грудня минулого року положення комітету пп. Міністрів допустити неможливо; при цьому стягнути за розгляд справи цієї до Департаменту за два аркуші гербового паперу чотири карбованці, щоб надіслати куди належить” [143, арк. 10, 45, 46]. Слід відзначити, що Д. Палеолог був серед тих одеських купців, які розпочали займатися транзитом наприкінці 1820-х рр., в тому числі у зв’язку з пільгами, наданими сухопутному транзитові на час російсько-турецької війни. Він продовжував би брати участь у цій галузі товарообміну й надалі, якби держава не створила на шляху її розвитку чергової перешкоди.

Певні зміни до правил “одеського транзиту” були внесені 1831 р. у зв’язку з ліквідацією митного кордону по р. Дністру (про них детальніше у §3.2.). Того ж 1831 р. на “польський транзит” через Одесу негативно вплинуло “січневе повстання” у Царстві Польському (6 січня 1831 р. було підписано указ “Про заборону ввозу товарів з Царства Польського” через “події”, які там трапилися) [40, т. 6, № 4244 с. 10].

Показово, що в опублікованому варіанті звіту Департаменту зовнішньої торгівлі за 1831 р. вказувалося на три законодавчі акти, що безпосередньо регламентували транзит: 1) нові “Положення” про тор-гівлю Закавказзя; 2) “проголошений транзит для перевезення пер-сидського шовку через Астрахань й Таганрог, в надії, що відкриється збут цього шовку через Росію”; 3) “видання правил для транзитної торгівлі від Одеси до Молдавії” [62, 1832, 6 апреля]. Отже, слідом за П. Міллером, мож-на сказати, що не тільки у 1818 р., але й у 1831 р. російські урядовці “багато уваги приділяли правилам транзиту”. Однак увага ця тепер була зовсім іншою. Уряд усіляко намагався перешкодити

транзиту західноєвропейських товарів через терени імперії (перш за все українські), дозволяючи транзит товарів азійських.

Окрім вищезгаданих правових актів, на транзит не могло не впливати протистояння, що точилося в Російській імперії навколо питання про доцільність порто-франко в Одесі та Бродях. Адже від існування цих “вільних портів” транзит залежав безпосередньо.

Супротивники одеського порто-франко здебільшого вважали за потрібне замінити “вільний порт” “порто-франківським кварталом”. Серед перших це вже у 1818 р. радив зробити перекладач вищезгаданих “Листів про Одесу” Ш. Сікара голова одеського комерційного суду Микола Трегубов. Він не був супротивником економічного розвитку Одеси, проте негативно ставився до деяких рис одеського торгівлі, зокрема, до монопольного становища у зовнішній торгівлі іноземних негоціантів та переважання серед посередників-“факторів” євреїв, що “порушує порядок торгівлі”. Трегубов пропонував, щоб замість одеського порто-франко “в усіх портах на Чорному та Азовському морях, лише біржові комори були проголошені порто-франко”, оскільки це було б і вигідно для купців, що займалися транзитом, і зручно для місцевих жителів (“Лише біржові комори, а не усе місто, бо митний нагляд через це полегшується; жителі вільно приїзять та від’їжджають з міста на свої дачі, особливо селяни, які приїзять на торг; купці ж нічого не втрачають, через те що лише одна біржа є порто-франко, а не усе місто. Потрібно бачити, що собою являє митна варта, щоб переконатися у цій істині”). Комори для товарів Трегубов пропонував збудувати не у самому місті, що було притаманно для Одеси й спричиняло значні незручності для городян, а на території порту, над якими мав бути влаштований бульвар (цю ідею Трегубова втілено в життя пізніше, коли було споруджено одеський Приморський бульвар). Притому Трегубов вважав, що держава має подбати про подальший розвиток транзиту товарів до країн Азії задля уникнення однобічного розвитку торгівлі чорноморських портів (“щоб створилася Азійська кампанія з участю акціонерів, щоб надати азійській торгівлі нового напрямку через Синоп або Батум; а без цього уся торгівля Чорного та

Азовського морів буде складатися лише у вивозі самої пшениці”) та посприяти покращенню поштового сполучення Одеси з Центральною Європою через Броди (“щоб іноземна пошта, що прямує через Броди, могла везти одеську кореспонденцію далі цього місця, без посередництва для того бродівських кореспондентів”) [623, с. 2, 3, 7-9]. Отже, пропонуючи фактично скасувати одеське порто-франко, Трегубов вважав, що транзит від цього не постраждає, а навпаки отримає нові можливості, якщо для того вживатимуться необхідні заходи (“вільні склади”, Азійська торговельна кампанія тощо).

Інші супротивники порто-франко переважно були прихильниками суворого митного протекціонізму, які негативно ставилися як до безмитного одеського імпорту, так і до привілеїв одеського транзиту. Показово, що черговий наступ на права одеського „вільного порту” його супротивники почали саме на початку 1830-х рр. майже синхронно зі скасуванням митних пільг Закавказзя та іншими заходами спрямованими проти транзиту (про це докладніше в § 4.7.)

Загалом питання про взаємодію одеського порто-франко та транзиту Броди — Одеса було досить непростим. З одного боку, існування одеського порто-франко надавало для функціонування транзиту юридичні підстави. З іншого — товари, що привозилися безмитно морем до Одеси, створювали конкуренцію транзитним, що привозилися сухопутно. Це не забула відзначити й ворожо налаштована і до транзиту і до одеського порто-франко “Коммерческая газета”, що у 1831 р. повідомляла з Одеси: “Транзитна торгівля з Бродів через Радзивілів в порто-франко м. Одеса для тутешнього споживання зменшується, бо деякі з тутешніх домів починають отримувати більшу частину мануфактурних товарів середньої якості морем з англійських фабрик замість тих, віденських та загалом німецьких, що привозилися раніше” [60, 1831, 20 мая]. На цьому факті наголошували й інші автори, зокрема К. Медзиховський [458, с. 74].

Варто згадати й те, що захисники одеського порто-франко, відзначали негативний вплив торгівлі Бродів на одеський імпорт. “Київ, Бердичів й навіть

райони південніші, отримують з Санкт-Петербурга, Риги, Бродів товари, які мали б проходити через наш порт”, — писав один з одеських авторів у 1830 р. Саме “конкуренція балтійських портів й особливо австрійського міста Бродів” була, на думку цього автора, причиною того, що Одеса не стала головним постачальником іноземних товарів для споживачів Наддніпрянської України, а це “зменшувало важливість порто-франко” [62, 1830, 30 июля].

Порто-франко у Бродах звертало на себе увагу російського уряду не тільки через торговельні та фіскальні інтереси, але й через деякі суто політичні питання. Як відомо, ще до подій 1848 р. Російська імперія пильно стежила за політичною ситуацією у прикордонних областях, зокрема у Галичині. Цар Микола I вважав це, між іншим, виконанням місії його держави у “політичній системі — “Священному союзі”. За словами історика та публіциста Сергія Татищева: “Росія являла собою природне осердя союзу й немовби його резерв. Імператор Микола взяв на себе виключний нагляд за спокоєм у Царстві Польському, одночасно звертав постійну увагу на Познань, на Галичину, й навіть Угорщину, й відповідальність за збереження миру на усьому просторі Балканського півострова від Пруту й Дунаю до Босфору. Цю область він вважав дотичною до безпосередніх інтересів Росії й надав собі право щодо всіх справ, які стосувалися Польщі та Сходу, приймати рішення незалежно від своїх союзників й навіть не радячись з ними” [617, с. 29].

Не дивно, що після польського повстання увага до торгівлі Бродів посилилася. Так, у 1833 р. за наказом київського генерал-губернатора Василя Васильовича Левашова (1783–1848 рр.) поліцейський чиновник Радзивілова Забелін у 1833 р. мав, по-перше, особливо стежити за “різного звання людьми польського походження та євреями”, по-друге, боротися з “контрабандним промислом з міста Броди”. Забелін рапортував про певні успіхи своїх заходів й відзначав, що “після розпоряджень начальника [митного] округу та місцевої Радзивілівської поліції контрабандний промисел значно зменшився, а перемістився засобами торговців контрабанди та перевізників замість Радзивілова та Крем’янця на Дубно та Луцьк.” Поліцейський чиновник робив

свої пропозиції щодо подальшої боротьби з контрабандою. Забелін вважав, що “можна було б знищити майже зовсім будь-яке ввезення контрабанди до Радзивілова й вплив тамтешніх зайнятих цими зайняттями мешканців на міста та місцевості в цьому відношенні, якщо б деяких виявлених ним та відомих митному начальству контрабандистів на підставі статуту відсторонити на 50-верстну дистанцію від кордону з такого пункту як Радзивілів, який вельми близько розташований від м. Броди, де австрійський уряд не звертає уваги на перенесення до Росії контрабанди” [67, арк. 1, 2, 5]. Пізніше дії Забеліна щодо виселення деяких радзивілівських євреїв викликали протести й скарги останніх [68, арк. 210, 211].

Уряд добре розумів, що контрабанда була поширена не тільки в районі Бродів. Так, говорячи про мережу постачання контрабандних товарів у Подільській губернії, Г. Сонні називав такі її пункти, як Балта, Меджибіж, Тульчин та ін. й підсумовував: “все це свідчить про те, що контрабанда охоплювала ціле Поділля.” Далі шляхи контрабанди прямували “на Бердичів через повіт Летичівський”, до Херсонщини через Балту й навіть до Таганрогу. До речі, на Поділлі контрабандна торгівля також здебільшого була під контролем місцевих євреїв. Якщо серед затриманих з контрабандою у 1824 — 1830 рр. євреїв було лише 47,9%, то серед виявлених власників контрабандного товару їх було 86,7%. “Отже, — писав Г. Сонні, — можна констатувати, що майже усю користь од контрабанди одержував єврейський капітал, селяни ж, навіть шляхтичі, були або дрібними контрабандистами, або виконавцями доручень євреїв” [179, арк. 38 – 41].

Політична ситуація створила умови для того, щоб саме на євреїв падала головна підозра з провезення контрабанди. Доноси зі звинуваченням у контрабанді були спрямовані проти багатьох купців-євреїв, які їздили до Бродів. Часто виявлялося, що доноси ці брехливі й написані боржниками зазначених купців [71, арк. 4].

Деякі донощики звертали увагу і на вдавані порушення щодо транзиту товарів через Галичину до Бродів. Так, автор численних доносів щодо ситуації

в Бродях Іван Фалєєв 18 грудня 1833 р. до київського генерал-губернатора В. Левашова писав таке: “Василь Васильович! Після донесення мого, відправленого до вашого сіятельства 14 числа грудня місяця, отримані мною такі відомості. Декілька років тому відправлялися з австрійського міста Броди через австрійську *Бродівську митницю* у Галичині до австрійських же митниць, що знаходяться поблизу російського кордону, транзитом взагалі усілякі *мануфактурні товари й переважно ті, які за тарифом ввозити до Росії заборонено*. Ці товари, прямуючи з транзитними ярликами Бродівської митниці, після прибуття до іншої будь-якої австрійської митниці дозволено було складувати для тієї єдиної мети, щоб коли відправником товарів, тобто купцем, була знайдена можливість незаконно ввезти ці товари до Росії.” Зазначені дії, згідно з твердженням І. Фалєєва, здійснювалися зі згоди австрійського уряду й під контролем митних чиновників. “Австрійське керівництво, — писав донощик, — дозволяло це й під своїм наглядом, знаючи з товарних місць пломби, випускало з цих митниць товарні місця для ввезення до Росії, з тим тільки обмеженням, щоб австрійські чиновники стежили за точним випуском цих товарів до Росії, а не до Галичини. Коли ж не було можливості провести контрабанду до Росії поблизу митниць, то у цих випадках австрійські митниці відряджали надійного свого чиновника та конвой для супроводження товарів до місця на лінії російського кордону — до того пункту, де буде зручним таємно ввезти ці товари до Росії. Там чиновник, знявши австрійські пломби з товарних місць, в своїй присутності випускав товарні місця за кордон у Росію, а сам з конвоєм повертався до свого місця. Цьому промислу усілякими засобами сприяв сам австрійський уряд — тільки по секрету” [68, арк. 228].

Зазначена практика, як стверджував І. Фалєєв, мала місце до 1827 р., коли на вимогу російської сторони австрійський уряд був змушений її згорнути. “... Через що, — писав І. Фалєєв, — було ліквідовано кілька австрійських митниць — тих, які не були розташовані навпроти митниць російських, а також транзитні товари від того часу й до тепер в Австрії не дозволено було конвоювати до прикордонних пунктів”. Однак у 1833 р. ніби все знов почало

повторюватися. “...Тепер, — твердив І. Фалєєв, — віднедавна знов ніби бродівське митне начальство отримало від свого уряду секретне розпорядження щоб ті, що провозять з міста Броди різні іноземні товари до меж російського кордону, у якому б вигляді вони не провозилися, пропускати їх без огляду і не пломбуючи товарних місць, забезпечувати їх тільки достатнім конвоєм й щоб, окрім вартових або єгерів прикордонної варти, при такому конвоюванні до межі російського кордону знаходився офіцер, щоб контрабандисти в присутності офіцера та конвою переїхали з товаром за лінію кордону, а не поширювали цей товар у Галичині”. І. Фалєєв розкривав і деякі деталі такого конвоювання, зокрема те, що “вартові конвою, як раніше, так і тепер забезпечуються витратами на шлях за рахунок власників товарів”. “...Як говорять, — писав підсумовуючи, донощик, — від часу отримання зазначеного розпорядження контрабандисти, що провозять товари до Росії, насправді до лінії кордону прямують через Галичину з товарами під наглядом австрійського конвою.” У зазначеному доносі І. Фалєєв згадував й інші факти, що могли зацікавити владу (про польських “повстанців” та партії заборонених товарів у Бродах тощо) [68, арк. 228, 229].

Напевно, цей донос міг мати серйозні наслідки. Проте вищезгаданий Забелін встиг повідомити київського генерал-губернатора про особу донощика, який виявився купцем-банкрутом, ображеним на митну владу й не дуже поінформованим щодо ситуації за кордоном (“зазначений Фалєєв через свою колишню комерцію у Бродах, Калюзі та Радзивілові зробив у цих місцях неоплатні борги, абсолютно втратив кредит, через що припинив будь-який торг й більше 5 місяців не наважується вже їздити до Броди й вимагається до вислання у Калугу; якщо він і отримує якісь закордонні відомості, то через євреїв бродівських, навряд чи відомості можуть бути достовірними”, — писав Забелін Левашову 12 грудня 1833 р.) [68, арк. 201, 202]. Не зважаючи на такий результат, зазначені доноси все-таки створювали у влади певне упередження супротив транзитної торгівлі, породжували що під виглядом запломбованих транзитних “місць” можна відносно легко провезти контрабанду.

З часом митні чиновники вже непогано знали імена тих значних торговців, які спеціалізувалися на контрабанді. Наприклад, у квітні 1839 р. консул у Бродях надіслав “список євреїв, що приїхали туди з... [російських] прикордонних губерній для закупівлі товарів нового привозу з Лейпцизького ярмарку для того, щоб ввезти їх таємно до Росії”. У цьому списку були: “... ті що прибули до Бродів... через австрійську Стоянівську митницю: 1. Ісак Грюнвальд з Старокостянтинова. 2. Ісак Розенштейн з Бердичева. 3. Лейб Кан з Дубна. 4. Шама Шаєр теж. 5. Хаїм Лакман теж. 6. Яків Качки теж. Через австрійську Гусятинську митницю: 7. Герш Лейб Бардецький з Бердичева. 8. Гілель Михайлович теж. 9. Абрам Моніта з Староконстянтинова. 10. Іось Давид Каплан теж. 11. Шая Кобрін з Проскурова. 12. Абрам Голь-берг теж. 13. Соломон Гольдгабер теж. 14. Мойсей Качанер теж. 15. Яків Мейр Лернер теж. 16. Хаїм Гольдштейн з Колка. 17. Мойсей Пістерман з Проскурова, який зупиняється у Бродях у відомого ватажка контрабандної шайки Герца Почаєвського й торгує забороненими товарами, через австрійську Підволочиську митницю: Йось Ресковер з Дубна” [66, арк. 1]. Звичайно, що у цьому списку не було жодного значного купця, хто б займався легальною зовнішньою торгівлею й тим більш міжнародним транзитом.

Дії австрійської влади супроти поляків у Бродях та їхніх околицях у 1833–1834 рр. викликали задоволення російських чиновників та дипломатів. Так, у грудні 1833 р. російський консул у м. Бродях Свят-ський повідомляв В. Левашова про дії австрійської військової команди в районі Бродів супроти “польських вихідців” та відзначав їх позитивний вплив й на боротьбу проти контрабанди (“тутешньою австрійською вартою зайняті пости уздовж кордону між вільним округом міста Броди та Волинською губернією, де дотепер не було жодного нагляду, й контрабандисти, а разом й усілякого роду люди чинили безперешкодний перехід кордону з Росії до Галичини”) [69, арк. 98, 99]. Подібні думки зазначений консул висловлював і в інших своїх донесеннях [69, арк. 101, 102].

Однак події 1830-х рр. породжували у російських урядовців надії на більш радикальне вирішення проблеми “вільного міста” Броди. Так, Святський у своєму листі до В. Левашова від 9 лютого 1834 р. позитивно оцінював посилення контролю за прибуттям нових мешканців до Бродів, зокрема відзначаючи: “Через те, що Вільний торговельний округ Броди, який тягнеться уздовж російського кордону майже на 50 верст, був завжди схованкою для польських вихідців, кот-рі мешкали у ньому без усіляких документів, називаючи себе галицькими жителями, які прибули з навколишніх місць; то тепер надійшов наказ, щоб будь-який приїжджаючий до Бродів або до одного з поселень, що розташовані на вільній окрузі цього міста, якщо він має помешкання звідси більше ніж за дві милі, має обов’язково отримати паспорт; в іншому випадку буде затриманий поліцією та конвойований до міста Злочева”. Проте консул не дуже вірив у загальний успіх подібних заходів доти, поки існуватиме бродівське порто-франко. “Цей захід, — писав Святський, — якщо буде виконуватися ретельно, звичайно, може позбавити зазначених [польських] вихідців можливості вільно мешкати у тутешніх околицях; але ним не може бути знищене шкідливе таємне листування, що, як говорять, здійснюється між польськими патріотами, які знаходяться у Галичині та Росії, через контрабандистів, для яких згідно з австрійськими постановами не існує кордону по усьому простору Бродівського вільного округу, бо на ньому дозволено пропускати їх з Росії до Галичини та назад без оформлених за законом паспортів.” Єдиним заходом, який міг би виправити зазначене становище і щодо таємного листування і щодо контрабанди, на думку консула, могло би бути скасування порто-франко у Бродах. “Вельми корисним було б, — зазначав Святський, — як у політичному, так і у торговельному відношенні, якщо тутешній уряд наважився б, нарешті, ліквідувати права вільної торгівлі, що надані вищезгаданому округу. Бо через те, що таємні ввезення товарів, які здійснюються тепер у Росію, є вельми незначними, а контрабанда з Бродів спрямовується переважно до Галичини, то від позбавлення цього округу прав вільної торгівлі Австрія не тільки нічого б не втратила, але навпаки внутрішня

промисловість цієї імперії набула б великих вигод від припинення зазначених таємних провезень до Галичини виробів англійських, французьких та саксонських” [69, арк. 105].

Думка про можливу ліквідацію порто-франко у Бродах вельми сподобалася київському генерал-губернатору. Вже 16 лютого 1834 р. він надіслав листа до Є. Канкріна. В ньому, посилаючись на вже відомі міністру фінансів випадки провезення контрабанди та запобіжні засоби проти неї в районі Радзівілівського митного округу, генерал-губернатор, виходячи з “місцевих спостережень”, наголошував на “нагальній потребі відшукування надійніших засобів задля знищення цього недозволеного промислу”. Один з таких засобів, на думку В. Левашова, мав “полягати в тому, щоб переконати австрійський уряд, задля торговельного та політичного спокою *знищити права вільної торгівлі, надані Бродівському округу*”. Генерал-губернатор повторював аргументи Святського про те, що порто-франко у Бродах більше шкодить Австрії, ніж Росії, та про позитивний вплив від можливого скасування зазначеного статусу “вільного міста” на паспортний контроль за небезпечними для російської влади особами [69, арк. 106]. Одночасно В. Левашов надіслав листа з відповідною пропозицією до міністра закордонних справ віце-канцлера Карла Васильовича Нессельроде (1780—1862 рр.) У цьому листі більше уваги приділялося політичних вигодам від можливого скасування порто-франко. “Згідно з відомостями, що вони до мене надходять, — писав генерал-губернатор, — виявляється, що особи які займаються вивезенням з Галичини контрабандних товарів, беруться також постачати сюди недозволену кореспонденцію від польських вихідців до тутешніх жителів. Усі заходи, що застосовувалися дотепер, не змогли забезпечити рішучого успіху щодо ліквідації цього промислу через ту причину, що вільний торговельний округ м. Броди, який тягнеться вздовж російського кордону на 50 верст, був завжди притулком для польських вихідців, котрі мешкають у ньому без усіляких документів, називаючи себе галичанськими мешканцями, які прибули з навколишніх місць”. Далі, посилаючись і на думку консула Святського, й

повторюючи деякі інші аргументи останнього, В. Левашов пропонував посприяти скасуванню “вільного округу” навколо м. Броди [69, арк. 107].

К. Нессельроде, який на той час був прибічником лояльної щодо Австрії політики, погоджуючись з аргументами генерал-губернатора В. Левашова та консула Святського, повідомив про нездійсненість реалізації їх пропозиції. “Згідно з висновками вашого сіятельства, — писав К. Нессельроде до В. Левашова 15 березня 1834 р., — я знаходжу зауваження п. Святського цілком справедливими, але вважаю обов’язком своїм повідомити вас, милостивий пане, що Міністерство іноземних справ мало й раніше на увазі ці обставини. Під час переговорів наших з Австрією про торгівлю, застосовані були усі засоби, що від нас залежать, щоб схилити австрійський уряд на ліквідацію шкідливих для нас пільг, наданих місту Бродам. При тому всьому наші домагання не мали бажаного успіху. Нові з нашого боку наполягання з цього предмету й тепер були б абсолютно безрезультатними, тим більш ще й через те, що ми, зі свого боку, не можемо запропонувати Австрії в обмін на це жодних вигод” [69, арк. 119].

Якщо київський генерал-губернатор не мав змоги ліквідувати портофранко м. Броди, то на певні аспекти торгівлі цього вільного міста він міг впливати безпосередньо. Так, у 1834 р. В. Левашов, посилаючись на неспокійну ситуацію у сусідній Галичині, “за політичними обставинами” наказав припинити видачу багаторазових (річних) закордонних паспортів купцям, які вирушали з Російської імперії до Бродів. Зазначене рішення завдало потужного удару, в тому числі і по транзиту. 21 жовтня 1834 р. 11 купців, або їх повірених, які мали значну торгівлю у Бродах підписали прохали російського консула про повернення багаторазових паспортів (Дивись Додаток 48). Першою зазначене прохання підписала Радзивілівська купчиха першої гільдії Розалія Закс. Вона була на той час найзначнішою учасницею міжнародного транзиту Броди — Одеса й одеської транзитної торгівлі в цілому [66, арк. 4]. Російський консул у Бродах, враховуючи добру репутацію прохачів та їхню впливовість у торговельній сфері, встав на захист їхніх інтересів зі значною заповзятливістю.

У листі до В. Левашова від 15 листопада 1834 р. він нагадував, мотиви, що спонукали свого часу надати дозвіл на видачу багаторазових паспортів купцям “західних губерній” (“вашому сіятельству, без сумніву, відомо, що для забезпечення торгівлі та для посилення вітчизняної промисловості уряд знайшов можливим дозволити у західних губерніях видачу купцям й їхнім повіреним закордонних річних паспортів з дозволом переїздити по ним кордон стільки разів на рік, скільки цього буде потребувати їхня торгівля”). Прохання “російських купців” у Бродах, хоч серед них не було жодного росіянина, консул вважав цілком мотивованим та справедливим.

“Через те, — писав Святський, — що вищезгадані купці та купецькі повірені відомі консульству з доброї сторони здійсненням правильної торгівлі й ні в чому поганому не були помічені й через те, що від припинення видачі їм паспортів на неодноразові протягом року переїзди через кордон мають насправді виникнути ускладнення для їхньої торгівлі й взагалі для російської промисловості, то я вважаю своїм обов’язком зазначене прохання подати при цьому листі для... розгляду вашого..., прохаючи, чи не можливим буде наказати місцевому начальству Волинської губернії, щоб воно не відмовляло вищезгаданим купцям та купецьким повіреним у видачі паспортів, як і раніше, на неодноразові переїзди, якщо не по всій лінії кордону, то принаймні через один пункт Радзівілівської митниці до міста Бродів, де їм необхідно бувати для успішного здійснення правильної торгівлі й де розташовано консульство, що ретельно спостерігає за їхніми діями”.

Розуміючи усю шкідливість для торгівлі вищезазначеного розпорядження В. Левашова, консул пояснював, “що у прикордонному містечку Радзівілові жодної торгівлі з іноземними купцями не проводиться й купці наші для здійснення її мають неодмінно приїздити неодноразово протягом року до австрійського прикордонного та вільного міста Броди як на єдину біржу, де провадяться на цьому пункті усі купецькі домовленості, продаж вітчизняних наших продуктів та купівля іноземних товарів”. Консул нагадував, що рішення генерал-губернатора перешкоджає й запровадженню в

дію указу 1833 р. про дозвіл займатися експортом вітчизняних продуктів купцям третьої гільдії, а також пророкував можливий перехід Радзивілівської зовнішньої торгівлі до рук іноземних підданих. “Австрійський уряд, — писав Святський, — без перешкод надає своїм підданам закордонні паспорти на неодноразові переїзди. Таким чином, якщо наш уряд припинить видачу подібних паспортів російським підданам, то слід побоюватися, що значна частина відпускної торгівлі нашої у цих місцях перейде до рук австрійців, особливо ж бродівських капіталістів, бо вони будуть мати зручність зі своїми паспортами відвідувати наші ринки безперервно, тоді як наші купці позбавлені будуть можливості здійснювати свої справи без їхнього посередництва” [66, арк. 2, 3]. Звичайно, така перспектива не мала б влаштовувати російський уряд дарма, що у цьому разі і “російські” і “австрійські” купці були здебільшого однієї національності.

Незважаючи на ці переконливі аргументи, Левашов не змінив свого рішення. У відповіді Святському від 24 листопада 1834 р. генерал-губернатор визнав, що хоча аргументи першого і “zasлугують на повагу”, проте “тимчасовий захід” щодо скасування видачі річних закордонних паспортів буде скасовано не раніше, як “усі сліди безладу зникнуть й спокій скрізь затвердиться” [66, арк. 6]. Тоді ж В. Левашов відмовив навіть Є. Какрину, який переслав зі своїм супровідним листом подібне прохання від “уповноваженого кількох московських купців, Радзивілівського 3-ї гільдії купця Догранлієва” (міністр, звичайно ж, вважав, що представник московського купецтва заслуговує на більше сприяння, ніж представники місцевих купців-євреїв, яких там було “до 18 осіб у одного купця”). Генерал-губернатор обіцяв, що поверне практику видачі багаторазових паспортів, однак “як тільки у тутешніх губерніях, й водночас у Галичині, припиняться усі намагання лихих людей спрямованих на порушення спокою цих місць” [66, арк. 7-9].

В кінці грудня 1834 р. про нагальну необхідність повернути практику видачі багаторазових паспортів для купців 1, 2-ї гільдій та їхніх представників (“по два повірених або комісіонера на кожного”) В. Левашова прохав і

начальник Радзівілівського митного округу. “Переконуюсь, — писав він, — що хід торгівлі у цьому пункті в його успіху та вигодах для російського купецтва міг би через заборону цю зазнати збитків, тим більш, що обіг комерції через Радзівілів складає щорічно від 30 до 40 мільйонів, а австрійське купецтво, яке має вільні зносини у будь-який час за паспортами на неодноразові проїзди до Росії, могло б скористатися з цієї обставини й набути для себе ті вигоди у комерції, що ними дотепер користувалися російські купці, що вельми суттєво вплинуло б на торгівлю, особливо російськими продуктами, й могло б з часом навіть мати вплив на митні надходження” [66, арк. 10]. Серйозні аргументи митника (школа фіскальним інтересам могла викликати гнів уряду й, зокрема, заощадливого Є. Канкріна) та покращення “політичних обставин” спонукали В. Левашова “зробити деяке виключення” зі своєї заборони. Напередодні нового 1835 р. він дозволив видачу багаторазових закордонних паспортів купцям 1 і 2-ої гільдій та їхнім представникам (по два від кожного), але лише таким “особам, стосовно яких немає жодних сумнівів” щодо їхньої благонадійності [66, арк. 12, 13].

У 1837 р. на прохання Є. Канкріна наступник В. Левашова Дмитро Гаврилович Бібіков (1792–1870 рр.), який був призначений київським, волинським та подільським генерал-губернатором у 1837 р. та перебував на цій посаді 15 років, дозволив видачу багаторазових закордонних паспортів також і купцям 3-ї гільдії [66, арк. 14, 15, 18].

Окрім вищезгаданої заборони на видачу багаторазових паспортів у 1834 р. було здійснено ще одне розпорядження, що значно зашкодило транзиту. Як зазначав П. Міллер: “...у 1834 р. міністр фінансів запровадив перевірку на впускних митницях усіх без винятку товарів, які провозилися транзитом, “щоб утруднити провезення будь-якої контрабанди”; але разом з тим це розпорядження було надзвичайно обтяжливим для транзиту” [462, с. 114].

Посилити товарообмін між Галичиною та Одесою, окрім сухопутного транзиту, могла б і торгівля по Дністру. Вищезгаданий Ш. Сікар згадував лише поодинокі спроби транспортування товарів з Галичини Дністром.

Характеризуючи стан судоходних річок поблизу Одеси, він зазначав: “до цього часу отримували мало товарів з внутрішніх губерній по Дніпру; а також і Дністром скористалися лише один раз для проби: успіх цієї операції показав, що можливо сплавити товари з околиць Лемберга (в Галичині) до Акермана, а звідти морем до нашого порту”. Таке становище на думку Ш. Сікара було зумовлене вигодами торгівлі. (“Якщо торгівля не скористалася більше цими двома річками, то це лише тому, що сухопутне перевезення вигідніше”) [569, с. 81, 82].

Особливої уваги надавало місцеве керівництво, а також торговці й поміщики розширенню торговельних відносин з Галичиною. Тут важливим вважався і розвиток сполучень по Дністру, що міг надати Одесі додаткові джерела експортних товарів. Саме тому на цю річку звертали особливу увагу діячі “Товариства сільського господарства Південної Росії”, що було засноване в Одесі у 1828 р. Вони, зокрема, вважали у разі якщо російський та австрійський уряди вживатимуть необхідних заходів (щодо знищення порогів, влаштування дороги вздовж річки, каналів, покращення стану річкових суден тощо), “результат праці буде величезним для південної торгівлі Росії” за рахунок руху товарів з Поділля та Галичини (зерна, лісу, вугілля тощо). В цьому плані російський уряд вживав певних заходів ще з ХІХ ст. (ще за часів Павла І інженери підірвали мінами “гранітну браму” водоспаду біля м. Ямпіль, а за часів Олександра І було збудовано дорогу вздовж Дністра, щоб можливо було тягнути судна річкою проти течії). Головними вадами дністровського судноплавства залишалися: Ямпільські пороги (“що хоч і є незначними, але перешкоджають судноплавству”); нестача досвідчених матросів та лоцманів; відсутність доброго шляху вздовж Дністра, щоб тягнути кораблі проти течії; недосконалість суден, які обслуговували маршрут (так звані “галяри”, виготовлені в Галичині, були чотирикутними, не мали вітрил та іншого необхідного спорядження) та замулювання гирла Дністра. Задля вирішення останньої проблеми влада згідно з царським дозволом 1838 р. віддала підряд на ремонт каналу з Дністра у річку Турунчук купцю Суворцеву, який за це

отримав “виключне право користуватися водним перевезенням цим каналом через річку Турунчук до Дністровського лиману усіляких продуктів та матеріалів...”. Ремонт було завершено 1840 р. і вже в першу навігацію каналом з Маяків до Одеси було доставлено значну кількість вантажів, в тому числі тих, що прямували з Галичини (ялинкові жердини, вугілля тощо) [508, с. 221-226; с. 493-497]. Радикально покращити вантажоперевезення по Дністру (в тому числі і товарів з Галичини), на думку Івана Демоля та деяких інших захисників українських торговельних інтересів середини XIX ст., могло влаштування на цій річці пароплавного сполучення та будівництво залізниці від Тирасполя до Одеси. Проте хоча “уряд з великими витратами влаштував пароплавство по Дністру” значно успіху цей захід не мав [330, с. 130, 131, 73, 75].

Навіть Канкрін йшов на поступки дністровській торгівлі, не вбачаючи тут шкоди для митних інтересів держави. Так, у 1840 р. вісім євреїв австрійських підданих прохали російського царя про дозвіл їм “продавати у роздріб по всій течії Дністра людям усіх станів лісний товар, що сплавляється з-за кордону по цій річці; якщо ж такий дозвіл не може бути наданий іноземцям без запису до гільдії, то надати їм право здійснювати торг лісом із записом до найнижчої гільдії”. Канкрін пояснив, що такий дозвіл формально не можна надати з багатьох причин: по-перше, іноземцям дозволялося “розпродавати привезені товари лише при біржі, або при митній межі, й не інакше як оптом”; по-друге, купцям третьої гільдії заборонялося займатися імпортом товарів; по-третє, “іноземним євреям заборонена осідлість в імперії, а дозволено приїздити лише на правах тимчасово заїжджих купців й лише до місць, де дозволене постійне проживання євреїв” (зазначену заборону ще буде розглянуто нижче). Однак міністр фінансів задля державної користі був готовий порушити ці формальності, якщо придністровські генерал-губернатори висловляться за це. М. Воронцов не змусив на себе довго чекати, повідомивши, що клопотання євреїв “заслуговує на цілковиту увагу”, оскільки населення краю має “велику потребу” у лісі та змушене переплачувати за нього великі гроші, й пропонував “дозволити як зазначеним євреям, так і усім взагалі іноземним

лісопромисловцям сплавити з Австрії по річці Дністру стройовий та будь-якого іншого гатунку ліс, продавати його вільно на усьому протязі річки людям усіх станів як у роздріб, так і значними партіями на будь-яку суму без жодного обмеження,” із записом до 3-ї гільдії, або до вищої гільдії, якщо обсяги торгівлі перевищать суму, дозволену для купців 3-ї гільдії. Окрім того, М. Воронцов просив дозволити сплав та продаж лісу і російським підданам, наприкінці зазначаючи: “вільна торгівля збереже ті невеликі ділянки лісів, які в нас ще залишилися, від вирубаня, що є настільки шкідливим, наскільки ж і неминучим при теперішньому стані справ.” Київський генерал-губернатор погодився з Воронцовим, запропонувавши дозволити євреям здійснювати зазначену торгівлю “на перший раз тільки на три роки, в якості досвіду, з тією метою, щоб побачити, чи не з’явиться протягом цього часу для наших промисловців якась можливість завести лісну торгівлю в тих місцях.” Усі пропозиції генерал-губернаторів були враховані у поданні Канкріна, що було затверджено царем 30 квітня 1840 р. й призвело до значного поживлення дністровської торгівлі лісом [72, арк. 1, 2, 9, 10, 11, 14].

Загалом російське міністерство фінансів влаштовувало, щоб Дністром за кордону возили виключно ліс та деякі сільськогосподарські вироби. Схожу позицію щодо дністровського судноплавства займали й столичні газети (на відміну від часописів Наддніпрянщини). Показово, що петербурзька “Северная пчела” у 1830 р. вважала, що “комерційна вигода” не лише від Дністра, але й навіть від щойно приєднаного до Російської імперії гирла Дунаю буде не від міжнародної, зокрема, транзитної торгівлі, а виключно від рибальства й торгівлі рибою [65, 1830, 20 лютого].

Сучасний дослідник історії розвитку транспортної мережі Західної України в першій половині XIX ст. Ігор Жалоба відзначає, що розвиток міжнародної торгівлі Дністром знаходив у зазначений період підтримку з боку австрійського уряду й перешкоди — з боку російського. “Попри всі негаразди, — пише І. Жалоба, — пов’язані з політичними подіями в наддністрянському та північно-чорноморському регіонах, безумовним фактом залишається

пожвавлення торгово-транспортного руху Дністром протягом останньої чверті XVIII — початку XIX ст., про що свідчать різноманітні джерела. Але в 1805 р. цьому рухові було завдано сильного удару введенням на Дністрі російським урядом митної лінії. Окрім того, митна політика російського уряду, особливо з призначенням у 1823 р. міністром фінансів Є.Ф. Канкріна (він залишався на цьому посту до 1844 р.), призвела до суттєвого обмеження статей експорту з Австрії. Росіяни виступили також і проти надання свободи судноплавства Дністром австрійським підданам. Все це призвело до того, що від очікуваного перетворення річки на одну з важливіших торгових артерій європейського, а то й світового рівня не залишилося й сліду, а роль Дністра звелася до задоволення потреб прилеглих місцевостей — сплавів подільського і бессарабського зерна, до якого долучалися і незначні кількості галицького та буковинського, а також, головним чином, лісосплавів із Галичини і Буковини в межі Російської імперії” [361, с. 92, 93].

Якщо Є. Канкрін ладен був допустити провіз Дністром без обмежень хіба що імпортного лісу, то австрійський уряд не полишав надій розгорнути цією річкою торгівлю, яка б зв’язала різні краї Європи й посилила б існуючий торговий шлях з Бродів до Одеси. “По-перше, — зазначає І. Жалоба, — австрійський уряд все ж сподівався домовитися з росіянами щодо свободи судноплавства Дністром чи хоча б досягти таких самих полегшень, як на Віслі, де після Віденського конгресу не існувало значних формальних обмежень, які б стояли на заваді рухові. Адже за підрахунками виходило, що затрати на сплав вантажів Дністром обходилися в 1 зол. ринський за центнер, їх транспортування проти течії — 2 зол. ринських за центнер, але в цілому це було в шість разів дешевше, ніж гужовим транспортом між Бродами та Одесою. По-друге, лісоторгівля Дністром приносила значний зиск галичанам та буковинцям, а підвищення благополуччя останніх теж було на руку австрійським урядовцям. Нарешті, третя причина, яка спонукала австрійський уряд проявити увагу до дністровського шляху, була тісно пов’язана з першими двома і полягала в проєкті сполучення Дністра через Сян із Віслою, а отже ,

Балтійського і Північного морів з Чорним”. Як зазначає І. Жалоба, проекти створення каналу Вісла-Сян-Дністер з’явилися в Австрії вже в кінці й мали на меті створити нове торговельне сполучення, завдяки якому “левантійська торгівля отримала б цілком інший напрямок, від чого б виграли Росія, Прусія й Австрія, але остання найбільше.” Проте, як справедливо зауважує історик, навіть за часів російського “фритредерства” після Віденського конгресу такі проекти виглядали утопічно. Тим більш вони стали нереальними після переходу Російської імперії до цілковитого протекціонізму від 1822 р. Російська митна політика фактично встала на заваді й реалізації інших австрійських проектів щодо дністровського судноплавства (влаштування пароплавного сполучення по всій течії Дністра тощо) [361, с. 93, 95].

Так само не знайшла підтримки у російського уряду інша пропозиція М. Воронцова, спрямована на покращення дністровської торгівлі, — проект будівництва залізниці від Одеси до Паркан 1844 р. не знайшов належної державної підтримки (залізницю цю було збудовано лише 1864 р.) [397, с. 25].

Таким чином, певні перешкоди транзиту чинилися на різних владних рівнях. Митники посилювали контроль за купцями-євреями, що прямували з “неблагодійних” щодо контрабанди “вільних портів” Броди та Одеса. Губернські чиновники ускладнювали видачу паспортів. Міністерство фінансів дивилося на цю гілку торгівлі з недовірою, продовжуючи в союзі з московськими промисловцями боротьбу за скасування одеського порто-франко. Нарешті права транзиту, що були затверджені міждержавними угодами, порушувалися й на законодавчому рівні, оскільки у 1829 р. було заборонено застосовувати особисту запоруку замість застав за ввезені транзитні товари. Якщо додати до цього вищезгадане скасування прав закавказького транзиту, то 1830-ті рр. можна вважати часом, коли правові умови для транзиту Броди — Одеса стали вельми несприятливими.

2.8. Проекти організації транзитної торгівлі через дунайські порти Російської імперії у 1820-х – 1840-х рр.

Окрім сухопутного транзиту через землі Правобережної України та Одесу, Російська імперія в першій половині XIX ст. отримала можливість контролювати принаймні ще одну ділянку важливого маршруту західноєвропейського транзиту – гирло Дунаю.

Російська імперія в протистоянні з імперією Османською початку XIX ст. ставила перед собою цілі оволодіння дунайською торгівлею. Більш того торговельні кола Західної Європи та Польщі пильно стежили за успіхами Російської імперії у Придунав'ї.

Адже потенційні можливості Дунаю як важливого шляху міжнародної торгівлі були загальновідомі. Ш. Сікар ще 1808 р. відзначав, що Дунай як транзитна артерія мав блискучі перспективи за умов втрати турками контролю над ним (*“Торгівля, просвітивши увесь світ, населивши безлюдні степи й підкоривши своїми розрахунками Океан, може також легко підкорити собі і цю благодатну ріку на усьому просторі її течії в 180 миль. Невігластво турків було причиною того, що вона в теперішньому її становищі залишається зачиненою; але здається, що політика просвічених європейських держав готує вже для неї цю майбутню перемогу”*). *“Якщо колись торговельні відносини Європи з Азією набудуть свого природного становища, — наголошував одеський негоціант, — то Дунаю самою природою призначено бути ланкою, що з'єднує обидві ці частини світу, а Одесі — місцем складування товарів”*[573, с. 57,58]. Однак попри сподівання Ш. Сікара у подальшому „одеський транзит” та дунайська торгівля стали не лише партнерами, але й конкурентами, про що буде сказано в § 2.10.

Після Бухарестського миру 1812 р та Адріанопольського миру 1828 р. Російській імперії вдалося оволодіти берегом та гирлом Дунаю. Внаслідок цього фактично вперше на півдні вдалося втілити давню мрію багатьох російських урядовців – поставити під свій контроль важливий маршрут європейського транзиту. Однак якщо боротьба за дунайське гирло відбувалася в

період, коли російське керівництво було під певним впливом фритредерських ідей і прагнуло збільшити обсяги транзиту західноєвропейських товарів через свої території, то цілковите оволодіння цим горлом Росією у 1828 р. співпало з періодом суворо митного протекціонізму в її політиці. Адже Є. Канкрін, на відміну від М. Румянцева, не лише не сприяв облаштуванню нових маршрутів транзиту європейських товарів через терени Російської імперії, але й усіляко обтяжував вже існуючі.

Через це склалася парадоксальна ситуація. Адже, як доводив О. Оглоблин російський уряд, докладаючи значних зусиль задля здобуття берегів Дунаю, в першу чергу, мав на меті поставити під свій контроль важливий транзитний шлях. Однак по приєднанні Дунайського гирла у 1828 р. російська влада практично не звертала уваги на його транзитне значення. Столична газета „Северная пчела” у 1830 р. вважала, що „комерційна вигода” від щойно приєданого до Російської імперії гирла Дунаю буде виключно від рибальства і торгівлі рибою[65, 1830, 30 февраля]. Схожі думки висловлювали і урядовці та чиновники різних рівнів. Вищезгаданий Є. Канкрін лише 1832 р. звернувся до ізмаїльського градоначальника С. Тучкова із розпорядженням „доставити ... якнайскоріше та якнай докладніше відомості про острови, що створюються різними рукавами ріки Дунаю, що були приєдані до Росії за останнім Андріанопольським трактатом, для належного міркування яку користь можна від них мати”[167, арк. 10]. У відповіді від 9 липня 1832 р. С. Тучков багато уваги приділив розташуванню островів та потенційним вигодам від використання їхніх багатств (риби, лісу, земельних ресурсів), однак про потенційні вигоди комерції не згадав[167, арк. 15–20]. Водночас редактор „Одесского вестника” О.Г. Тройницький, що опублікував перше ґрунтовне дослідження географії Дунайських гирл головну їхню цінність вбачав в перспективах розвитку транзиту, завдяки яким Дунай міг би стати „одним з головніших шляхів обміну виробів Сходу та Середньої Європи”, а в майбутньому і більш глобальних маршрутів товарообміну („...думка, яка хвилює тепер Південно-Західну Німеччину, про з’єднання Дунаю з Рейном і,

таким чином Німецького моря з Чорним морем через середину Європи, може навіть зробити це гирло кінцевим пунктом водного шляху, якого іншої кінцець буде в Амстердамі, Роттердамі та Антверпені і через який, не обходячи Гібралтара, можуть обмінюватися своїми виробами Голландія, Бельгія, Франція, Німеччина, Туреччина та Південна Росія. Нашому часу, ще можливо, вдасться побачити втілення велетенського проекту, який колись хвилював Карла Великого: і тоді берега Дунайських гирл, можуть перетворитися у надзвичайно важливе місце для складування товарів Південно-Європейської торгівлі”)[630, 9 октября]. Таким чином, погляди на економічний потенціал Дунайських гирл, близької до правлячих кіл імперії, петербурзької преси та провідної одеської газети, що нерідко виступала виразником інтересів місцевого та іноземного купецтва, істотно відрізнялися.

Пропозиції щодо необхідності покращення судноплавства у Дунайському гирлі виходили, передусім, від місцевих чиновників. Зокрема, проект розчистки гирла був запропонований ще 1827 р. проте його реалізація була відкладена „до пізнього часу через початок війни з турками”[167, арк. 21]. По завершенні війни у рапорті адміралу Олексію Самуїловичу Грейгу командира дунайської флотилії контр-адмірала Костянтина Дмитровича Сальті від 9 вересня 1830 р. зазначалося: „Комерційні судна, що виходять з дунайських портів й мають осадку більше глибини фарватеру, змушені зупинившись, вивантажуватися для проходження через нього й потім знов завантажуватися, вийшовши на глибоководу; й оскільки будь-хто з негоціантів, шкодуючи свій час, поспішає якнайскоріше закінчити цю операцію; то вільні люди, які для цього перебувають у Сулінському гирлі, беруть з них платню на свій розсуд й за вельми високі ціни від чого комерція обтяжується, всупереч заходам, що їх вживає уряд”. Сальті пропонував низку заходів для полегшення проходження суден через гирло Дунаю, вказуючи на необхідність цього й з огляду на забезпечення вільної дії російських військових кораблів[167, арк. 13, 14].

Подальші проекти удосконалення дунайської торгівлі здебільшого були пов’язані з постаттю ізмаїльського градоначальника Сергія Олексійовича

Тучкова (1767 – 1839 рр.). Значення Ізмаїлу як головного порту Російської імперії на Дунаї протягом 1810-х – 1840-х рр. зростало. Зовнішня торгівля Ізмаїлу та Рені була відкрита практично одразу по укладанні Бухарестського миру 1812 р., однак тоді російський уряд здебільшого звертав увагу на те, що „через ці порти було зручно збувати на зовнішній ринок товари Бессарабії та деяких сусідніх губерній”[235, с. 157]. В кінці 1820-х рр. права ізмаїльської митниці були значно розширені. Зокрема, дозволено провозити від неї до інших митниць неочищені митом товари. Так положення комітету міністрів від 9 серпня 1829 р. визначало: „для перевезення іноземних товарів з Ізмаїльської митниці до Дубоссарської та Могилівської призначити такі терміни: у Дубоссари 40 і Могилів 46 днів...”[40, т. 4, отд. 1, №3078, с.591, 592], а указом від 7 березня 1831 р. було дозволено перевозити вищезгадані товари і до інших „складочних митниць” імперії із визначенням відповідного терміну на їхнє транспортування („від Ізмаїлу до Санкт-Петербургу – 165 днів, Риги – 155 днів, Одеси – 55 днів, Москви – 145 днів та Бердичева – 66 днів”)[12]. Ці та інші постанови могли сприяти перетворенню Ізмаїлу на важливий пункт не лише для експорту, але і для імпорту і транзиту.

Після створення ізмаїльського градоначальства (указ від 26 вересня 1830 р.), кордони якого включали весь дунайський берег, який входив до складу Російської імперії (від Вілкова до Рені), призначеному градоначальником С. Тучкову були надіслані задля зразку документи надані у 1803 – 1807 рр. таганрозькому градоначальнику А. Дашкову[162, арк.35-52]. Між були ними і „Інструкції ...по комерційній частині” міністра комерції М. Румянцева від 24 травня 1803 р., де значна увага приділялася розвитку транзиту азійських товарів через Таганрог до Європи („Яке б нове джерело багатства, – між іншим, писав М. Румянцев, – відкрилося б шляхом створення транзитного торгу товарами від Китаю, Оренбурга й Каспійського моря, якщо б через Таганрог могли б прямувати азійські товари до Південної Європи”)[162, арк.48]. С. Тучков мусив добре розуміти, що Ізмаїл мав для влаштування транзитної торгівлі не менше зручне розташування аніж Таганрог, й водночас,

напевно усвідомлював, що російський уряд вже набагато менше цікавили транзитні маршрути ніж на початку XIX ст.

Серед проектів С. Тучкова що мали безпосереднє відношення до облаштування транзиту товарів слід згадати записку подану ним виконуючому обов'язки генерал-губернатора Ф. Палену у 1832 р. під час перебування останнього у Ізмаїлі[167, арк. 23.]. Записка мала шість пунктів між якими: „Про план міста”, „Про сади”, „Про кордони градоначальства” (пропозиція розширити межі Ізмаїльського градоначальства), „Про дунайські острови” (в них пропонувалося краще використовувати багатства островів дельти Дунаю за рахунок розвитку промислів, із показовим зауваженням: „острова ці, наскільки мені відомо, завжди приносили значний дохід турецькому уряду від рибних промислів... між тим під владою нашого уряду дохід цей є цілковито втраченим...”). Два найважливіших пункти – „Про судноплавство по Дунаю” та „Про порто-франко” – безпосередньо стосувалися розвитку дунайської та, зокрема, транзитної торгівлі.

У першому з цих пунктів С. Тучков звертав увагу керівництва на складнощі комерційного судноплавства в гирлі Дунаю. Зокрема на мілководдя Кілійського гирла (воно, за словами Тучкова, „має такі мілини, що ледве невеликі плоскодонні судна проходити можуть”) й складнощі проходження через Сулинське гирло („великі судна що підіймають від 150 до 200 ластів не можуть без перевантаження скрізь це гирло або рукав проходити, це перевантаження окрім втрати часу коштує купцям від 70 до 200 крб.”) „Витрати, що будуть здійснені урядом задля розчистки одного з цих рукавів й навіть для постійного утримання при ньому парової машини можуть винагородитися й у майбутньому приносити користь скарбниці, якщо призначити певну проте помірковану платню в залежності від кількості ластів з кожного судна, що проходить, зазначену подать купці охоче погодяться платити, бо окрім вигоди часу, платня за прохід буде незрівнянно меншою ніж суми, що сплачуються за перевантаження. До цього слід додати й те, що не лише самі судна, що проходять до Ізмаїльського порту будуть приносити дохід,

але й усі, які йдуть вгору й вниз по річці Дунаю до Чорного моря та з нього”.

Отже, С. Тучков планував, що розчистка гирла не лише збільшить торгівлю Ізмаїлу, але і принесе державі дохід від додаткових стягнень з суден, що проходили транзитом з Чорного моря до румунських портів та австрійських володінь.

С. Тучков вважав можливим розчистку як Сулінського, так і Кілійського гирла (Дивись Додаток 47). Однак О. Тройницький відзначав, що хоча вхід іноземних суден Сулінське гирло є незручним через мілини, а ще більше „незручності для плавання по ньому мають виникають переважно через незаселеність його берегів” (бо немає людей для розвантаження та завантаження суден при проходженні їх по мілині, для того щоб тягнути їх проти течі та ін.), однак Кілійське гирло, хоч і має добре заселені береги, проте мілини однозначно роблять його „непридатним для судноплавства”[630, 12 октября]. Нагадаємо, що сьогодні до складу території України входять лише береги Кілійського гирла Дунаю.

Пункт „Про порто-франко” був останнім серед пропозицій С. Тучкова. Порто-франко від часів Середньовіччя вважалося одним із засобів облаштування міжнародного транзиту товарів. На той час в Російській імперії існувало лише одне порто-франко – в Одесі. Воно було вже значно обмежене. До того ж постійно перебувало під загрозою скасування. Отже, пропозиція Тучкова створити порто-франко в Ізмаїлі була досить сміливою й свідчила про неабияку віру автора записки у майбутнє ввіреного йому міста (між іншим, по своєму призначенню градоначальником, Тучков у 1830 р., зазначав, що штат поліції в Ізмаїлі замалий для міста „портового, яке за населенням мало чим поступається Одесі й Таганрогу, а завдяки милостиво дарованим місту Ізмаїлу правам та привілеям, справедливо вважати можна, що з часом не лише зрівняється з вищезгаданими містами, але й випередить їх”)[162, арк. 27]. „Задля приведення цього міста у квітучий стан, – зазначав Тучков, – комерційна громада прохає мене виклопотати права порто-франко для міста Ізмаїла, принаймні на п’ятнадцять років”. Від себе Тучков „вважав обов’язком

зазначити”, що „хоча й Ізмаїл має митницю для складування; але вигоди її не можуть порівнятися з перевагами порто-франко”. Окрім того градоначальник звернув увагу на деякі переваги Ізмаїлу щодо облаштування кордону порто-франко, зазначаючи, що „розташування міста Ізмаїла сприяє вживанню заходів проти контрабанди, бо кордон суходолом, визначений на плані градоначальства, сягає від озера Ялпуга до Катлабуга не більше, як на дванадцять верст, з правого боку є захищеною річкою Репідою, а з лівого боку – Кислицею, й через це не потрібно великих витрат, як це було в Одесі, для облаштування валу на великому просторі задля перешкодження контрабанді, при створенні порто-франко”. Слід відзначити, що навіть 12-кілометровий кордон ізмаїльського порто-франко (а враховуючи необхідність охорони берегів річок та озер й сухопутних ділянок біля Дунаю він мав би бути значно довшим) не надто поступався би довжиною кордону порто-франко одеського. Окрім того, характерно, що Тучков пропонував включити до меж порто-франко значну територію Ізмаїльського градоначальства й, таким чином, площа зони „вільного порту” була б набагато більшою від площі одеського порто-франко у 1824 – 1859 рр. Реалізація цього пункту пропозицій Тучкова могла б сприяти перетворенню Ізмаїлу на транзитний пункт загальноєвропейського значення. Проте російський уряд у 1830-х рр. не збирався йти на такі масштабні експерименти у митній сфері.

Пропозиція С. Тучкова щодо створення в Ізмаїлі порто-франко не була схвалена губернським керівництвом. Тому Ф. Пален у листі до міністерства фінансів, фактично переказуючи аргументи Тучкова, зосередив свою увагу на необхідності поглиблення гирла Дунаю. При цьому зазначалося, що від розчистки гирл буде три головних вигоди: 1) купцям не потрібно буде платити за перевантаження товарів на човни; 2) можуть відкритися нові перспективи для розвитку транзиту не лише по всій течії Дунаю, а в перспективі – між Чорним та Північним морями („Оскільки передбачається з'єднання Рейну з Дунаєм, – писав Ф. Пален, – яке має на меті збільшити нове та безпечне сполучення Північного моря й західних держав з Чорним морем та Сходом, то

може нам не буде зайвим заздалегідь врахувати цей захід в своїх діях, а також і перспективу виникнення з часом надзвичайного транзиту по всьому Дунаю”); 3) можливо буде влаштувати пароплавне сполучення по Дунаю[167, арк. 18, 29]. Однак надмірна заощадливість вищезгаданого міністра фінансів Є. Канкріна стала на заваді черговому проекту поглиблення дунайських гирл. Як повідомляв Є. Канкрін Ф. Палена 23 серпня 1833 р. Комітет міністрів імперії „знайшов, що яка б не була користь від розчистки Дунайських гирл, але в будь-якому випадку, через обмеженість наших грошових можливостей, існують заходи більш потрібні, як наприклад: поглиблення Неви, розчистка гирл Уралу, облаштування таганрозького рейду та ін.” й на засідання 18 червня 1833 р. вирішив пропозицію щодо поглиблення гирла Дунаю „відкласти до іншого часу”. Водночас у своїй відповіді Ф. Палену від 29 липня 1833 р. міністерство фінансів, знов-таки посилаючись на нестачу коштів, заперечувало нагальну необхідність реалізації пропозицій Ф. Палена щодо перспектив пароплавного сполучення у пониззі Дунаю (петербурзькі чиновники, між іншим, відповіли: „пароплави зовсім непотрібні, особливо після створення на Чорноморського пароплавного товариства”)[167, арк. 29].

С. Тучков у реалізації своїх пропозицій розраховував і на підтримку відомого захисника „місцевих економічних інтересів” М. Воронцова, якому він спрямував відповідного листа 20 липня 1834 р.[167, арк. 32-34]. Проте останній повідомив в листі від 11 листопада 1834 р., що не може прохати дозволу в столиці щодо виділення коштів для розчистки гирл, оскільки комітет міністрів вже прийняв щодо цього рішення.

Водночас М. Воронцов обіцяв виділити кошти на будівництво маяка в гирлі Дунаю[167, арк. 30]. Згодом (у 1835 р.) генерал-губернатор знайшов кошти на будівництво там ще двох маяків[169, арк. 4.]. Слід відзначити, що це будівництво було фактичним відновленням інфраструктури, що існувала у дунайському гирлі за часів турецького панування. Адже ще 1802 р. турки збудували при вході в Дунай маяки, один з яких зруйнувався ще у 1810-х рр., а інший – у 1833 р. Окрім того за турецького панування там само було

споруджено хвилеломи, які за часів панування російського зруйнувалися й відновленні не були (про необхідність їх відновлення писав О. Тройницький у вищезгаданій статті 1835 р.). Турками було влаштовано і „бичевник” – дорогу вздовж Сулінського рукава гирла, для втягнення кораблів проти течії (в іншому разі їм доводилося дуже довго чекати на попутний вітер на кожному вигині ріки). „Бичевник” цей слугував мореплавцям весь період російського панування в гирлі Дунаю і ремонту не потребував [630, 12 октябрю]. Таким чином можна констатувати, що російське керівництво (попри сподівання багатьох негоціантів на початку ХІХ ст.) зробило для дунайського судноплавства ніяк не більше ніж турки.

М. Воронцова не могли не цікавити перспективи розвитку судноплавства і торгівлі по Дунаю. У березні 1834 р., за розпорядженням генерал-губернатора, до Акерману та Ізмаїлу був надісланий „особливий чиновник” для складення „опису торгівлі Чорного та Азовського морів”. Ним став вищезгаданий Ю. Гагемейстер який зібрав найдокладніші відомості про торгівлю портів Бессарабії, що пізніше були використані ним для написання вищезгаданої праці. У своїй записці складеній 17 квітня 1834 р. Ю. Гагемейстер звертав увагу на чинники, що перешкоджали розвиткові торгівлі дунайських портів Російської імперії. Серед яких на перше місце він ставив конкуренцію з боку Галацу та Браїлова, що надто розвинулися по завершенні війни 1827 – 1828 рр. „Галац та Браїлів зробилися суперниками Ізмаїльського та Ренійського портів. – писав Ю. Гагемейстер, – Вони мають переваги перед цими останніми: 1) багатством та розмірами країни, вироби якої до них надходять; 2) розмаїттям цих виробів; 3) більшою свободою, якою користуються стан торговців; 4) незначністю мит”. Окрім того Ю. Гагемейстер звертав увагу на необхідність таких заходів як: влаштування поромного сполучення через р. Прут; підтримку страхування в Ізмаїлі та Рені, бо страхувати вантажів в Одесі було незручним для негоціантів, а Браїлів та Галац мали розвинуту систему кредиту та страхування („усі майже галацькі та браїлівські купці є комісіонерами”, – зазначав Ю. Гагемейстер); створення „екстра-пошти між Одесою та Галацом

через Ізмаїл та Рені, завдяки якій листи можливо було б провозити за 36 годин”[167, арк. 60 - 61]. З деякими пропозиціями Ю.Гагемейстера був незгоден навіть С. Тучков, з власного досвіду знаючи, що уряд не піде значні витрати (це, зокрема, стосувалося створення екстра-пошти Одеса – Ізмаїл – Рені – Галац, що потребувало облаштування дороги між Ізмаїлом та Рені). Водночас С. Тучков погоджувався із висновком, що Галац та Браїлів виграють конкуренцію у Ізмаїла та Рені через „більшу свободу та незначність мит”[167, арк. 78, 79].

Метою політики генерал-губернатора М. Воронцова було отримання більших доходів населенням краю від проходження Дунаєм транзитних товарів. Для цього використовувалися пропозиції не лише у митній, але й у карантинній галузі. За пропозицією М. Воронцова, 27 грудня 1835 р. було затверджено штат карантину в Сулинському гирлі Дунаю. Кількість чиновників цього карантину складала лише шість осіб, а права були значно обмежені порівняно з тими, що їх пропонував у своєму проекті М. Воронцов[62, 1836, 29 лютого; 40, т. 10, Отд. 2, №8717, с. 386]. Більш того, коли у березні 1836 р. керівник Ізмаїльського митного округу направив до Суліни й свого чиновника, щоб чинити пропуск товарів (хоча необхідних для того будинків там ще не було), міністр фінансів Є. Канкрін суворо заборонив це робити[174, арк. 24, 32, 33]. Однак не зважаючи на це, Суліна почала перетворюватися на значний торговельний пункт. У січні 1837 р. за розпорядженням бессарабського губернатора Павла Івановича Федорова (1791 – 1855 рр.) військові у Суліні „запросили деяких комерційних людей збудувати у гирлі Сулінського рукава на березі магазини для складування й відправлення з них товарів за кордон”. Одразу знайшлися три бажаючі підприємці. Згодом й інші купці виявили бажання будувати такі „магазини” (склади), однак просили дозволу керівництва на страхування товарних місць для „забезпечення як власників суден, а також вантажу кожного”[170, арк. 1, 2]. В Суліні, між іншим, було відкрито і шинок й досить скоро на прохання підприємців керівництво дозволило збільшити там кількість подібних закладів, бо через велику кількість робітників „для робіт на

маяку”, а особливе значне скупчення іноземних моряків („в Сулінських гирлах, – писали автори прохання, – збирається іноді до 60 та 70 суден різних націй, число матросів на цих суднах сягає до 1000 чоловік”) в шинку виникали черги та конфлікти[170, арк. 20]. На перевантаженні іноземних суден в цей час в Суліні вже працювала значна кількість мешканців населених пунктів півдня сучасної Одещини, переважно старовірів. Їхні доходи практично повністю забезпечував міжнародний транзит, адже більшість кораблів, що проходили через Суліну були австрійськими й прямували до Галаца та Браїлова (наприклад, з 226 суден, що увійшли в Дунайське гирло за березень 1842 р. лише 11 прямувало до Ізмаїлу, решта – до Галацу та Браїлова[171, арк. 123-134]).

М. Воронцов здійснив й низку інших заходів спрямованих на покращення дунайської торгівлі. Зокрема за його розпорядженням від 1832 р. було виділено кошти на „утримання досвідченого лоцмана на Дунаї для проведення купецьких суден через прохід у Сулінському гирлі” (першим таким лоцманом стан австрійський підданий Йосип Мусич)[166, арк. 1, 9]. Місцева влада сприяла переселенню до придунайських портів купців-іноземців[162, арк.16] та євреїв (М. Воронцов у 1836 р. зняв квартирну повинність з групи євреїв, що переселилися з Миколаєва до Ізмаїлу[165, арк.1, 2, 6, 74.]). Адже наявність багатих негоціантів була досить важливою для розвитку усіх галузей товарообміну (міжнародний транзит Російської імперії у цей час повністю перебував в руках іноземці та євреїв). Не припиняли надсилати до столиці свої пропозиції й представники місцевої митної влади, проте вони рідко знаходили там розуміння (Наприклад, 3 листопада 1839 р. митники прохали, задля збільшення зубожілої торгівлі м. Рені збільшити права Ренійської митниці, щодо імпорту східних товарів, запитуючи: чи не може „Ренійський порт ...через його близькість до моря бути прирівняним до чорноморських”? У відповіді Міністерства фінансів від 6 жовтня 1839 р. повідомлялося, що на Рені не може бути поширений привілей щодо ввезення турецьких виробів, який надано лише кримським портам[175, арк.1, 5]).

Попри небажання столичних урядовців вкладати кошти у покращення дунайського судноплавства та збільшувати права товарообміну дунайських портів, обіги торгів в гирлі Дунаю протягом 1830-х – 1840-х рр. стрімко зростали. Це зростання деяким чиновникам здавалися ознакою правильності російської торговельної політики в регіоні. Наприклад, автор „Записки про збільшення судноплавства по Дунаю з переходом Сулінського гирла під володіння Росії” звертав увагу на вигідність Сулінського карантину для мореплавців („при самому Сулінському карантині, де майже усі судна зупиняються або чекаючи на попутний вітер для виходу в море, або через інші потреби, знаходять тепер там, не лише провізію, але й майже усе їм потрібне для мореплавства й усі засоби для найліпшого ремонту суден”), а також на значне збільшення кількості суден, що проходили через гирло. Якщо 1830 р. в гирло увійшло 417 суден, то у 1822 р. Коментуючи ці цифри автор записки наголошував на тому, що Росія не вкладаючи жодних грошей у поглиблення гирла, отримала чотирикратне збільшення обсягів судноплавства („...Отже, з часу переходу Суліни під владу Росії глибина гирла не зменшилася, але судноплавство збільшилося майже вчетверо”) й вважав це цілком задовільним[170, арк. 85-88].

Однак мореплавці, які мусили сплачувати за перевантаження своїх суден для проходження Дунайського гирла оптимізму російських чиновників не поділяли. Тим більш, що австрійський уряд у 1830-х – 1840-х рр. здійснив низку масштабних заходів щодо покращення судноплавства по Дунаю. Передусім це було пов’язано із влаштуванням пароплавного сполучення. Від середин 1830-х рр. австрійські пароплави зв’язали Відень з Галацом, а пізніше і з Константинополем. Це дозволило Галацу перетворитися на важливе місцем складування транзитних товарів й стати потужним конкурентом не лише для Ізмаїлу та Рені, але й для Одеси.. Більш того транзит по Дунаю австрійськими пароплавами німецьких промислових виробів до Азії, сприяв остаточному занепаду сухопутного транзиту Броди – Одеса у 1830 – 1850-х рр. (про це докладніше у §2.10). Розширюючи свою дунайську торгівлю австрійський уряд

був невдоволений як небажанням Росії вкладати кошти у поглиблення Сулінського гирла, та і її непоступливістю у багатьох питаннях зовнішньоторговельного законодавства (наприклад, 1844 р. під час торговельних переговорів „австрійський уряд бажав... полегшення для судноплавства по Дунаю й просив закріпити за його агентом у Суліні звання австрійського консула”[45, Т.1, Ч.1., с. 546]). Для Австрії ситуація в гирлі Дунаю змінилася після Східної (Кримської) війни 1853 –1856 рр., коли, зазнавши поразки, Російська імперія на тривалий час втратила берег Дунаю й назавжди – острови в гирлі Дунаю а разом з ними і можливість контролювати сполучення цієї річкової артерії загальноєвропейського значення з Чорним морем.

Таким чином, можна зробити висновок, що протягом 1820–1830-х рр. російськими чиновниками та військовими було розроблено низку пропозицій щодо покращення стану торгівлі та судноплавства на Дунаї, в тому числі й таких, що могли значно сприяти посиленню транзиту товарів через дунайські порти Російської імперії. Пропозиції ці здебільшого не знаходили підтримки в урядових колах імперії переважно через дві причини: не бажання витратити значні кошти на облаштування дунайського судноплавства та дотримання традиційної політики митного протекціонізму.

2.9. Спроби відродження “Одесько-кавказького транзиту” у 1840-х рр.

Після скасування прав закавказького транзиту у 1831 р. неодноразово з’являлися проекти щодо відродження цієї торгівлі. Важливим аргументом для захисників торговельних прав Закавказзя стало те, що закон від 3 червня 1831 р. призвів до багатьох негативних наслідків. Так, незважаючи на занепад транзиту через Закавказзя, рух іноземних товарів до Персії не припинився, а лише знайшов собі інший шлях — через Трапезунд. Так, А. Скальковський, вважаючи абсолютно безглуздом скасування митних пільг Закавказького краю, звертав увагу на те, що воно 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 у Трабзонді та Ерзерумі й звідти вигнали назавжди російські мануфактурні та промислові вироби”). [574, с. 89]

“Перехід європейсько-персидської торгівлі на Трапезунд, — відзначав П. Міллер, — одразу та безпосередньо негативно відбився на економічному становищі Кавказу; вірмени-капіталісти, в руках яких перебував закавказький транзит, після його закриття зосередили свої операції на лейпцизьких товарах, які спрямовували через Трапезунд. Через це з Кавказу, що був і без того бідним на капітали, пішли великі суми за кордон, й разом з тим край опинився без торговців, котрі були найголовнішими провідниками російських товарів до Персії та до Закавказзя” [462, с. 105]. Внаслідок цього збут російських промислових виробів у Персії не тільки не зріс, але й невдовзі майже припинився. Оскільки до 1831 р. негоціанти, які здійснювали транзит європейських товарів, разом з ними брали до Персії і певну кількість російських. Після фактичного скасування транзиту та переїзду купців до Трапезунду, росіянам довелося самим піклуватися про просування своїх товарів на азійські ринки, а вони, здебільшого, не мали для того хисту та капіталів.

“Російські мануфактуристи, — писав П. Міллер, — галасливо та палко відстоювали свої виключні права на персидську торгівлю, але ніколи не робили активних кроків для її опанування. Їх обіги з Персією та Закавказзям визначалися тими товарами, що їх брали тбіліські вірмени, які приїздили до Росії. Після переселення до Трапезунду грошовитих вірмен до Росії почали приїздити майже виключно торговці, які не володіли капіталами”. Як наслідок цього росіяни втрачали останні ринки збуту за Кавказом, й “у 1835 р. вперше не вислали до Персії свого товару Посиліни, єдина російська фірма, що мала з нею безпосередні зв’язки” [462, с. 106]. На відміну від росіян, німці та австрійці продовжували успішний наступ на персидський ринок, а окрім них там

з'явилися у значній кількості і англійські промислові товари. Є. Канкрін став заручником свого надто поблажливого ставлення до транзиту та імпорту азійських товарів, оскільки під їх виглядом з Персії до Закавказзя почали ввозитися англійські та німецькі вироби.

Фактичний провал торговельної політики Є. Канкріна у Закавказзі не залишився поза увагою захисників транзиту. Так, як зазначав П. Міллер: “У 1835 р. новоросійський генерал-губернатор граф Воронцов, скориставшись перебуванням на півдні Росії імператора Миколи I подав йому доповідну записку “з приводу персидської тор-гівлі й повернення її на колишній шлях через Грузію”. Він доповідав, що закон 1831 р. не виправдав сподівань, що необхідно поновити транзит й що для того тоді був найзручніший час, бо набіги курдів й небезпечність шляху почали обтяжувати торговельний рух на Трапезунд”. Воронцов вказував, що транзит може бути і політичним інструментом, як засіб утримання держав, що у ньому зацікавлені, від військових конфліктів з Росією. Окрім того, генерал-губернатор наголошував: “Єдиним приводом... для утримання теперішньої системи, що припинила транзит, було намагання посилити збут російських мануфактурних виробів й перешкодити привезенню до Персії виробів іноземних. Майже чотирьохрічний досвід довів, що цієї мети досягти неможливо. Азіати взагалі вимагають дешевизни, а не якості виробів, наші фабрики не можуть змагатися з фабриками Західної Європи, особливо у тому, чого Персія потребує” [462, с. 110, 111].

Пропозиція М. Воронцова знайшла підтримку у керівництва Закавказзя. Після переведення І. Паскевича влітку 1831 р. до Польщі управління цим краєм на період 1831–1837 рр. очолив генерал-ад'ютант барон Григорій Володимирович Розен (1781–1841 рр.). Він вже з 1832 р. клопотав про повернення Закавказзю втрачених згідно з Положеннями від 3 червня 1831 р. торговельних привілеїв. Г. Розен цілковито підтримав проект М. Воронцова, додавши до нього свою записку, в якій, зокрема, стверджував, що митні пільги Закавказзя та права транзиту 1821–1831 рр. були вигідні і російським промисловцям, і скарбниці. Керівник Закавказзя також вказував на значні

втрати його краєм купецьких капіталів внаслідок переходу транзиту до Трапезунду (“Барон Розен, — відзначав П. Міллер, —... наводив імена тих вірменів, котрі перенесли свої торговельні операції на транзитний шлях Трапезунд — Ерзерум, відзначаючи, що їх прибуток в перший же рік сягнув 25 %, на другий рік 18–22 %); та безперспективність просування російських фабричних виробів на азійські ринки через їхню погану якість, високу ціну та недостатню активність російського купецтва. Єдиним виходом з економічної кризи, у якій опинилося Закавказзя, Г. Розен вважав повернення до торговельної системи, що існувала до указу 3 червня 1831 р. терміном на 20 років [462, с. 112].

Пропозиції Воронцова та Розена за наказом Миколи I було розглянуто в особливому комітеті, що складався “з членів державної ради по департаменту економії, віце-канцлера, міністрів фінансів та військового та головного управляючого шляхами сполучення”. Головним супротивником зазначених пропозицій виявився Є. Канкрін. Він не міг заперечити самого факту падіння показників російсько-персидської торгівлі після скасування пільг “закавказького транзиту”, проте пояснював його іншими причинами (неврожаєм в Росії та Персії 1833 р., заворушеннями в Персії, “рахтарними митами” та ін.). Окрім того, міністр фінансів вдався до аргументів політичного характеру. Він, зокрема, відверто визнав існування суперечностей між економічними інтересами імперії та її національних “окраїн”, виголошуючи; “головна риса теперішньої справи полягає у протилежності місцевих та загальних інтересів: місцевих — одеських та закавказьких, загальних — тих, що стосуються внутрішньої російської промисловості” (схожі аргументи, як зазначалося вище, застосовувалися супротивниками одеського порто-франко). Отже, будь-яке сприяння у цьому питанні Закавказзю та Одесі, на думку Канкріна, автоматично завдавало шкоди інтересам російської промисловості та імперії в цілому. Окрім того, міністр фінансів стверджував, що транзит іноземних товарів через Закавказзя “шкодить політичним цілям, розриваючи зв’язки краю з іншими частинами імперії” (на цей аргумент особливу увагу

звернув О. Оглоблін). Канкрін вважав, що російській промисловості потрібно надати більше часу для опанування нових ринків, а у разі відродження транзиту лейпцизьких товарів до Закавказзя та Персії російські промислові товари не з'явилися б там ніколи.

Канкріну знову вдалося переконати урядовців у правильності своєї позиції, й вищезгадані аргументи міністра фінансів увійшли до постанов особливого комітету та Державної ради імперії, які проголошували, що торговельну систему, встановлену у Закавказзі 3 червня 1831 р., “як єдину, що може зміцнити збут [російських]... мануфактурних виробів, потрібно зберегти.” Натомість Державна рада вирішила надати Закавказзю деяких інших пільг. “Ця затверджена царем постанова Державної ради надовго покінчила з питанням про транзит через Закавказький край”, — резюмував П. Міллер [462, с. 113].

Після невдачі свого чергового проекту М. Воронцов продовжував докладати зусиль задля відродження одеського та закавказького транзиту. Під час своєї подорожі Чорним морем на пароплаві “Петр Великий” 1836 р. Михайло Семенович разом з керченським градоначальником Захаром Херхеулідзе (автором численних проектів створення порто-франко у Керчі та влаштування через це місто транзит-ної тор-гівлі) міг на власні очі побачити той порт, за права транзиту через який він довго боровся. Редут-Кале справив на Воронцова негативне враження. “Рейд Редут-Кальський, — писав Воронцов у своїй доповіді царю за результатами подорожі, — в повній мірі виправдав в наших очах вельми погану свою репутацію.” Не більше сподобався Михайлу Семеновичу і рейд Поті (“обидва рейди, як напроти Редут-Кале, так і напроти Поті зовсім не вигідні та небезпечні”). Проте генерал-губернатор не забув нагадати монарху блискуче торговельне минуле Редут-Кале. “Не зважаючи на те, що Редут-Кальський рейд вельми небезпечний і що порт, тобто сама річка Хапі, через мілину, для значних купецьких суден не підходить, місцевість ця відіграла значну роль у комерційному світі під час існування вільної торгівлі у Закавказькому краї і потім під час транзиту через Грузію до Персії. Приведення тутешньої торгівлі під загальні правила, знищення транзиту й

переведення порту та фортеці до Поті майже знищили колишні промисли та квітучий стан базару у Редут-Кале” [381, с. 225, 226].

В середині 1840-х рр. відбулися певні зміни у фінансовій політиці імперії. Через хворобу та смерть Є. Канкріна 1 травня 1840 р. управляючим Міністерством фінансів було призначено багаторічного заступника (“товариша”) Канкріна Федора Павловича Вронченка (1780–1852 рр.), який перебував на чолі зазначеної установи до 1852 р. Вронченко, як відомо, не відрізнявся глибокими знаннями в галузі і фінансів [438, с. 81]. Він в усьому намагався слідувати настановам свого вчителя Є. Канкріна, декларуючи своїм головним завданням забезпечення фіскальних інтересів держави (з тією лише різницею, що державний бюджет за часів його правління був у значно гіршому стані ніж за часів Єгора Францовича). Митна політика імперії за часів Вронченка поступово дрейфувала в бік лібералізму. К. Лодиженський вважав, що вже від 1844 р. на зміну жорсткому протекціонізму у митній політиці імперії почався період “поміркованої захисної системи” [452, с. 226]. П. Міллер вказував і на певні зміни у ставленні уряду до транзиту.

Проте, як і за часів Канкріна, у 1840-х рр. збереження протекціоністської митної політики вимагали не лише захисники інтересів російської скарбниці, але й прихильники промислового розвитку імперії. Останні мріяли про збільшення ринків збуту російських мануфактур всередині країни та за кордоном. З цією метою, зокрема, була відкрита “Головна контора Закавказького торгового депо й магазин мануфактурних товарів у Тбілісі”, що розпочала регулярне постачання промислових товарів з Москви та Нижегородського ярмарку до Грузії й з серпня 1847 р. відкрила у Тбілісі магазин для роздрібної торгівлі російськими мануфактурними виробами [59, 1847, 3 мая, 9 августа].

Апологет влаштування таких “депо” Ф. Антонов у брошурі 1848 р., не погоджуючись з думками редактора “Одесского вестника”, щодо характеру одеського імпорту у 1846 р. [62, 1847, 1 января], пропонував після влаштування у Тбілісі “депо” для російських промислових товарів скасувати одеське порто-

франко й влаштувати подібні “депо” в Одесі та Варшаві. Такі заходи, на думку Ф. Антонова, забезпечили б московським мануфактурним виробам нові ринки збуту, в тому числі і за кордоном, за рахунок тих теренів, що споживали переважно продукцію австрійських та німецьких фабрик [187, с. 19, 20]. Отже, ідеї ліквідації одеського порто-франко та завоювання російськими товарами закавказького ринку продовжували йти пліч-о-пліч.

Проте так само традиційно на захист фактично скасованого “закавказького транзиту” вставало місцеве керівництво: М. Воронцов та генерал-ад’ютант Олександр Іванович Нейдгарт (1784–1845 рр.), який у 1842–1844 рр. командував окремим закавказьким корпусом та цивільними справами Закавказзя. “У 1844 р. — відзначав П. Міллер, — генерал-ад’ютант Нейдгарт подав імператору Миколі I запис-ку про торгівлю на східному березі Чорного моря та свої пропозиції про необхідність змінити умови нашої торгівлі у Закавказькому краї, у Персії та Туреччині. Государ наказав міністру фінансів, після отримання відомостей від міністрів іноземних та внутрішніх справ, подати записку до закавказького комітету. Справа ця була доручена вже Ф. П. Вронченку, й через те, що вже не було головного супротивника транзиту — графа Канкріна, точка зору місцевого начальства на Кавказі була втілена у життя” [462, с. 66]. Розгляд зазначеної пропозиції співпав зі зміною влади у Закавказзі.

7 грудня 1844 р. М. Воронцова було призначено “головнокомандуючим окремим кавказьким корпусом та намісником кавказьким, залишаючи за ним усі попередні звання та посади” [41, с. 387]. Після свого прибуття до Тбілісі (25 березня 1845 р.) він зосередився над вирішенням завдань не тільки стратегічних (по боротьбі з вільнолюбними народами Північного Кавказу), але й господарських. Питання комерції, як і раніше, залишалися у центрі уваги вже немолодого Михайла Семеновича та його “команди”, значна частина представників якої прибула разом з ним з Одеси.

Те, що Воронцов після свого призначення до Закавказзя формально залишався і керівником Південної України, спонукало багатьох авторів

передбачати посилення зв'язків між цими регіонами, зокрема, відродження торгівлі між Одесою та Редут-Кале. Дописувач газети “Кавказ”, який у 1845 р. дослідив шляхи Закавказзя, вважав, що ця торгівля надасть нового поштовху усім товарним перевезенням в краї (“У цьому році, коли Південна Росія, що омивається Чорним морем, з'єдналася під одне управління князя Воронцова й відносини між Новоросійським краєм й Закавказьким зробилися постійними, то зовсім природним є те, що шлях через море та Редут-Кале до Тбілісі мусив зробитися більш відомим, й навіть необхідним; і насправді, кількість тих, хто проїхав Імеретинською дорогою протягом чотирьох літніх місяців 1845 року, навіть переважає показники останніх 5 років, разом узятих. Приємно думати, що Чорне море, яке раніше роз'єднувало два краї, слугуючи їм швидким та кращим шляхом сполучення, зріднить їх між собою...”) [59, 1846, 2 февраля]. Однак на шляху розвитку торгівлі між Одесою та Закавказям було багато перешкод. Тому навіть пароплави, що нарешті почали курсувати між Одесою та Редут-Кале, перевозили здебільшого не товари, а пасажирів (так, у 1846 р. на “пароплаві прибувши з Одеси до Редут-Кале, приїхали до Тбілісі до 60 майстрів різних професій” й там чекали на прибуття ще 20 майстрів) [59, 1846, 18 мая].

Становище зовнішньої торгівлі Закавказзя на момент призначення М. Вороцова було досить скрутним. Так, на 1846 р. рік імпорт цього краю складав 3 902 307 крб. сріблом, а експорт — 781 758 крб сріблом. Отже, зберігалось досить значне від'ємне сальдо зовнішньої торгівлі. Це спричиняло значний вивіз монети з краю, який зростав чи не з кожним роком, відповідно до збільшення імпорту. Так у 1842 р. експорт монет із Закавказзя склав 2 490 483 крб. сріблом, а у 1845 р. — вже 3 186 128 крб. сріблом. Таким чином, “однобічний” характер торгівлі Закавказзя, проти якого палко виступали супротивники “закавказького транзиту” (зокрема, згадані у параграфі 2. 3 дописувачі “Коммерческой газеты”), зберігся і мав тенденцію до посилення. Щоправда, тепер капітал втікав, переважно, не до Європи, а до Туреччини та Персії.

Коментуючи ситуацію з вивозом монети газета “Кавказ” зазначала:

“Не варто сподіватися, що вивіз цей зменшиться, поки не покращаться й не посиляться у Закавказзі предмети вивозу за кордон. Проте, оскільки ця монета відправляється з Персії через Трапезунд до Константинополя, а звідтіля майже уся вивозиться до наших чорно-морських портів, особливо до Одеси й Таганрогу, в якості оплати за відправлені звідти хліб та інші російські продукти, то влаштування між Одесою, Тебрізом та Тбілісі правильних банкірських справ могло б частково усунути незручності вивозу монети за кордон; бо дзвінка монета тоді б відправлялася з Тбілісі безпосередньо до Одеси або Таганрогу, оминаючи Персію та Константинополь”. За умов встановлення прямих банкірських зв’язків між Одесою та Закавказзям загальна кількість монети, що вивозилася за межі імперії, мусила б зменшитися. Однак сучасники добре розуміли, що економіка краю набагато більше виграла б, якщо замість азійських виробів (або тих, що оголошувалися азійськими на митницях під час ввезення) до Закавказзя ввозилися б європейські — через Одесу та Броди. Про це свідчили показники закавказького імпорту. Найзначнішими його статтями у 1845 р. серед “азійських товарів” були бавовняні вироби (1 865 449 крб. сріблом), шовкові вироби (515 663 крб. сріблом), вовняні вироби (107 975 крб. сріблом), інші текстильні товари (116 616 крб. сріблом); серед європейських товарів — “цукор у головах” (153 105 крб. сріблом). [59, 1846, 16 февраля] Всі ці товари до указу 3 червня 1831 р. Закавказзя отримувало через Одесу.

На користь необхідності відродження “закавказького транзиту” свідчили й надзвичайні успіхи торгівлі Трапезунду. Ще наприкінці 1820-х рр., за часів дії “закавказького транзиту” Трапезунд поступово збільшував свій товарообіг. Гамба (відомості йому “надав французький консул у Салоніках Андріан Дюпре, який тривалий час жив у Трапезунді у часи, коли його батько був у цьому місті консулом”) звертав увагу на зручне розташування цього порту, з одного боку від якого був розташований Ерзерум й ринки Персії, з іншого — легкий каботажний шлях на Стамбул. “Товари у Трапезунді, — відзначав Гамба, —

зберігаються у кам'яних караван-сараях, яких нараховується до одинадцяти. У кожному з них є кілька кімнат, що їх займають іноземні купці. Майже усі трапезундські купці мають у Константинополі та Єрзерумі товаришів, котрі, відправляючи отримані ними товари, слугують посередниками у взаємній торгівлі цих місць” [56, 1830, 2 апреля, 5 апреля]. Редут-Кале не мав таких вигод для купців й тому після переходу транзитної торгівлі до Трапезунду її обіги та прибутки негоціантів значно зросли. У 1845 р. до цього турецького порту було привезено товарів на 36 488 710 крб асигнаціями, а вивезено 9 325 490 крб. асигнаціями. Трапезундська торгівля зберігала стабільну успішність протягом тривалого періоду (у 1844 р. до Трапезунду привезено товарів на 35. 250. 000 крб. асигнаціями, вивезено — на 11 420 000 крб. асигнаціями). У Закавказзі добре розуміли, що знану частину свого товарообміну Трапезунд після 1831 р. забрав у транзиту Броди — Одеса — Тбілісі. Про це свідчило те, що окрім імпорту англійських товарів (які після фактичної заборони “закавказького транзиту” частково зайняли місце германських виробів на азійських ринках) вражаючими були й обсяги торговельних зв'язків між Трапезундом та Австрією (імпорт австрійських товарів у 1845 р. склав 12 541 180 крб. асигнаціями, а імпорт товарів до Австрії — 4 287 120 крб. асигнаціями) [59, 1846, 30 марта].

Михайло Семенович, опинившись на чолі Закавказзя, міг набагато краще усвідомити необхідність відродження старого транзитного маршруту. Адже це могло спонукати до розвитку й інших галузей місцевого господарства, що через низку причин перебували у скрутному становищі. [59, 1846, 21 декабря, 28 декабря] Одразу після відвідання краю він виступив з низкою законодавчих ініціатив щодо покращення його економічного і, зокрема, торговельного становища. Від 1845 р. за поданням Воронцова царем було підписано низку указів та інших законодавчих актів щодо покращення зовнішньої торгівлі Закавказзя. Наприклад, 30 липня 1845 р. було надано дозвіл іноземним каботажним суднам плавати між Анапою та Редут-Кале, а 9 лютого 1846 р. цей дозвіл було поширено і на Миколаївське укріплення [39,

т. 21, № 19. 701, с. 228].; 30 березня 1846 р. до Редут-Кале було дозволено довіз турецьких товарів з оплатою 5 % мита, “на тих самих підставах, як вони пропускаються на сухопутному кордоні Закавказького краю” [39, т. 21, № 19. 898, с. 418, 419] тощо. Однак російський уряд, як і раніше, йшов лише на ті поступки, що не могли істотно зашкодити інтересам скарбниці та центрально-російської промисловості.

Воронцов зі свого боку не міг між іншими питаннями не звернути увагу на становище транзиту. Декілька важливих указів стосовно Закавказзя було підписано 14 грудня 1846 р. (між іншим, край було розподілено на чотири губернії та затверджено положення про дві з них), серед яких був і указ про “Полегшення торгівлі Закавказького краю”. Показово, що поруч з полегшенням для імпорту (особливий митний тариф для портів Закавказзя), уряд не забув вжити надзвичайних заходів щодо сприяння продажу в краї промислових виробів Центральної Росії. Купцям за привіз таких товарів до Редут-Кале, Сухум-Кале чи Баку держава обіцяла видавати премії. Окрім того було зменшено ластовий збір та спрямовано його на потреби місцевих портів, а також до місцевого бюджету передано 10% усіх митних зборів краю, що “згідно розпорядженням місцевого начальства” мали витратитися на “покращення портів та сполучень” (зазначений привілей був ідентичний тому, що його Одеса отримала ще у 1803 р., а Феодосія — у 1808 р.). Певною мірою вплинути на транзит могло надання купцям права без сплати мита зберігати свої товари протягом року у Редут-Кале та Сухум-Кале й, за бажанням, відправляти їх за кордон на тих самих умовах, що до того були прийняті стосовно деяких портів Балтійського та Білого морів (3 вересня 1846 р. “купцям, які мають право складування” було дозволено зберігати свої товари на митницях Петербурга, Кронштадта, Риги та Архангельська протягом року без сплати мита та відправляти їх потім за кордон) [39, т. 21, № 20. 388, с. 260, 261].

Серед найважливіших торговельних привілеїв, наданих Закавказзю 14 грудня 1846 р., було право безмитного транзиту “європейських товарів з

Редут-Кале та Сухум-Кале до Персії через Тбілісі та Нахічевань, і персидських товарів з Баку у Редут-Кале та Сухум-Кале”, згідно з правилами, що додавалися до вищезгаданого указу. Правила проходження транзитних європейських та колоніальних товарів до Персії відрізнялися надмірною регламентацією та суворими покараннями за її порушення (Дивись Додаток 52).

Показово, що правила пересування теренами Закавказзя персидських товарів не були такими жорсткими, як ті, що стосувалися товарів європейських. Це, звичайно, було зумовлено тим, що персидські товари не розглядалися російською промисловістю в якості потужного конкурента. Так, для персидських товарів не було визначено перевірок на їхньому шляху та терміну його проходження (“§ 21. Товари, відправлені транзитом з Баку до Редут-Кале, провозяться вільно за ярликом, без усілякої по визначеному шляху перевірки й затримки”) [39, т. 21, № 20.699, с. 646]. Правила транзиту стосувалися двох портів на Чорному морі Редут-Кале та Сухум-Кале, однак в останньому пункті ще не було митниці і працювати у нормальному режимі він не міг. Як буде сказано нижче, Воронцов пізніше доклав багато зусиль задля облаштування Сухум-Кале. Правила транзиту для відома населення були повністю опубліковані газетою “Кавказ” у січні 1847 р. [59, 1847, 25 январа] У цій газеті друкувалися практично усі законодавчі акти щодо торгівлі Закавказького краю.

Після прийняття правил 14 грудня 1846 р. для транзиту європейських товарів, що приходили до Редут-Кале з закордонних портів, склалися в цілому сприятливі юридичні умови. Однак транзит тих самих товарів з Одеси мав здійснюватися згідно з положеннями від 3 червня 1831 р. Отже, функціонування транзитного маршруту Одеса — Редут-Кале — Персія залишалося на не вигідних для купців юридичних умовах. Воронцов, звичайно, не міг погодитися з такою ситуацією. Тому 29 травня 1847 р. були підписані “Правила для відправлення з Одеси до Закавказького краю товарів не очищених митом”, якими одеський та закавказький транзит були знов поєднані. Зазначені правила стосувалися як тих товарів, що прибували до Одеси транзитом з Бродів, або з інших пунктів на західному сухопутному кордоні імперії, так і

тих, що привозилися до одеського порто-франко з-за кордону морем (Дивись Додаток 53). Таким чином, зберігалися дві конкуруючі між собою гілки транзиту: Лейпциг — Броди — Радзивілів — Одеса — Редут-Кале — Персія, а також: Одеса — Редут-Кале — Персія. Правила цього відродженого одесько-кавказького транзиту були опубліковані газетою “Кавказ” у липні 1847 р. [59, 1847, 19 іюля]

Воронцов здійснив й деякі інші законодавчі ініціативи, що, так чи інакше, мали сприяти транзитові Закавказзя та Одеси. Наприклад, за його поданням, сенатським указом від 28 січня 1848 р. було дозволено власникам транзитних товарів не подавати об’яви до карантинно-митних правлінь у Редут-Кале та Сухум-Кале (а подавати їх лише до митниці Тбілісі), а також, за власним бажанням, продавати транзитний товар, сплативши відповідне мито, у Тбілісі (Дивись Додаток 56). Як зазначалося вище, від 1823 р. з товарів, що ввозилися морем в Одесу, стягувалася 1/5 частина мита. Якщо такі товари потім вирушали до Закавказького краю для його внутрішнього споживання (а не для транзиту в Персію), з них, згідно правил від 1831 р., стягувалося ще й закавказьке мито, що складало 1/2 звичайного. Це зовсім не спонукало торговців здійснювати такі операції. Тому за поданням Воронцова, 14 березня 1848 р. було підписано іменний указ, яким постановлено: при стягненні 1/2 частини мита з товарів, привезених до Закавказзя через Редут-Кале та Сухум-Кале з Одеси, повертати їхнім власникам 1/5 частину мита, раніше стягнуту під час ввезення товарів до Одеси (Дивись Додаток 58). Зазначене відшкодування мало здійснюватися за рахунок доходів м. Одеси (Воронцов, напевно, вважав, що Одеса від того не збідніє, а для бюджету Закавказзя зазначені виплати могли б стати надто обтяжливими). Зазначена постанова мала збільшити транзит товарів з Одеси до Закавказзя для місцевого споживання. Її важливість значно зросла вже наступного року, коли іменним указом від 13 червня 1849 р. одеське порто-франко було значно обмежене й 1/5 частину мита, що стягувалося під час ввезення товарів морем до Одеси, було замінено на 2/5 [39, т. 24, № 23.310, с. 323]. Завдяки ініціативі Воронцова, не зважаючи на ці обмеження одеського

“вільного порту”, транзит іноземних товарів з Одеси до Закавказзя залишився на попередніх умовах (адже 2/5 частини стягнутого в Одесі мита, так само, як і раніше 1/5 частини, поверталися власникам при ввезенні товарів з Одеси до Закавказзя). Однак пільга, здобута кавказьким намісником 14 березня 1848 р., фактично стосувалася лише маршруту Одеса — Закавказзя, а не Броди — Одеса — Закавказзя.

Зазначені заходи Воронцова народжували у деяких одеських авторів думки, не тільки про “реанімацію” транзиту, але й про майбутній розквіт чорноморської торгівлі Грузії загалом. Пилип Брун, який заняття статистикою поєднував з пристрасстю до археології та античної історії, не міг не утриматися від паралелей. В огляді торгівлі Південної України та Бессарабії 1846 р., пророкуючи портам Грузії такий самий бурхливий розвиток, що його до того мала Одеса, він зазначав: “Правда, що тепер ще східний берег Чорного моря надто поступається Північному щодо розвитку зовнішньої торгівлі. Але ця обставина може слугувати скоріше для підтвердження, ніж для заперечення зміни, яку ми передбачаємо. На наших очах виникла друга Ольвія! Чому б нам не чекати такого ж швидкого відродження Фазіса або Діоскуріаса, особливо якщо згадати про заходи, що їх застосовують останнім часом для пожвавлення торгівлі за Кавказом” [223, с. 367]. Серед таких заходів Брун, звичайно, згадав і сприяння транзиту, а також влаштування пароплавного сполучення до Редут-Кале та інше [223, с. 367, 375].

Вживалися деякі заходи задля встановлення інших торговельних зв'язків між Одесою та Редут-Кале. Так, згідно зі статтею 1657 другого тому “Зводу митних статутів” видання 1842 р. з Одеси до Редут-Кале дозволявся безмитний довіз продовольства. 29 травня 1846 р. за поданням кавказького намісника та головнокомандувача окремим кавказьким корпусом було наказано “правило, за яким дозволено безмитний вивіз з Одеси харчових припасів та предметів військового одягу для військ, розташованих на східному березі Чорного моря, продовжити на майбутнє до закінчення терміну, призначеного для існування Одеського порто-франко” [39, т. 21, № 20. 064, с. 568, 569]. Про цей та інші

заходи щодо сприяння торгівлі та мореплавства в краї регулярно повідомляла своїх читачів газета “Кавказ” [59, 1846, 6 июля]. Як відомо, російський уряд вживав певних заходів і щодо покращення чорноморського торговельного судноплавства. Як зазначалося вище, розпочалися пароплавні рейси між Одесою та Редут-Кале, які здійснював у 1840-х рр. пароплав “Бессарабія”. Зокрема, на той час вже було встановлено пароплавні рейси. Затверджено статuti декількох страхових компаній, що базувалися в Одесі (24 червня 1830 р. затверджено створення в Одесі “Страхової компанії для страхування від морських небезпек” та “Страхової компанії під назвою Грецької страхової контори для страхування суден та товарів” [39, т. 5, № 3742, № 3743, с. 657-662]; 16 травня 1847 р. — компанії “Чорне море”, створеної “на прохання одеських першої гільдії купців Родоконакі, Раллі, Мавро, Іракліді та Міліноті”) [39, т. 22, № 21. 225, с. 466, 470].

Прихильники розвитку одесько-кавказької торгівлі продовжували шукати альтернативи порту Редут-Кале. Зокрема, висловлювалися думки про перспективи Поті стати “кращим пунктом для господарства й торгівлі” на західному березі Чорного моря [59, 1847, 10 мая]. М. Воронцов, який мав у 1840–1850-х рр. можливість неодноразово переконатися у незручності гаваней і Редут-Кале і Поті [24], як вже зазначалося вище, особливі сподівання щодо розвитку торгівлі з Південною та Правобережною Україною покладав на інший порт Грузії — Сухум-Кале (“цей пункт я вважаю, особливо у майбутньому, кращим для усіх наших сполучень з Новоросійським краєм та західними губерніями,” — писав він своєму приятелю О. Єрмолову 1845 р.) [36, с. 163]. У 1845 р. Воронцов замислив влаштування “прибережної дороги від Сухум-Кале до Редут-Кале з поромними переправами через Кодор та Інгур” [36, с. 197]. Проект цей було реалізовано після шести років будівельних робіт у 1853 р. Воронцов планував й інші суттєві заходи щодо покращення шляхів сполучення у Грузії, вважаючи, що після їх реалізації “можна буде сподіватися, що комерційні та інші сполучення від Тбілісі до Чорного моря будуть зовсім на іншому рівні, тоді як до сьогодні їхнє становище було для нас соромом” [36, № 4, с. 461].

Вищенаведена цитата з листа Воронцова, написаного 1853 р., була фактичним визнанням того, що усі зусилля намісника, спрямовані на покращення комерції Закавказзя, виявилися майже марними. Це, безперечно, стосувалося й Одесько-Кавказького транзиту. Однак покращити ситуацію із зовнішньою торгівлею краю генерал-губернатор самотужки не міг. Через те, що транзит вже перемістився до Трапезунду, для повернення його на старий шлях були потрібні досить рішучі дії уряду. А уряд, як говорилося вище, не мав бажання допускати у значній кількості іноземні вироби у Закавказзя, так само як і до інших провінцій імперії. Вищезгадані зміни законодавства другої половини 1840-х рр. лише формально дозволяли існування транзиту між Одесою та Закавказям. Справжніх пільг транзитній торгівлі надано не було. За таких умов важко було сподіватися, що навчені гірким досвідом указу 3 червня 1831 р. негоціанти переведуть свої операції з Трапезунду до Закавказзя.

О. Оглоблін вказував на значне відсоткове зростання товарообміну між Одесою та Редут-Кале у другій половині 1840-х – на початку 1850-х рр. Проте це зростання не можна вважати успіхом транзиту, оскільки, по-перше, воно починалося з майже нульових показників, по-друге, до Закавказзя переважно вивозилися товари, привезені до Одеси морем з-за кордону, а не суходолом з Бродів. Скоріше можна погодитися з П. Міллером який стосовно законів 1840-х рр. констатував: “Ці заходи виявилися недостатніми, щоб знов спрямувати торгівлю Європи з Персією через Закавказький край. Конкуренція Трапезунду була досить сильною; в перші роки наш транзит залишався дуже незначним й майже не розвивався; відповідно й наш вивіз до Персії залишався у цілковитому застої” [462, с. 66].

2.9. Зміни правового становища “одеського транзиту” у 1840 — 1850-х рр.

1840-ві роки були пов’язані із зміною умов функціонування транзиту на західному кордоні Російської імперії. Односторонні обмеження транзиту Броди — Одеса у 1830-х рр. вельми занепокоїли Австрію. Покращення торговельних відносин з Австрією вимагали й певні торговельні кола в Наддніпрянській

Україні та Бессарабії. Захисник одеських торговельних інтересів А. Скальковський не випадково у 1843 р. зацікавився товарообміном між Бессарабією та Галичиною, присвятивши їй окремий нарис, де зазначав: “В останні роки торгівля сухопутна з Австрією й далі водним шляхом по Дністру звертає на себе загальну увагу”. Скальковський також стверджував, що товарообмін з землями русинів мав для сусідніх земель Російської імперії не лише економічне значення, що сальдо Бессарабії в її торгівлі з Галичиною є позитивним, а головною перешкодою розвитку зазначеної торгівлі є взаємні митні бар’єри [581, с. 145-148].

На перебіг переговорів, вочевидь, вплинуло те, що уповноваженим від Російської імперії на них був Людвіг Валеріанович Тенгоборський (1793–1857 рр.) — відомий економіст й статистик, який тривалий час до того відав фінансовими питаннями в Царстві Польському, працював генеральним російським консулом у Гданську та ін. Л. Тенгоборський вважався в Росії “фритредером” й вже неодноразово критично висловлювався щодо існуючих у країні митних тарифів. Тому австрійські дипломати знайшли в Л. Тенгоборському одноступця щодо багатьох питань міждержавного торговельного законодавства.

На початок переговорів, за словами Мартенса, “ані Тенгоборський, ані австрійські представники не були уповноважені на укладення остаточного торговельного договору”. Тому переговори звелися спочатку лише до обміну поглядами на проблеми, що виникли між країнами у комерційній сфері. Досить показовим було те, що проблемам транзиту Броди — Одеса австрійські дипломати надавали першорядного значення. “На перших нарадах, — відзначав Ф. Мартенс, — російський дипломат Тенгоборський дізнався, у чому саме полягають вимоги Австрії. Вони стосувалися: 1) транзитної торгівлі з Бродів до Одеси; 2) особистої запоруки за товари, що привозяться транзитом, яка дозволялася § 11 регламенту 1818 р., але була заборонена указом 1830 р.; 3) дозволу іноземцям займатися транзитною торгівлею. Базуючись на 1 § регламенту 1818 р. іноземним купцям було надано це право, але пізніше

російський уряд почав вимагати, щоб вони записувалися до гільдій. Нарешті

4) Австрія бажала, щоб місту Радзивілову було б надано статус митниці 1-го рангу та 1-го класу. Окрім цих головних вимог австрійський уряд бажав ще зменшення деяких мит, нових полегшень для судноплавства по Дунаю й просив закріпити за його агентом у Сулині звання австрійського консула” [45, т. 4, ч. 1, с. 546].

Тенгоборський зі свого боку вважав усі вимоги австрійських дипломатів цілком вмотивованими. Більш того, як представник поміркованого митного протекціонізму (за російських умов це дорівнювалося запеклому фритредерству), він вважав, що неправою у своїй зовнішньоторговельній політиці скоріше за все була саме Російська імперія. “Тенгоборський, — відзначав Ф. Мартенс, — вважав майже усі австрійські вимоги вельми поміркованими та справедливими”. Під час обміну точками зору російський дипломат дозволяв собі досить гостро критикувати головні засади митної політики своєї країни та пануючі серед її промисловців та чиновників погляди щодо тарифного законодавства. “На жаль, — наголошував Тенгоборський, — наші власники, а також й наші промислові класи так звикли до найбільш необмеженої заборонної системи, що найменший отвір, зроблений в цьому китайському мурі, яким вони самі себе оточили, їх лякає. Ці ж побоювання передаються також нашій владі. Ось чому у нас так важко, щоб не сказати неможливо, вести переговори про комерційний трактат” (показово, що історик О. Оглоблін, вочевидь, трішки трансформувавши вираз Тенгоборського про страх російських промисловців перед будь-яким отвором у “китайському мурі” митного протекціонізму, назвав одеське порто-франко “маленькою кватиркою у величезному мурі заборонної системи” [501, с. 44]). Тенгоборський вважав, що навіть зменшення ввізних мит вдвічі не завдало б російській промисловості чи скарбниці жодних збитків. Однак урядовці у Петербурзі думали зовсім інакше.

Тенгоборський як дослідник господарства Російської імперії знав і про обставини обмеження транзитної торгівлі і про її наслідки — втечу маршруту “закавказького транзиту” до Туреччини. У своїх депешах до Петербурга він

“мусив визнати, що від 1830 р. російський уряд прийняв різні заходи, що явно порушують постанови акту 1818 року відносно торгівлі через Одесу та Броди. Ці заходи лише сприяли розвиткові англійської торгівлі та розквіту Трапезунду за рахунок нагальних інтересів російської торгівлі.” Водночас Тенгоборський піддавав сумніву доцільність жорсткого митного протекціонізму загалом. Оскільки, за словами Мартенса, “не був прибічником тодішньої фінансової системи і пануючої митної політики. Він не був переконаний у користі заборонної системи, від якої уряд не відмовився навіть після відставки Канкріна”.

Погляд на переговори петербурзьких урядовців вельми відрізнявся від позиції Тенгоборського. В цьому останній міг переконатися з отриманих зі столиці 5 травня 1845 р. інструкцій. В них російська сторона відкидала практично всі австрійські вимоги, більш того обґрунтовувала необхідність посилення контролю за імпортом і транзитом. Показовим був перший пункт цих інструкцій, що стосувався контрабанди й у переказі Мартенса звучав так: “1) відносно контрабанди. Ця заборонена торгівля розвинулася тому, що австрійський уряд дозволяє у прикордонних митницях складувати товари, що потім з відома австрійської влади, провозяться у вигляді контрабанди в Росію. Окрім того, австрійський уряд не тільки дозволив євреям поселитися на кордоні, але видає їм, так само, як і іншим особам, паспорти надто легко. Ці обставини мають сприяти розвиткові контрабанди” [45, т. 4, ч. 1, с. 547]. Російський уряд продовжував вважати Броди одним з головних центрів контрабанди, а євреїв — її головними перевізниками. Наведені вище міркування петербурзьких урядовців про те, що Австрія свідомо сприяє контрабанді, були досить схожими на згадані у попередньому параграфі висловлювання провінційних митників, поліцейських та донощиків. Між іншим, колишній київський генерал-губернатор, прибічник закриття “вільного округу” Броди В. Левашов, на той час служив у Петербурзі й очолював у 1847–1848 рр. Державну раду імперії.

В урядових інструкціях Тенгоборському транзиту приділялося першочергове значення. Російська сторона відкидала практично усі вимоги

Австрії щодо полегшення цієї галузі торгівлі. Заборону застосування особистої запоруки за ввезені транзитні товари російський уряд виправдовував зловживаннями з боку купців (“відносно особистої поруки у російських митницях з боку відправників транзитних товарів уряд має сказати, що стаття II регламенту 1818 року надавала підстав для вельми багатьох зловживань: будинки й землі, що надавалися як застави, виявлялися значно нижче оголошеної ціни”).

Використовуючи погану обізнаність австрійських урядовців у тонкощах російського законодавства, автори інструкцій Тенгоборському нагадували, що указ про скасування особистої запоруки був підписаний не 13 травня 1830 р., а 30 грудня 1829 р. (австрійська сторона напевно переплутала початок дії указу з його підписанням), а жодної заборони австрійським підданам займатися транзитною торгівлею в Росії взагалі не було. Як наголошували автори інструкцій: “Що ж стосується вимог австрійського уряду про скасування постанов, що примушують австрійських підданих записуватися до гільдії для заняття транзитною торгівлею, то такого роду постанов немає в Росії. Австрійські піддані цілком вільно можуть робити свої декларації у російських митницях, жодною мірою не потребуючи обов’язкового посередництва російських купців.” Тут слід зауважити, що австрійські дипломати, говорячи про втрати транзиту від заборони австрійським громадянам займатися торгівлею в Росії, напевно, мали на увазі постанови про вислання за межі Російської імперії євреїв — іноземних підданих. Зазначені російські постанови мали сильно ударити по транзиті (адже саме євреї переважно здійснювали цю галузь торгівлі). Вони будуть розглянуті нижче.

Не погоджуючись з австрійськими вимогами зняти обмеження з транзиту, не передбачені актом про одеський транзит 1818 р., російський уряд йшов далі. Він вважав за потрібне суттєво змінити зазначений акт, бо цей рудимент складеного у фритредерському дусі торговельного трактату 1815 р. був вже недоречним за часів панування в Росії протекціонізму. “Було б бажаним, — зазначалося в інструкції, — щоб думка про підтвердження засад, викладених у

актах 1815 та 1818 років, була б відкинута.” Адже як вважав російський уряд: “Виконання трактату 1815 р. виявилось неможливим й тому було б дивним знов підтверджувати його чинність. Що ж стосується до акту 1818 року, то він тепер ще в силі й мова йде про те, щоб змінити його згідно з вимогами часу й обставин. Таким чином, у підтвердженні його також немає жодної потреби” [45, т. 4, ч. 1, с. 548].

Для обґрунтування необхідності перегляду положень про одеський транзит петербурзькі урядовці використовували тезу про поширення контрабанди, стверджуючи: “російський уряд має сказати, що акт 1818 р. створював можливість для численних зловживань, особливо щодо товарів, оголошених як транзитні і які на цих підставах не оглядалися. З метою покласти край цим зловживанням уряд пропонує: а) щоб усі транзитні товари піддавалися огляду на “вхідній” мит-ниці та б) щоб застава для товарів, заборонених для ввезення, складала 600 карбованців з пуду замість 100 карбованців. При тому уряд приймає австрійську пропозицію, щоб іноді митниці обмежувалися оглядом лише частини товарів, не вимагаючи відкриття усіх ящиків або тюків” [45, т. 4, ч. 1, с. 548, 549].

Між іншим, російський уряд відкинув й більшість інших пропозицій австрійської сторони, що транзиту Броди — Одеса безпосередньо не торкалися: щодо збільшення прав Ісаковецької митниці; щодо скасування зборів з судноплавства по Дністру та Пруту; щодо дозволу на перебування у Сулині на Дунаї австрійського консула тощо. Не дивно, що словами Мартенса: “Ці інструкції, справили вельми погане враження на австрійських уповноважених. Вони висловили своє переконання, що російський уряд рішучо ні в чому не хоче сприяти розвитку торговельних взаємин з Австрією. Вони категорично проголосили, що у будь-якому випадку не можуть погодитися на скасування особистої поруки, дозволеної актом 1818 року”. Щоб залагодити становище, Тенгоборський, який “скоріше був на стороні австрійського уряду”, восени 1845 р. поїхав до Петербурга. Однак його аргументи, вочевидь, не вплинули на російських урядовців, бо на

переговорах початку 1846 р. “головні перешкоди жодною мірою не були усунуті”. Питання про транзит Броди — Одеса залишалось одним з двох найсуттєвіших каменів спотикання. “Головними пунктами спору, — писав Ф. Мартенс. — залишалися транзитна торгівля через Броди до Одеси й зменшення мит на користь пруської торгівлі, що не було поширено на торгівлю з Австрією. Тенгоборський у депеші 2-го (14-го) травня 1846 р, знов наголошує на тому, що застосовані нашою владою обтяжливі заходи лише вбивають транзитну торгівлю, не приносячи нам жодної користі. Австрійський уряд наполягає й буде наполягати на відновленні особистої за поруки, наважившись краще припинити усі переговори, ніж поступитися у цьому пункті”.

У якості компромісу Тенгоборський пропонував: визначити максимум можливих особистих заборук за транзитні товари; “допускати до особистих заборук лише купців першої гільдії” та “позбавляти цього права будь-кого, хто був вже викритий в обмані”. Наполеглива діяльність Тенгоборського у цьому напрямку досягла певного успіху, “його пропозиції знайшли увагу як з боку Петербурга, так і Відня”. Внаслідок цього 8 (20) липня 1846 р. було підписано російсько-австрійський торговельний трактат. Він “не вирішив головного спору відносно умов транзитної торгівлі через Росію”, проте вже у жовтні російський уряд пішов на певні поступки і з цього питання: “Він погодився відновити, за певних умов, особисту за поруку й зменшити деякі мита. Але за це знов наполягав на застосуванні австрійським урядом заходів супроти контрабандної торгівлі” [45, т. 4, ч. 1, с. 550]. Тим, що переговори у Відні завершилися укладенням міждержавних актів, за словами Мартенса, “російський уряд був зобов’язаний переважно Тенгоборському, який вдало виконав покладені на нього завдання” [45, т. 4, ч. 1, с. 551].

Протокол, що був підписаний Тенгоборським та Кюбеком 28 червня (10 липня) 1847 р., зачіпав цілу низку аспектів міждержавної торгівлі. Так, опосередковано було пов’язано з функціонуванням транзиту Броди — Одеса питання про вивіз збіжжя, стройового лісу та вугілля з австрійських володінь

між Дністром та Прутом до Одеси. По-перше, йшлося про торговельні зв'язки переважно саме Галичини та Одеси. По-друге, за словами австрійських представників на переговорах, власники зазначених товарів не використовували для їх ввезення до Російської імперії права транзиту лише тому, що ввізне митно для цих товарів “виявляється більш поміркованим ніж транзит-не мито по 30 копійок за пуд, що встановлене загальним правилом для усіх товарів, які відправляються транзитом до Одеси”. Австрійські представники вимагали, щоб задля підтримки цієї торгівлі російський уряд зобов'язався не підіймати ввізні мита на зазначені три види товарів. Хоча російський уряд порівняно мало дбав про митний захист сільськогосподарських виробників, він відмовився виконати вимогу австрійців, посилаючись на можливість у певних ситуаціях заподіяння від цієї торгівлі шкоди “для інтересів Південних провінцій” (хоча в багатьох інших випадках на торговельні інтереси Наддніпрянщини взагалі не зважав), й зобов'язався натомість завчасно повідомляти торговців Галичини про кожний випадок підняття мит на ці товари.

В цілому, російський уряд виконав й вимогу надати Развилівській митниці право складування товарів, хоча й не підвищив її статус до митниці першого класу (Дивись Додаток 57). Однак щодо багатьох ключових питань російська сторона або взагалі не пішла на жодні поступки, або відклала розгляд австрійських вимог на більш пізній термін. Це стосувалося, зокрема, зменшення мит на імпорт австрійських та угорських вин при ввезенні до Чорноморських, Азовських та Дунайських портів Російської імперії, сприяння торгівлі між Галичиною та Царством Польським, покращення судноплавства на Дністрі, полегшення виходу австрійських суден через гирло Дунаю, підвищення статусу митниць в Гусятині та Новоселиці тощо[45, т. 4, ч. 1, с. 562 – 568]. Відкинула російська сторона і пропозиції полегшити перетин кордону для мешканців прикордонних теренів Галичини (як це було зроблено 28 серпня 1842 р. для мешканців прикордонних районів Прусії). Російські урядовці щодо цього вдало використали назріваючі революційні події — “останні смути” в Галичині.

11 жовтня 1847 р. було підписано іменний указ Сенату “Про полегшення торгівлі з Австрією”, яким “За поданням державного канцлера іноземних справ та міністра фінансів, визнавши корисним для розвитку нашої торгівлі з Австрією, допустити деякі полегшення й для цієї мети затвердивши доданий до цього реєстр товарів (...), стосовно яких при ввезенні на сухопутному австрійському кордоні змінюється мито” (вступив в дію від 19 листопада/1 грудня 1847 р.) [39, т. 22, № 21. 582, с. 715]. Австрійський уряд, не спостерігаючи суттєвого зростання обігів транзиту, намагався надалі здобути для цієї галузі певних пільг. Посилаючись на те, що деякі постанови протоколу від 1847 р. “виявилися не зовсім доцільними”, вже “7 (19) серпня 1850 р. австрійський повірений у справах барон Лебцельтерн звернувся до російського уряду з нотою, в якій заявлялося про бажання Австрії укласти нову торговельну угоду з Росією”. У ноті вказувалося на сприятливі умови, що склалися для підписання такої угоди, зокрема, “на складання у Австрії та Росії нових тарифів, як на обставину, вельми зручну для відновлення переговорів й укладення нового комерційного договору, в якому були б зменшені мита як на імпорт, так і на транзит.” Головними вимогами Австрії були: 1) зменшення мит на імпорт “з шовкових, бавовняних, вовняних та інших речей”; 2) “полегшення транзитної торгівлі між Бродами та Одесою”, на яких австрійська сторона “наполягала з особливою силою”. Для досягнення зазначених цілей австрійська сторона була готова до взаємних поступок. “В обмін на виконання своїх вимог, — зазначав Ф. Мартенс, — австрійський уряд погоджувався: 1) зменшити ввізні мита на необроблені вироби Росії; 2) зменшити мита на головні статті російської транзитної торгівлі, як-то: чай, ревень та ін.; нарешті 3) зменшити ввізні мита з деяких власне російських виробів” [45, т. 4, ч. 2, с. 615].

Слід зазначити, що на початку 1850-х рр. російська митна політика переживала певні зміни. Від системи майже виключно “заборонної” імперія поступово переходила до “поміркованого” (за російськими мірками) протекціонізму. Новий тариф, що тоді розроблявся, мав зменшити мита з багатьох іноземних виробів. Пропозиції Австрії виявилися досить своєчасними

й навіть зручними для Росії. “Російський уряд, — зазначав Мартенс, — поставився з цілковитим співчуттям до питання, яке було піднято Австрією. Він охоче погодився на пропозицію зменшити мита, бо проект нового російського тарифу йшов ще далі, ніж цього бажав австрійський уряд”. Йдучи на цю “поступку” росіяни намагалися здобути й для себе певних привілеїв (зменшення ввізних мит в Австрії з зерна та худоби тощо). Однак в питанні про транзит російські урядовці не були готові до значних компромісів. “Відносно ж полегшення транзитної торгівлі, — писав Мартенс, — російський уряд виявив свою готовність вступити у переговори. Таємному раднику Тенгоборському знов було доручено досягти з цього питання угоди з Австрією” [45, т. 4, ч. 2, с. 615].

Переговори Тенгоборського з австрійськими уповноваженими розпочалися у Відні в кінці 1850 р. Питанням про транзит приділялося значно менше уваги, ніж на переговорах 1845–1847 рр. “Що стосується транзитної торгівлі через Одесу, — зазначав Мартенс, — то австрійський уряд виявив бажання, щоб через Новоселицьку митницю також було дозволено відправляти транзитом товари до Одеси”. Російська сторона погодилася на це. Положення про транзит від Новоселиці до Одеси увійшло до підписаного 15 (25) травня 1851 р. двостороннього протоколу, “що вирішував порушені питання та полегшував транзитну торгівлю”. Однак транзиту Броди — Одеса зазначений протокол не торкався. Більш того, як відзначав Мартенс: “визначним явищем було те, що австрійські міністри погодилися з Тенгоборським, що особливі привілеї міста Броди не мають жодних розумних підстав, але скасування їх вони визнали за передчасне” [45, т. 4, ч. 2, с. 615, 616]. Отже, росіяни продовжували негативно ставитися до порто-франко у Бродах, вважаючи його кублом контрабанди. Показовою в цій ситуації є позиція російського “фритредера” Тенгоборського. Готуючи новий тариф з певним зменшенням ввізних мит, Тенгоборський та його прибічники водночас вважали недоречним збереження митних привілеїв окремих теренів. До скасування одеського порто-

франко залишалося вже небагато часу. Скасування бродівського порто-франко також залишалося бажаною мрією російських урядовців.

Не дивно, що питання про транзит Броди — Одеса не увійшло до остаточного австрійсько-російського протоколу підписаного 21 вересня (3 жовтня) 1851 р. Натомість протокол посилював боротьбу з контрабандою та регламентував нові шляхи транзиту з Австрії: через Царство Польське, а також з Новоселиці до Одеси. Останній транзитний шлях можна було б назвати “бессарабським” або “молдавським”, бо у Російській імперії він переважно проходив теренами сучасної Молдови[45, т. 4, ч. 2, с. 618]. Між іншим, ще з 1820-х рр. і “Одесский вестник” звертав увагу на важливість розташування Новоселиці на перехресті трьох кордонів Російської, Австрійської та Османської імперій (“обставина ця, — писала газета 1827 р. — робить тутешнє містечко вельми визначним та унікальним у Європі. Адже Європа включає в собі лише три імперії, й усі три вони з’єднуються тут в одну точку”) [62, 1827, 8 июня] й регулярно повідомляв про розвиток її торгівлі [62, 1827, 10 августа, 12 октября]. Зацікавленість місцевого керівництва у розвитку торгівлі через митницю, що розташовувалася на кордоні новоросійсько-бессарабського генерал-губернаторства, була зрозумілою. Після ліквідації митного кордону по Дністру у 1830 р. торгівля Новоселиць підупала. “У звіті начальника Новоселицької митниці за 1834 р., — відзначає В. Томулець, — вказувалося, що у перший час після приєднання області до Росії бессарабські мешканці отримували європейські мануфактурні товари виключно через Новоселицю; скасування Дністровської лінії й запровадження загальної митної системи з 1831 р. відкрили для місцевих купців вигідні шляхи для придбання цих товарів в Бродах через Радзивілів, уникаючи транзиту через Галичину; привізна торгівля через Новоселицьку митницю скоротилася й обмежується переважно австрійськими виробами” [621, с. 71, 72]. Щоб виправити це становище, російська державна влада прагнула штучно посилити торгівлю Новоселиць за рахунок торгівлі Радзивілова, що був надто тісно пов’язаний зі “шкідливими” Бродами.

Про дозвіл відкрити транзит через Новоселицю прохало уряд й одеське купецтво. Показово, що це мало місце у 1851 р. тоді ж, коли на цьому наполягали і австрійські урядовці. В. Ващенко так коментував зазначену пропозицію: “Одеське відділення Комерційної ради... прохало встановлення нового транзитного шляху на Новоселицю, щоб полегшити довіз в Одесу з Австрії та з німецьких земель різних тканин. Це на думку деяких одеських купців, повинно було сприяти посиленню збуту там сировини з Півдня України, зокрема, топленого сала. Отже, в даному випадку транзит розглядався як засіб поживлення експорту” [235, с. 256, 257].

Вищезгадані транзитні шляхи через Царство Польське та через Новоселицю були, по суті, конкурентами транзиту Броди — Одеса. Тому важко погодитись з О. Оглобліним, який вважав, що зазначений договір відкрив шлях для подальшого розвитку транзиту Броди — Одеса. Протокол також містив пункт, що мав сприяти дністровській зерновій торгівлі.

Підписання відповідних указів щодо впровадження в життя пунктів російсько-австрійського протоколу 21 вересня/3 жовтня 1851 р. затягнулося більш ніж на півроку. Ще 20 листопада 1851 р. Микола I повелів затвердити положення зазначеного протоколу. Однак сенатський указ “Про постанови супроти контрабандного промислу, що здійснюється між Царством Польським та Австрією”, який містив й правила транзиту австрійських товарів через Царство Польське, було підписано лише 27 березня 1852 р. [39, т. 27, № 26.107, с. 211-216] Що стосується положень про поширення прав Новоселицької митниці та відкриття через неї австрійського транзиту до Одеси, то вони були затверджені указом від 31 березня 1852 р.

Зазначене зволікання, вочевидь, було пов’язане зі зміною керівника міністерства фінансів. Після смерті Вронченка цю установу на період з 1852 до 1858 рр. очолив випускник Московського університету, заступник Вронченка Петро Федорович Брок (1805–1875 рр.). Оскільки його керівництво міністерством припало на вельми скрутний для імперії час (Східна війна, підготовка селянської реформи тощо), а попередник залишив йому фінанси

країни у вельми складному становищі, ситуація на думку економістів XIX ст., “не надала Броку твердого підґрунтя для належного розвитку фінансової системи”, а його спроби покращити стан справ “не відрізнялися ані вмінням, ані успіхом”.

На долю П. Брока випало остаточно ліквідувати одеське порто-франко. У зв'язку із закінченням терміну, визначеного указом від 9 липня 1854 р., було видано указ такого змісту: “Государ імператор, згідно з доповіддю міністра фінансів, повелів: права одеського порто-франко, що мають завершитися 15 числа наступного серпня, продовжити ще на три роки, тобто до 15 серпня 1857 року, на існуючих засадах.” [39, т. 29, № 28. 408, с. 708] Продовження функціонування одеського порто-франко в урізаному вже вигляді й лише на три роки було фактичним попередженням торговцям про те, що остаточна ліквідація “вільного порту” мала відбутися вже невдовзі.

На подальший перебіг чорноморської торгівлі досить сильно вплинули події Східної (Кримської) війни. Вже 18 лютого 1854 р. сенатським указом був заборонений “експорт хлібу з Одеси та інших чорноморських портів” до 1 вересня 1854 р. [39, т. 29, № 27. 934, с. 186, № 28. 530, с. 758] Зазначену заборону було продовжено сенатським указом від 7 вересня 1854 р. і вона проіснувала до кінця війни. Як і під час російсько-турецької війни 1828–1829 рр., російський уряд намагався компенсувати втрати торговців шляхом дозволу транзитної торгівлі та збільшення прав сухопутних митниць на західному кордоні. Щоправда “одеському транзиту” не було надано нових пільг. Натомість згідно з Положенням Кавказького комітету, затвердженим царем 11 травня 1854 р. й оголошеним Сенату міністром фінансів, було дозволено на час війни “привіз транзитом іноземних товарів до Тбілісі через усі митниці першого класу у балтійських портах та по сухопутному кордону імперії та Царства Польського.” Транзит цей мав існувати зі стандартними заходами кон-тролю, передбаченими у статті № 1563 Зведення митних статутів видання 1842 р. (за яким функціонував у зазначений період і “одеський транзит”). Перевірка пломб, товарів й товарних місць мала відбуватися після

прибуття транзитних вантажів до Тбілісі [39, т. 29, № 28.222, с. 474, 475].

Майже одночасно були розширені права низки митниць на західному кордоні імперії.

Зазначені заходи лише у незначній мірі могли виправити ситуацію у товарообміні Наддніпрянщини. Заборона на вивіз зерна, напад англо-французької ескадри (10 квітня 1855 р.) та інші події Східної війни завдали потужного удару становищу Одеси на європейських ринках. По завершенню війни була вирішена доля і одеського порто-франко. Перехід до більш м'якої митної політики та інші поступки у зовнішньоторговельній сфері, зроблені Російською імперією внаслідок ганебного для неї програшу, спонукали уряд ліквідувати митні привілеї окремих регіонів (“в зв'язку з новим фритредерського типу тарифом, — відзначав О. Оглоблін, — після Кримської катастрофи інтереси західноєвропейського капіталу на Південній Україні було вельми упривілейовано. Російському “господареві” доводилося дорожитися хоча б на дрібницях, щоб не перепустити їх до рук переможного “гостя”) [501, с. 115]. 1857 р. завершився трирічний термін, визначений указом від 9 липня 1854 р. для функціонування одеського порто-франко. Митний кордон навколо міста проіснував ще більше року й був ліквідований згідно з положенням Державної ради, затвердженим Олександром II 31 березня 1859 р. [39, т. 34, № 34.316, с. 254] З ліквідацією одеського порто-франко були скасовані і юридичні підстави функціонування “одеського транзиту”. Транзит зникає у 1857 р. в зв'язку з ліквідацією одеського порто-франко, — слідом за П. Міллером відзначав О. Оглоблін [497, с. 65; 419, с. 85].

2.10. Загальні характеристики транзиту західноєвропейських товарів 1820–1850-х рр.

Обіги транзитної торгівлі Одеси далеко поступалися експорту. Так само, як і в попередній період, імпорту і транзит набували великого значення для Одеси в ті роки, коли головне підґрунтя її добробуту — вивіз зерна занепадав. Так, невідомий автор нарисів історії чорноморської торгівлі, опублікованого

1841 р. (а слідом за ним і Михайло Вольський, який майже дослівно переписав значні уривки тексту цього нариса), щодо періоду початку 1820-х рр. відзначав: “Відкриття порто-франко в Одесі та закон про транзит (1818–1819) певною мірою пожвавили торгівлю Одеси, й епоха занепаду у хлібній торгівлі була початком інших галузей торгівлі” [390, с. 92].

Одеські дописувачі підкреслювали тимчасовий характер “сухопутної транзитної торгівлі, яка була дозволена у 1828 році і яка з початком 1829 р. припинилася”, проте наголошували і на її визначних успіхах, бо “число товарів, що були випущені з Одеси до Грузії сухопутно сягало 4 228 340 крб” [62, 1830, 1 февраля].

У наступному 1829 р. році війна продовжувала впливати на хід чорноморської торгівлі. Однак дозвіл сухопутного транзиту з Одеси до Закавказзя, розширення прав Радзівілівської митниці та деякі інші урядові заходи сприяли тому, що згідно вищезгаданого звіту Департаменту зовнішньої торгівлі 1829 “торговий рік був досить блискучим, не зважаючи на те, що чорноморські порти залишалися без дії” й державна скарбниця отримала митних доходів навіть більше, ніж у попередні роки. Зокрема, “по сухопутному кордону були помітні вигідні наслідки від збільшення прав Радзівілівської митниці, дохід якої подвоївся.” [62, 1830, 12 марта] Зокрема досить успішною була торгівля Радзівілівської митниці (довезено товарів на 9 039 529 крб., монети — на 2 991 192 крб., вивезено товарів на 7 337 627 крб., монети — на 1 075 903. крб.) “Торгівля нашого місця минулого року була набагато значнішою ніж у попередні, частково це можна вважати наслідком того, що на Чорному морі вона припинилася”, — зазначав радзівілівський дописувач “Коммерческой газеты” на початку 1830 р. [60, 1830, 12 февраля]

Транзитна торгівля була тоді ще в центрі уваги дослідників одеського товарообміну. Показово, що 1830 р. “Одесский вестник” вперше вирішив подати звіт по одеській торгівлі за минулий рік з таким анонсом: “Надавши читачам наші відомості про судноплавство при одеському порту протягом 1829 року, ми подаємо тепер *звіт про торгівлю* нашого порту у тому ж році. Отримані нами

дані по цьому предмету ми розподілили на чотири відомості. У першій буде показано *вивіз російських товарів за кордон*. У другій *ввіз іноземних товарів морем та сухопутно транзитом у одеське порто-франко*, зі сплатою консумаційного (1/5) мита на користь міста. Сюди ж увійдуть товари, що призначені до зворотного вивозу й тому не підлягають сплаті жодного мита. У третій відомості буде міститися *вивіз іноземних товарів з Одеського порто-франко всередину імперії* зі сплатою 4/5 мита. Четверта відомість міститиме іноземні товари, що вивезені з Одеси морем до Грузії” [62, 1830, 22 январа]. Отже, дві з чотирьох відомостей про одеський товарообмін містили показники транзитної торгівлі. Причому остання (про вивіз до Грузії) була практично повністю присвячена міжнародному транзиту.

У Лейпцигу торговці могли закуповувати для Одеси та Закавказзя досить широкий асортимент товарів. Ще в кінці XVIII ст. один з німецьких авторів оптимістично наголошував: “Однією з обов’язкових умов розквіту лейпцизького ярмарку є підбір повного асортименту товарів, який ще довго змушуватиме покупців з далеких країн приїздити у певний час на певне місце”. Водночас П. Міллер стосовно лейпцизьких ярмарок XIX ст. відзначав: “Перше місце на ярмарках двадцятих років належало так званим текстильним товарам: виробам з вовни, бавовни, льону” [461, № 9, с. 112, № 10, с. 85].

Вищевказане вплинуло на особливості асортименту товарів “одесько-кавказького транзиту”. Так, у 1829 р. до Грузії з Одеси було вивезено товари 59 найменувань (прянощі, залізні вироби, годинники, посуд музичні інструменти, панчохи, жіночі прикраси й навіть один екіпаж) загальною вартістю 1 978 865 крб. Серед них найбільшою була частка бавовняних виробів. Білих бавовняних виробів було вивезено на 208 880 крб (вага — 1501 пуд), “печатних” — на 355 325 крб (2 130 пудів), фарбованих — на 55 250 крб (314 пудів), “перетканих кольорами” — на 92 490 крб (556 пудів). Ляних виробів було вивезено на 18 180 крб (97 пудів), шовкових тканин — на 102 040 крб (134 пуди), вовняних тканин — на 319 140 крб (1808 пудів), сукон — на 519 270 крб (2 962 пуда). Вивозився також різноманітний одяг (з вовни, шовку

тощо). Зазначені тканини та текстильні вироби переважно приходили до Одеси з Лейпцига через Броди спеціально для транзиту у Закавказзя. Також через Броди приходив до Одеси транзитом і чай, якого до Закавказзя було вивезено 248 пудів на суму 43 100 крб.

Проте у відомості одеського вивозу до Грузії 1829 р. суттєву частку обіймали й імпорتنі товари, що традиційно привозилися до одеського порто-франко морем. Зокрема, алкогольні напої (так, шампанського було вивезено 2945 пляшок на 20 600 крб, а рому — 4459 відр на 30 000 крб), цукор рафінад (вивезено 4450 пудів на 120 610 крб). [62, 1830, 1 февраля] О. Оглоблін відзначав, що зазначені та інші товари, привезені до Одеси морем, на ринку Грузії складали конкуренцію привезеним сухопутним шляхом з Бродів [497, с. 54]. Однак, з іншого боку, товари першої групи дозволяли повніше заповнити купецькі судна, що прямували з Одеси до Редут-Кале, й зменшували вартість фрахту.

Асортимент одесько-грузинської торгівлі не залишався незмінним протягом дії “закавказького транзиту”, проте зберігав вищевказані головні категорії товарів. Так, у 1830 р. не зважаючи на суттєве зменшення загальних обігів цього товарообміну (лише 122 543 крб), головними його статтями залишалися цукор-рафінад (72 тис. крб), фарбовані та нефарбовані бавовняні вироби (21 тис. крб), вовняні, шовкові та сукняні вироби і тканини (8 тис. крб), тютюн (8,5 тис. крб) та ін. Окрім того, відносно багато було вивезено кави у зернах (7 тис. крб) [62, 1831, 20 июня].

Кількість кораблів, що обслуговували одесько-грузинську торгівлю, була, загалом, невеликою. Так за відомостями каботажного плавання у 1828 р. з Одеси до Редут-Кале вирушило лише 4 кораблі з товарами [62, 1829, 2 февраля]. У наступному 1829 р., коли “через війну кількість суден, що прийшли з-за кордону, була досить малою, кількість же суден, що займалися прибережним мореплавством й перевезенням з Одеси до завойованих армією нашою портів турецьких, була досить великою”; до Редут-Кале з Одеси вирушило дев’ять суден, зафрахтованих державою, з товаром та п’ять суден з

купецькими товарами. Для порівняння до Варни та Миколаєва прийшло у 20 разів більше [62, 1830, 15 янв.р.].

Практична відсутність закордонного мореплавства під час війни не захистила Одесу від епідемій. У травні 1829 р. австрійське судно “Тритон”, що везло з Кюстенжі “військову амуніцію”, стало причиною чуми в Одесі, яку А. Скальковський назвав “другими “чорними днями” в історії міста (після перших “чорних днів” — 1812–1813 рр.). Епідемія ця тривала до вересня, потім знов спалахнула в кінці 1829 року й продовжувалася на початку наступного, завдавши значних збитків торгівлі міста, в тому числі припинивши сполучення із Закавказзям (“Другі “чорні дні”, — відзначав А. Скальковський, — пережила Одеса в кінці 1829 та початку 1830 років. Вони були надзвичайно обтяжливими для нашого міста, через те, що мали місце одразу після турецької війни, яка два роки перешкоджала торговельним зв’язкам Одеси з Європою”) [586, с. 83, 83].

Безперечним гальмом для транзиту залишався й стан шляхів між Одесою та Бродами. За часів дії “Закавказького транзиту” він кардинально не змінився порівняно з початком ХІХ ст. Один з дописувачів “Одесского вестника” 1827 р. писав: “З Одеси до Радзивілова існує дві дороги. Перша коротша за другу, й проходячи через Вінницю, Литін, Проскурів та Крем’янець, вона має 710 верст; проте дорога ця невелика і на ній приватним особам так важко знайти поштових коней, що дуже нечисленні мандрівники наважуються нею подорожувати. Друга дорога, якою йде пошта та якою прямують всі бажаючі швидко здійснити свою подорож, проходить через Житомир, Острог, Дубно й має 825 верст.” Навіть ця остання, краща, дорога, за словами дописувача газети, лише на 1/9 складалася з шосе, на ній не було готелів, і тільки кур’єр, що їхав на перекладних, міг нею дістатися до Львова за шість днів [62, 1827, 16 июля]. Проте віддаючи перевагу другому — більш комфортабельному шляху (через Житомир, Острог, Дубно), дописувач одеської газети виходив з потреб мандрівників, а не купців. Останні, в свою чергу, могли скоріше обрати перший шлях (через Вінницю та Прос-курів), оскільки він був коротшим. Отже їм доводилося їхати довше і за умов далеко не кращих.

Напевно, найкращою ділянкою сухопутного маршруту був шлях від Одеси до Балти. Між іншим, за пропозицією М. Воронцова, 31 грудня 1827 р. було затверджено положення Комітету міністрів “Про створення вільного поштового тракту від Балти до Одеси на селища Каторжинку та Северинівку” [39, т. 2, №1670, с. 1128]. У 1828 р. було проголошено влаштування Балтської поштової комерційної поштової дороги з достатньою кількістю станцій [62, 1828, 7 марта; 2 мая]. Проте навіть дорога до Балти була лише відносно доброю. Наприклад, проїзд через саму Балту був досить незручним. “За своїм розташуванням Балта, — звітували у 1844 р. місцеві чиновники, — знаходиться по купецькому тракту Подільської, Волинської та Київської губернії до портового міста Одеси, через що й безперервно проходять через неї транспортні з різними продуктами, окрім того проходить столична дорога й ще часто трапляються проїзди різних осіб; а оскільки... місцевість по лівому берегу Кодими вельми болотиста, де проходить центральна вулиця, вона ж і постова дорога, то у весняний та осінній час так розмокає, що не тільки важким, але й навіть неможливим буває проїзд...” Дорога через Балту потребувала “брукування деревом або проведення шосе”, але проект цього будівництва був складений вже тоді, коли транзит Броди — Одеса вже фактично припинив свою дію¹.

Дорожнеча пасажирських перевезень спонукала подорожуючих шукати собі компанію. Наприклад, 1827 р. “Одесский вестник” помістив таке приватне оголошення: “Людина, яка від’їжджає до Бродів, бажає мати супутника, для відправлення туди через два або три тижні, сплачуючи витрати порівну. Дізнатися про неї можна у п. Сарона в будинку католицької церкви на Рішельєвській вулиці” [62, 1827, 29 июня]. Про те, що собою являла така подорож “на двох”, у своїх спогадах добре описав Костянтин Скальковський [50, с. 56].

¹ ДАХО. — Ф. 115. — Оп. 1. — Спр. 5. — Арк. 18.

Зменшення обсягів транзиту відбувалося одночасно з загальним піднесенням інших галузей чорноморської торгівлі, особливо експорту. В. Ващенко з цього приводу зазначав: “Транзитна торгівля Одеси займала, як правило, скромніше місце щодо обігу зовнішньої торгівлі чорноморських портів. На рубежі I і II чвертей XIX ст., в 1825–1827 рр., вартість транзиту в Одесу становила 17,5 % від вартості всіх привезених до чорноморсько-азовських портів товарів. В 1830-ті роки зі стабільним зростанням торгівлі південноукраїнських портів частка вартості торгівлі транзитних товарів у вартості ввозу падає. В 1831–1835 рр. вона становила 9,8 %, а в 1846–1850 рр. всього 2,1%. Дещо зростає вага вартості привезених в чорноморські порти товарів... після ж Кримської війни транзит занепадає остаточно. В 1857 р. транзитом в Одесу було привезено товарів всього на 42 тис. крб” [235, с. 259].

Автори XIX ст., щоправда, традиційно порівнювали обсяги транзиту з Бродів до Одеси з показниками одеського імпорту. Навіть після 1831 р. показники транзиту були досить високи, А. Скальковський стверджував, що його частка у загальних обігах одеського безмитного імпорту складала 1/8 (“Усі... товари, привозяться морем: однак восьма частина прямує сухопутно транзитом через Австрію. У 1837 р. транзитом привезено на 2 698 000 карбованців”) [575, с. 61].

Наприклад, у 1837 р. частка транзиту складала 5,12% від загальних обігів та 14,03 % від імпорту, у 1839 р.; обіги транзиту Броди – Одеса складала 4,08 % від загальних обігів одеського товарообміну або 11,4 % від одеського імпорту.

На падінні обігів транзиту Броди — Одеса й особливо — каботажної торгівлі між Одесою та Редут-Кале у 1830 р. (Дивись Додаток 55) значно відбулося вже очікування завершення десятирічного терміну дії митних пільг Закавказзя, наданих 1821 р. До того доєдналися й інші перешкоди (так, стосовно Лейпцизького ярмарку 1830 р. “Коммерческая газета” писала: “9 січня, ярмарок теперішньої зимою дуже поганий. Дороги вкрилися снігом, з тбіліських купців приїхало лише двоє, бродівських та бухарських також дуже мало, кордони закрилися через пошесті, відчувається нестача грошей й збут у

Леванті не є надійним; а до того ж невдачі ярмарку сприяє й новий митний союз Баварії та Вюртембергу з Прусією та Дармштадтом. На добрі середні та ординарні німецькі товари, на шкіри й емберфельдські вироби попит був добрий, але на полотна ціни були низькими”) [60, 1830, 1 февраля].

Дописувачі “Коммерческой газеты” із задоволенням відзначали у 1830 р. збільшення обсягів закупок для Закавказзя на Нижегородському ярмарку “Протягом минулого та теперішнього місяців, — повідомляв у червні 1830 р. тбіліський кореспондент газети, — відправлені з Тбілісі на Нижегородський ярмарок значні суми грошей. Завершення терміну переваг, подарованих височайшим указом 8 жовтня 1821 року закавказькому купецтву по іноземній торгівлі, є причиною того, що капітали, які раніше вивозилися звідси до Лейпцига, спрямовуються всередину Росії. Можна сподіватися, що така зміна закавказької торгівлі буде мати вигідні наслідки для нашої промисловості” [60, 1830, 2 июля]. Проте, як згадувалося вище, завершення дії митних пільг істотно не збільшило торговельних зв’язків Закавказзя з Нижнім Новгородом.

Після 1830 р. торгівля між Одесою та Редут-Кале практично припинилася. Разом із нею припинився і “одесько-кавказький транзит”. “Взаємна торгівля двох ринків не могла занепасти так одразу, — писав з цього приводу А. 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” [574, с. 93]. Наполягаючи на обопільності вигод, А. Скальковський фактично непрямо полемізував із згадуваним вище твердженням Є. Канкріна про обов’язкову шкідливість товарообміну для однієї із сторін, що його здійснюють. Звичайно, такий погляд поділяли не всі автори. Г. Неболсін і в 1840-х рр. продовжував вважати політику свого колишнього начальника Канкріна щодо митних пільг Закавказзя цілком доцільною, наголошуючи, 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 пілг Закавказького краю значно покращило стан російської промисловості на внутрішньому та зовнішньому ринках [474, с. 375].

Росія від 1831 р. втратила транзитний шлях та вплив на персидську торгівлю назавжди (навіть у 1898 С. Гулішамбаров відзначав: “...якщо врахувати, що у пізніший час відкриття Суецького каналу зблизило Західну Європу з персидськими портами, тоді як закриття закавказького транзиту припинило сухопутні сполучення Європи з Азією, то буде зрозумілим, чому російсько-персидські взаємини дотепер не мають того значення, яке вони могли б мати”) [314, с. 150]. Проте якщо “одесько-кавказький транзит” після 1831 р. припинився, то його гілка Лейпциг — Броди — Радзивілів — Одеса після незначного занепаду у 1831 р. (258 000 крб сріблом) вже 1832 р. вийшла на довоєнні показники обігів (714 000 крб сріблом). Це зумовлювалося тим, що продавці транзитних товарів знайшли для них збут у Одесі. Частина одеських мешканців, не зважаючи на існування в місті режиму порто-франко, віддавала перевагу німецьким виробам, привезеним з Лейпцига. Отже, формально закон 3 червня 1831 р. на обіги транзиту Броди — Одеса істотно не вплинув.

З іншого боку, характер транзиту Броди — Одеса після 1831 р. значно змінився, оскільки цей маршрут перетворився на додатковий засіб постачання імпортованих товарів до Одеси. Г. Неболсін стверджував, що цей “транзит” насправді став здебільшого ширмою для підживлення обсягів контрабанди, яка таємно вивозилася 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”). До таких висновків Г. Неболсіна спонукало вищезгадане традиційне ставлення до Одеси та Бродів як центрів “контрабандної торгівлі”, що була, на думку цього автора, “головним промислом бродівських євреїв”. Г. Неболсін визнавав, що фактична трансформація транзиту на майже безмитний імпорт була наслідком

скасування “одесько-кавказького транзиту”, проте вважав це явище природним. Становище одеського транзиту у 1830–1850-х рр. стало додатковим аргументом для супротивників одеського порто-франко, оскільки ніби підтверджувало їхню думку про незручність Одеси як центру транзитної торгівлі [473, с. 74].

Зменшення обігів транзиту у 1833 р., які добре видно на діаграмі (Дивись Додаток 66), були безпосередньо пов’язані із згаданими складнощами, які виникали на російсько-австрійському митному кордоні. У 1834 р. одеський транзит повернувся до попереднього свого становища. Однак від 1840 р. почала простежуватися чітка тенденція до значного зменшення обігів транзиту Броди — Одеса. Головною причиною цієї тенденції стала конкуренція з боку дунайської торгівлі.

Сучасники вказували, що на занепад транзиту Броди — Одеса вплинув розвиток торгівлі через Галац та по Дунаю. Ш. Сікар ще 1808 р. відзначав, що Дунай як транзитна артерія мав блискучі перспективи за умов втрати турками контролю над ним (*“Торгівля, просвітивши увесь світ, населивши безлюдні степи й підкоривши своїми розрахунками Океан, може також легко підкорити собі і цю благодатну ріку на усьому просторі її течії в 180 миль. Невігластво турків було причиною того, що вона в теперішньому її становищі залишається зачиненою; але здається, що політика просвічених європейських держав готує вже для неї цю майбутню перемогу”*). “Якщо колись торговельні відносини Європи з Азією набудуть свого природного становища, — наголошував одеський негоціант, — то Дунаю самою природою призначено бути ланкою, що з’єднує обидві ці частини світу, а Одесі — місцем складування товарів” [569, с. 57, 58]. Однак в реальності після укладення Бухарестського миру 1812 р. й втрати Туреччиною монопольного контролю за дунайськими гирлами одеський транзит та дунайська торгівля стали конкурентами. Також ще до скасування пільг “закавказького транзиту” почала відчуватися конкуренція шляху з Лейпцигу до Молдавії зі шляхом на Броди та Одесу (коментуючи січневу ярмарку 1829 р. у Лейпцигу, одеська газета повідомляла про великі обсяги

мануфактурних товарів, куплені “грецькими купцями для Ясс та для Бухаресту”) [62, 1829, 9 февраля].

Торговельне мореплавство між Одесою та Галацом здійснювалося спочатку невеликими суднами й не мало значних обігів (наприклад, у 1832 р. “Одесский вестник” повідомляв: “14 січня прибув до тутешнього порту російський човен “Правда”, шкіпер Давид Горбунко, з вантажем вина, що адресоване єврейці Лейбовичці з Галаца за 44 дні, а з Сулинських гирл за 5 днів”) [62, 1832, 16 января]. Проте поступово воно набирало обертів. З часом у розвитку транзитної торгівлі по Дунаю, як це і передбачав Ш. Сікар, взяли активну участь європейські країни і передусім Австрія, влаштувавши пароплавне сполучення по Дунаю. Воно могло надати певних вигод і для мешканців Одеси.

Так, у своєму першому випуску одеський “Новороссийский календарь” на 1835 р., проголошуючи, слідом за Ш. Сікаром, — “ріка Дунай є однією з найвеличніших та найзначніших для торгівлі рік Європи”, повідомляв: “Цього року... покладено початок постійному сполученню між найважливішими торговельними містами дунайськими: Віднем, Пресбургом і Пестом та між гирлами цієї ріки, тобто вздовж течії Дунаю у австрійських володіннях та турецьких землях. Залишається чекати, щоб таке сполучення було влаштовано й вверх по Дунаю, від Відня до Баварії; якщо ж здійсниться, окрім того, думка Карла Великого — з’єднати Дунай з Рейном, якою особливо зацікавилися баварські урядові палати у теперішньому році — то від цього може статися цілковитий переворот у торгівлі середньої Європи” [61, 1834, с. 54, 56]. Із зазначеної цитати помітно, з якою надією дивилися одеські автори на блискучі перспективи, що відкривалися перед дунайською транзитною торгівлею.

“Дунайське пароплавне товариство, — повідомляв “Новороссийский календарь”, — переконавшись у можливості плавання по усій відстані Дунаю, від Відня до гирл, влаштувало три великих пароплава, — два для австрійської частини Дунаю й один для турецької й, окрім того, четвертий менший для сполучень між прикордонними турецькими та австрійськими дунайськими

пристанями. Перший пароплав буде ходити один раз на тиждень з Пресбурга (в 5 годинах від Відня) до Песта, здійснюючи своє плавання за одну добу. Другий пароплав перевозитиме з Песту до Старої Молдави, останньої австрійської пристані, за 3S доби. Третій, малий пароплав, слугуватиме для сполучень між Старою Молдавою та Оршовою або Черніцом, найближчими у Волощині — для цього переїзду призначено одну добу. Четвертий пароплав, “Арго”, буде ходити від Оршови до Галаца. Плавання від Галаца до Пресбурга вверх буде здійснюватися з такою самою правильністю й безпекою, що і вниз по Дунаю, з тією лише різницею, що час для переїзду з одного з названих вище місць до іншого має бути вдвічі більше, через складнощі плисти проти течії” [61, 1834, с. 56, 57]. Отже, Відень та Галац від 1835 р. з’єднувалися постійним пароплавним сполученням. Це відкривало нові можливості для перевезення як пасажирів, так і товарів. “Пароплави дунайського товариства, — далі рекламував новий шлях “Новороссийский календарь”, — можуть перевезти з усіма вигодами значну кількість пасажирів; особлива кімната призначена для дам; на кожному з них влаштовані ресторації, з усім необхідним для мандрівників. Товари також є предметом піклування товариства; для цілком безпечного їхнього зберігання й запобігання псуванню влаштовано спеціальний магазин. Нарешті, для надання публіці усього можливого забезпечення, товариство бере на себе й страхування довірених йому товарів за вельми поміркованою ціною”. Такса на перевезення товарів пароплавами від Відня “до Сілістрії, Браїлова та Галаца” з центнера “колоніальних товарів: бавовни, вовни, різного роду лейпцизьких товарів та ін.” складала 6 гульденів 3 крейцера; з центнера “важкостей, заліза, свинцю, олова, кіс та ін.” — 5 гульденів 20 крейцерів; з “карети або коляски” — 70 гульденів за кожну. Товари страхувалися “за ціну 2/3 або 1/2 від 1 зі ста від оцінки товару, що сплачувалася у Відні” [61, 1834, с. 59, 60].

Таким чином, після влаштування пароплавного сполучення шлях з Лейпцига через Відень до Галацу міг стати для пасажирів набагато більш

приємним, а для товарів більш вигідним та безпечним (через наявність страхування), ніж сухопутна подорож з Лейпцига через Броди до Одеси.

Однак австрійський уряд не збирався зупинитися на цьому. “Слідом за створенням постійного пароплавного сполучення по Дунаю, — повідомляв “Новороссийский календарь”, — австрійське пароплавне товариство вжило заходів задля встановлення такого ж сполучення між дунайськими гирлами та Константинополем. Для цієї мети запропоновано зробити Галац місцем складування, як для австрійських товарів, що відправляються до турецьких володінь, так і для виробів Сходу, призначених для постачання до австрійських володінь” [61, 1834, с. 60, 61].

Зазначені пароплавні сполучення між Дунаєм та Константинополем і Смірною розпочалися з наступного року [61, 1839, с. 82-84].

Показово, що влаштування водних комунікацій між Віднем та Одесою від початку розглядалося, як альтернатива транзиту Броди — Одеса. У 1838 р. “Одесский вестник” розмістив черговий матеріал, який рекламував новий водний шлях, вказуючи на недоліки сухопутного транзиту, передусім на його відносну дорожнечу та надмірну тривалість маршруту. “Стосунки між Віднем та Одесою –відзначав “Одесский вестник,” — завжди були досить повільними, що спричиняє невиконаність одеської торгівлі. Мануфактурні вироби Німеччини, Бельгії та Парижа, призначені для Південної Росії, відправлялися й дотепер відправляються через Відень та Броди, звідти вони йдуть транзитом, через Разивилівську митницю, в Одесу. Такий шлях, рахуючи його лише від Відня, має тривати не менш, ніж 60 днів; але внаслідок затримок товарів, які мають місце у Бродах, він триває ще довше, додаючи до повільності ще й дорожнечу, бо окрім перевезення з Відня до Бродів, який коштує від 5-ти до 8-ми конвенційних гульденів за центнер, товари обкладаються ще й провізною платнею за транзит від Радзивілова до Одеси, що складає не менше ніж 5 чи 6 кар-бованців сріблом за пуд, або від 28-ми до 34-х конвенційних гульденів з центнера за провезення до Відня”. “Кілька років тому компанія пароплавства по Дунаю звернула увагу на цю обставину, вбачаючи, що при вже існуючому

плаванні від Відня до Галацу, вона мала засоби постачати товари в Одесу з набагато меншими витратами” [62, 1838, 19 февраля]. В тому, що “Одеський вестник” віддавав перевагу дунайському маршруту перед транзитом Броди — Одеса, немає нічого дивного. Адже ця газета традиційно відстоювала інтереси одеського споживача.

Тому одеська газета анонсувала дії австрійської пароплавної компанії на Дунаї відзначаючи: “Кампанія має честь довести до відома торгуючого стану Південної Росії, що вона призначила для правильних сполучень між Галацом та Одесою, австрійський першокласний бриг “Лібано”... на цей бриг будуть прийматися пасажери й товари, що відправляються з Відня на пароплавах, або ті, що йдуть з Молдавії та Волощини до Одеси, а на зворотному шляху він буде брати товари й пасажирів для відплиття з ними до Відня й до князівства”.

Показово, що розвиткові торговельних зв'язків між Одесою та Дунаєм вельми сприяли і місцеве керівництво Південної України, і російський уряд. Ще 30 квітня 1836 р. за поданням М. Воронцова були запроваджені заходи державного сприяння пароплавному сполученню з Дунаєм та Мінгрелією. (“Для поширення торговельних відносин з Дунайськими портами та Мінгрелією пропонується... звернутися до підприємливості приватних осіб, запросити для того відомих наших капіталістів й зробити щодо того пропозицію приватній пароплавної компанії, що існує на Чорному морі”) [39, т. 11, № 9124, с. 464, 465].

Перешкодою на шляху постачання товарів Дунаєм до Одеси була необхідність проходити в кінцевому пункті карантин, оскільки частину свого шляху (від Орсова до Галаца) вони походили через турецькі володіння.

Як тільки сполучення по Дунаю було налагоджене, сухопутний транзит Броди — Одеса відчув досить сильну конкуренцію. “Галац перетворився на такий самий пункт постачання до Одеси, яким тривалий час були Броди...” — відзначав А. Скальковський. Саме це стало головною причиною вищезгаданого падіння обігів транзиту Броди — Одеса другої половини 1840-х рр. Окрім того,

на думку Скальковського, на зменшення транзитної торгівлі Одеси вплинули й інші фактори.

Однак Аполлон Олександрович вказував й 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...”).

Галац став конкурентом Одеси навіть стосовно пасажирських перевезень (у 1845 р. статс-секретар Котловський відзначав, що надзвичайно довгі терміни карантину в Одесі призводять до того, що пасажирів віддають перевагу Галацу, через який “в Росію можна проїхати майже без карантину”) [17, с. 501]. Російський уряд поширював на пароплавне сполучення між Одесою та Галацом ті пільги, що їх вже мало пароплавне сполучення між Одесою та Константинополем (наприклад, у 1847 р. наказано: “Іноземцям, що приїзять до Одеси на пароплаві, який нами утримується разом з Галацом, й які проживають там не більше тижня, дозволяється повертатися за кордон лише за свідоцтвом місцевої поліції”) [39, т. 22, № 21.463, с. 649, 650].

Воронцов, пропонуючи 1844 р. вищезгаданий проект будівництва залізниць від Одеси до Паркан, Ольвіополя та Балти, писав: “Вжити найрішучіших заходів задля запобігання значних наслідків для нашої торгівлі від суперництва придунайських портів” [397, с. 34, 37]. Так, деякі автори середині XIX ст. вважали залізницю “рятівною паличкою”, що могла б не тільки зберегти за Одесою панівне становище на хлібних ринках Європи, але й реанімувати транзит, подолавши конкуренцію австрійських транзитних шляхів через Дунай та Трієст. Показовою в цьому плані була позиція палкого захисника одеських торговельних інтересів П. Стойковича. (“Нам залишається, — писав у 1859 р. П. Стойкович, — сказати декілька слів про значення залізниці з Одеси на Броди. Найголовніше значення її полягає, звичайно, у відкритті нового шляху мануфактурним округам Німеччини... для збуту своїх виробів на Схід.

Незручність плавання по Дунаю, що слугував до цього часу разом з Трієстом головнішим знаряддям цієї торгівлі, безперечно, поступиться за легкістю, близькістю та дешевизною новому сполученню. Але цей новий шлях лише тоді набуде особливого значення, коли здійсниться проект транзитних сполучень через Закавказзя, про які піклується місцеве керівництво”) [610, с. 109]. Про вигідність будівництва залізниць для розвитку транзиту між Одесою та західним кордоном писали й інші автори [62, 1852, 12 юлія].

А. Скальковський вже 1858 р., коли справа щодо будівництва залізниць в імперії ніби зрушила з місця, вважав, що залізниця Одеса — Балта з подальшим виходом через Поділля на західноєвропейські магістралі може принести значну користь не лише експорту, але й імпорту та транзиту (“Сюди повезуть з Австрії все те, що тепер прямує сухопутно й по Дунаю, а саме: екіпажі, фортепіано, меблі, штірійські коси й ножиці й всі ті мануфактурні товари, що надходять сюди транзитом або поштою. Ми ж будемо відправляти віск, вовну миту й сиру, сало, канати й мотузки й все те, що тепер прямує на митниці сухопутного бессарабського кордону”). А. Скальковський розглядав це як можливість покращити становище Одеси, торгівля якої підупала після завершення Східної (Кримської) війни. Між іншим, статистик вважав за необхідне влаштувати окрему залізничну гілку Одеса — Маяки для забезпечення судноплавства по Дністру. Він сподівався, що за умов влаштування останньої дністровська торгівля може розвинути до такого ступеня, що певною мірою компенсує Російській імперії втрату берегів Дунаю [578, с. 230, 232, 234]. Загалом А. Скальковський тоді вважав, що уряд має особливу увагу приділити дуже перспективним на його думку, придністровським торговельним пунктам (передусім шляхом влаштування залізничного та пароплавного сполучення в районі гирла Дністра). “Чи не стануть вони заміною втрачених нами дунайських ринків?” — запитував статистик [572, с. 322-327].

Пізніше у зв’язку із проектом Львівсько-Чернівецької залізниці “Одесский вестник” здійснив короткий екскурс в історію того, що зробила у 1830–1850-х рр. Австрія “у справі поширення німецької національності на Схід” (тобто

німецьких товарів). “До запровадження у Закавказькому краї нового митного положення 1831 року, — відзначала газета, — через Одесу та Редут-Кале йшов великий транзит товарів, що призначалися для Закавказзя, Персії та частини Азійської Туреччини. Ці товари закуповувалися на Лейпцизьких ярмарках у великій кількості; звідти, через Броди, вони приходили до Одеси, й Чорним морем сягали Редут-Кале та Тбілісі, яке було місцем складування європейських товарів. Транзит збільшувався з кожним роком й давав можливість сподіватися на його надійні перспективи. Але справа розстроїлася. У 1829 році було засноване перше Австрійське товариство пароплавів по Дунаю; з 1833 р. — Трієстський Ллойд. З цими засобами виступила проти нас Австрія й поступово досягла того, що від 1844 року уся мережа водяних сполучень центральної Німеччини з Середньою Азією, через Константинополь й Трапезунд, знаходилася вже в її повному розпорядженні. Пароплави Дунайського товариства просувалися з одного боку до Галацу й Одеси; з іншого боку, пароплави Трієстського Ллойд підтримували безперервну мережу сполучень Трієста з Олександрією, Константинополем, гирлами Дунаю та Трапезундом.” [62, 1863, 16 ноября] Отже, тоді як російський уряд фактично припинив транзит німецьких виробів у Закавказзя, Австрія зробила все, щоб цей транзит, принаймні до Персії та Туреччини, функціонував, але вже через її територію. Отже, якщо збут англійських виробів у Персії після 1831 р. значно зріс, то збут німецьких виробів, завдяки зусиллям Австрії не зазнав великих втрат. В програті опинилася лише торгівля Одеси та Бродів”. Сучасники, як бачимо, добре усвідомлювали цю ситуацію.

Зазначені проекти в період функціонування транзиту Броди — Одеса реалізовані не були. Дорога між Одесою та Бродами не могла конкурувати з комунікаціями по Дунаю.

Необхідність купувати німецькі промислові товари за готівку спонукала євреїв м. Броди привозити до Лейпцига російські експортні вироби (різноманітні хутра, щетину, віск, риб'ячий клей тощо). Так, щодо великоднього ярмарку 1830 р. лейпцизький кореспондент “Коммерческой

газети” відзначав: “Російські вироби були привезені, як і в попередні роки, бродовськими євреями, котрі через потребу у готівці завжди поспішають їх продавати...” [60, 1830, 11 юня]. Таким чином, необхідність купувати товари для транзиту спонукала купців натомість вивозити російські вироби. Про це російські протекціоністи з табору супротивників “закавказького транзиту” чомусь не згадували.

Г. Неболсін, констатує 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 транзит-ного маршруту Лейпциг — Броди — Радзивілів — Одеса — Редут-Кале — Персія: 1) майже цілковита відсутність кредиту для покупців з Кавказу у Лейпцигу (“Європейські товари, котрі привозилися транзитом, зазвичай купувалися тбілісцями та вірменами на Лейпцизькому ярмарку здебільшого за готівку й лише останнім часом, за допомогою бродівських євреїв, частково в кредит”); 2) необхідність сплачувати мита та застави у Німеччині; 3) дорожнеча перевезень з Лейпцига через Броди до Одеси (“для перевезення товарів з Лейпцига до Одеси вони, зазвичай, наймали величезні фури в 8 або 12 коней, що належали бродівським євреям... За доставку від Лейпцига до Одеси, з заставою, євреї брали від 15 й навіть до 20 крб з центнера”); 4) незручність та небезпека рейду Редут-Кале. “Дослідження у Редут-Кале та Поті для облаштування портів” були здійснені Міністерством шляхів сполучення імперії ще у 1829–1830 рр. [62, 1830, 7 юля] Однак суттєво покращити їхнє становище не вдалося. Як відзначали сучасники, по суті Редут-Кале “не був портом, бо кораблі зупинялися у відкритому морі, в двох кілометрах від міста, й товари потрібно було перевантажувати на дрібні судна. Незручна якірня стоянка утруднювала таке перевантаження, а при сильних штормах небезпека загрожувала й самим кораблям”. Всі ці обставини негативно впливали на вартість перевезень. За словами Небольсіна: “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 1/2 до 2 1/2 кар-бованців з пуду” [473, Ч. 1, с. 142] . 5) складність шляхів від Редут-Кале до Тебризу (Персія).

Зважаючи на всі зазначені ним недолжки, Небольсін вважав, що прибутки негоціантів від одесько-кавказького транзиту не були надзвичайними (“багато хто стверджує, що тбіліські купці отримували з деяких лейпцизьких товарів, як в Тбілісі, так і в Таврисі, по 100%; але взагалі середній чистий бариш їх можна припустити в 35%”) [473, Ч. 1, с. 141-144].

Негативним фактором, що впливав на стан одесько-кавказького транзиту, була й військово-політична ситуація на Північному Кавказі. Окрім неспокою на сухопутних шляхах, траплялися випадки, коли горці намагалися нападати й на морські судна. Наприклад, на початку 1832 р. “Одесский вестник” повідомив про випадок із судном “Свята Анна”, що навантажене “найрізноманітнішими товарами” прямувало до Редут-Кале, однак було бурею прибите до “черкеського берега” й зазнало нападу загону з 50 горців. Завдяки діям шкіпера І. Бондарева й команди судно відбило напад. Проте захоплюючись мужністю екіпажу, одеська газета закликала негоціантів бути надзвичайно обережними під час подорожей до кавказьких портів (“Такий мужній вчинок шкіпера й матросів судна “Св. Анни”, — писав “Одесский вестник”, — заслуговує на те, щоб стати відомим. Разом з тим, цей випадок має застерегти господарів й шкіперів купецьких суден, що плавають неподалік від берегів Черкесії та Абхазії, показавши їм наскільки необхідно мати на суднах фальконети та іншу зброю для відбиття від гірських народів у випадку нападів, подібних до того, що був описаний вище. Не на усілякому судні знайдуться люди такі відважні, якими є шкіпер Іван Бондарев та його матроси, й не завжди є можливість так щасливо уникнути небезпеки втрати судна й вантажу, а людям потрапити до найтяжчого полону”) [62, 1832, 20 янв.]. Подібні повідомлення у пресі, звичайно, не надихали купців займатися торгівлею з Редут-Кале.

Початок реальної дії “закавказького транзиту” співпав з періодом певного занепаду лейпцизької торгівлі через повернення Російської імперії до

протекціоністської митної політики від 1822 р. “За тарифом 1822 року, — писав П. Міллер, — були цілком заборонені до ввезення приблизно ті самі товари, що і тарифом 1816 року. Разом з тим, були вжиті надзвичайні заходи контролю задля того, щоб цей тариф був насправді втілений у життя й була подолана контрабанда. Звичайно, що цей тариф 1822 р. досить сильно вдарив по закупках Росії на лейпцизьких ярмарках. Чимдалі торговельні справи з Росією поступово скорочувалися; вже звіт 1825 року відзначав, що успішність ярмарків не залежить вже, як колись, від покупців з Півночі та зі Сходу, бо їх звідти приїздить небагато, а від Англії та Америки”. За умов такої глобальної переорієнтації лейпцизької торгівлі на Захід, закупки товарів негоціантами для Одеси та Закавказзя були певним виключенням від загального правила. Коментуючи це, П. Міллер зазначав: “...якщо справи з північчю Росії поступово скорочувалися, то з півдня Росії, що лише тоді почав розвиватися, з’явилися нові покупці. Так, на ярмарки з’їжджалися купці з Тбілісі, Одеси та ін., але, звичайно, вони не могли замінити північних купців. Євреї з Бродів, передбачаючи майбутнє Одеси, доклали зусиль, щоб тісно зв’язати з нею лейпцизькі ярмарки за їхнім посередництвом” [461, с. 93].

Щоправда, вже від початку на заваді здійснення цього задуму постав безмитний імпорт товарів в межі одеського порто-франко, що, як зазначалося вище, створював конкуренцію для товарів центральноєвропейських (як вважав П. Міллер, спроба встановити з Лейпцига до Одеси “правильний рух через Броди і далі через Дубоссари не могла мати успіху, як через зростаючу торгівлю Одеси, так і через те, що Одеса мала порто-франко й через те її купецтво не потребувало контрабанди”). [461, с. 94]

Негативно на транзиті відбилася й торговельна криза середини 1820-х рр., що надто вплинула на торгівлю Лейпцигу. “У 1826 році, — писав П. Міллер, — поширилася велика торговельна криза, як наслідок надмірного пожвавлення розвитку промисловості, що не відповідало справжньому економічному стану населення... Для лейпцизького купецтва ця криза стала більш відчутною через те, що значна частина вільних капіталів була кредитована фабрикантам та

заводчикам Саксонії. Виникла нечувана нестача готівки...” Не дивно, що у такій ситуації торговцям з Кавказу було важко розраховувати на широкий кредит з боку місцевих лейпцизьких купців (на що вказували й вищезгадані супротивники “закавказького транзиту”, зокрема, Небольсін та Пельчицький). Серед причин кризи, на думку П. Міллера, були й наслідки запровадження тарифу 1822 р. Через це “торговельна криза 1826 року, у зв’язку з новими умовами зовнішньої торгівлі Росії, відбилася великими банкрутствами у Бродях”. Що стосується лейпцизьких торговців, то їм подолати наслідки “готівкового голоду” допоміг місцевий уряд [461, с. 75, 76, 94].

У зворотному напрямку рух товарів був набагато меншим. Постачання товарів з Одеси до Бродів було випадковим явищем товарообміну. Про це свідчили і його обіги, і асортимент товарів, що рік від року змінювався. Вивіз товарів транзитом з Одеси практично нічого не додавав до найбільш шанованої російськими статистиками ввізної торгівлі краю. За цим показником “одеський транзит” значно поступався деяким іншим гілкам транзиту. Наприклад, якщо у 1837 р. “транзит до Одеси” складав 2 698 560 крб, а “транзит в Бессарабію” — 523 573 крб, то “транзит з Одеси” дорівнював лише 22 342 крб, а “транзит з Бессарабії” — 3 203 340 крб [61, 1838, с. 147, 148].

Отже в рамках “одеського транзиту” ввіз товарів з Одеси до Бродів не виглядав найуспішнішою гілкою. Більш значущим виявлявся транзитний маршрут Одеса — Варшава, який хоч і був незначним, але у 1830–1840-х рр. мав чітку тенденцію до зростання. Головним товаром, що відправлявся з Одеси до Варшави, був турецький тютюн. Він і складав переважну більшість “ввізного транзиту” у загальних обігах одеської торгівлі кінця 1840-х рр. Наприклад, у 1839 р. з Одеси було відправлено “транзитом: тютюну до Польщі, Бродів та Молдови 1 380 пудів 35 фунтів на 37 860 крб й різних товарів у невеликій кількості до Бродів та Молдавії на 3847 крб — загалом на 41 707 крб”; у 1842 р. — відправлено: “до Варшави тютюну для паління листового 461 пуд 28 фунтів на 4615 крб; до Бродів — вина французького виноградного 5 оксофтів 2 пляшки й інших товарів на 920 крб — загалом

[ввезено транзитом до Одеси товарів] на 5 535 крб”; у 1846 р. — “до Варшави тютюну для паління листового відправлено 1609 пудів 31 фунт на 18 200 крб й трояндової олії 12 фунтів на 154 крб, загалом на 18 354 крб; й до Бродів мануфактурних товарів на 1800 крб — загалом [ввезено транзитом до Одеси товарів] на 20 154 крб” [62, 1840, 16 марта; 1843б 27 января; 1847, 15 января]. У відомостях 1840–1850-х рр. про транзит товарів з Одеси до Бродів взагалі не згадано (окрім Варшави й Бродів товари з Одеси іноді відправлялися до Ясс й інших пунктів Молдови) [62, 1841, 15 января; 1842, 14 января; 1844, 15 января; 1849, 15 января].

Отже, для транзиту Броди — Одеса у 1820–1850-х рр. насправді була характерна та однобічність руху товарів, на яку вказували вищезгадані супротивники “закавказького транзиту” у 1820-х рр. Надані 1818 р. пільги щодо безмитного провезення транзитом азійських товарів виявилися недієвими. Це було однією з особливостей транзиту доби одеського порто-франко, що відрізняла його від транзиту періоду “континентальної блокади”, коли в обмін на центральноєвропейські товари через Одесу і Броди до Європи прямувала сировина й товари зі Сходу.

Практично однобічний рух транзитних товарів між Бродами та Одесою надавав додаткових аргументів супротивникам цієї галузі. Так, Г. Неболсін у праці видання 1835 р. писав: “Транзитна торгівля дозволена у 1818 р. від кордонів Молдавії, Австрії, Польщі та Прусії до Одеси й назад, здійснюється лише через Радзивілівську митницю. Цей транзит зробився значним під час останньої Турецької війни, тепер же значно занепадає через обмеження його митними постановами; однак ця галузь торгівлі не може сприяти розвитку торговельних обігів Одеси, бо в обмін товарів, що привозяться до Одеси транзитом, цей порт майже нічого не відправляє назад” [473, Ч. 1, с. 38]. Звичайно Григорій Павлович помилився і стосовно часу запровадження транзиту між Одесою та Царством Польським й транзиту між Одесою та Молдавією, а також і щодо надзвичайного піднесення вказаних ним гілок транзиту під час війни 1828–1829 рр. (тоді виник зовсім інший сухопутний

транзит). Теза ж про те, що торгівля “має бути освячена обміном” широко використовувалася в першій половині XIX ст. і фритредерами і протекціоністами (перші використовували її, доводячи шкідливість непропорційного розвитку експорту, другі — імпорту).

Слід згадати про спроби організації транзиту опіуму з Єгипту через Одесу до Англії та Франції, а також до Москви [200, с. 19].

“В Росії гроші дорогі, а за Кавказом — ще дорожче” відзначав автор середини XIX ст. [59, 1846, 26 янвря]

Як відомо, одеські приватні банкіри мали зв'язки по усій Південній та Центральній Європі, а пов'язані з Одесою бердичівські банкіри — майже по усій Центральній та Північній Європі [575, с. 65, 66, 71]; [634, с. 568-571]. Як відзначали в одеській митниці та поліції, взаємодія між Одесою та Бродами стосувалася і деяких нелегальних торговельних та фінансових операцій (це стосувалося не тільки контрабанди, але наприклад, ввезення в країну фальшивих асигнацій) [200, с. 21].

Від 1830 р. “Одесский вестник” почав наводити відомості про стан одеської торгівлі по декадах. Спочатку транзит у них подавався як частина імпорту. Від середини 1830-х рр. він вже розглядався як самостійна галузь торгівлі (відомості подавалися за пунктами: “I. Відпускна торгівля. II. Привізна торгівля. III. Транзитна торгівля”). Проте від березня 1838 р. газета знов припинила згадувати транзитну торгівлю як окремий параграф одеського товарообміну, доєднавши відомості про неї до “привізної торгівлі” [62, 1838, 5 марта] Показово, що зазначене зменшення уваги “Одесского вестника” до транзиту відбулося одразу після вищезгаданої публікації про перспективи розвитку дунайського судноплавства як альтернативи сухопутному транзиту Броди — Одеса.

Відомості про транзит по декадах дозволяють як визначити його сезонні коливання, так і краще зрозуміти ті фактори, що впливали на цю галузь торгівлі. Наприклад, у 1831 р. транзит згадується лише у перших декадах року, а потім фактично зникає аж до осені. Це було пов'язано з подіями польського

повстання, що перешкождали зв'язкам Одеси з Поділлям та Волинню. Це відбилося й на експорті, проте у меншому ступені. Також на транзит у цей час негативно вплинула епідемія холери, яка вирувала не тільки по населених пунктах Херсонської губернії та Бессарабії [62, 1831, 24 июня], але й у Галичині, в тому числі Бродях (за повідомленням закордонних кореспондентів одеської газети, значною смертність була навіть серед працівників лікарень й “у Бродях з 14 прислужників лікарні померло 10”) [62, 1831, 15 июля]. На початку 1832 р. автори, що стежили за станом одеської торгівлі, могли з полегшенням зітхнути: “Після щасливого закінчення заворушень, що порушили спокій Росії й після позбавлення від згубної пошесті...”, однак усі обмеження на в'їзд, пов'язані з епідемією, на своєму кордоні австрійська сторона зняла лише навесні 1832 р. [58, 1832, 27 января; 18 мая] Ці фактори (а не лише очікування скасування пільг “закавказького транзиту”) безперечно вплинули й на загальні низькі обсяги транзиту у 1831 р.

У 1830-х рр., коли річні обсяги транзиту були ще досить значними, в окремі декади показники транзиту або наближалися, а іноді навіть перевершували обсяги інших галузей одеського товарообміну. Так, сезонні коливання транзитної торгівлі не були такими прогнозованими, як коливання експорту. Так, за даними “Одесского вестника” у 1840 р. значні партії транзитних товарів прибули до Одеси в останню декаду січня та на початку лютого одразу після проведення у Лейпцигу січневого ярмарку (з 21 січня до 1 лютого “транзитом привезено з Австрії до Одеси іноземних товарів 141 місце й дві коляски, вагою брутто 977 пудів 13 фунтів, ціною 77 298 крб сріблом”; з 1 до 11 лютого цим же шляхом привезено товарів “61 місце, вагою брутто 333 пуди 1 фунт, ціною на 26 500 крб сріблом”) [62, 1840, 10 февраля, 17 февраля]. У цей час обсяги експорту, через незручні для мореплавства зимові умови, були ще незначними й показники транзиту в окремі декади виглядали досить солідно у порівнянні з показниками інших галузей одеського товарообміну. Партії транзиту різної ціни прибували з Бродів в окремі декади березня, квітня, червня та липня (з 21 березня по 1 квітня привезено 131 місце та чотири коляски,

“вагою бруто 1 051 пуд на 65 764 крб 50 коп. сріб-лом”; з 1 по 11 квітня — “109 місць, вагою бруто 708 пудів 36 фунтів, ціною на 47 583 крб 65 коп.”; з 21 квітня по 1 травня — “107 місць... ціною на 31 801 крб сріблом”; з 21 червня по 1 липня — “151 місце 2 карети та 1 коляска, вагою бруто 983 пуда 1 фунт, ціною 65 256 крб сріблом”; з 11 по 21 — “86 місць, вагою бруто 662 пуди 20 фунтів, ціною на 41 544 крб сріблом”; з 21 липня по 1 серпня — “65 місць вагою бруто 378 пудів 27 фунтів, ціною на 27 141 крб сріблом”) [58, 1840, 10 апреля, 24 апреля, 8 мая, 6 июля, 3 августа, 17 августа]. Досить незначними були обсяги транзиту в кінці літа та восени (з 1 по 11 серпня прибуло з Бродів товарів “47 місць вагою бруто 233 пуди 35 фунтів ціною на 13 965 крб сріблом”; з 1 по 11 вересня — “88 місць, вагою бруто 238 пудів 14 фунтів, ціною на 2 280 крб сріблом й одна коляска ціною в 500 крб.”; з 21 вересня по 1 жовтня — “66 місць, вагою бруто 941 пуд 21 фунт, ціною на 22 793 крб”; з 21 жовтня по 1 листопада — “91 місце та 1 карета, вагою бруто 546 пудів 11 фунтів, ціною на 44 372 крб сріблом”; з 11 по 21 листопада — “75 місць, вагою бруто 365 пудів 39 фунтів, ціною на 20 289 крб.”). [62, 1840, 31 августа, 21 сентября, 9 октября, 9 ноября, 27 ноября] У зазначений період досить значними були обсяги одеського експорту й показники транзиту у порівнянні з ними виглядали більш ніж скромно. Окрім того, у більшості декад цього періоду, як і року в цілому, транзит товарів з Австрії до Одеси взагалі не відбувався. Значна партія транзиту з Бродів прибула до Одеси в останню декаду 1840 р. (“396 місць, 3 коляски та 2 карети, вагою бруто 1111 пудів 20 фунтів, ціною на 73 651 крб”) [62, 1841, 8 января], коли показники експорту вже значно зменшилися.

Як зазначалося вище, сезонні коливання обсягів транзиту не надто залежали від причин об’єктивних. Так, на відміну від експорту, на транзит не впливав час збирання врожаю й він майже не залежав від стану мореплавства (оскільки у зазначений період транзитні товари привозилися переважно для споживання в Одесі). Транзит, звичайно, мусив залежати від часу проведення лейпцигських ярмарків. У Лейпцигу традиційно проводилося три ярмарки —

Новорічний, Великодній, та Михайлівський (початок осені). Хоча ярмарки проходили по 10 і більше днів, у першій половині XIX ст. від торговців лунали скарги на те, що Михайлівський ярмарок, а в окремі роки і Великодній, проводилися надто пізно для укладення контрактів. Однак у зазначений період “торгівля у самому Лейпцигу настільки розширилася, що він і не в ярмарковий час мав значення великого торговельного центру” [461, с. 76, 77, 98, 99]. Отже, торговці могли купити товар для транзиту і не під час ярмарків. Окрім того, транзитний товар не псувався так швидко як експортний (зерно і т. п.), тому міг довго зберігатися перед відправкою до Радзивілова та Одеси. Через те, хоча значні партії транзитних товарів прибували до Одеси саме після закінчення лейпцизьких ярмарків (у січні-лютому, навесні та наприкінці осені), проте торговці могли відправляти їх і в інший більш зручний для них час. Це давало можливість торговцям, які займалися транзитом, мати гарантовані прибутки, навіть у роки, коли через об’єктивні причини (війна, неврожай тощо) в одеському товарообміні панував суцільний застій.

Зазначена випадковість сезонного коливання обсягів транзиту підтверджується відомостями за інші роки. Наприклад, у 1846 р. найбільша кількість транзитних товарів з Бродів була привезена до Одеси з 1 по 11 червня — “264 місця, вагою 1605 пудів 15 фунтів, вартістю 98 217 крб сріблом;” [62, 1846, 19 юня] транзит здійснювався у 19 декадах року й переважно, окрім вищезгаданої декади, мав невеликі обсяги (вартість від 29 до 1 тис. крб.) [62, 1846, 6 феверая, 23 феверая, 24 апреля, 1 мая, 25 мая, 12 юня, 3 юля, 13 юля, 24 юля, 21 августа, 14 сентября, 25 сентября, 6 ноября, 27 ноября, 7 декабря. 14 декабря; 1847, 8 января]. На падіння обігів транзиту Броди — Одеса й, особливо — каботажної торгівлі між Одесою та Редут-Кале, у 1830 р. вплинули вже очікування скасування митних пільг Закавказзя. До того доєдналися й інші перешкоди (так, стосовно Лейпцизького ярмарку 1830 р. “Коммерческая газета” писала: “9 січня, ярмарок теперішньої зимою дуже поганий. Дороги вкрилися снігом, з тбіліських купців приїхало лише двоє, бродівських та бухарських також дуже мало, кордони закрилися через пошесті, відчувається нестача

грошей, й збут у Леванті не є надійним; а до того ж невдачі ярмарку сприяє й новий митний союз Баварії та Вюртембургу з Прусією та Дарм-штадтом. На добрі середні та ординарні німецькі товари, на шкіри й емберфельдські вироби попит був добрий, але на полотна ціни були низькими”) [60, 1830, 1 лютого].

Занепад транзиту у 1830–1850 рр., за оцінками П. Міллера, не надто вплинув на стан торгівлі у Лейпцигу. Оскільки в цей час місцеві ярмарки вже переорієнтувалися на партнерів з Великобританії та Америки, а також на загальний германський ринок (“звіти лейпцизьких ярмарків після 1834 року — приєднання Саксонії до германського мит-ного союзу — вже не приділяють першого місця справам з Росією, про них говориться лише побіжно, між іншим, як про третьорядні”). Окрім того, ярмаркова торгівля загалом в цей час вже перебувала у занепаді через загальний перехід торгівлі до постійних форм й “доля лейпцизьких ярмарків вже давно, від початку ХІХ ст., була визначена” [461, с. 73, 94].

Важливим є визначення впливу транзитної торгівлі на економіку Правобережної України. З. Орлова стверджувала, що економічний ефект від транзиту полягав лише у тій платні, що її отримували місцеві українські візники за перевезення транзитних товарів, стверджуючи: “... порядкування транзитним рухом зосереджувалось не в нас і ми мали користь тільки від перевезень...” [510, с. 183] Як відомо місцеве українське населення Правобережжя у першій половині ХІХ ст. активно займалося візницьким промислом. До Одеси в успішні для експорту роки приходило більше ста тисяч чумацьких возів із зерном, так само і у Бродах протягом 1820–1830-х рр. “російський візницький промисел продовжував поступово посилюватися.” [60, 1830, 9 лютого] Однак перевезення транзитних товарів складало мізерну частку у загальних обігах цього промислу. Загальна вага транзитних товарів, які щорічно провозилися до Одеси, була невеликою, адже товари ці були переважно неважкі. Щоправда, платня за перевезення цих досить дорогих товарів була високою (як зазначалося вище, на маршруті між Бродами та Одесою, включно з платнею за застава на митниці, вона складала біля 20 крб з

центнера). Однак транспортування здійснювали здебільшого бродівські євреї а не місцеве населення.

Певний зиск від перевезення транзитних товарів мали власники земель, розташованих поблизу мережі, так званих “транзитних шляхів”. Наприклад, поміщик Ананівського повіту містечка Ахмечетка М. Мартиновський в 1843 р. “збудував у безводному степу, в 12 верстах від села на транзитній та чумацькій дорозі, будинок для проїжджих та декілька землянок і хат...” [457, с. 10, 11]

Проте найбільше прибутку від транзиту отримувало купецтво. Транзитом займалися переважно євреї, вірмени та деякі іноземці. Купці слов'янського походження у цій галузі торгівлі участі практично не брали. В цьому не було нічого дивного. Адже практично весь товарообмін портів імперії тоді перебував переважно в руках “неросіян” — здебільшого, іноземців. Що стосується Одеси, то тут національ-не розмаїття купців у зовнішній торгівлі було особливо багатим (як відзначав А. Скальковський: “маси торговців Одеси представляють стільки ж окремих областей, скільки їх існує на мапі Європи”) [576].

Коли згідно з указом від 1818 р. одеська транзитна торгівля відродилася (у значно менших обсягах) як частина так званого “Закавказького транзиту”, провідне місце в ній, за словами А. Скальковського, посіли купці Одеси та Тбілісі. “...У 1823 році, — відзначав він, — деякі одеські купці наважилися скористатися правами транзиту 1818 р. ...і відправили невеликій вантаж товарів в Редут-Кале, на східному березі Чорного моря, для відправлення звідти у Тбілісі. Ця спекуляція була такою вдалою, що зробила справжній переворот у грузинській торгівлі. Тбіліські вірмени самі вирушили до Лейпцигу і куплені товари відправляли в Трієст для постачання морем у Одесу або сухоходом на Броди та Радзивілів до того ж міста” [574, с. 92]. П. Міллер підтверджував, що провідне місце в транзитній торгівлі займали купці Тбілісі, але вказував на значну участь в ній купців з Бродів (“Найближчу участь в цій транзитній торгівлі, — писав він, —...брали євреї міста Броди. Вони займалися транспортуванням куплених в Лейпцигу товарів до борту корабля в Одесі і частково кредитовими операціями. Так, між іншим, за їхньою підтримкою

тбіліські вірмени отримали кредит у лейпцігських торгових домів”). За словами П. Міллера, тбіліські купці здебільшого ще в Австрії передавали свій товар євреям-перевізникам, які брали на себе всі формальності при переході через кордон та транспортуванні вантажу (“величезними фурами з 8–12 конями”) до Одеси [462, с. 97, 98]. Зазначені відомості П. Міллер вочевидь запозичив з праць Гагамейстера, Гамби та Неболсіна. Гамба вказував, що першим купцем з Грузії до Одеси прибув у 1823 р. вірменин Санжаров (“Санжаров приїхав до Одеси й купив іноземного товару на сто тисяч франків й доставив його до Редут-Кале... наступного року шість купців вірмен, об’єднавшись у компанію, приїхали до Лейпцига на ярмарок, де закупили товару на шістсот тисяч франків й доставили його через Галичину та Росію до Одеси, а звідти до Редут-Кале”), а від 1825 р. кількість вірменських купців, що приїздили до Лейпцига була вже досить значною. Неболсін зазначав: “У Лейпцигу вони (тбіліські вірмени. — *Т. Г.*) зустрічають велику кількість товарів, між якими є багато таких, що відповідають азійським смакам за малюнком та кольором й відрізняються дешевизною, яка в Азії поважається найбільше. Для перевезення товарів з Лейпцига до Одеси вони, зазвичай, наймають величезні фури у 8 й до 12 коней, що належать бродським євреям. У Німеччині мита стягуються у декількох місцях, але вони незначні, у Радзивілові євреї мають надати заставу для відшкодування збитків скарбниці на випадок контрабанди. За постачання від Лейпцига до Одеси разом із заставою євреї беруть від 15 й навіть до 20 крб з центнера” [60, 1830, 10 сентября].

Євреї традиційно здійснювали торгівлю між Лейпцигом та Російською імперією. Через запровадження протекціоністської митної системи та посилення боротьби з контрабандою їхня кількість, так само, як і кількість торговців з Росії взагалі, у Лейпцигу протягом 1820–1840-х рр. помітно зменшувалася (“на ярмарках 1815 р., — писав П. Міллер, — з’їхалося з Росії 164 християнина та 1 765 євреїв, на пасхальному ярмарку 1840 року було лише 74 християнина та 343 єврея”) [461, с. 87].

Після скасування пільг “Закавказького транзиту” 1831 року одеська транзитна торгівля занепала і це призвело до втечі за межі Російської імперії (до Туреччини) не тільки маршруту товарів, але й купців. (“Вірмени-капіталісти, — писав П. Міллер, — в руках, яких був закавказький транзит, після його скасування зосередили свої операції на лейпцизьких товарах, які вони відправляли через Трапезунд. Через це з Кавказу, який і без того був бідний капіталами, за кордон пішли значні суми...” [461, с. 105]). Тогочасна преса відзначала, що скасування пільг транзиту та посилення митного нагляду призвели до занепаду торгових оборотів мешканців м. Броди (Так, “Коммерческая газета” ще у 1830 р. відзначала, що “... операції євреїв сильно зменшилися і ніхто зі значних тутешніх купців на січневу ярмарку до Лейпцигу для закупівлі товарів не поїхав,” а “Одесский вестник” у 1835 р. писав про банкрутство в Бродах внаслідок посилення контролю на російському кордоні одного великого торговельного дому [60, 1830, 15 январа; 58, 1835, 9 январа]). Проте попри складнощі купці м. Бродів, за даними “Одесского вестника” ще деякій час продовжували успішно розвивати окремі галузі транзитної торгівлі (“З деякого часу, — писала газета у 1834 р., — через Одесу привозять досить значну кількість чаю... він привозиться до Німеччини з портів Океану, а звідти перевозиться сюди транзитом з Бродів... Цією торгівлею займаються особливо євреї...” [62, 1835, 2 январа]).

Відомості про купецтво, яке брало участь в “одеському транзиті” 1820-х рр., наводили статистичні збірники “Государственная внешняя торговля в разных ее видах”. Зведену таблицю учасників транзитної торгівлі між Одесою та Бродами навів і Г. Неболсін в своїй газеті у 1830 р. (Дивись Додаток 68).

У 1824–1826 рр. серед купців, які торгували в Одесі та Радзівілові, четверо (А. Драгнімер, А. Хавкін, Касаткін та Х. Рималівер) мали обсяги річної транзитної торгівлі більше 100 тис. крб, а у трьох (Ю. Натанзон, З. Брац та М. Цвібак) обіги транзиту в окремі роки перевищували 1 млн крб. Так, Мендель Цвібак у 1824 р. привіз транзитних товарів на 2,5 млн крб. У 1827–1828 рр.,

визначну роль в транзитній торгівлі став відігравати одеський купець Д. Палеолог.

1828 р. в одеській транзитній торгівлі взяли участь купці, які традиційно не займалися цією торгівлею вищезгаданий купець привіз до Радзівілова та Одеси транзитних товарів на суму 3,4 млн крб. Справжнім “королем транзиту” серед купців м. Броди був Натанзон. У зазначеному 1828 р. обіги його торгівлі сягнули 6,3 млн крб. Так само, як і деякі інші бродські, радзівілівські та одеські купці, Натанзон у товарообміні Російської імперії займався виключно транзитом [6].

На шпальтах “Одесского вестника” відомості про купців, що займалися в Одесі транзитною торгівлею, з’явилися лише з 1834 р. — з часу, коли ця галузь товарообміну вже занепадала (Дивись Додаток 69). Так, з 111 купців, що брали участь в зовнішній торгівлі Одеси у 1834 р., транзитом товарів займалися лише чотири [62, 1835, 9 марта]. З 1836 р. газета “Одесский вестник” започаткувала традицію окремо вказувати куп-ців, що мали найбільші обсяги у різних галузях зовнішньої торгів-лі міста. Так, за даними 1837 року газета повідомляла: “Найбільші операції... у вивозі за кордон здійснені одеським 1-ої гільдії купцем Джеймсом Кортаці, у довозі з-за кордону одеським 1-ої гільдії купцем Федором Родоконакі, а у транзиті — радзівілівською 1-ої гільдії купчихою Розалією Закс” [62, 1838, 5 марта].

За даними газети, Розалія Закс з 1833 до 1839 рр. мала найбільші обсяги транзитної торгівлі, щороку вони значно перевищували 1 млн крб. У зазначений період Р. Закс контролювала більше 50% всього одеського транзиту. Певну конкуренцію їй міг скласти хіба що одеський купець першої гільдії Іван Рубо. Проте лише в 1837 р. І. Рубо привіз транзитних товарів на суму трохи більше 1 млн. крб (транзит Р. Закс в 1837 р. сягав 1,5 млн. крб), в інші роки розміри його товарообміну були набагато меншими.

Слід зауважити що і для Р. Закс, і для І. Рубо транзит був головною галуззю торгівлі. Ці купці очевидно спеціалізувалися саме на міжнародному транзиті. Деякі інші одеські негоціанти (такі, як К. Дезарта, Д. Кортації, Г.

Маразли, А. Беліно, Л. Штігліц, Ф. Лауро та ін.) час від часу приймали здебільшого “символічну” участь у транзиті. Починаючи з 1840 р. і Р. Закс і І. Рубо вже не фігурують в списках учасників одеської зовнішньої торгівлі. Можливо, що саме відхід цих купців спричинив значне падіння обсягів одеського транзиту загалом.

Протягом 1840-х рр. в транзитній торгівлі Одеси брали участь купці Г. Видра, В. Клебер, М. Гальперсон, М. Гартенштейн та ін. Проте лише радзивілівський купець першої гільдії Даниїл Гартенштейн у 1840 р. та радзивілівський купець першої гільдії Шоель Бернштейн у 1844 р. привезли транзитних товарів на суму більше 300 тис. крб. [62, 1841, 29 ноября; 1844, 3 февраля] Обіги транзитної торгівлі інших купців були набагато меншими. На початку 1850-х рр. одеський транзит зовсім занепав і жоден з учасників товарообміну міста вже не спеціалізувався на цьому виді торгівлі (так Д. Гартенштейн та Л. Дувідов, які займалися цими операціями у 1850 р., привезли транзитних товарів відповідно всього на 31 тис. та 57 тис. крб, при тому, що загальні обіги їхньої зовнішньої торгівлі перевищували 200 тис. крб. [62, 1851, 14 февраля]).

Загалом, як це видно з наведених даних, серед купців що займалися транзитом у порто-франківській Одесі, переважали євреї, вірмени та іноземці. Така ситуація спонукала деяких авторів ХІХ ст. вважати, що прибутки від транзиту, так само, як і від інших галузей товарообміну Одеси першої половини, здебільшого уходили за кордон. [203, с. 42; 352, с. 327] Як вказувалося вище, це стверджувала і З. Орлова. [510, с. 183]

Однак іноземці далеко не завжди нехтували інтересами країни, де вони оселялися. Як зазначалося вище, протягом другої половини 1830-х рр. серед одеських купців найбільші обсяги транзитної торгівлі мав І. Рубо. Іван Маркович Рубо (1786 — 1852 рр.), уродженець Франції, приїхав до Одеси у 1803 р. За 38 років свого перебування в місті він “користувався... як постійним добрим ставленням з боку керівників краю... герцога Рішельє, графа Ланжерона, князя Воронцова, так і довірою своїх співгромадян, котрі постійно

обирали його на різні міські посади.” Між іншим, І. Рубо, очевидно, першим заснував в Одесі книгарню. Її свого часу часто відвідував О. Пушкін, адже “при магазині Рубо була читальня, де було можливо купити свіжі газети та журнали, а також бібліотека, в якій можливо було отримати книги за окрему платню із обов’язковим внесенням застави [632].”

Іван Маркович активно займався покращанням організації сільського виробництва як у власних маєтках, так і в усьому краї. У 1829 році щойно створене “Товариство сільського господарства Пів-денної Росії” розпочало “конкурсні випробування плугів” з великого плугу “власника хутора Рубо”. Плуг було визнано досить зручним, особливо для розорення південноукраїнських ґрунтів під час засадження лісів (потім для цієї мети плуг цього типу широко використовувався в краї). 15 травня 1830 року І. Рубо було обрано дійсним членом вищезазначеного Товариства [220, с. 70, 71, 40]. Співпрацюючи з ним, підприємливий купець доклав значних зусиль для розвитку вітчизняного шовководства та завоювання ним ринків збуту в Росії (через магазин Рубо з 1834 року Товариство скуповувало шовкову сировину українського виробництва для відправки великими партіями на ринки Москви [483]). У 1832 році комісія Товариства нагородила І. Рубо срібним кубком ціною 200 крб. за кращі сорти озимої пшениці [220, с. 56]. У 1834(?) році, згідно з поданням високої комісії, серед членів якої був і одеський градоначальник О. Левшин, І. Рубо отримав від російського уряду та особисто імператора “золоту медаль на Анненській стрічці для носіння на шії” за визначні успіхи у лісівництві (на своїй дачі в районі Тираспольської застави м. Одеси в 102 десятини Рубо протягом двох років посадив 250 тисяч виноградних кущів кращих французьких сортів; 10 тисяч фруктових дерев, також переважно із Франції; 79 тисяч диких дерев; влаштував питомники для вирощування живців та ін.) [221, с. 124, 125]; [512, с. 127, 128]; [334, с. 126].

Окрім цього, І. Рубо прикрашали медалі “за корисні справи” та “за приборкання чуми” (Останню він отримав за успішне виконання обов’язків комісара одного з кварталів Молдаванки під час “очищення” цього одеського

передмістя 20–23 листопада 1837 року від чуми, яка охопила тоді все місто [62, 1837, 27 ноября]).

У 1837 році І. Рубо був серед восьми кращих одеських купців, яких згідно із царським указом, вперше в історії Одеси було затверджено в статусі “почесних громадян” міста [62, 1837, 4 августа]. Після смерті Івана Марковича його некролог був поміщений у часописі “Сын Отечества”, а біографія увійшла до Біографічного словника імперії (і те, і інше для купців, тим більш провінційних, випадок не типовий) [479; 40, с. 392]. Отже гроші, зароблені І. Рубо на міжнародному транзиті, витрачалися не без користі не тільки для Одеси, але й для України в цілому.

Розалія Закс також, вочевидь, мала вагомий вплив на економічне життя свого міста. Нащадки родини Закс залишалися одними з найчисленніших та найвпливовіших представників єврейської громади Радиволова і в другій половині ХІХ ст. (щоправда один з них — Ілько Закс, за відомостями на 1858 р. “відлучився по паспорту 1855 р. й куди невідомо”, а інший — Лейбиш Закс “прийняв християнську віру у 1854 році”)². Вони згадуються як впливові підприємці цього містечка і на початку ХХ ст. [675, с. 102]

Таким чином, твердження З. Орлової, що доходи краю від транзиту обмежувалися платою за провезення, напевно, є не зовсім правильним, адже в Україні, безперечно, залишалася і частина прибутку, що його мали від транзиту купці, не зважаючи на те що останні не були українського походження.

2.11. Переселення до Одеси з Бродів купців-євреїв

У зв’язку з функціонуванням транзиту Броди — Одеса досить часто згадують переселення до Одеси значної групи багатих єврейських купців, так званих “бродівських євреїв”. Броди були одним з головних центрів єврейського населення Галичини. Як стверджував автор статті про Броди у російськомовній “Єврейській енциклопедії”: “місто відрізнялося великою кількістю єврейського населення, переважно торговців, так що імператор

² ДАЖО. — Ф. 118. — Оп. 14. — Спр. 142. — Арк. 90, 91, 106, 107.

Йосип II, який відвідав Броди у 1774 р., міг сказати: “Тепер зрозуміло, чому я іменуюсь єрусалимським королем” (один з титулів австрійських імператорів) [57, т. 5, с. 26].

Як відомо, “бродівські євреї” створили в Одесі певну громаду. За свідченням радянського історика та економіста С. Я. Борового (його прадід за материнською лінією сам був галицьким євреєм, який прибув до Одеси ще 1807 р.), переселення євреїв з Бродів до Одеси було безпосередньо пов’язане з дією міжнародного транзиту. “Броди деякий час входили до складу Росії. — стверджував С. Я. Боровий, — У зв’язку із континентальною блокадою тракт: австрійський кордон — Броди — Одеса — Константинополь набув виключно важливого значення у зовнішній торгівлі Росії. З цим пов’язано переселення до Одеси досить значної кількості євреїв, вихідців з Бродів й прилеглих районів, що створили окрему групу так званих “бродських євреїв”, котрі відігравали помітну роль у громадському житті міста” [209, с. 27, 28]. Зазначене твердження С. Я. Борового не є незаперечним. По-перше, Броди у зазначений період не входили до складу Російської імперії. По-друге, переселення галицьких та зокрема бродівських євреїв до Одеси, як зазначалося вище, не можна приписувати виключно дії міжнародного транзиту Одеса — Броди.

Спираючись на праці авторів XIX ст., С. Я. Боровий визначав дві головні риси, які відрізняли “бродських євреїв” Одеси від “головної маси єврейського населення міста — вихідців з Поділля, Волині, білоруських та литовських містечок”: 1) вони “були здебільшого людьми матеріально більш забезпеченими”; 2) “помітно відрізнялися... у культур-но-побутовому відношенні” (переважно німецькомовні й близькі до європейської культури). “Поступово “бродівські євреї” (точніше вихідці з Австрії), — наголошував С. Я. Боровий, — включили до свого середовища й більшість представників “еліти” єврейської громади, яка наближалася до них своїм культурним та матеріальним рівнем й певним релігійним вільнодумством” [209, с. 28]. Центром цієї громади стала так звана “Бродська синагога” Одеси, вхід до якої було відкрито лише для найбагатших представників громади (“в цьому розумінні Бродська синагога нагадувала

аристократичний клуб” — відзначав С. Боровий) [209, с. 29]. Цього свого становища, на думку С. Борового, “бродівські євреї” Одеси поступово позбулися в останній чверті XIX ст., коли ними була втрачена їхня “німецькість” у культурі, монополія на високу освіченість та певна ізольованість [209, с. С. 30]. Наявність громади галицьких євреїв, поєднана зі значним західним економічним та культурним впливом, спричинила те, що як стверджував автор першої половини XIX ст.: “Одеса єдине місто величезної Російської імперії, в якому євреї намагаються бути європейцями, а не мертвим ...залишком стародавнього східного життя” [62, 1841, 25 июня].

Переселення галицьких євреїв до Одеси було пов’язане з низкою юридичних перешкод. Окрім того, що законодавство Російської імперії відносно євреїв вже традиційно зберігало дискримінаційний характер, у другій половині 20–30-х рр. XIX ст. уряд був вельми стурбований перебуванням в державі євреїв — іноземних громадян. 29 січня 1829 р. циркулярне розпорядження Міністерству внутрішніх справ постановляло: “усі іноземні євреї, які проживають в Росії й не приписалися до 1825 року, мусять бути вислані за кордон”.

Як вже згадувалося вище, купці-євреї фактично були головними провідниками транзитної торгівлі між Бродами та Одесою. Тому будь-які зміни політики щодо торгуючих євреїв могли мати значний вплив на цю торгівлю. За часів правління Олександра I зазначена політика була порівняно м’якою (наприклад, указ від 22 січня 1810 р. “Про перебування євреїв у Києві у теперішньому стані”, що був прийнятий, незважаючи на пропозиції їх звідти виселити [39, т. 31, № 24. 098, с. 44, 45] тощо).

Однак після переходу імперії до жорсткого митного протекціонізму змінилося ставлення і до євреїв. Адже останніх вважали чи не найголовнішими поширювачами контрабанди в країні. Напевно, цим зумовлювалося ставлення до євреїв міністра фінансів Канкріна. Хоча деякі сучасники вважали, що “не притаманна німцям жвавність” Канкріна зумовлювалася його єврейським походженням (на цьому наголошував відомий “недруг Одеси” Пилип Вігель)

[309, с. 114], до євреїв Єгор Францович не належав та їх вельми недолюбливав. “Канкрін... ставився до євреїв не так, як Сперанський; це був скоріше “гонитель” їх, на кшталт Державіна”, — відзначав дореволюційний дослідник історії євреїв М. Ф. Шугуров [658, с. 474]. Як зазначалося вище, Канкрін, загалом, мав вельми специфічні погляди на принципи зовнішньої торгівлі й на тор-говців, що її здійснювали. Між іншим, він вважав “бичем націй” діяльність лихварів [472, с. 104]. Виходячи з його уявлень, традиційні форми діяльності євреїв були здебільшого шкідливими для державної скарбниці.

Наслідки поглядів представників царського уряду на “єврейське питання” далися взнаки досить скоро. Наприклад, підписаний 2 грудня 1827 р. іменний указ київському військовому губернатору забороняв євреям постійно перебувати у Києві (“знайшовши, що перебування їх у ньому шкідливе для промисловості цього міста й самої скарбниці, й окрім того суперечить правам та привілеям, що в різні роки Києву були надані”) й наказував вислати їх з цього міста протягом одного року [40, т. 2, № 1483, с. 1026]. Лише євреї-купці першої та другої гільдій могли приїздити у Київ на ярмарки та контракти, однак вони не мали права надавати поручительств купцям третьої гільдії; мали місце й інші додаткові обмеження [40, т. 2, № 1443, с. 1027]. 20 листопада 1829 р. було підписано указ про виселення євреїв з Миколаєва та Севастополя (євреї мали протягом одного року приписатися до інших міст й протягом двох років продати свою нерухомість у двох вищезгаданих містах) [40, т. 4, № 3286, с. 790].

Як зазначалося вище, такі заходи були безпосередньо пов’язані з політикою митного протекціонізму. Тому уряд, з одного боку, не надто утискав євреїв, що поширювали в межах імперії виробу російської промисловості (так, 17 квітня 1828 р. було прийнято указ “Про дозвіл євреям приїздити до Москви для закупівлі російських товарів”) [40, т. 2, № 1965, с. 444] або здійснювали за підрядами необхідні державі казенні роботи [40, т. 22, № 21. 688, с. 840, 841]. Виходячи з цього, особливо шкідливими для Російської імперії вважалися євреї

— іноземні піддані, які розповсюджували в країні іноземні товари.

15 березня 1824 р. царем було затверджено положення комітету міністрів, за яким іноземним євреям було заборонено переселятися до Російської імперії, а ті з них, хто до 1824 р. не прийняв присяги й не записався до якогось зі станів, мали бути вислані за кордон. Пізніше заборона євреям-іноземцям мешкати в імперії підтверджувалася та поширювалася низкою інших законодавчих актів. Можна навести кілька показових прикладів. Затверджені царем 5 жовтня 1827 р. пропозиції Державної ради стосовно іноземних переселенців своїм четвертим пунктом проголошували: “Євреїв не зараховувати до розряду іноземців й тому не поширювати на них тих вигод, які законами надають іноземцям, що переселилися, а разом з тим ще підтвердити існуючу постанову, щоб євреям взагалі переселення до Росії заборонити” [40, т. 2, № 1443, с. 873].

У відповідь на запитання Київської казенної палати: чи слід застосовувати Положення Комітету міністрів, затверджене царем 15 березня 1824 р., яким “заборонено євреям переселятися з-за кордону до Росії й осідати у ній, з тією метою, щоб припинити надзвичайне розмноження у Росії цих людей, які є більш шкідливими, ніж корисними”, щодо євреїв — мешканців Царства Польського, за поданням міністра фінансів було підписано 28 грудня 1828 р. сенатський указ, яким вищезазначену заборону було поширено і на євреїв польських провінцій імперії [40, т. 3, № 2558, с. 1228]. 15 липня 1830 р. було затверджене царем нове Положення кабінету міністрів. Ініціатором його був також Канкрін. Він твердив, що згідно з повідомленнями місцевих начальників, деякі “закордонні євреї”, незважаючи на всі законодавчі акти, “залишаються досі по 10 і більше років без обрання роду занять й записуються при містах, бо показують свідоцтва про прийняття присяги до 1824 року”. Міністр фінансів, задля запобігання того, пропонував: “1) призначити чотирьохмісячний термін, по завершенню якого жодних євреїв під виглядом прийняття до 1824 року присяги більше ніде не записувати; 2) наказати цивільним губернаторам, щоб вони щодо тих євреїв, які протягом цього терміну з’являться, з’ясовували, чи насправді ними присяга до 1824 р. прийнята й чи є поважними причини, через

які вони не були приписані й не сплачували податі”. Пропозицію Канкріна було затверджено без змін [40, т. 5, № 3797, с. 732].

Такі наполегливі дії уряду щодо виселення за межі країни іноземних євреїв могли завдати серйозного удару як транзиту Броди — Одеса, так і товарообміну порто-франківської Одеси загалом. Не дивно, що на захист іноземних євреїв в цій ситуації встав генерал-губернатор Воронцов.

“Згідно із положенням Єврейського комітету, викладеним у циркулярному розпорядженні Міністерству внутрішніх справ від 20-го січня 1829 року, усі іноземні євреї, які проживають в Росії й не приписалися до 1825 року, мусять бути вислані за кордон”. Однак права порто-франко були підставою для прохань місцевого керівництва про надання одеським євреям особливого статусу. Так сталося у 1829 р., коли за рішенням Єврейського комітету було видано постанову: “Усі іноземні євреї, що мешкають у Росії і які до 1825 року не приписалися [до міських гільдій], мають бути вислані за кордон.” Представники місцевої влади тоді вступитися за євреїв-іноземців, що мешкали в Одесі. Це питання навіть знайшло відбиток на шпальтах “Одес-ского вестника”. “До беззастережного виконання цієї постанови в м. Одесі, — писала газета, — з’явилися перешкоди, які заслуговують на увагу уряду. Різні пільги та переваги, надані найвищими наказами місту Одесі, зробили його головним центром торгівлі південної Росії. А після відкриття порто-франко його торговельні взаємини поширилися ще більше й залучили сюди іноземців різних націй, у тому числі і євреїв. Ці останні, від початку свого прибуття, користувалися усіма правами, що їх було надано в Одесі іноземцям за принципами порто-франко. Разом з переходом до Одеси вони перенесли вельми важливі галузі своєї тор-гівлі, створили контори, які здійснюють важливі переводи банкірських та вексельних справ та асигнування сум шляхом трансфертів через Одеську контору комерційного банку до С.-Петербургу, Москви та Риги.” Представниками місцевої влади також зверталася увага на участь євреїв у розвитку транзитної торгівлі через Одесу. “Вельми важливий транзитний торг, який поширився тут, — відзначалося на шпальтах “Одесского

вестника”, — здійснюється власне іноземними євреями. Торг цей сягає тепер такого ступеня розвитку, що навіть під час закриття навігації, Одеська митниця, стягуючи тільки одну п’яту частину тарифного мита, нерідко надавала міській думі щомісячного збору, отриманого лише за транзитні товари, до 50 000 карбованців а іноді і більше...” [62, 1831, 14 февраля] Однак не тільки транзит Броди — Одеса, на думку М. С. Воронцова, спонукав залишити іноземних євреїв в місті. “Окрім тих, хто займаються торговими обігами та служать по комерційних конторах бухгалтерами тощо, — писав генерал-губернатор, — в м. Одесі знаходиться багато австрійських євреїв ремісників й робітників як-то: кравців, шевців, мідників, золотих діл майстрів, мірників й посівальників. Усі ці люди є вельми корисними у новому багатолюдному місті; особливо ж мірники та посівальники навіть необхідні через тутешню велику торгівлю хлібом”.

Виходячи з вище наведених та інших аргументів, М. С. Воронцов прохав уряд зробити виключення для євреїв-іноземців Одеси, зокрема: “Усім хто займається банківською справою й торгівлею, якщо вони не забажають вступати у підданство [Росії] й записатися до гільдій, надати можливість здійснювати торгівлю на правах заїжджого гостя, які усім іншим іноземцям надаються”. Воронцов зі свого боку обіцяв що місцеве керівництво буде пильно стежити, щоб зазначеними правами користувалися лише ті євреї, які “насправді займаються там (в Одесі. — *Т. Г.*) торгівлею”. Керівництво міністерства внутрішніх справ та міністр фінансів зробили свої “доповнення” щодо цього прохання Воронцова: “а) щоб після розбору євреїв, які тепер в Одесі живуть, на майбутнє суворо і точно дотримувалися правил, існуючих для іноземних євреїв, і, виходячи з цього, щоб вони могли приїздити до Росії лише як заїжджі купці; а ті, хто тепер в Одесі знаходяться, займаючись торгівлею, і бажають жити там постійно, мають записатися у іноземні гості або вступити у підданство до 1831 року; б) щоб тим євреям, які з дозволу генерал-губернатора будуть призначені для виселення, надати достатній термін для виїзду, а після його завершення приступити до самого виселення” [62, 1831, 14 февраля]. Саме з цими

“доповненнями” кабінет міністрів 22 січня 1831 р. прийняв резолюцію із зазначеного питання. Таким чином, Канкрін та інші представники столичного керівництва продовжували політику обмеження прав Одеси, не надаючи і в цьому питанні місту на майбутнє якихось особливих привілеїв. Однак показово, що саме наявність режиму порто-франко давала підстави мешканцям Одеси розраховувати на особливе ставлення до себе уряду і в інших питаннях.

Виходячи з цих міркувань, Михайло Семенович прохав: 1) тим з іноземних євреїв, які займалися торгівлею, надати дозвіл на отримання прав “заїжджого гостя” (при цьому, генерал-губернатор зауважував, що “від місцевого начальства буде залежати, щоб правом цим користувалися лише ті, котрі насправді замаються там торгом”); 2) “ремісників й усіх взагалі корисних робітників дозволити записатися до одеського міщанства, а якщо товариство не забажає когось з них прийняти, таких згідно з указом 1816 року липня 20 та 1821 року березня 21, розподілити у робітники, зі стягуванням міщанського окладу; 3) “інших євреїв, котрих місцеве начальство визнає некорисними, як наприклад разнощиків, дрібних факторів й таких інших, неодмінно вислати за кордон”. Генерал-губернатор наголошував на тому, що хоче залишити лише “корисних” для держави євреїв. Такий аргумент мав подіяти на столичних урядовців, і навіть міністр фінансів погодився з його пропозицією. При цьому Канкрін додав до пропозицій генерал-губернатора два свої зауваження: “а) щоб після розбору євреїв, що тепер постійно в Одесі мешкають, відтепер виконувалися з належною ретельністю правила, існуючі для іноземних євреїв, і таким чином, щоб такі могли приїздити в Росію лише як заїжджі купці; а ті, котрі тепер в Одесі знаходяться, займаючись торгівлею й бажають жити там постійно, мають записатися в іноземні гості й вступити у підданство до 1831 року; б) щоб тим євреям, котрі із дозволу генерал-губернатора будуть призначені до вислання, надати відповідний термін для виїзду, а після його завершення розпочати і саме вислання”.

20 січня 1831 року Комітет міністрів затвердив пропозицію Воронцова із зауваженнями Канкріна “з тим, щоб термін на записування до іноземних гостей

євреїв, котрі займаючись в Одесі, бажають жити там постійно, а також і на вступ їх у підданство Росії обмежувався завершенням 1831 року” [62, 1831, 14 лютого].

В Одеському обласному архіві знаходиться справа, що висвітлює процес втілення в життя вказаної постанови. Місцеве керівництво сформувало спеціальний орган — “Комісію, створену в Одесі для доведення до відома іноземних євреїв.” Зазначена справа містить більше ста заяв від євреїв — іноземних підданих з проханням надати їм в Одесі відповідний статус. До заяв додавалися паспорти від закордонних установ (австрійські піддані переважно подавали паспорти від “галицького губернатора”, рідше — від російського консула в м. Бродях), “білети” від одеської поліції та “поручництва” від двох одеських купців, переважно за походженням також галицьких євреїв (серед тих, хто давали поручництва, були Я. Натанзон, Б. Бернштейн, Д. Герценштейн, Г. Гурович, М. Цвібак та багато інших авторитетних одеських негоціантів, котрі часто були пов’язані з транзитом Броди — Одеса). Переважна більшість заяв до вищезгаданої комісії надійшла від євреїв — австрійських підданих, серед яких домінували вихідці з м. Бродів. Справа містить 77 заяв від уродженців м. Броди, які забажали бути одеськими купцями (кількість вихідців з інших галицьких міст — Львова, Чернівців, Тернополя та ін. — була незначною). 51 з них прохали дозволу залишитися австрійськими громадянами з наданням права проживати в Одесі й займатися торгівлею на правах “заїжджого гостя”. 36 бродівських купців забажали бути “назавжди російськими підданими” (причому більше половини з них навесні 1831 р. вирішили залишитися австрійськими громадянами, але до кінця літа, поки комісія розглядала їхні справи, передумали, напевно зваживши, що права “заїжджого гостя” не дають таких можливостей для купецьких занять ніж російське підданство).

Бродських купців, згаданих у справі залежно від їхніх занять та статусу можна умовно розподілити на три групи. Першу складала чотирнадцять осіб, що бажали залишатися чи записатися до першої та другої гільдій одеського купецтва. Переважна більшість з них не бажали переходити у російське

підданство й залишилися зі статусом “заїжджого гостя”. Серед них були досить впливові в Одесі негоціанти, такі як: Берман Трахтенберг, віком 33 роки, прибув в Одесу з Бродів, ще 1819 р., мав в Одесі велику сім’ю й “займався банкірством та комісіонерством російських та закордонних купців” [110, арк. 1, 2]; Давид Блох, 42 років, який займався “торгівлею мануфактурними та іншими товарами” [110, арк. 27, 28]; Вольф Гальберштам, 29 років, який прибув в Одесу 1827 р. й займався “продажем сукняних товарів та іншими купецькими оборотами” [110, арк. 30, 35] та інші. Заняття більшості купців другої гільдії були вказані досить розпливчасто. Так, Елья Атлас, 52 років (в Одесі з 1827 р.) займався “купецтвом”, [110, арк. 73, 74] Лейба Лемперт, 21 років (в Одесі з 1827 р.) — “торгівлею мануфактурними товарами” [110, арк. 78, 79], Мендель Інбер, 33 років (в Одесі з 1829 р.), — “продажем у власній своїй крамниці мануфактурних товарів”, Лейба Юрге, 50 років, також торгував у крамницях власним мануфактурним товаром [110, арк. 63, 67] тощо.

Показово, що лише двоє із згаданих у справі купців вказали серед своїх занять транзитну торгівлю. Це був Натан Клейн, 48 років, що прибув до Одеси 1830 р. й займався операціями “по транзитній галузі” й торгівлею “різними продуктами, зокрема, пшеницею”. [110, арк. 60-63] А також Майер Пудвайс, який про себе писав до комісії: “Років мені 38, родом з м. Бродів, прибув сюди ще у 1823 році по паспорту галицького губер-натора, який після прибуття залишив у поліції, займаюсь продажем гамбурзького чаю, який мені надсилають з Бродів транзитом на ім’я одеського купця Нафтула Білика; у минулому, 1830-му році, подав прохання про прийняття до другої гільдії по гостинній статті у купецтво, в якому ще не є затвердженим, тепер бажаю бути затвердженим у цьому званні.”[110, арк. 90] Про транзитну торгівлю чаєм через Броди та Одесу тодішня преса, між іншим, згадувала як про суто єврейський бізнес [62, 1835, 2 января].

Те, що заняття транзитом серед бродських євреїв стало досить рідкісним, не є дивним. Внаслідок заборонної політики російського уряду транзит Лейпциг — Броди — Одеса — Закавказзя на початку 1830-х рр. почав приходити до

занепаду (1831 р. стараннями Є. Ф. Канкріна пільги так званого “Закавказького транзиту” були фактично скасовані). Тому бродські купці, навіть якщо вони переселилися до Одеси за часів розквіту транзиту, вже переключилися на інші заняття.

Другу групу складали торговці чи інші підприємці, що бажали записатися до третьої гільдії. Значна частина таких купців обрала собі російське громадянство (воно було зручніше для здійснення внутрішньої торгівлі у межах імперії). Заняття таких євреїв також відрізнялися. Так, Фроїм Горховер, 36 років, що прибув до Одеси ще 1813 р. мав дружину та двох синів, займався “продажем товарів у бакалійній крамниці та різного сорту вина” [110, арк. 311-313]; Герш Гурович 50 років, в Одесі з 1815 р., займався “продовольством та іншими російськими продуктами” [110, арк. 142, 145]; Яків Ланда 58 років, в Одесі з 1816 р., займався “торгівлею галантерейними товарами” [110, арк. 158, 160]; Фавн Цукеркандель 48 років, в Одесі з 1829 р. — “продажем у красному ряду у крамниці власних хутряних товарів” [110, арк. 163-165]; Маркус Шапиро 42 років, в Одесі з 1824 р., займався торгівлею шкірами та іншими оборотами по комісії” [110, арк. 168-175] тощо. Останнє заняття були характерне і для багатьох інших купців-євреїв третьої гільдії. Значна кількість купців-євреїв третьої гільдії займалася в Одесі торгівлею “мануфактурним товаром”. Це, зокрема, були Міхель Венберг, 35 років, що проживав в Одесі з 1821 р. [110, арк. 244, 245]; Фабіат Френкель 38 років, в Одесі з 1820 р. [110, арк. 281, 282]; Соломон Дербліх 36 років, в Одесі з 1826 р. [110, арк. 153-155]; Самуїл Цвердінг 45 років, в Одесі з 1820 р. [110, арк. 127-129] та ін. Так само, як і стосовно купців першої та другої гільдій комерційні заняття євреїв гільдії третьої іноді визначалися надто загально: “займаюсь купецтвом” — записав Нотка Гольдштейн 37 років, що проживав в Одесі з 1813 р. й мав капіталу на 8000 крб [110, арк. 276-278]; “відправкою товарів” займався Фалік Бронштейн 26 років, який з Бродів до Одеси “прибув з батьком” ще 1811 р. [110, арк. 291, 292]; “різними продуктами” торгували Абрам Трахтенберг 26 років, що прибув до Одеси 1830 р. [110, арк. 299-301] Герш Білик 22 років, в Одесі з 1830 р. [110,

арк. 147-149], та ін.; “купецькими оборотами” займався Гаскель Гальберштам 32 років, що проживав в Одесі з 1829 р. [110, арк. 168-170], тощо.

Третю групу бродських євреїв зі згаданої справи Одеського архіву складали прикажчики, бухгалтери та інший “допоміжний персонал” торгівлі більш заможних купців — теж австрійськопідданих євреїв. Практично всі вони бажали бути купцями третьої гільдії й переважно обрали для себе австрійське громадянство, бажаючи, так само, як і їхні “патрони”, отримати в Одесі статус “заїжджого гостя”. Вік, сімейність та час приїзду до Одеси у таких людей був досить різний. Так серед них були: Абрам Ландо 57-х років (приїхав з Бродів до Одеси 1819 р.), що відзначав: “заняття моє полягає тепер у бухгалтерії в одеського по гостинній статті першої гільдії купця Вольфа Гальберштама” [110, арк. 336]; Меєр Трахтенберг 48 років (приїхав до Одеси 1819 р.), що був прикажчиком “у другої гільдії купця по гостинній статті Модеса Трахтенберга” [110, арк. 339-341]; Мендель Барсам 40 років (приїхав до Одеси з Бродів чомусь “по паспорту Бессарабського губернатора” 1825 р.), службовець у бухгалтерії купця першої гільдії Вольфа Гальберштама [110, арк. 346-348]; Берко Брунтель 28 років (приїхав до Одеси 1828 р.), “бухгалтер у одеського по гостинній статті купця Леона Явровера” [110, арк. 353, 355], Мозес Веронекер 18 років (прибув до Одеси 1827 р.), що працював “у крамниці купця Самуїла Цвердліха” [110, арк. 359, 362]; Мозес Канер 28 років (прибув до Одеси 1830 р.), що “займався бухгалтерією у крамниці одеського другої гільдії купця по гостинній статті Хаїма Боховера”; Аріель Журавнер 36 років (прибув до Одеси 1830 р.), що “займався у крамницях купця Якуба Шапіро бухгалтерією” [110, арк. 394-396]; Фроїм Брунтель 26 років (в Одесі з 1827 р.), що “займався бухгалтерією у крамницях одеського по гостинній статті купця Якова Рота” [110, арк. 440-406]; Йон Гольдфельд 38 років (прибув до Одеси 1829 р.), що “займався бухгалтерією у пана Атласа” [110, арк. 484-486], та інші

За поліцейськими “білетами” можна встановити і характерні риси зовнішності бродських євреїв. Більше половини з них мали “сірі” або “світлокарі” очі, “русяве” або “темнорусяве” волосся (деякі, навіть, мали русяві

бороди), що цілком відповідало європейському типу євреїв. Трохи менше половини мали “карі” або “темні” очі та “темне” волосся. Особливих примет переважна більшість бродських євреїв, що проживали в Одесі, не мали (ніс та рот, зокрема, здебільшого визначалися як “звичайні” або “помірні”). Чисельність сімей згаданих купців була різною — від двох до восьми членів. Були і неодружені (найбільше їх було серед прикажчиків).

Згадані у розглянутій вище справі Одеського архіву євреї звичайно не охоплювали всієї маси їх співплемінників, що прибули із галицького м. Бродів, бо значна кількість бродських євреїв вже обрала собі стан до 1831 р. В історії переселення бродських євреїв та їх перебування в Одесі залишається багато маловідомого. Це стосується, зокрема, визначення їхньої загальної кількості, розміру капіталів, головних занять та механізмів взаємодії в комерційній сфері, а також економічного ефекту для господарства Одеси від їхньої діяльності. З’ясування цих аспектів є важливим для вивчення історії Одеси, оскільки стосується прикладу іноземних інвестицій до її економіки. Адже лише вищезгадані 77 євреїв невеликого галицького міста, враховуючи розміри гільдійських капіталів (для першої гільдії — 50 тис. крб, для другої — 20 тис. крб, для третьої — 8 тис. крб) [343, с. 90], залучили до Одеси не менше ніж 1 млн. крб. Сума за тих часів немаленька.

Хоча австрійський уряд, зі свого боку, також жорстко регламентував перебування своїх підданих за межами країни (можна згадати маніфест Франца I від 24 березня 1832 р. “відносно законного та незаконного виселення за межі вітчизни австрійських підданих”, що був оголошений генеральним австрійським консулатом в Одесі 1/13 липня 1832 р. й тоді ж опублікований російською мовою в “Одесском вестнике”) [62, 1832, 13 июля], проте “бродівські євреї” Одеси переважно належали до законослухняних громадян, які були корисними для багатьох сфер життя Одеси. Наприклад, 1830 р. серед “консулянтів та стряпчих”, обраних до Одеського комерційного суду, були одеські купці бродівського походження С. Ландау та Й. Гурович [60, 1830, 22 марта]. Так, прізвища вищезгаданих Герценштейна, Трахтенберга, Явровера, та ін. неодноразово

згадувалися “Одесским вестником” у середині 1830-х рр. серед тих, хто робив благодійні пожертви на користь бідних [62, 1834, 3 январа, 24 январа]. Не забуваючи про культурні потреби своєї громади, “бродівські євреї” Одеси багато зробили для місцевого Єврейського училища (так, 27 січня 1834 р. “Одесский вестник” повідомляв щодо формування бібліотеки зазначеного училища, “найзначніші до цього часу подарунки книгами надані бібліотеці пп. Герценштейном, Л. Ландау, В. Гальберштамом, М. Бернштейном, доктором Роземблюмом, Є. Френкелем, Г. Розенблатом, Г. Абрамовим, А. Трахтенбергом и М. Гальперсоном, який окрім 36 томів пожертвував 25 крб; В. Розенблант також пожертвував 25 крб”) [62, 1834, 27 январа]. Саме у цей же час шляхетні дами піклувальної ради Одеси обрали саме “бродівських євреїв” у якості попечителів (“Дама Ради Графиня Ланжерон обрала нових попечителів: панів І. Бернштейна та Фінкельштейна; Дама Ради панні Репнінська — пана Розенбланта та пана М. Трахтенберга; Графиня Елінг — пана Явровера”) [62, 1834, 10 январа]. Схожих прикладів благодійності “бродівських євреїв” Одеси та певної поваги до них з боку місцевого “світу” можна було б навести багато. Бродівські євреї жертвували на одеську лікарню [62, 1840, 24 апреля] і т. п.

Австрійськoпіддані євреї по своїх торговельних правах досить часто подорожували з Одеси за кордон, зокрема, до Галичини. Про це свідчили й оголошення у пресі. Наприклад, у вересні 1838 р. “Одесский вестник” повідомляв про виїзд австрійськoпідданих євреїв до Бродів, Ясс, Відня та Константинополя [62, 1838, 12 марта].

Вихідці з Бродів відіграли помітну роль в історії Радзивілова. Серед купців та міщан цього містечка у ХІХ — на початку ХХ ст. помітне місце посідали Гальперіни, Гольдштейни, Браци, Шапіро, Бернштейни, Гільберштами, Фішери та інші представники родин, чиї предки були пов’язані з транзитом Броди — Одеса чи просто походили з м. Бродів [84, арк. 4, 29, 30, 38, 59, 60, 66, 67, 75, 114, 115]. З в’язки між торговцями Радзивілова та Одесою не припинялися й у подальший період. Так, за відомостями на 1858 р. деякі особи,

що “належали до Радивилівської єврейської громади”, жили із сім’ями та працювали в Одесі[84, арк. 173–175, 180–182].

Таким чином, з наведеного вище розгляду транзиту західноєвропейських товарів через землі Наддніпрянщини можна зробити наступні висновки.

Перші спроби запровадження російським урядом транзиту товарів з Чорного моря до Центральної Європи через терени Правобережжя Наддніпрянської України належать до кінця XVIII ст. Вже тоді Російська імперія прагнула отримати зиск від приєднання значних теренів, розташованих між Заходом та Сходом Європи, через які традиційно проходила ціла низка важливих торговельних шляхів. Проте суперечливість російської митної політики, пов’язана, з одного боку, з бажанням отримувати доходи від контролю за важливими торговельними маршрутами, а з іншого — з необхідністю дотримуватися політики протекціонізму задля захисту слабкої російської промисловості та застереження фіскальних інтересів, тривалий час були на заваді реалізації цих планів.

Транзит Броди — Одеса розпочав своє функціонування за часів “Континентальної блокади”, коли воєнно-політична ситуація стала значною перешкодою для морської торгівлі між Європою та Азією. Надзвичайні успіхи цієї торгівлі за умов занепаду багатьох інших гілок товарообміну (особливо у 1808 р.) надали транзиту Броди — Одеса загальноєвропейського значення й розголосу, а також дозволили посісти вагоме місце у загальних обігах зовнішньої торгівлі не тільки Наддніпрянщини, але й Російської імперії в цілому.

Функціонування транзиту у 1818–1831 рр. (хоча фактично транзитна торгівля розпочалася з 1823 р.) мало свої характерні відмінності. По-перше, він діяв у мирний час, коли нормальній європейській торгівлі нічого не перешкоджало. Тому вже фактом власного існування ця торгівля заперечувала твердження тих сучасників та істориків, які вважали, що Одеса, й Україна в цілому, могли залучитися до міжнародних транзитних маршрутів лише за

надзвичайних політичних умов. По-друге, маршрут Броди — Одеса у цей час був частиною нового транзитного шляху — “закавказького транзиту”, що зв’язував Європу з Передньою Азією через Правобережну Україну та Закавказзя, сприяючи посиленню економічних зв’язків між обома останніми регіонами. По-третє, у зазначений період рух транзитних товарів був практично одностороннім — з Європи до Азії. У зворотному напрямку, через дорожнечу сухопутних перевезень, товари практично не вивозилися.

Після 1831 р. маршрут Броди — Одеса змінив характер своєї торгівлі. Оскільки товари, привезені через Броди з Лейпцига, далі Одеси практично не прямували, ця торгівля, хоча формально підлягала правилам міжнародного транзиту, з точки зору українського господарства транзитом бути припинила, перетворившись фактично на одну з гілок альтернативного імпорту до Одеси, а можливо, і на засіб для контрабанди.

Якщо говорити про економічний ефект від транзитної торгівлі Броди — Одеса для господарства Наддніпрянщини, то за часів “Континентальної блокади” він здебільшого полягав у доходах купецтва та платні населенню за перевезення товарів. Від 1818 р., коли рух товарів на маршруті Броди — Одеса став практично одностороннім, доходи населення від перевезення транзитних товарів стали значно меншими, оскільки йшлося про товар легкий та дорогий (переважно мануфактурні вироби). У цьому плані транзитна торгівля не могла вже порівнятися з іншими видами торгівлі (наприклад, експортом зерна, який щорічно потребував сотень тисяч возів). Головний прибуток від транзиту у цей період отримувало лише купецтво. Проте і в цьому разі значні кошти, зароблені на транзиті вкладалися підприємцями в інші галузі економіки. Окрім того, функціонування транзиту і за часів дії в Одесі порто-франко сприяло залученню до цього міста іноземних капіталів (зокрема, переселенню з Бродів значної кількості багатих купців).

Загалом транзит Броди — Одеса в першій половині XIX ст. підтвердив важливість теренів України як перехрестя важливих міжнародних торговельних шляхів (зокрема, “західноєвропейського транзиту”, який за твердженням

О. Оглобліна віддавна був головним маршрутом українського транзиту). Водночас, досвід функціонування “одеського транзиту” зазначеного періоду довів, що необхідними умовами збереження за українськими теренами їхнього важливого транзитного значення була не тільки зручна зовнішньополітична ситуація, але й відповідна державна політика, спрямована на сприяння транзиту (створення необхідних правових умов, залучення іноземного купецтва, вдосконалення шляхів сполучення тощо).

Значні втрати українського транзиту на маршруті Броди — Одеса у 1811–1818 рр. й після 1830 р. та його остаточний занепад в середині ХІХ ст. були пов’язані насамперед саме зі змінами політики царського уряду, який, запроваджуючи протекціоністську митну політику в інтересах імперської скарбниці та промисловості Центральної Росії, створив незручні правові умови для функціонування транзиту європейських товарів через терени Наддніпрянської України.

РОЗДІЛ III. ТРАНЗИТ СХІДНОЄВРОПЕЙСЬКИХ ТОВАРІВ

3.1. Транзит польських товарів

Як зазначалося у першому розділі, О.П.Оглобли, вважав, що до Одеси у першій половині XIX ст. були спрямовані усі три магістральні маршрути транзиту, що мали свої витoki у глибокому минулому України: 1) „західноєвропейський транзит”, що зв'язував Західну Європу через Галичину з Чорним морем (Одеса – Лейпциг та ін.); 2) „російський транзит”, що зв'язував з Європою, Близьким Сходом міста Центральної Росії (Москва – Одеса, Москва – Таганрог, Москва – Феодосія та ін.); 3) „польський транзит” (Варшава – Одеса, Гданськ – Одеса і т.д.).[501, с. 45-50, 67, 68; 506, с. 148, 149]

Безперечно важливим тут є дослідження правових умов, в яких діяв зазначений транзит. Для їх вивчення треба звернутися також до попереднього періоду – кінця XVIII ст., коли вихід Російської імперії до Чорного моря вельми зацікавив польське керівництво та шляхту, особливо на Правобережжі. Як відомо, від початку поляки звертали особливу увагу на Херсон. Певні правові зразки для транзиту польських товарів через цей порт вже були. Адже транзитні або, як їх тоді називали в Росії, „перевізні” товари, „польські, литовські та курляндські” вже тривалий час успішно вивозилися через Ригу, для чого були розроблені спеціальні правила. [39, Т. 21, № 15.520, с. 680]

Особливе значення для влаштування транзиту товарів з Речі Посполитої через Херсон мав іменний указ сенату від 18 листопада 1784 р. О. Оглоблин відзначав, що „указ 18.IX.1784 р. дозволяв транзит „польської” сировини на Херсон”.[501, с. 32] Насправді підтвердження права безмитного ввезення до Південної України та вивезення за кордон сільських виробів та сировини із сусідніх польських провінцій стосувалося, звичайно, не „польської”, а української сировини з Правобережжя. Проте зазначений указ стосувався і транзиту інших видів товарів, ввезення яких до імперії не було безмитним, вісім з п'ятнадцяти його пунктів були присвячені саме такій „транзитній або перевізній” торгівлі з Польськими провінціями. У преамбулі указу в загальних фразах говорилося про необхідність сприяння чорноморській торгівлі та

добробуту сусідки – Речі Посполитої. Вказавши на ті заходи, що їх вже зробив російський уряд задля покращення торгівлі з Польщею, згідно з тарифом 1782 р. (вищерозглянуті статті 12 та 13), цариця висловила, що новим указом бажає „надати ще більшої підтримки польському торгу через Катеринославське намісництво та Чорне море”. Більш того, Катерина II натякала, що у майбутньому для цього торгу Російська імперія розробить „заходи кращі та надійніші” (російський уряд тоді не скупився на обіцянки полякам). [39, Т. 22, № 16.093, с. 243] Транзит встановлювався на тих самих умовах, що і транзит польських товарів через Ригу, тому до указу було додано „таблицю польським товарам із зазначенням, яке мито під час їх вивезення з Риги до чужих країв брати належить”. Проте відзначалося, що „згідно прийнятого для чорноморського торгу правила” (вищезгаданий указ від 27 вересня 1782 р.) мито це має бути зменшено на $\frac{1}{4}$. Отже, транзит товарів з Чорного моря до польських володінь вже від початку виявлявся більш вигідним, ніж транзит іноземних товарів до Речі Посполитої через Ригу. Для транзитної торгівлі Речі Посполитої на Чорному морі було призначено лише один порт – Херсон („Херсон має бути єдиним портом, через який перевізний, або транзитний, торг має здійснюватися як для польських товарів, що виходять до інших держав, так і для усіляких речей, що привозяться з чужих країв для відпуску у Польщу”, відзначалося у третьому пункті указу) та одну митницю на російсько-польському кордоні, місце якої генерал-губернатору Потьомкіну ще потрібно було визначити й „при призначенні для цієї прикордонної митниці місця, поєднати зручність для перевізного торгу, зі зручністю запобігання будь-яким зазіханням, що шкодять користі скарбниці та тутешній торгівлі.” Польським підданим не заборонялося „ввозити їх товари, або вивозити іноземні і через інші митниці”, проте, у цьому випадку вони вже не мали права „користуватися будь-яким зменшенням або поверненням мита”. Отже, для транзиту було визначено лише єдиний шлях.

В цілому, визначені умови для польського транзиту через Херсон були досить вигідними. Для транзитних товарів встановлювалося мито, яке

дорівнювало 1/8 частині від звичайного. Притому 7/8 звичайного мита сплаченого на прикордонній митниці поверталось власнику товару при вивезенні його за межі імперії в Херсоні з умовою, що „це повернення має відбуватися лише у річний термін, рахуючи від дня відправлення товарів з митниці, а не більше” (цей термін був надто великим, враховуючи незначну відстань від польського кордону до Херсону, й тому вельми зручним для купців).

Указ достатньо регламентував умови перевезення польських товарів російськими теренами. Так, шостий пункт указу визначав: „Іноземні товари, які, згідно з постановою про перевізний торг підлягають знижці щодо стягування мита, повинні бути не у дрібних партіях, а ті, що є мірними, щоб були не менше цілого шматку, наприклад: сукон, шовкових та вовняних матерій, холсту, стрічок, флеру тощо; стосовно же вагових товарів, не менше ніж 200 фунтів, за винятком пряного коріння й зілля, чаю та іншого, що вагою не менше ніж 10 фунтів має бути, кількість же напоїв має бути не менше діжки або оксофту; а кількість мокрих товарів, що підлягають рахунку, як то вин та інших напоїв у пляшках та склянках, не менш ніж 50 пляшок або склянок; кількість же капелюхів, шапок, ковпаків, панчохів, хустин та іншого, має бути не менше дюжини, а цінові зазначені у тарифі товари ціною не нижче 100 карбованців.” Таким чином, уряд сприяв тому, щоб партії транзитних товарів були достатньо великими. Це збільшувало прибутки краю від перевезення, на які в першу чергу і розраховувала влада влаштовуючи цю галузь торгівлі. Водночас заборона ввозити в країну дрібні партії транзитних товарів дозволяла краще перешкоджати проникненню контрабанди.

Супроти контрабанди були спрямовані й інші пункти зазначеного указу. Так, згідно сьомого пункту, купець на транзитні товари мусив „неодмінно подавати кожного разу об’яву до митниці, з відомостями на якому кораблі, або з яким фурманом й коли ці товари отримав з чужих країв.” В свою чергу митниця мала „завжди звіряти вищезгадану об’яву з митними книгами й під час огляду належним чином їх повіряти, сказавши, куди само вони прямувати

мають до іншої митниці, що для транзиту призначена”. Лише після того, як друга митниця повідомляла першу, що транзитні товари „за кордон, або за море випущено”, купець міг „вимагати ...повернення мита” (тобто 7/8 мита сплаченого при ввезення товару в країну).

Спеціальним пунктом купці застерігалися: „У випадку намагання, під виглядом транзитного торгу провозити таємним чином [контрабандні] товари, з винним чинити неодмінно згідно постанов державних при тарифі та в доповнення до нього оголошених, яких взагалі відносно цього перехідного торгу дотримуватися”. Окрім того, особливі вимоги ставилися з цього приводу і до керівництва краю. Воно мало подбати й „вжити необхідних застережних заходів”, щоб від дія указу не завдала „збитків ...митним доходам й загальної шкоди російської торгівлі”. Для того указ мав вступити в силу після виконання двох умов: по-перше, згідно одинадцятого пункту, на польському кордоні у намісництві потрібно було влаштувати „належним чином, згідно з указом від 27 вересня 1782 р. митної варти та кордону, без влаштування якої транзитний торг зовсім не має розпочинати своєї дії”; по-друге, згідно з дванадцятим пунктом, окрім однієї транзитної митниці на польському кордоні дозволялося „залишити ще у Катеринославському намісництві, за вибором генерал-губернатора, не більше як одну прикордонну митницю, для ввозу та вивозу товарів..., інші же, як непотрібні й такі, що можуть перешкоджати необхідним супроти таємного (контрабандного. –*Т.Г.*) ввозу засобам, запнути”.

Оскільки транзит влаштовувався на теренах порубіжних з Османською імперією та іншими азійськими країнами, уряд мусив подбати і про карантинний захист. „При усіх цих установах перехідного торгу й митницях при кожній з них мають бути заведені і карантинні доми, а також і митний кордон та варта мають усіляко спостерігати, щоб не було занесено небезпечну хворобу”, – зазначалося у 14 пункті указу [39, т. 22, № 16.093, с. 244, 245] (Дивись Додаток 1)

Отже, з одного боку, указ від 18 листопада 1784 р. створював юридичні умови для функціонування широкого транзиту товарів через Херсон не тільки

для Правобережжя, але й для етнічних польських теренів. Однак царська „милість” полякам і в цій ситуації була скоріше декларативною, аніж реальною. Влаштування транзиту було супроводжувалось досить жорсткими умовами (більшість пунктів указу стосувалися посилення митного та карантинного контролю), а початок його дії відклали на невизначений термін – доки не буде обрано митницю на польському кордоні. Безпосереднім же наслідком указу було влаштування „митного ланцюга” на кордоні між Катеринославською губернією та польськими провінціями й закриття на ньому усіх митниць, окрім двох. Ці фіскальні заходи не могли не нашкодити товарообміну.

Окрім того, визначення митниці, через яку мали впускатися польські товари, розтягнулося на надто тривалий термін (через Російсько-турецьку війну, смерть Г. Потьомкіна тощо). Вочевидь ще Г. Потьомкін обрав для транзиту митницю в Ольвіополі [283, с. 3-5], однак лише 7 грудня 1792 р. було видано указ такого змісту: „У 1784 році були дані від Нас повеління небіжчику генерал-фельдмаршалу, Катеринославському й Таврійському князю Потьомкіну-Таврійському, для перехідного або транзитного торгу з Польщі створити особливу митницю... Війна з Портою Оттоманською, що розпочалася невдовзі, та безладдя, що відбулися у Польщі, перешкодили цій вигідній справі. Між тим, з допомогою Божою, спромоглися ми благополучно завершити війну Нашу вигідним миром, з приєднанням до імперії Нашої від турецького володіння землі, що між річками Богом та Дністром розташована. Після цього розширення кордонів, знаходимо Ми за потрібне задля полегшення й підтримки перехідному торгу з Польщі торгу призначити не тільки одну транзитну митницю на річці Бог у Ольвіополі, але й іншу на Дністрі поблизу Ягорлика, на Нашому кордоні з Польщею, повеліваючи Сенату наказати, куди потрібно, про втілення його в зазначеного у дію, згідно з указом Нашим від 18 листопада 1784 року та із рескриптом до небіжчика генерал-фельдмаршала князя Потьомкіна-Таврійського того дня написаного.” [39, Т. 23, № 17.087, с. 385] Штату митницям до цього указу у „Повному зібранні законів Російської імперії” чомусь вміщено не було.

Проте вже наступного року відбувся другий розподіл Речі Посполитої, що суттєво змінив західні кордони імперії. Ольвіополь втратив своє прикордонне значення, опинившись далеко вглибині держави. Не дивно, що указом від 27 січня 1795 р. про створення Вознесенської губернії Ольвіопольська митниця, „так само як і попереджувальний ланцюг та варта по кордону Катеринославської губернії з областями від Польщі приєднаними, починаючи від Крилову до Красноселья та Ольвіополя, а від цього місця по Кодимі до Ягорлику, як внутрішні скасовані”.[39, т. 23, № 17.300, с. 643]

Однак російський уряд, вочевидь, не залишив після цього ідеї влаштування міжнародного транзиту через терени Правобережжя до своїх чорноморських портів. На нових кордонах імперії швидко створювалася нова лінія митної варти та визначалися місця для митниць. Так, вищезгаданим указом від 27 січня 1795 р. на кордонах Вознесенської губернії з турецькими володіннями було засновано „прикордонну митницю у Дубоссарах та у Овідіополі митну заставу” (штат яких було тоді ж затверджено), а також продовжено „від Ягорлика по лівому берегу ріки Дністра до кордону Брацлавської губернії прикордонні ланцюг та варту, на тих самих підставах, що вона існує у Катеринославському намісництві згідно з положенням, затвердженому ... 24 листопада 1793 року” [39, т. 23, № 17.300, с. 643]. 14 грудня 1795 р. царицею було затверджено створення „митної сторожі по кордону Литовської губернії, починаючи від того пункту, де вона межує з губернією Волинською до Балтійського моря”. Тоді ж, між іншим, було створено митницю у селищі Кринки на кордоні з Прусією, що потім відіграватиме певну роль в „одеському транзиті” першої чверті XIX ст., а також митниці „у місті Гродно, у містечках Пуни, Юрбурзі та при Балтійському морі у містечку Полангені, а окрім того між Юрбурзькою та Полангенською митницями на дорозі від пруського Тільзіту до Самогіції створити у селищі Стайгіні митну заставу.” [39, т. 23, № 17.419, с. 847] Показово, що десятий (останній) пункт зазначеного указу стосувався вже неіснуючого польського транзиту через Ригу. „10. Проголошений раніше на підставах згаданого тарифу

(1782 р. – *Т.Г.*) для відпуску з Риги до чужих країв польських, литовських та курляндських продуктів та для перевозу через Ригу до Польщі, Литви та Курляндії іноземних товарів транзит, після приєднання під нашу державу значних частин Польщі та Литви й усієї Курляндії, не може вже залишатися у попередньому становищі; а тому наказуючи транзитну митницю, що існувала у Ризькій губернії скасувати, доручаємо ми тепер вступили у спілкування щодо проголошення його (транзиту. – *Т.Г.*) головним нашим начальникам литовської та курляндської губернії князю Репніну та генерал-поручику барону фон дер Палену, котрі після достатнього обстеження місцевостей, що у відомстві їх перебувають, через які транзитні товари здебільшого можуть перевозитися, мусять у свій час влаштувати цей транзит на підставах загального тарифу, назначивши і місця, де для нього митниці розташувати вигідніше, не забувши повідомити про це наш Сенат для належного про це кому потрібно наказу й повідомлення про всій імперії нашій.” [39, т. 23, № 17.419, с. 848] Отже, уряд був вельми зацікавлений, щоб ризький транзит, як це було до перенесення кордонів, приносив державі прибутки. Звичайно, що такі ж плани будувалися і стосовно херсонського транзиту, який хоч і не встиг розпочати свою дію, проте вважався досить перспективним.

8 серпня 1795 р. іменним указом правителю Волинського та Подільського намісництва Т.І. Тутомліну було прийнято його подання про влаштування нової митної межі й наказувалося „по зовнішнім кордонам губерній ...де влаштовуються митниці, митні застави й прикордонний ланцюг, не забути поставити пристойних прикордонних знаків”. Цікаво, що петербурзькі урядовці устами цариці не забули нагадати про справу влаштування транзиту через терени Правобережжя. „А межі тим, – відзначалося у зазначеному указі, – указом нашим 26 червня 1789 року влаштування транзиту у Катеринославській губернії передали ми у розпорядження покійному генерал-фельдмаршалу князю Потьомкіну-Таврійському, але оскільки після того, по приєднанню від Порти Очакова з повітом та земель між Бугом та Дністром, а від Польщі просторих областей, що складають вищезгадані губернії (Брацлавська, Волинська та

Подільська. – *Т.Г.*), розташування кордонів з того боку імперії нашої зовсім змінилося, тому доручаємо ми вам вступити у зносини про влаштування того транзиту з теперішнім Катеринославської та Вознесенської губернії генерал-губернатором графом Зубовим, й після достатньої перевірки, через які місця в губерніях, ще і вам ввірених й куди транзитні товари більше перевозитися будуть, влаштуйте разом з ним той транзит на засадах загального тарифу, так як відкриття Вознесенської та влаштування за зразком установ наших Брацлавської, Подільської та Волинської губерній, відкривають найкращий до того засіб, й подайте доповідь в свій час про це Сенату задля належного, кому потрібно, наказу й проголошення по імперії.” [39, т. 23, № 17.372, с. 757, 758]

Того ж числа було дано іменний указ Сенату про створення митниць у зазначених губерніях, пункт п'ятий зазначеного указу майже дослівно повторював настанову щодо влаштування транзиту з вищезгаданого указу Тутомліну. [39, т. 23, № 17.373, с. 759]

Враховуючи те, що Вознесенській губернії тоді надавалася особлива увага, адже її керівником був останній „временщик” Катерини II П.Зубов. В планах останнього напевно було влаштувати маршрут так, щоб він пройшов через центр губернії – місто Вознесенськ, яке будувалося, не більше і не менше, як „третя столиця” Російської імперії. З Вознесенську Південним Бугом відкривався шлях на Херсон. Однак реальний хід торгівлі обирав з часом для транзиту інший шлях – через Одесу. Початок цьому транзиту поклав указ від 5 березня 1804 р. [39, Т. 28, № 21.196, с. 191-196] Указом від 2 жовтня 1808 р. зазначений транзит тимчасово набув безпрецедентних пільг. [39, Т. 30, № 23.292, с. 595-598] Серед маршрутів зазначеного транзиту найбільшої ваги набув Броди – Радзивилів – Одеса. Однак серед визначених шляхів були: Проте наляканий поширенням контрабанди російський уряд практично заборонив „одеський транзит” указом від 24 березня 1810 р. [39, Т. 31, № 24.565, с. 592]

Особливе значення надавалося транзиту за часів нетривалого періоду „російського фритредерства” у 1819 – 1821 рр. Саме тоді було утворено спільну митну територію для річкової та транзитної торгівлі на землях колишньої Речі

Посполитої в кордонах до 1772 року, з виходом до Балтійського та Чорного морів (тобто саме на Одесу). 5 серпня 1818 р. у Петербурзі було укладено “Додатковий акт” до російсько-австрійського трактату 21 квітня 1815 р., який “...стосувався торгівлі й промисловості Польських провінцій, що входили до кордонів 1772 р.” В межах земель колишньої Речі Посполитої, які на момент укладання договору входили до складу Австрійської та Російської імперій, створювалася зона вільної річкової торгівлі, зокрема, “вільне судноплавство по річкам вниз до їх впадання в море й вгору по їх течії, і вільний вхід до [їх] пристаней”, було відроджено і транзит Броди – Одеса (12 стаття акту). [39, Т. 35, № 27.453, с. 413-415]

На думку історика О. Преснякова, це була чергова спроба здійснити одне з найбільш грандіозних завдань європейської історії – „споконвічного завдання узгодження економіки та політики на території між Заходом та Сходом Європи, перешійка між Балтійським та Чорним морем.” Зазначений регіон, до якого входили землі Польщі, Західної, Правобережної та Південної України, на думку О.Преснякова, віддавна зберігав свою економічну єдність („Система водних шляхів віддавна пов’язувала нагальні інтереси місцевого економічного життя з виходом на широкі шляхи міжнародного обміну – до морів Балтійського та Чорного”).[542, с. 29, 45, 49] Однак, як мусив визнати О.Пресняков, реалізація „споконвічного завдання” на початку ХІХ ст. виявилась утопією. Російська промисловість зазнала значних збитків, втративши колосальні ринки збуту, й тому скасування єдиної митної системи в межах колишньої Речі Посполитої було цілком виправдано. [542, с. 49] О. Оглоблін, оцінюючи митне законодавство 1819-1821 рр. з боку українських економічних інтересів, не знаходив, на відміну від О. Преснякова, в ньому практично жодної значної вади. При чому втрату російською промисловістю українського ринку О. Оглоблін також оцінював позитивно: „Ідея польської економічної території, - писав він, - втілювалася у пруське сукно на східноєвропейських (зокрема, на українському ринках)... Реалізація цього артикулу безперечно виганяла російський капітал із західних країв імперії (Литва, Білорусь, Правобережна

Україна).” О. Оглоблин відзначав, що польський безмитний простір сприяв перемозі на українському ринкові більш якісних та дешевих пруських виробів, бурхливому розвитку транзиту через українські землі. „Український ринок, – зазначав він, – зокрема Правобережжя немов би китайським муром огорожено було від імперії. А на цьому ґрунті звичайно, могла врешті утворитися спілка українського капіталу з західноєвропейським...” Такі процеси, на думку О.Оглоблина, могли призвести не тільки до економічного розвитку, а й до політичного відродження України. Не дивно, що скасування режиму „вільної торгівлі” в 1822 р. Оглоблин оцінював вкрай негативно.[501, с. 35-46]

У 1831 р., скориставшись з польського повстання, російський уряд фактично перекрив шлях виробам промисловості Царства Польського (К.Воблий вважав, що то фактично була німецька промисловість, пересаджена на польський ґрунт), [247, с. 208, 209, 319] до інших регіонів імперії. Вже 6 січня 1831 р. було підписано указ „Про заборону ввозу товарів з Царства Польського” через „події” які там трапилися. [40, т.6, № 4244, с. 10]

Однак зазначені протекціоністські заходи безпосередньо транзиту через Одесу не стосувалися. Він здійснювався за „положеннями” прийнятими ще за часів „російського фритредерства” 14 серпня 1818 р. [39, т.35, № 27.479, с. 449-454] Своєрідний “транзитний міст” тоді з’єднав Одесу не тільки з “польськими землями” Австрійської імперії (Галичиною та Малою Польщею), але і з “Царством Польським”, яке у складі Російської імперії було відокремлено особливим митним кордоном. Ще 20 червня 1818 р. російський Сенат задовольнив пропозиції міністра фінансів та “статс-секретаря Царства Польського графа Соболевського” про “створення замість Рожеямпільської застави Устилузьської митниці, для транзиту з Одеси у Варшаву та з Варшави до Одеси, і для привезення всіх тих іноземних товарів, які за тарифом 1816 року дозволено привозити на Радивилівську митницю”. [39, т.35, № 27.388, с. 329]

11 вересня 1820 р. царським указом Сенату положення 14 серпня 1818 р. про транзит з Одеси до Молдови, Австрії та Прусії було поширено і на Царство Польське. Транзит до Одеси та у зворотному напрямку дозволявся з митниць

Устилузької, Брест-литовської та Гродненської. „Для проїзду транспортів” з транзитними товарами було прийнято „розклад доріг” (який мав був бути доданий до указу, але до „Повного зібрання законів” чомусь не увійшов). Указ визначав термін „на проїзд транспортів –чотирьохмісячний, а на зворотне пред’явлення ярликів – шестимісячний” [39, т.35, № 28.418, с. 444, 445] Таким чином, до одеського транзиту додалися ще три маршрути. Щоправда, слід зважати на те, що втілення в життя будь-яких таких нововведень відбувалося мінімум через декілька місяців після підписання відповідного указу (так вищезгаданий указ від 11 вересня 1820 р. про транзит між Одесою та Царством Польським був надрукований 4 листопада 1820 р. та надісланий Департаментом зовнішньої торгівлі Міністерства фінансів до Одеської митниці з наказом здійснити його виконання лише 20 грудня 1820 р.). [142, арк. 12, 13.]

За часів існування одеського порто-франко транзит між Царством Польським та Одесою був найдовшим маршрутом „одеського транзиту” (з тих, що регулювалися відповідним зовнішньоторговельним законодавством). Відстань від Одеси до Варшави, згідно із розкладом поштових шляхів на кінець 1830-х рр., складала 1158 ½ верст. Притому на українські терени цього маршруту від Одеси до Устилугу припадало 815 ½ верст. На цій відстані шлях транзиту проходив через Хотин, Кам’янець-Подільський, Проскурів, Старокостянтинів, Острог, Дубно, Луцьк, Володимир-Волинський й більше десятка менших населених пунктів [61, 1839, с. 69-70].

Зважаючи на таку значну відстань, польські товари вивозилися через Одесу у дуже незначній кількості. Окрім спроб перевезення великих партій бурштину, які здійснювалися на початку дії „польського транзиту”, згодом вони практично не згадувалися у подекадних відомостях „Одесского вестника”. Так, за весь 1840 р. було згадано привіз з Варшави до Одеси транзитом з 11 по 21 вересня – „1 ящика, вагою брутто 3 пуда 8 фунтів, ціною на 1.350 крб. сріблом”. У зворотному напрямку транзит був жвавішим. За той же 1840 р. згадано вивезення з Одеси до Варшави з 11 по 21 серпня – „63 місця, вагою брутто 238 пудів 14 фунтів, ціною на 2.280 крб. сріблом” та з 1 по 11 жовтня –

„224 місця, вагою брутто 817 пудів 21 фунт, ціною на 7.820 крб. сріблом”.

[62, 1840, 10 лютого, 31 лютого, 5 лютого, 16 лютого]

Транзитний маршрут Одеса – Варшава, хоч і був незначним, але у 1830–1840-х рр. мав чітку тенденцію до зростання. Головним товаром, що відправлявся з Одеси до Варшави був турецький тютюн. Він і складав переважну більшість „ввізного транзиту” у загальних обігах одеської торгівлі кінця 1840-х рр. Наприклад, у 1839 р. з Одеси було відправлено „транзитом: тютюну до Польщі, Бродів та Молдови 1.380 пудів 35 фунтів на 37.860 крб. й різних товарів у невеликій кількості до Бродів та Молдавії на 3.847 крб. загалом на 41.707 крб.”; у 1842 р. – відправлено: „до Варшави тютюну для паління листового 461 пуд 28 фунтів на 4.615 крб.; до Бродів вина французького виноградного 5 оксофтів 2 пляшки й інших товарів на 920 крб. загалом [ввезено транзитом до Одеси товарів] на 5.535 крб.”; у 1846 р. – „до Варшави тютюну для паління листового 1.609 пудів 31 фунт на 18.200 крб. й трояндової олії 12 фунтів на 154 крб., загалом на 18.354 крб.; й до Бродів мануфактурних товарів на 1800 крб. загалом [ввезено транзитом до Одеси товарів] на 20.154 крб.” [62, 1839, 16 лютого; 1843, 27 лютого; 1847, 15 лютого]

Ввіз тютюну був досить важливою галуззю в імпорті портів та митниць Наддніпрянщини передусім Одеси та Радивілова. Одеський дослідник зовнішньої торгівлі Ф. Захаревич у своїй статті на шпальтах „Одесского вестника” звертав увагу на значне зростання обсягів імпорту тютюну до імперії протягом 1830-х – 1840-х рр. Насправді, за офіційними статистичними відомостями можна чітко простежити це зростання. У 1840 – 1849 рр. щорічний імпорт тютюну до країни складав більше 2 млн. крб. сріблом. Протягом 1833 – 1850 рр. до Одеси було привезено 249450 пудів „турецького та американського тютюну” й сигар вартістю 2762568 крб. сріблом. Якщо у 1833 р. до Одеси було привезено 12310 пудів тютюну вартістю 69321 крб. сріблом, то у 1850 р. – 29548 пудів вартістю 410105 крб. сріблом. Як зазначав Ф. Захаревич: „не зважаючи ані на обкладання тютюну акцизом всередині імперії, ані на збільшення митного тарифу, торгівля іноземним тютюном через Одеський порт

безперервно зростає. Але така велика кількість тютюну не може споживатися лише в одній Одесі; вона призначена для відправлення вглиб імперії й переважно до Варшави”. Слід відзначити, що саме зростання обсягів транзиту тютюну до Варшави було одним з головних чинників перетворення у 1830-х – 1840-х рр. імпорту тютюну на важливу галузь одеського товарообміну. Притому, говорячи про перспективи імпорту тютюну та вирощування цієї культури на Півдні України Ф. Захаревич, вказував на наявність „постійно зростаючого попиту на цю рослину у Царстві Польському та князівстві Фінляндському” [62, 1851, 27 іюня, 30 іюня].

Як зазначалося вище, певною перешкодою на шляху транзиту тютюну був акцизний збір та збільшення мит. Окрім того, негативно на цю гілку транзиту впливала конкуренція з боку балтійських портів імперії (про це ще буде сказано у параграфі 3.3).

Звичайно, що певного правового поля для існування транзиту, у тому числі й польського, надавало одеське порто-франко. Однак вже автори першої половини ХІХ ст. звертали увагу на те, що порто-франко, відкриваючи шлях для товарів англійських та південно-європейських, перешкоджало поширенню товарів центральноєвропейських, зокрема, транзитних. Недарма одеський автор М. Сокалький вважав, що скасування порто-франко звільнить Одесу від „від монополії невеликої кількості іноземних домів”, „відкриє широке поле для конкуренції на південних та південно-західних ринках Росії австрійським, пруським, та германським негоціантам, що здійснюють торгівлю по сухопутному кордону”, а також сприятиме поширенню на Південь „цукру з Київської губернії, сукон з Царства Польського й, взагалі, оброблених виробів другорядної якості (мається на увазі тих, що знаходили споживачів серед небагатих прошарків населення. – *Т.Г.*)...” [62, 1857, 30 апреля] О. Оглоблин був цілком згоден з такою характеристикою впливу одеського порто-франко на транзит. Більш того, він вважав, що російський уряд саме тому і терпів тривалий час існування порто-франко, бо „воно створювало серйозну протипагу німецькій, а згодом польській промисловій експансії на Україні

(Правобережній) й на Чорноморщині...” [505, с. 47] Проте, так чи інакше, саме скасування одеського порто-франко унеможливило пересування центральноєвропейських, в тому числі й польських транзитних товарів через Одесу.

Таким чином, наприкінці XVIII – у першій половині XIX ст. російським урядом було здійснено кілька спроб влаштувати транзит польських товарів через чорноморські порти. Однак усі правові акти кінця XVIII ст. щодо організації зазначеного транзиту через Херсон так і не набули чинності. Початок „польського транзиту” через Одесу було покладено указом від 5 березня 1804 р. Правові умови транзиту польських товарів через Одесу пройшли певну еволюцію. Започатковано зазначений транзит було у той час, коли польські землі ще, здебільшого, перебували у складі Прусії. Завершено дію зазначеного указу фактично було у 1811 р., внаслідок чого транзит припинився. Відроджено транзит товарів вже з „Царства Польського” до Одеси було у 1818 р. Цей транзит продовжував існувати (від 1822 р. за умов жорсткої протекціоністської митної системи) до 1857 р., коли остаточно припинився у зв’язку з ліквідацією одеського порто-франко.

3.2. Транзит молдавських товарів

Загалом, транзит молдавських товарів через терени Наддніпрянщини був подібний до транзиту польського. Розпочався він за умов коли землі Наддніпрянщини та Молдови розділяв державний кордон по Дністру й продовжувався від 1812 р. вже за умов, коли вони обидві вже були провінціями, розділеними тим не менш внутрішнім митним кордоном.

Початком „молдавського транзиту” можна вважати 7 серпня 1803 р., коли у відповідь на клопотання маріупольського поміщика Гаюса, затвердженою царем доповіддю міністра комерції, дозволено привозити безмитно й без передбаченої митним правилами регламентації молдавську кукурудзу до Дубоссарської митниці для вивозу через Одесу за кордон, „щоб не створювати перешкод цій новій транзитній гілці виданням атестатів в одній митниці й

засвідченням їх в іншій” (Дивись Додаток 4) [39, т. 27, № 20.887, с. 822] Цей указ, між іншим, можна вважати початком „одеського транзиту”

Певні зміни до правил молдавського транзиту були внесені 1831 р. у зв'язку з ліквідацією митного кордону по р. Дністру. М.Воронцов від часу свого призначення генерал-губернатором вимагав здійснити цей захід. Він підкреслював, що необхідність двічі проходити митний контроль на шляху між Молдавським князівством та внутрішніми губерніями, в тому числі і Одесою, надто шкодила торгівлі („необхідність зупинятися в карантин та митниці, – писав М.Воронцов, – вимоги паспортів, свідоцтв на товари та мит, багато шкодять комерції й майже знищують її, не приносячи ані скарбниці, ані краю жодної користі”). Окрім того, місцеві торговці Бессарабії ставилися російським законодавством (зокрема, „Правилами про торгівлю з Бессарабією” від 1825 р.) у значно гірші умови, ніж купці російських губерній. М. Воронцов пропонував ліквідувати цю дискримінацію й, навіть, надати мешканцям Бессарабської області пільг, подібних до тих, що були надані мешканцям Закавказзя 1821 р.

Проти пропозицій Воронцова виступив Какрін, який побоювався значних втрат скарбниці та промисловості. Однак в цьому позиція Воронцова цілком відповідала ідеї політичного зміцнення імперії й виглядала логічним продовженням „ліквідації місцевих особливостей управління Бессарабії”. Тому по звершенні Російсько-турецької війни 1828–1829 рр. митний кордон між Бессарабською областю та внутрішніми губерніями імперії було ліквідовано. „Указом Сенату від 26 вересня 1830 р., – зазначав В.Томулець, – митна лінія була перенесена з Дністра на Прут та Дунай. У Бессарабії створювалися два митних округи: Верхньодубоссарський, або Скулянський, – від кордону з Подільською губернією до Ізмаїльського повіту, та Нижньодубоссарський, або Ізмаїльський, – від кордону Ізмаїльського повіту до гирла Дунаю, морським узбережжям до Акерману й далі до кінця Дністровського лиману. ...Зі створенням нових бессарабських митних округів від 1 березня 1831 р. було ліквідовано митниці Дубоссарського округу, а в Одеському – Маякська та Парканська митні застави. Тим самим указом скасовувалися „Правила для

торгівлі з Бессарабією” 1825 р., й бессарабським митницям наказувалося виконувати тариф та загальні митні постанови. Таким чином, місцеві особливості в управлінні торгівлею були скасовані й Бессарабію було включено до загальної митної системи Російської імперії.” [567, с. 63, 65, 67, 69, 70] Показово, що у своєму вищезгаданому звіті міністр фінансів відніс до заходів, що не можуть принести державі нових доходів („Перенесення Дністровської лінії на Прут. Розпорядження, яке вимагало завчасних приготувань й було досить обтяжливим. Власне для митного доходу від того, дотепер, не відкривається вірної користі”). [138]

Логічним продовженням ліквідації митного кордону по Дністру став сенатський указ від 7 березня 1831 р., яким, між іншим, наказувалося перевірку транзитних товарів у Дубоссарах та Могилів-Подільському здійснювати не митним чиновникам (бо митниці в обох цих місцях були скасовані), а представникам міської влади. Транзит товарів між Одесою та Молдавським князівством мав здійснюватися через створену у 1830 р. Скулянську митницю. „Одесский вестник” досить оперативно й докладно передав зміст нових правил молдавсько-одеського транзиту на своїх шпальтах. [62, 1831, 28 марта] Досить показово, що тим самим указом Ізмаїльська митниця, замість скасованих Могилівської та Дубоссарської, отримала право відправляти іноземні товари для складування до „складочних митниць” з відповідним терміном на перевезення („від Ізмаїлу – до Санкт-Петербургу 165 днів, Риги – 155, Одеси – 55, Москви 145 та Бердичева 66 днів”). Водночас було підтверджено заборону відправляти товари на складування до інших митниць з митниць у Скулянах та Новоселиці (це фактично робило рух транзитних товарів з Одеси до Скулян і далі до Молдови однобічним). [40, Т.6, № 4409, с. 216] Таким чином, Ізмаїл міг перебрати на себе функції головного транзитного пункту Наддніпрянщини. Уряд вже надав цьому новому центру зовнішньої торгівлі багатьох пільг (4 січня 1830 р. до Ізмаїлу було переведено з Рені Карантинну контору та запроваджено звання „капітана над портом”; [40, Т.5, № 3403, с. 9]) До скасування митного кордону по Дністру „неочищені митом,, товари з Ізмаїлу

могли перевозитися лише до Могилів-Подільської та Дубоссарської митниць (положення комітету міністрів від 9 серпня 1829 р. з цього приводу зазначало: „для перевезення іноземних товарів з Ізмаїльської митниці до Дубоссарської та Могилівської призначити такі терміни: у Дубоссари 40 і Могилів 46 днів...”). [40, Т.4, № 3078, с. 591, 592] Після її скасування, як бачимо, Ізмаїл значно розширив географію таких пунктів. Загалом, розташування Ізмаїлу на березі Дунаю було вельми зручним щодо потенційних важливих шляхів міжнародного транзиту.

Отже, від 1831 р. торгівля Бессарабської області через Одесу втратила юридичний статус міжнародного транзиту, формально перетворившись на внутрішню торгівлю. Після того товарообмін між зазначеною областю та Одесою значно зріс („З ліквідацією митної лінії на Дністрі, – пише В.Томулець, – Бессарабія отримала свободу торгівлі з внутрішніми губерніями Росії, зблизилися її торговельні центри з Одесою, відкрилися більш вигідні шляхи збуту бессарабських товарів”).[626, с. 72]

Показово, що в опублікованому варіанті звіту Департаменту зовнішньої торгівлі за 1831 р. вказувалося на три законодавчі акти, що безпосередньо регламентували транзит: 1) нові „Положення” про торгівлю Закавказзя; 2) „проголошений транзит для перевезення персидського шовку через Астрахань й Таганрог в надії, що відкриється збут цього шовку через Росію”; 3) „видання правил для транзитної торгівлі від Одеси до Молдавії”. [62, 1832, 6 апреля] Отже, слідом за П.Міллером, можна сказати, що не тільки у 1818 р., але й у 1831 р. російські урядовці „багато уваги приділяли правилам транзиту”. Однак увага ця тепер була зовсім іншою. Уряд усіляко намагався перешкодити транзиту західноєвропейських товарів через терени імперії (перш за всі українські), дозволяючи транзит товарів азійських.

Одеські купці (Карасик, Маразлі, Родоконаки, Єфрусі та ін.) у 1830 – 1840-х рр. брали активну участь у торгівлі Бессарабії, зокрема Кишинева. Це притому, що іногородні купці в бессарабських містах склали незначний відсоток [366, с. 54]. Одеські купці надавали кредити бессарабським

поміщикам, необхідні для постачання до портів сільськогосподарської продукції. Зокрема, в Бессарабії займалися лихварством вищезгадані купці Ефрусі [366, с. 63]. Через українські терени до Москви та Петербургу вивозилося у значній кількості молдавське вино [366, с. 59].

Незважаючи на нестачу капіталів та багатих купців в Ізмаїлі, кількість купців та обсяги капіталів у зовнішній торгівлі цього міста у 1820-х – 1840-х рр. значно зросли. „Так, в 1828 р. в Ізмаїлі, – зазначав В. Жуков, – мешкали три купці, що вивозили місцеві товари за кордон. Торгові обіги кожного з них складали 10 тис., 25 тис, 50 тис. крб. У 1839 р. обіги від подібної торгівлі у кожного з семи купців Ізмаїлу перевищували 100 тис. крб.”. Окрім того, Ізмаїл обіймав за цими показниками не лише провідне становище серед інших портів Російської імперії на Дунаї, але й міст Бессарабської області загалом (20–25% усіх купецьких капіталів у 1820-х – 1840-х рр.) [366, с. 53].

3.3. Транзит російських та білоруських товарів

З кінця XVIII ст. через порти Наддніпрянщини розпочався вивіз товарів з Центральної Росії та інших неукраїнських регіонів Російської імперії. У зворотному напрямку вирушали імпорتنі вироби (зокрема, через терени на сході сучасної України частково у 1870-х – 1780-х рр. проходив шлях іноземних товарів з Таганрогу до Москви) [1, с. 38-40].

Уряд та місцеве керівництво здійснили низку заходів для сприяння зовнішньої торгівлі. Будівництву шляхів у напрямку до чорноморських портів сприяло відвідання українських земель Катериною II у 1787 р. Щоправда, місцеве керівництво, квапливо готуючись до приїду цариці нерідко віддавало перевагу будівництву „тимчасових шляхів”, відкладаючи „до зручних часів” завершення будівництва шляхів постійних (характерним є наказ Г. Потьомкіна 11 травня 1786 р. про шляхи в Криму, здійснений за пропозиціями М. Каховського) [30, с. 18-20].

Серед експортних товарів чорноморсько-азовських портів від 1774 р. з'являються такі традиційні російські вироби, як кав'яр, коров'яче масло, юхта

та ін. Однак слід враховувати, що на той час значну частину кав'яру для експорту виготовляли в Південній Україні. Так, у 1794 р. здійснюючи „прибавку до мит”, під приводом збільшення цін на товари в краї, місцевим керівництвом, „через значний вилов риби та виготовлення ікри у Таврійській області”, пропонувалося запровадити підвищене мито по 25 коп. з пуду чорної паюсної ікри, а з червоної ікри, „оскільки її досить мало виготовляється та вивозиться”, лише по 5 коп. з пуду [435 с. 36]. Встановлення високих мит не лише на імпорتنі, але й на експортні товари, притаманне для російської зовнішньоекономічної політики кінця XVIII ст. стримувало вивіз як українських, так і російських виробів. Так, під час вищезгаданого під вищення мит 1794 р. стосовно масла коров'ячого (на експорт вироблялося переважно в областях Центральної Росії), „через нестачу його на півострові” Кримському встановлювалося підвищене мито в 50 коп. з пуду [435, с. 37].

Вперше минуле економіки Наддніпрянщини як єдиного цілого почали досліджувати вітчизняні історики 1920-х рр. Серед них найбільш ґрунтовно історією транзитної торгівлі першої половини XIX ст. займався О.Оглоблин. Він першим й визначив „російський транзит” як один з трьох (поруч із „західноєвропейським” та „польським”) головних напрямків транзиту, що здавна проходили через українські землі. У XIX ст. „російський транзит”, відзначав О.Оглоблин здебільшого зв'язував з Європою, Близьким Сходом міста Центральної Росії (маршрути Москва-Одеса, Москва-Таганрог, Москва-Феодосія та ін.).[501, с. 45-50, 67, 68] Важливим було твердження О. Оглоблина про те, що російський уряд, сприяючи розвиткові транзиту своїх товарів через Україну, перешкоджав транзиту через її терени західноєвропейських товарів, зокрема по маршруту Броди – Одеса (наприклад, коментуючи плив протекціоністського тарифу, він відзначав: „Тариф 1822 року безперечно поставив російський транзит через Україну в надзвичайно сприятливі умови. Не дарма ж деякі одеські купці, що брали участь у транзитному торзі між Одесою й Бродами, починають торгувати російськими виробами”). Отже, за О. Оглобліним існувала конкуренція між російських та західноєвропейським

транзитом на українських теренах й російський уряд усіляко обмежував останній, щоб допомогти першому. [501, с. 40, 38]

Транзит російського заліза через Україну у цей час зменшується. Ось що з цього приводу у розділі щодо „транзитної торгівлі” Катеринославської губернії писав П. Павлович (цитовано за І. Гуржієм у його перекладі): „Залізо для відправки за кордон зосереджується в м. Ростові. Воно вивозиться по Волзі і Дону з сибірських заводів Пашкова, Демидова, Яковлєва, Зеленцова та ін. Отже, щодо Катеринославської губернії воно становить предмет транзитної торгівлі. В минулому, в 1815 році і наступних роках вимога на залізо була дуже значною і його вивозили мільйон з лишком пудів, але поступово, мабуть від підвищення цін на місці, вимоги зменшилися і, здається, що відпуск заліза у самому скорому часі досягне мізерної кількості.” І. Гуржій з цього приводу відзначав: „Якщо в 1794 р. з Росії було вивезено 385 тис. пудів заліза, то в 1839 р. вивіз його вже не перевищував одного мільйона пудів, а потім все зменшувався і зменшувався.”[317, с. 184] Отже, в першій половні ХІХ ст. транзит російського заліза був для Наддніпрянщини зникаючою галуззю товарообміну, тим більш, що і українські потреби у залізних виробках все більше почали задовольняти місцеві виробники (зокрема, Луганський ливарний завод та ін.).

У зазначений період вигідним був вивіз з Росії через терени Наддніпрянщини виробів дорогих та неважких, що водночас складали традиційний російський експорт: юхти, кав'яру, хутр і т. п.

„Поряд з необробленими шкірами, – писав І. Гуржій, – багато йшло з України за кордон оброблених, зокрема, юхти. Вивозом останньої була відома тоді Радзівілівська митниця. Протягом 1824 – 1846 рр. звідси в середньому вивозилось: у 1824–1828 рр. – 35,9 тис. пудів, у 1829–1833 рр. – 47,4 тис. пудів, у 1834–1838 рр. – 32,1 тис. пудів, у 1839–1843 рр. – 33, 6 тис пудів і в 1844–1846 рр. – 17,3 тис пудів. Якщо взяти до уваги загальний вивіз юхти в Європу з Росії, то на Радзівілівську митницю 1824 – 1828, 1834 – 1834 рр. припадало понад 50 % експорту юхти з Росії, а в 1829 – 1833 рр. – 62%.” [317, с. 180]

Значна частина оброблених шкір вивозилася з Одеси. Переважно це були шкіри місцевого походження. Однак, коли головний стовп добробуту „столиці Півдня” – хлібна торгівля приходила до занепаду, одеські купці й навіть преса звертали увагу й на вивіз товарів з Росії, зокрема, юхти. Так, у огляді торгівлі за 1834-тий рік „Одесский вестник” зауважував: незважаючи на „гибельний неврожай”, який спричинив „другий рік, характерний майже цілковитим занепадом тієї галузі торгівлі, що первісно зміцнила існування цього міста, й яка протягом сорока років ніколи йому не зраджувала: а саме торгівлі *хлібом*”; капітали, що оберталися в Одесі, знайшли вихід: „жителі Одеси ...звернулися до розкриття інших гілок промисловості”. [62, 1835, 2 января] Серед таких „інших гілок промисловості” був експорт „російських виробів зі шкіри, заліза й міді до Туреччини та Греції” й, зокрема, юхти. Одеська газета відзначала, що за кордоном „Переважно відома й користується великою довірою фабрика А. і П. Мальцевих з Мурому Володимирської губернії”, й, що спроби у Європі створити аналогічний товар були не зовсім вдалим („У Німеччині пробували виготовляти юхту, і доволі вдало, але не могли надати їй того запаху, що його має російська, і який складає одну з умов споживачів, німецький запах скоро вивітрюється”)[62, 1835, 2 января].

Деякі статті експорту що вивозилися через митниці на українських теренах могли бути як українського, так і російського виробництва, як то: кав’яр, хутра, коров’яче масло та сир, „через чорноморсько-азовські порти, відзначав І. Гуржій, – багато експортувалось паюсної ікри, що високо цінилась на зовнішньому ринку. У 1793 р. через чорноморські порти було вивезено до 24 тис. пудів ікри на 93,6 тис крб. протягом 1827–1836 рр. з Росії в середньому вивозилось за кордон по 35 тис. пудів ікри на 226,8 тис. крб. З цієї кількості на південні порти припадало у перший період 31,3 тис. пудів на 181,5 тис. крб. і в другий – 40,4 тис. пудів на 227,7 тис. крб. Риба й ікра продавались у Туреччину, Грецію, Італію, Австрію, Молдавію, Царство Польське та інші країни” [317, с. 181, 182]. „На Радзивілів, – зазначав І. Гуржій, – припадало до 40 % вартості вивезеного з Росії хутра дрібних звірів, або як тоді називали його, „м’якої

рухляді”, причому в 1829–1833 рр. вартість щорічного вивозу хутра з Радзивілова становила 73,1% і в 1834–1838 рр. 67,4% загальноросійського вивозу. У 1859–1860 рр. через Радзивілівську митницю було вивезено тільки заячих шкірок понад 18 тис. пудів майже на 220 тис. крб.”[317, с. 182].

Одеські автори явно розраховували, що через їх місто будуть вивозитися й інші традиційні російські предмети експорту. Так, говорячи про ті „відпускні статті, котрі мають звернути на себе особливу увагу негоціантів, або через їх зростаючу важливість, або через новизну та інші обставини”, автор вищезгаданого огляду одеського товарообміну за 1834 рік мусив визнати: „Додамо, що досі є ще деякі цікаві предмети, які привозяться до Одеси з середини імперії у невеликій кількості, й тому продаються дорого: російські купці переважно відправляють їх до Бродів, де міняють їх на деякі німецькі вироби, а особливо на штірійські коси; ми переконані, що мало-по-малу й ці предмети більше будуть звертатися до нас й отримують важливість у нашій торгівлі”[62, 1835,2 января].

Від 1830-х рр. важливе значення набуває довіз до Росії через Одесу бавовни. Коментуючи торгівлю 1834 р. „Одесский вестник” писав: „між ввізними товарами *бавовна* посідає перше місце; кількість її, що її сюди довозять, зростає щорічно. Вона служить для постачання московських та інших внутрішніх російських фабрик. 1834 року вперше доставлена сюди бавовна з Америки; вона була надіслана через Англію й адресована пп. Раллі братам, для відправлення одному з московських мануфактуристів, який знайшов за краще виписати її через Одесу.” Газета звернула уваги на те, що цей продукт, який ще у 1820-х рр. йшов через Одесу хіба що до центральної Європи через Броди в середині 1830-х рр. почав у значно більшій кількості прямувати до Росії („Загалом отримано тут бавовни сирцю у 1834 році 35.981 пудів на 872.990 крб. У 1820 році Г.Корсі не міг продати тут 2000 пудів бавовни, що була доставлена йому з Єгипту й продаж їх був закінчений лише у 1821 році, частково тутешнім набійникам для вати, а частково до Бродів”)[62, 1835, 2 января].

Серед імпортованих товарів, що через терени Наддніпрянщину прямували в інші терени імперії, вагоме місце посідали штирійські коси. Одеса досить ревниво поглядала на цей обмін. Довіз морем кіс звернув особливу увагу до себе одеських кореспондентів, бо вони розраховували, що їх місце може перетягнути на себе частину значного імпорту цього продукту з Бродів до Радивилова.

„Не багатьом напевно відомо, – писав „Одесский вестник” у 1834 р., – що з давнього уже часу щорічно ввозиться до Росії з Штирії, через Радивилівську митницю велика кількість кіс, ціною до 3000000 карбованців. Більше 100 фабрик замаються там цим помислом, й продають товару на 20 або 30000000 крб. на рік.” Одеська газета вказувала, як на надзвичайно високу якість цих кіс („Якість заліза, яке застосовується для виготовлення цих кіс, така відмінна, що з уламків їх часто роблять бритви, й конкуренція між фабрикантами досягла високого ступеня: кожен має особливе клеймо, й намагається будь-якими засобами зробити його відомим”), так і на марність спроб російських фабрикантів випускати подібний товар („деякі російські власники залізних заводів намагалися мавпувати у цьому виробі іноземцям, але зусилля їх досі не досягли своєї мети”). Згідно з повідомленням одеської газети, штирійські коси надсилалися до Радивилова у діжках, „з котрих кожна містить від 750 до 1000 штук, й важить до 9 центнерів”, ціна такої діжки складала „1000 або 2000 карбованців.”

Говорячи про купців, які здійснювали торгівлю косами „Одесский вестник”, констатував: „Головний торг косами здійснюється купцями міста Рильська, в Курзької губернії. Вони до цього часу купували коси у Бродських купців, а тому й знаходилися у цілковитій залежності від них.” Хоч у інших випадках одеські газетярі були досить лояльними до бродських купців, тут вони явно були не на боці останніх. Не дивно, адже „столиця Півдня” опинилася осторонь важливого торговельного маршруту. Тому спроба купця І.Жижина самому вирушити за козами за кордон знайшла у „Одесского вестника” підтримку. „Іван Іванович Живин, – писала одеська газета, – першим з

рильських купців, сам вирушив до Штірії, для закупівлі кіс на місяць, і протягом 6 років, три рази здійснював таку подорож. Він завів знайомства, й утримує у Відні особливого кореспондента, бо незнання німецької мови не дозволяє йому самому вести листування”. Проте особливу радість газети викликала спроба що її здійснив Жижин у 1834 р.: „До цього часу він слідував загально ній звичці рильських купців, – відправляючи товар сухим шляхом через Радзивилів. Штирійські фабриканти доставляють його за свій рахунок до Відня, а звідти до Радзивилова, й платять за перевіз до 4 гульденів сріблом з центнера. Тепер п. Жижин вперше відправив товар морем з Трієсту до Одеси; фрахт коштує йому не дорожче ніж 50 крейцерів з центнера, притому Одеса на 100 верст ближче до Рильська ніж Радзивилів. Він виграв таким чином біля 6%.”

Цей досвід так порадував одеських дописувачів, що вони, відстоюючи вигоди маршруту через Одесу, вже будували плани перетягування до свого міста маршрутів інших товарів центрально-російського експорту та імпорту („Вигоди цього нового шляху є такими очевидними, що Жижин не тільки думає у майбутньому завжди користуватися ним, при привозі товарів, але планує і товари, що він вивозить за кордон як-то: віск, сало, шкіри, пеньку, надсилати не до Радзивилова, а до Одеси, переконавшись у багатьох вигодах, що їх надають у нашому місті для торгівлі, особливо з приводу різних полегшень, які зробили нещодавно карантинні та міні начальники.” „Сподіваємось, що мине небагато часу й інші з його (Жижина. –Т.Г.) співгромадян будуть слідувати цьому прикладу.” – завершив своє повідомлення „Одесский вестник”.[62, 1835, 17 февраля]

Можливо, не без впливу зазначеної публікації ідеєю імпортувати через Одесу штирійські кіси зацікавилися і інші негоціанти. „Російські поміщики, – відзначав „Одесский вестник” наступного року, – віддаючи справедливість перевагам штирійських кіс, виписують їх через Радзивилівську митницю на суму біля 3 000 000 карбованців. Ми вже згадували, що ця галузь торгівлі приваблює туди від західних наших кордонів деякі статті відпускнуї торгівлі,

як-то: віск, сало, шкіри, пеньку, льон, вовну та ін. Нещодавно Рильський купець Г.Жижин вирішив виписати штирійські коси з Трієсту через Одесу, й вони коштували йому набагато дешевше. Підбурений цією вигодою, одеський торговельний дім Етлінгера та комп. наважився у 1834 році влаштувати тут складування цих кіс. Ми впевнені, що наслідки підприємства будуть вельми важливими для Південної Росії, Бессарабії та Закавказьких земель й воно заохотить до Одесу нові предмети відпускної торгівлі.” [62, 1835, 2 января]

Транзит російських виробів через українські терени був безпосередньо пов'язаний зі станом шляхів. Не зважаючи на сплату населенням Наддніпрянщини значних зборів на будівництво шляхів (зокрема збору 25 коп. з душі на утримання „головних трактів” імперії), держава мало дбала про шляхи, що були потрібні українському господарству. Так, лише кілька шляхів, що мали статус „головних трактів” та „великих трактів” імперії могли використовуватися для транзиту російських товарів через українські терени. Це, зокрема, „головний тракт” „з Петербурга до Ізмаїлу з малою гілкою від Балти до Одеси” та „великі тракти”: „так званий *Білоруський тракт* з Петербургу через Київ до Одеси”; „з Москви через Тулу, Орел, Ніжин, Київ, Житомир та Дубно до Радивилова”; „з Орла через Курськ Харків, Полтаву та Кременчук до Одеси” та ін. Шлях з Москви до Радивилова у 1824 р. через Калугу, Козелець, Київ та Житомир складав 1322 ½ верст. Тоді як шлях від Москви до Одеси – 1382 ½ верст. Й хоча на 1835 р. маршрут між Одесою та Москвою сухопутними шляхами імперії скоротився до 1359 ¼ верст, проте Одеса все одно була менш вигідним пунктом для транзиту російських товарів, ніж Радивилів.[47, с. 30, 31; 54, 1834, с. 44-46]

Постачання імпортованих товарів від західного кордону через українські терени до центральних областей Росії здійснювалося в тому числі й через ярмаркову мережу. Зокрема, через головні ярмарки українського ярмаркового кола. Важливу роль тут відігравали ярмарки Слобожанщини, посилюючи посередницьке значення торгівлі цієї історико-культурної області. Д. І. Багалій, зазначав, що у першій половині ХІХ ст., завдяки ярмаркам торгівлі „Слобідська

Україна, була посередником у торгівлі між Великоросією, Новоросією та Донщиною, а також Лівобережною Україною, ярмарки котрої були зв'язані з Слобідсько-українськими". Притому ярмарки Слобожанщини підкріплювали старі суходільні шляхи, що зв'язували не лише різні частини України, але й Схід на Захід [192, с. 175]. Рух товарів у тодішній ярмарковій мережі Наддніпрянщини був переважно одностороннім. Ця мережа забезпечувала збут російських промислових товарів, поширення яких на українських землях деякі з тодішніх авторів порівнювали з нашестям [199, с. 241]. З Наддніпрянщини до Центральної Росії вивозилося товарів значно менше. Тому транзит через українські ярмарки до Росії західноєвропейських товарів міг би покращити український баланс у торгівлі з Росією й зменшити обсяги викачування з населення Наддніпрянщини монети до Москви та московського промислового регіону. На певне поширення імпортованих виробів на українських ярмарках та їхній вивіз до Росії вказував І. Аксаков [181, с. 57, 59, 74]. Питання про поширення на ярмарках Лівобережжя та Слобожанщини імпортованих товарів (вин, кави, зливків та ін.), що приходили „з Одеси, Таганрога та інших місць Південного краю”, а потім частково продавалися до центральних російських губерній, розглядалося на початку 1840-х рр. у зв'язку з обговоренням доцільності перенесення Ільїнського ярмарку з Ромен до Полтави [522, с. 25, 33]. І. Гуржій та В. Ващенко наводили відомості про поширення імпортованих виробів з Одеси та інших портів та митниць не лише на ярмарках України та Росії, але і на сільських базарах [317, с. 188, 189]. Однак протекціоністська митна політика, яка сприяла збереженню Наддніпрянської України, як ринку збуту російських промислових товарів, водночас і зменшувала обсяги транзиту через українські терени вглиб імперії іноземних промислових товарів. Внаслідок цього частка імпортованих товарів серед тих, що продавалися на ярмарках була незначною (навіть на ярмарках Південної України вона дорівнювала 1/10 частині усього проданого товару), ще меншою була кількість іноземних товарів, що через українську мережу ярмарків відправлялися до Росії (переважно московськими та харківськими купцями) [592, с. 78, 79, 115].

Як зазначалося вище, значною перешкодою для перевезення товарів від західного кордону та чорноморсько-азовських портів на значні відстані був напрямок головних та поштових шляхів імперії та їхній стан. Перевізники могли обрати більш короткий маршрут по шляхам, що проходили через поміщицькі землі. Наддніпрянщина була вкрита мережею таких шляхів, що мали назву „путівці або транзитні дороги” (як зазначалося вище, слово „транзит” у першій половині ХІХ ст. застосовувалося не лише для транзиту міжнародного, а й для транзиту через терени окремих губерній, а також приватні маєтки). Більшість товарних перевезень Наддніпрянщини здійснювалося саме цими шляхами. Проте, тут перевізники стикалися не лише з поганим станом доріг, але і з платнею за проїзд, яка визначалася поміщиком на власний розсуд. Лише у 1860-х рр. А. Ерделі в статті „Путівці та транзитні дороги, як джерело прибутку” вперше звернув увагу на доходи поміщиків та видатки проїжджаючих від функціонування вищезгаданих доріг. „...Що стосується путівців, – зазначав А. Ерделі, – то вони ніколи й ніким не ремонтуються, а мости й гаті на них облаштовуються та утримуються власниками тих земель, по яким вони проходять. Відомо, що торговельний рух здебільшого проходить саме цими шляхами, що називаються також транзитними або чумацькими”. Притому власники стягували цілу низку поборів з проїжджаючих (за переїзд через гаті, проїзд, випас худоби та ін.), жоден з яких законодавчо ніяк не регламентувалася та державою не фіксувалася. „...Саме тому, – зазначав А. Ерделі, – що закон, заперечуючи сам принцип винагороди за утримання плотин та гатей, не встановив щодо цього предмету жодних правил, стягування платні за прохід по ним возів та худоби здійснюється майже скрізь, супроводжуючись цілковитим свавіллям у призначенні розмірів платні. Платня ця стягується без усілякого співставлення з суттю справи й нерідко перетворюється на справжні побори...”[661]. Побири поміщиків за переїзд та ін. від 1820-х рр. стали суттєвим фактором занепаду чумацтва. Купці та перевізники товарів на великі відстані, зокрема, з портів та митниць до Росії, або у зворотному напрямку також досить страждали від цих

поборів. Окрім того, довгий сухопутний шлях був пов'язаний з низкою інших складнощів. Через це досить часто між купцями та перевізниками товарів до Росії виникали конфлікти. Вже в перших десятиліттях ХІХ ст. Одеський комерційний суд був переобтяжений розглядом справ щодо таких конфліктів.

Значне місце у транзиті через Наддніпрянщину за кордон займали білоруські вироби. В першу чергу деревина, що сплавлялася Дніпром. Ліс та дерев'яні вироби віддавна були традиційним предметом вивозу з білоруських земель до України. Після виходу Російської імперії до Чорного моря виникла реальна можливість не лише ввозити білоруський ліс на Наддніпрянщину для місцевого споживання, але й Дніпром транспортувати його до портів з подальшим експортом до європейських та азійських країн. Тому цілком логічним є висновок К. В. Завальнюка „Особливо великого розмаху торгівля лісом набула під час освоєння Північного Причорномор'я, зокрема, після виникнення тут таких портових міст, як Херсон, Миколаїв та Одеса” [370, с.15.].

Звичайно, розвиток причорноморських міст сприяв ввезенню на південь білоруської деревини не лише завдяки експорту. Значної кількості лісу потребувало суднобудування, зокрема, військове. Деревина йшла на опалення міст. Зокрема, Одеса як найбільше місто України потребувала досить значної кількості деревини та дерев'яного вугілля для опалення, що, за свідченнями сучасників, завдавало значних втрат екології українських земель, й не лише на Півдні. Як зазначалося вище, деревина була необхідна й для розбудови причорноморських міст, портів та фортець від кінця ХVІІІ ст. Подібна ситуація зберігалася й у подальшому. Й хоча, за відомостями місцевого будівельного комітету, на 1849 р. в Одесі не було жодного дерев'яного будинку [121, арк. 20-23], прискорена розбудова цього швидко зростаючого міста постійно потребувала значної кількості деревини та дерев'яних виробів (паль, крокв та ін.). Однак, не зважаючи на посилений попит та досить високу ціну на деревину в Одесі, значна її частина експортувалася через Одесу та Херсон.

Дніпром сплавлялася досить значна кількість товарів, що потім прямували до портів Одеси, Севастополя й відправлятися за кордон. Білоруська деревина посідала у цьому реєстрі важливе місце. „Судноплавство по Дніпру, – писав у 1840-х рр. один з діячів „Товариства сільського господарства Південної Росії”, – є таким важливим, що його можливо назвати головним джерелом промисловості та продовольства для усього Новоросійського краю” [512, с. 228]. Водночас судноплавство Дніпром й особливо сплавлення лісу було пов’язано з цілою низкою перешкод, на які час від часу звертав увагу і царський уряд. У 1845-х рр. журнал Головного управління шляхів сполучення зазначав: „Дніпро зі своїми притоками ...служує природним шляхом для постачання виробів горішніх лісових та плодючих губерній до Новоросійського краю та портів Чорного моря. Однак дотепер виробництво не могло скористатися цих шляхом, бо Дніпро, що перетинається у пониззі порогами й в гирлі мілинами, створює вельми суттєві перешкоди для судноплавства...” [340, с. 192]. Автор нарису на сторінках вищезгаданого журналу згадував про „білоруські барки”, що перевозили переважно деревину. „Дніпром ходять судна, – відзначав він, – що мають назви байдаки, полубайдаки, любецькі баркаси, білоруські баркаси, ливжи, берлинки та два пароплави приватної компанії. Судна підіймають від однієї до чотирнадцяти тисяч пудів вантажу. Білоруські барки зазвичай навантажені лісом, підіймають ще більше вантажу, при осадці у 8 четвертин. Більше того ліс сплавлється Дніпром, в значній кількості плотами, які зв’язуються разом й іноді мають по 55 сажнів довжини” [340, с. 197, 198].

За вагою стройовий ліс та інша продукція білоруського лісівництва були найзначнішими вантажами, що перевозився по вий течії Дніпра від Києва до Херсону. „З горішніх пристаней Дніпра, – писав вищезгаданий автор, – до Кременчуку йдуть, окрім лісних матеріалів, горілка та зерно”. Й через дніпровські пороги у 1840-х рр. переважно перевозилися: „стройовий ліс, дрова циновки, дьоготь, скляні та чуванні вироби, сало, конопляна олія, канати, залізо та ін.”[340, с. 198].

Дніпровські пороги були значною перешкодою на шляху судноплавства. Через це частина вантажів від Кременчука перевозилася до чорноморсько-азовських портів суходолом (але не білоруська деревина, надто важка для сухопутного перевезення). Російський уряд в кінці XVIII – першій половині XIX ст. кілька разів робив спроби поліпшити проходження суден через пороги. Серед них варто згадати: проект талановитого інженера Франца Де-Волана 1796 р., затверджений царем лише 1799 р.; дослідження 1822 р. інженера Шишкова. Через складнощі проходження порогів Миколи I у 1833 р. висловив свою точку зору: „не приступати у теперішній час до проголошення водного судноплавства по порогам р. Дніпра, а влаштувати ними лише судноплавство сплавне й почати роботи з покращення Старокайдацького порогу”. Зазначені роботи тривали до 1837 р. й коштували скарбниці 95432 крб. сріблом. Зазначені витрати не були достатніми. У середині 1840-х рр. уряд знов почав значні роботи щодо облаштування порогів [340, с. 206-215]. Однак загалом практично всі зазначені вище спроби були малоефективними. Через це прохід через пороги був відкритий лише протягом нетривалого сезону. Наприклад, за десятиліття з 1832 до 1842 р. судноплавство через пороги тривали лише 621 день. Найдовшим цей період був у 1837 р.: з 30 березня до 20 липня; найкоротшим – у 1835 р.: з 1 по 31 травня [340, с. 200]. Незважаючи на усі складнощі, з 1832 до 1842 р. через дніпровські пороги пройшло 2986 суден та 4393 плотів, що перевезли товарів на 10 млн. крб. (з них на 150000 крб. товарів для державної скарбниці) За цей же час розбилося 49 суден та 107 плотів, при тому потонуло 30 людей [340, с. 205].

Сплавлення білоруського лісу не лише надавало заробіток тисячам робітників, але й було важливим джерелом поповнення бюджетів міст Наддніпрянщини. Зокрема для Херсону, де існував спеціальний збір з суден та плотів, що зупинялися у місті та за складування товарів на пристані. З плотів, зокрема, стягували по 6 крб. 50 коп. Цей збір у 1820-х рр. щорічно складав близько 11 тисяч крб. й мав досить велике значення для міської скарбниці. Наприкінці 1820-х рр. збір було скасовано. Це досить скоро спричинило те, що

„зі скасуванням зазначеного збору, місто позбавилося одного з найголовніших джерел своїх доходів й його пристань, через відсутність інших засобів для її ремонту почала приходити до цілковитої руйнації”. Тому вже 6 жовтня 1831 р. за поданням М. С. Воронцова положенням комітету міністрів збір з плотів та суден на користь м. Херсону було відновлено, щоправда у меншому обсязі (після 1831 р. він міг приносити цьому місту близько 4 тисяч крб. щорічно) [40, Т. 6, № 4853, с. 110, 111]. Білоруська деревина до 1850-х рр. залишалася провідною статтею експорту з Херсону (на середину 1840-х рр. він був не дуже значним й складав в середньому 15 тис. крб. сріблом щорічно) та каботажного вивезення до Одеси для подальшого експорту. Зазначена торгівля з Херсону „здійснювалася здебільшого купцями одеськими, кременчуцькими, брянськими та миколаївськими” [180, с. 346, 354, 355].

Досить важливе значення для транзиту товарів до внутрішніх російських губерній та у зворотному напрямку могла мати Керч. Це місто у 1770-х – 1780-х рр. нетривалий час користувалося правами порто-франко (про це у §4.1.) й, завдяки своєму зручному розташуванню, могло долучитися до маршрутів не лише східноєвропейського, але і західноєвропейського та азійського транзиту. Після поширення влади Російської імперії на весь Кримський півострів значна частина купців-греків залишила місто й „повернулися до колишніх своїх помешкань, з якими вони зріднилися і які надавали більше зручностей для життя та вигод, ніж Керч”. Окрім того, протягом наступного двадцятиріччя значно удару по добробуту міста, на думку Х.Зенкевича, задало піднесення інших портів краю: Херсону, Миколаєва, Одеси, Севастополя, Феодосії та Таганрогу („Проголошення портів у згаданих містах вельми негативно відбилося на долі Керчі, мешканці якої до того знаходили вельми значні прибутки у закордонній торгівлі”), а також після того, як було скасовано керченські митницю й карантин та заборонено вхід до цього порту іноземним кораблям (Х.Зенкевич звинувачував у цьому першого феодосійського градоначальника генерала Феньша, який виклопотав у столиці підписання цього указу). [382, с. 40] Зазначені події призвели до майже цілковитого

занепаду Керчі. „Тоді, – відзначав Х.Зенкевич, – найбільша та найкраща частина населення Керчі вирішила залишити злополучне місто. Багато хто попрямував до сусідньої ворожої Феодосії, інші, що були власниками значних капіталів переселилися до Таганрогу та Маріуполя, де засновували солідні торговельні фірми. На початок теперішнього (XIX. –Т.Г.) століття Керч являла собою невелике містечко з декількома десятками будинків – в одну вулицю. Піддана забуттю, вона протягом 20 років ледве животіла і мешканці її, число яких сягало півтори тисячі, здобували собі засоби для існування майже виключно рибальством” [382, с. 41, 42].

Проекти створення в Керчі порто-франко неодноразово виникали протягом першої половини XIX ст. (Наприклад, В. Гур'єв у 1817 р. наголошував: “Тільки порто-франко у Керчі та Одесі, й створення карантинів зручних для швидкого та вигідного вивантаження та завантаження товарів, можуть захистити [край] від зовнішньої пошесті.”[3, т. 6, с. 228, 229]). За часів М.С. Воронцова, керівництво краю почало звертати особливу увагу на перспективи торговельного розвитку Керчі.”[660, с. 201, 202]. Указ 1821 р. Х. Зенкевич вважав цілком логічним та справедливим по відношенню до Керчі актом, бо „таким щасливим за географічним становищем місцевостям не судиться довго залишатися у невідомості”. [382, с. 42] Х.Зенкевич підкреслював небайдужість М.Воронцова до Керчі („Своїм світлим, розсудливим розумом він одразу зрозумів дійсну користь, справжні вигоди, які з часом могла отримати держава від Керченського порту й тому не шкодував ані праці, ані засобів для його процвітання”).[382, с. 42] Керч нерідко тоді розглядали як майбутнього конкурента Таганрога і навіть Одеси (записка Керченікальського градоначальника у 1828 – 1829 рр. П. Вігеля „Про Керч” де відзначалися переваги цього міста перед Одесою). Надання Керчі привілеїв не сприяло значному збільшенню її торгівлі. „...Керченська торгівля, посилюючись, як допоміжний та полегшуючий засіб для торгівлі таганрозької, не має бажаної самостійності,” – зазначав один з авторів 1830-х рр. [602, с. 294]. Розвиткові східноєвропейського транзиту та сприянню каботажного

мореплавства мала слугувати проекти перетворення Азовського моря на „практичне” із закриттям митниці у Таганрозі та перенесенням всієї закордонної азовської торгівлі до Керчі. У 1840-х роках М. Воронцов „проектував закриття азовських портів для іноземних суден й перетворення Керчі на головний порт закордонного експорту.” [382, с. 72] „Одесский вестник” у цей час приділяв Керчі особливу увагу. Дописувачі газети не жаліли добрих слів на її адресу [62, 1834, 7 июля].

Питання торгівлі на Азовському морі були безпосередньо пов’язані із карантинним законодавством. 17 червня 1830 р. Миколаю I було затверджено положення Комітету міністрів „Про заходи для охорони від чумної зарази берегів Азовського моря”. Прийняттю цього положення (на засіданні комітету 13 травня 1830 р.) передувала гаряча полеміка із зазначеного питання. Міністр внутрішніх справ стурбований поширенням епідемій у Балканських провінціях Османської імперії пропонував посилити карантинний контроль у Керчі. З цією думкою погоджувався і генерал-губернатор М.С. Воронцов. Однак він запропонував додаткові заходи спрямовані на те, щоб перенести карантинний контроль, а можливо і митний контроль до Керчі та Феодосії і перетворити, таким чином, Азовське море на каботажне. При тому Михайло Семенович зазначав таке: „Він далекий від думки підтримувати одне довірене йому місто за рахунок іншого. Не будучи учасником обговорення, що відбувалося ще до його призначення на теперішню посаду, з приводу корисності чи шкідливості Керченського порту й перенесення до нього Таганрозького карантину, він дивиться на цей предмет без усілякої упередженості й ніколи не дозволив би собі пропонувати уряду найменшого заходу, що зашкодив би Таганрогу. Але він не думає, щоб через заборону пропускати до Азовського моря не очищені за карантинними правилами судна, місто це могло б занепасти; Росія же від того лише виграє”. [40, Т. 5, № 3733, с. 737]. Керч-Єнікальський градоначальник зі свого боку відзначав, що втіленню зазначеної пропозиції генерал-губернатора перешкоджали „деякі перешкоди через тодішні військові обставини” (влітку 1829 р. через Азовське море постачалося продовольство до діючої армії,

здійснювалися інші казенні перевезення тощо). Проте більш серйозні заперечення проти пропозиції М.С. Воронцова висловив його традиційний опонент Є.Ф. Канкрін. З наказом цього міністра Департамент зовнішньої торгівлі підготував „Міркування” із зазначеного питання. В них відкидалася потреба значного посилення карантинного контролю в Керчі. [40, Т. 5, № 3733, с. 638] Відзначалося, що зазначені заходи завдали б значного удару перш за все не імпорту, а експорту Таганрозького порту. Таких втрат міністр фінансів, виходячи з його зовнішньоторговельної концепції, припустити не міг. Четвертий пункт „Міркувань”, зокрема, зазначав: „іноземні судна, приходячи до Таганрогу, мають за головну мету не продаж своїх товарів, а купівлю, через що уповільнення у плаванні буде шкідливим не стільки для іноземного скільки для нашого купецтва.”

Міністерство фінансів звертало увагу на зручне розташування Таганрогу щодо водяних артерій (Дону та Волги) для вивезення виробів російських губерній. „Є сумнівним, – йшлося у „Міркуваннях” – щоб судна, які мають потребу у Таганрозі та Маріуполі, віддали б перевагу вантаженню у Керчі та Феодосії, околиці яких, як і граф Воронцов пише, майже нічого не виробляють й які від хлібородних і взагалі від виробничих наших губерній віддалені більше, ніж береги Азовського моря, що мають з ними зручні зносини через Дон Волгу та інші водні комунікації.” [40, Т. 5, № 3733, с. 639]

Показово, що Міністерство фінансів мало свій погляд і на мотиви пропозицій Воронова, вбачаючи в них не тільки карантинні, але й економічні інтереси – бажання отримати більший зиск для краю від транзиту через його терени російських виробів шляхом розвитку каботажного судноплавства на Азовському морі. „Немає сумніву, що власне каботажне судноплавство буде корисним для Новоросійського краю” – визнавали автори „Міркувань” проте вони зауважували, що каботажні судна на розвиток яких під час відкриття

До „Міркувань” своїх підлеглих міністр фінансів додав п’ять пунктів своїх зауважень. По-перше, він висловив скепсис відносно кримської торгівлі загалом. „Думка, що кримські порти могли б колись зробитися важливими для

торгівлі пунктами, – твердив Канкрін, – за умов теперішнього стану справ навряд чи має достатньою підстав; оскільки давній добробут цих портів походив від того, що вони слугували складуванню товарів, які постачалися із внутрішніх країн, що тоді у варварстві перебували.” По-друге, міністр вважав що наслідки „примусового антерпо (складки) в Керчі” будуть шкідливими для азовської торгівлі й згубними для Таганрогу, оскільки “перевезення товарів на каботажних суднах, повторне навантаження й вивантаження до магазинів, подвійні провізії й бариші, неодмінно мають падати на ціну товарів, тоді як найбільша частина приїжджаючих корабельників скоріше вирішать заробити самі привізні гроші з Керчі до Таганрогу, й назад, ніж сплачувати їх готівкою у ціні товарів.” По-третє, на думку Канкріна, Керч міг існувати „майже виключно задля карантинного захисту” проте цей захист також був не таким вже потрібним, бо „і без Керчі не було чуми в Таганрозі”. [40, Т. 5, № 3733, с. 639] Тому міністр знаходив доречним залишити в силі постанову від 1821 р. Насамкінець міністр висловив думку, “що за умов альтернативи (рівних прав) вантажити в Керчі, або в Таганрозі, Керч ніколи не перетвориться на той пункт, який хоче завести уряд” й що “в будь-якому випадку краще. щоб Керч залишилася у середньому становищі, ніж розладнати торгівлю, яка слугує відпуску товарів, ціною від 4 до 7 мільйонів” (малися на увазі обсяги експорту Таганрогу). Канкрін, між іншим, нагадував, що свого часу „не погоджувався на влаштування в Керчі такого дорогого карантинного будинку”. Проте щоб не виглядати запеклим „ворогом Керчі”, Канкрін зауважував: “міністр фінансів не вважає неймовірним, що з часом Керч зробиться якщо не виключним або головним, однак же не незначним місцем складування для ранніх та пізніх відпускних товарів для тих, які бажають прискорити свої рейси; а карантин, як для цього, так і на випадок будь-яких надзвичайних випадків може мати деяку користь.” [40, Т. 5, № 3733, с. 640]. Таким чином, внаслідок дій міністра фінансів, ідея перетворення Азовського моря на „практичне” з точки зору митної, не набула реалізації. Це завадило реалізації планів М. Воронцова про

посилення каботажного мореплавства і значне збільшення доходів мешканців краю від транзитних перевезень до Таганрогу.

Слід також згадати і численні проекти створення порто-франко в Керчі Керч-єнікальського градоначальника у 1833 – 1850 рр. Захара Семенович Херхеулідзе. Свої ґрунтовні проекти з посиланням на європейський досвід З. Херхеулідзе через керівництво краю надсилав до Міністерства внутрішніх справ і мотивував потребу створення порто-франко в Керчі передусім необхідністю захисту країни від епідемій. Таким чином, так само як і М. Воронцов в проекті перетворення Азовського моря на „практичне”, З. Херхеулідзе приховував головні цілі свого проекту. Від середини 1830-х рр. З. Херхеулідзе подав кілька проектів влаштування порто-франко. Серед них найдетальнішим був проект 18 березня 1844 р., який передбачав створення порто-франко не лише в Керчі, але й на знаній частині Керченського півострова з включенням частини Тамані (Дивись Додаток 49). Реалізація такого проекту надзвичайно сприяла би транзитній торгівлі. Однак оскільки столичне керівництво розглядало можливість створення в Керчі порто-франко лише за умов цілковитої ізоляції міста від решти півострова, керівництво краю відмовилося від вищезгаданого проекту”.[97, арк. 2, 12, 13, 25, 28, 29, 45-49, 50].

Таким чином, можна зробити висновок, що Наддніпрянська Україна першої половини ХІХ ст. була важливою транзитною територією для товарообміну Центральної Росії. Обсяги російського транзиту через українські терени у цей час не були надто значними через низку причин: протекціоністська митна політика стримувала імпорт; російське виробництво могло запропонувати Європі лише невеликий асортимент конкурентноспроможних товарів; стан шляхів робив рентабельним транспортування на великі відстані лише легких та дорогих товарів. Через це українське населення не могло мати значних прибутків від транспортування російських товарів (набагато більше коштів воно отримувало від перевезення

зерна та інших предметів українського експорту та внутрішньої торгівлі).

Проте „російський транзит” за своїми ціновими показниками обіймав важливу частку у обсягах торгівлі наддніпрянських митниць й портів та приносив певний дохід мешканцям українських міст, зокрема, купецтву. Значення цього транзиту зростало у ті часи, коли зменшувалися обсяги експорту зерна та інших більш важливих статей українського товарообміну. „Російський транзит” через землі Наддніпрянщини першої половини ХІХ ст. ще потребує ґрунтовного вивчення: необхідно визначити його загальні обсяги та їхню динаміку, детально розглянути шляхи транспортування товарів, підрахувати приблизні прибутки місцевого господарства від функціонування транзиту та ін.

Отже, можна зробити висновок, що землі Наддніпрянської України у період, що вивчається, були важливою транзитною територією не лише для Західної, але й для Східної Європи. Продовжували традиції транзиту товарів з Польщі, Молдови, Московії та інших країн та земель Східної Європи та у зворотному напрямку, що сягали часів Середньовіччя, коли Московія, Молдавське князівство, Польща та інші країни здійснювали свою торгівлю з країнами Сходу та Заходу через українські терени сухопутними та річковими шляхами. У маршрутах східноєвропейського транзиту Наддніпрянщини першої половини ХІХ ст. можна побачити продовження таких відомих торговельних шляхів як шлях „з варягів у греки” ІХ – ХІІ ст., „великий шовковий шлях” ХІІІ – ХV ст., „татарська дорога” ХІІІ – ХV ст., „молдавський шлях” ХІІІ – ХVІ ст. та ін.

Східноєвропейський транзит через землі Наддніпрянської України, так само, як і західноєвропейський, залежав від низки суб’єктивних та об’єктивних факторів, зокрема, від державної політики в економічній сфері. Оскільки східноєвропейський транзит був пов’язаний з товарообміном земель, що в першій половині ХІХ ст. були частиною Російської імперії, він не був жорстко регламентований законодавством. Виняток складали терени, що були відокремлені від решти імперії митним кордоном – Царство Польське та Бессарабія (до 1830 р.), транзит яких здійснювався за правилами, подібними до

правил західноєвропейського транзиту. Проте й на транзит товарів теренів, що були частиною загального митного простору Російської імперії, безпосередньо або опосередковано впливала зовнішньоторговельна політика держави. В першу чергу митні тарифи, зміни яких в бік протекціонізму, або фритредерства значною мірою визначали обсяги транзиту імпортованих товарів до різних внутрішніх губерній імперії через терени Наддніпрянщини. На зміни маршрутів східноєвропейського транзиту впливали законодавчі акти, що визначали розташування митниць на кодонах імперії та їхній статус (найважливішим в цьому плані було створення мережі так званих „складувальних митниць” у 1811 р.). Важливий вплив на розвиток східноєвропейського транзиту мала державна політика у сфері шляхів сполучення. Зокрема, визначення та облаштування сухопутних шляхів, що прямували від кордонів імперії через Наддніпрянщину вглиб країни, а також політика щодо водних комунікацій (річкових шляхів Дніпром та Дністром, каботажного мореплавства по Азовському морю та ін.).

Серед маршрутів східноєвропейського транзиту найбільшими за показниками ваги перевезених товарів були ті, що проходили річковими комунікаціями або на невелику відстань суходолом. До таких маршрутів передусім належить транспортування Дніпром білоруської деревини та деревинних виробів та продукції губерній Центральної Росії для подальшого вивезення їх за кордон. Також важливим був експорт через чорноморські та дунайські порти (Одесу, Ізмаїл, Рені) продукції Бессарабії. Зазначені маршрути транзиту приносили значні прибутки місцевому населенню. Зокрема, транзит по Дніпру забезпечував роботу тисячам робітників та сплавників й був одним з основних джерел доходу для бюджетів низки важливих міст Наддніпрянщини (Катеринослава, Кременчука, Херсону тощо). Транзит молдавської сільськогосподарської продукції здійснювався тисячами сухопутних перевізників (переважно чумаків).

Сухопутні маршрути східноєвропейського транзиту, що мали значну відстань, мали значно менші обсяги ваги перевезених товарів. До таких

маршрутів передусім слід віднести ті, що забезпечували вивіз виробів губерній Центральної Росії через порти та митниці на теренах українських губерній й постачання імпортованих товарів у зворотному напрямку, а також „польський транзит” (головний його маршрут зв’язував Варшаву та Одесу). Зазначені транзитні маршрути приносили значно менше користі населенню українських губерній не лише через незначні обсяги ваги товарів, а й через те, що їхнє перевезення часто забезпечували мешканці інших губерній. Проте, незважаючи на незначну вагу транзитних товарів, що перевозилися такими маршрутами, вартість цього транзиту іноді була досить значною (адже транспортувалися переважно товари легкі та дорогі). Це надавало можливості купцям міст Наддніпрянщини (Одеси, Радивилова та ін.) отримувати значні прибутки від транзиту й потім вкладати зароблені таким чином кошти в інші галузі економіки.

Значними перешкодами на шляху розвитку східноєвропейського транзиту через терени українських губерній були протекціоністський характер митної політики Російської імперії (він зберігалася практично весь період, що розглядається, за винятком 1819 – 1821 рр.), а також незадовільний стан сухопутних та водяних комунікацій. Несприятлива політика Російської імперії у сфері будівництва шляхів сполучення унеможлиблювала пересування товарів значної ваги на великі відстані. Тому найбільші за обсягами ваги товари, що прямували через терени Наддніпрянщини транзитом, були молдавські сільськогосподарські вироби, які вивозилися через Одесу та дунайські порти – Ізмаїл та Рені, а також білоруська деревина та дерев’яні вироби, що сплавлилися Дніпром для експорту. Зазначені гілки транзиту приносили найбільше доходів місцевому населенню за транспортування. Інші маршрути як західноєвропейського, так і східноєвропейського транзиту, пов’язані з транспортуванням відносно легких, проте значних за вартістю вантажів на великі відстані приносили прибутки переважно купцям, що були здебільшого інонаціонального походження.

РОЗДІЛ IV. ОДЕСЬКЕ ПОРТО-ФРАНКО 1819 – 1859 РР.

4.1. Спроби запровадження “вільної торгівлі” на українських теренах в другій половині XVII – кінці XVIII ст.

Перш ніж підійти до розгляду проблем функціонування одеського порто-франко 1819 – 1859 рр. слід розглянути історичні передумови цього явища у Новій історії України (так само, як це було зроблено стосовно транзиту у параграфі 2.1). Адже це по-своєму унікальне для митного законодавства Російської імперії насправді не було таким вже унікальним для українських теренів.

У параграфі 2.1 вже згадувалося традиції запровадження „вільної торгівлі” в політиці Б. Хмельницького. Хоча Л. Гвоздик-Пріцяк називає зовнішньоторговельну політику Б. Хмельницького меркантилізмом, нерідко в універсалах гетьмана простежувалася риторика, яку (використовуючи більш пізнішу термінологію) можна було б назвати фритредерською: іноземним купцям надавалися пільги, “аби вони в нашу сторону з різними товарами приїжджаючи, вигоду людям приносили” [53, с. 108, 128, 133] і, навіть, запроваджуючи у 1654 р. митні збори з іноземних купців, гетьман мусив виправдовувати цей крок тим, що військо “має великі видатки на людей чужоземних” [53, с. 142]. Вищезгадане надання права „вільного порту” без “стягування жодних мит та поборів” Старому Бихому 15 березня 1657 р. за те, що його мешканці добровільно “піддалися під протекцію” гетьмана і захотіли “довіку” під владою Війська Запорозького перебувати [53, с. 219], І. Крип’якевич називав “один з останніх тріумфів політики Богдана Хмельницького”, „результатом складної мілітарної і дипломатичної акції” [425, с. 32-92]. Нажаль, реалізувати цей зовнішньоекономічний проект через смерть гетьмана та подальші події не вдалося. У подальшому ідеї створення „вільних портів” та надання інших митних пільг знайшли продовження у політиці українських гетьманів другої половини XVII – ХУІІІ ст. Водночас ідеї створення зоні вільної торгівлі пов’язували з боротьбою за визволення від влади Османської імперії берегів Чорно та Азовського морів. Вищезгаданий

патріарх Досифій Нотара у 1700 р. пропонував Петру I створити порто-франко у Азові, прояснюючи, що користь державі буде не від розміру мита, а від збільшення торгівлі та добробуту цього міста (“Оскільки греки йдуть через польську землю, – писав с цього приводу патріарх, – сподіваємось, що тепер будуть через Азов ходити, а також і люди-іноземці, почувши про зменшення мита прийдуть і підуть всі через тую країну і буде там прибуток державі”)[405, с. 29-31];[289, с. 130-134]. Як відомо, потужного удару по правах української зовнішньої торгівлі було завдано після „зради” гетьмана І. Мазепи. Тому питання про захист прав українського товарообміну гостро постало в Гетьманщині за часів правління Данила Апостола, який, за оцінками деяких істориків проводив свою політику у річищі боротьби за “принципи свободи торгівлі”, що їх у XVIII ст. відстоювало населення Гетьманщини[598, с. 86, 151, 152, 162].

Українське купецтво XVIII ст. вже добре усвідомлювало необхідність та вигоди від надання міжнародній торгівлі митних пільг. Супротивниками цих прагнень виступали представники царського уряду та російського купецтва. Останні, наприклад, вже 1734 р. вимагали щоб “з Севську та з Курську і з Брянську тарифне мито перевести до малоросійських порубіжних міст по київському кордону”, оскільки “греки й іноземці, через взяття з їхніх усіх товарів тарифного мита на ці [російські] ярмарки приїздити не будуть, бо будуть торгувати у малоросійських містах через те, що там мито не стягується”[645]. Вимоги заборонити ввезення іноземних товарів до Гетьманщини та спрямувати потоки іноземних товарів до російських міст лунали і пізніше. Розглядаючи цю боротьбу принципів “вільної та регульованої торгівлі” Михайло Слабченко, відзначав, що з середини XVIII ст. українці діяли вже в руслі загальноєвропейських змагань за “свободу торгівлі” прихильників Адама Сміта (“Принципи нової свободи торгівлі допоміг українським купцям відстояти деякі свої позиції в кінці XVIII ст.” – відзначав історик). Однак, як стверджував М.Слабченко, ліквідація митної автономії Гетьманщини в 1754 р. та інтеграція українського купецтва із загальноросійським поклала край його

боротьбі за “вільну торгівлю” (“...Гетьманщина тихо увійшла до загальноімперського економічного та фінансового річища. Цей крок знаменував собою й відмову українського купецтва від колишньої політики вільної торгівлі, тим більш, що незабаром після цього впали і Запоріжжя і Польща і Крим”).[598, с. 151, 152, 162] Те, що різні верстви на населення Гетьманщини і в подальшому не припиняли боротьби за „вільну торгівлю” проти митного протекціонізму імперії свідчать їх накази „Катериненській комісії” 1867 р. В деяких з них проводився прямий зв’язок між ліквідацією української митної автономії та зубожінням українського товарообміну[414, с. 126, 141] (так шляхта Київщини пов’язуючи скасування вивізного та ввізного мита прохала „...хліб за кордон пропускати безмитно, а оскільки хліб без солі не вживається, а обидва складають людську їжу то через те... прохаємо ...наказати мито з солі яка привозиться з Польщі та Криму, так само як і з хліба зняти”). Показово, що говорячи про необхідність скасування мита з солі українські представники згадували часи, коли не тільки солі але і „інших іноземних товарів... вільний з чужих країв до Малої Росії довіз... заборонений не був,” а також і про давні права козацтва й шляхти бути звільненими від сплати мита.[44, с.186, 222]

Своєрідну боротьбу з російським урядом за “вільну торгівлю” вело і Запоріжжя. Вже після заснування “Нової січі” запорожці спромоглися здобути у російського уряду низку важливих привілеїв. Історик Є. Загоровський навіть порівнював митні пільги надані указом 1760 р. із здобуттям запорожцями своєрідного “порто-франко” (“Встановлений указом 25 січня 1760 р. порядок, – відзначав він, – залишавсь щодо Січі сліве незмінний аж до її кінця; як ми бачимо він давав Війську “порто-франко” в торгівлі на його власній території, надаючи йому одночасно значні пільги при митних зносінах з рештою Російської імперії”). Однак в подальшому “російська фіскальна політика видимо змагалась обмежувати, якомога, економічну самостійність Запоріжжя”, а запорожці, зі свого боку, вели боротьбу проти російських митниць на своїх кордонах, обмежень та заборон їх товарообміну з сусідніми країнами, захищаючи притому ідеї “вільної торгівлі.”[371, с. 808, 809] “Наказ”

Запорозького Війська своїм депутатам до “катерининської” законодавчої комісії від 24 липня 1767 р. містив пункт про необхідність вимагати “не стягування митних грошей з кримської солі та інших закордонних та тутешніх виробів, які привозяться запорозькими козаками до Малої Росії та до Польщі, а також і товарів, які звідти для споживання та побуту козаків запорозьких привозяться” та ін. [639, с.33, 34, 44]. Отже, Запорозька Січ була не меншим осередком фритредерства ніж Гетьманщина.

Показово, що і на відтятих у Війська Запорозького землях, так званих “Новосербії” та “Новоросії”, російський уряд обіцяв переселенцям звільнення від ввізних мит. Таким чином, недовгий час своєрідне “порто-франко” існувало і там. Зокрема, згідно указу Єлизавети Петрівни від 11 січня 1752 р. щодо військових поселенців на землях поруч з фортецею Св. Єлизавети [525, с. 3], затвердженій 2 березня 1764 р. Катериною II доповіді щодо створення Новоросійської губернії [415, с. 36, 37] та ін. Таки російські державні заходи, звичайно, були нетиповими та тимчасовими (вже через декілька років на західних кордонах зазначеної губернії, зокрема у Єлисаветграді, відкрилися російські митниці, які почали збирати мита з деяких “польських” товарів) [525, с. 16].

В кінці XVIII ст. ідея „вільного міста” знайшла реалізацію на досить віддалених від моря тернах Західної України. Після приєднання Галичини до влади Австрійської імперії імператор Йосип II вирішив надати значних митних пільг місту Бродам. По їх отриманню “натхнені першим виявом цісарської ласки Бродовські мешканці не припиняли стукатися до трону розумного монарху з метою отримання таких пільг, які б сприяли піднесенню промислової галузі міста і могли б забезпечити їй вільний розвиток”. У Відні такі прохання були “ласкаво вислухані” й спричинили появу закону від 21 серпня 1779 р., яким імператор проголосив Броди порто-франко на правах “рівних з нашими королівськими портами Трієстським та Фіумським, що вільною торгівлею захищені” [676, с.113, 114] (австрійські порти на Адріатичному морі Трієст та Фіуме отримали порто-франко ще у 1719 р.) [460, с. 32, 34]. Створена територія

“вільної торгівлі” мала вихід до польського кордону, притому проголошувалося: “з польської сторони Бродів між станціями Лешньова і Підкаміння будуть від інспекторів та об’їждчиків цілком звільнені залишаться, а натомість новий комерційний кордон з тамтешнього боку від Бродів пролягатиме з Поняковичів ліворуч через Слуцько, Лагодув, Берлін, Піски, аж до Ляшиньова, праворуч – через Голосковіце, Суходоли, Гучисько, Понікове, Черніце, аж до Подкамення.” Таким чином, зона вільної торгівлі охоплювала не тільки Броди, але й певну територію навколо нього мешканці якої, згідно закону, отримували “таку саму вільність як і саме місто Броди”. Дев’ятнадцять пунктів вищезгаданого цісарського закону визначали умови функціонування “вільного міста” Броди [676, с. 114].

Щодо наслідків цього режиму думки сучасників і дослідників економічної історії були відмінними. З одного боку відзначалося, що від 1779 р. для міста „розпочалася, нова ера, що тривала 100 років і була сприятливою в усіх відношеннях” [57, т.5, с. 26], „Броди стали основним центром, через який проходила майже вся торгівля з Росією, а до 1795 р. – і з Польщею” [408, с. 118], “центром транзитної торгівлі між Сходом і Заходом” [396, т.3, с. 457]; [434, с. 171], а втрата прав „вільного міста” призвела до занепаду міста у 1880-х рр., що позначилося на чисельності його населення. З іншого – традиція російських чиновників дивитися на „вільне місто” Броди, як на центр контрабанди (це детально розглядалося у параграфі 2.7), знайшла відбиток в літературі. Так енциклопедичний словник Брокгауза та Ефрона стверджував, що безмитне ввезення товарів до Бродів “заохочувало контрабандну торгівлю з Росією”, а “скасування у Бродах порто-франко та більш ретельний нагляд на російському кордоні значно зменшили контрабанду” [58, т. IV-а (8), с. 695].

В кінці XVIII ст. фритредерські ідеї набули на українських землях нового поштовху у зв’язку з визволенням від османського панування Північного Причорномор’я. Спроби створення порто-франко з’являються вже після Кучук-Кайнаржийського миру 1774 р., за яким Російська імперія здобула право вільної торгівлі по Чорному морю та декілька портів на його узбережжі, в тому

числі Керч (разом з Єнкале), який з суходолу опинився відрізанним від інших земель імперії. Дореволюційний дослідник історії цього міста Х.Х. Зінкевич відзначав, що після приєднання Керчі “усвідомлюючи усю важливість цього нового здобутку, російський уряд звернув на нього найсерйознішу увагу.” “По-перше, – писав далі цей керченський автор, – потрібно було потурбуватися про залучення сюди населення прихильного до Росії, і ось, за пропозицією графа Олексія Григоровича Орлова-Чесменського, до Керчі та Єнкале було закликано більше тисячі родин архіпелазьських греків, що втекли від жорстокої помсти турків. Щедрою рукою посипалися на цих переселенців милості імператриці: 20 тисяч десятин зручної землі, соляні озера, 30-річна пільга та інші численні права та привілеї чекали на них на новій батьківщині” [382, с. 39]. 28 березня 1775 р. Катерина II підписала указ графу Орлову про надання місця проживання та усіляких вигод грекам-морякам, які воювали на боці Росії у Середземному морі. Серед пропонованих заходів (які, зокрема, передбачали надання грекам податкових та інших пільг у Азовській губернії) першим пунктом зазначалося: “Якщо забажають вони (грецькі матроси – *Т.Г.*) започаткувати своє поселення у містах Керчі та Єнкале: то Ми, Милостиво на це погоджувачись, створимо свобідний та вільний порт у тих місцях” [40, т.20. – №14284, с.102]. Можливо ідею проголошення порто-франко підказали російському уряду самі греки. Створення “вільного порту” у Керчі тоді не могло завдати значних втрат російській промисловості або митниці, через те, що весь Крим окрім Керченського півострова, Російській імперії ще не належав. На думку, Х. Зінкевича згаданий указ цариці вельми сприяв розвитку міста: “завдяки цьому, населення Керчі і Єнкале за короткий термін зросло до 16 тисяч душ, і на руїнах стародавнього Пантікапея завирувало діяльне життя.” Керівництво краю в особі генерал-губернатора Григорія Потьомкіна надавало у той час важливого значіння як торговельному, так і стратегічному розташуванню “цього місця пануючому завдяки з’єднанню двох морів” (слова генерал-майора П.Потьомкіна, який керував розбудовою керченських укріплень, з листа до його дядька Г.Потьомкіна від 27 березня

1778 р.) [9, с. 376]. Проте ситуація докорінно змінилася у 1783 р. – після приєднання усієї території Кримського ханства до Російської імперії. Керч та Єні-Кале вже не були відокремлена від решти території півострова державним кордоном і створення в них порто-франко могло завдати певних втрат російських виробникам та скарбниці. Тому ідею “вільного порту” у Керчі відклали, а саме місто, втративши своє виключне становище та значну частину грецького населення (воно переселилося до інших міст півострова), занепало [382, с.39, 40].

Генерал-губернатор Г. Потьомкін, сприяючи розвитку товарообміну Півдня України, між іншим, планував і значно зменшити митний тягар. Так, невдовзі після приєднання Криму, в листі від 10 серпня 1785 р., він писав до цариці: “Митний збір у самому півострові настільки малий із привізних товарів, що його ледве вистачить на утримання сторожи. Якщо б було дозволено Вашою імператорською величністю цей збір на Таврійському півострові зовсім скасувати, то завдяки тому скоротилася б варта і було б залучено в край багато мешканців з інших країн”[49, с. 120]. Отже, Г. Потьомкін пропонуючи створити режим порто-франко на всьому Кримському півострові, пояснював необхідність цього рішення двома причинами: 1) зменшенням витрат на утримання митної сторожі та 2) залученням з-за кордону переселенців. Не тільки Потьомкіну, але й багатьом іншим російським урядовцям Крим здавався ідеальним місцем для влаштування режиму порто-франко. Адже на перекопському перешийку було вельми зручно влаштувати митний контроль та захист від проникнення за межі півострова контрабанди.

За часів Г. Потьомкіна також вже з’являлися пропозиції щодо створення порто-франко в окремих містах регіону. Зокрема у Феодосії, на яку звернули увагу купці Генуї – міста, що отримало права порто-франко ще на початку ХУІІ ст. Як відзначав Ф. Лагоріо після завоювання Криму, “Кафа своїм минулим природно мала була привернути його (російського уряду – *Т.Г.*) увагу” [430, с. 31]. За словами Ф. Лашкова: “Потьомкін із значним співчуттям поставився до проекту савойського дворянина Галери – відновити морську

торгівлю Кафи XIV та XV ст., і довго цікавився цією щасливою думкою, яку, нажаль, було важко втілити у життя”[436, с. 14]. Вже згаданий у §2.2 Б. Галера повіривши в блискучі перспективи економічного розвитку Північного Причорномор’я, що відкрилися після здобуття Г. Потьомкіним Криму та „охоплений ентузіазмом стосовно розвитку чорноморської торгівлі” заснував 1787 р. у Феодосії “першокласний комерційний заклад”. „Не зважаючи на великі витрати” він пізніше організовував з Італії експедиції з метою підняти сільське господарство та промисловість Криму (захоплений італієць планував, „насадити його землі різними продуктами, яких не має у Тавриді як-то: оливковими деревами, апельсинами, шовковичними деревами, бавовною, тютюном, виноградом різних сортів”, він привіз „з собою моделі двох машин – одну для фабрики з виготовлення макаронів та локшини, а другу – для очищення бавовни,, та ремісників). У відповідь на численні прохання Б. Галера російські урядовці (Г.О. Потьомкін-Таврійський, В.В. Коховський, П.О. Зубов та інші) і навіть цариця ніби сприятливо поставилися до його планів „відновити моську торгівлю, що була у XIV та XV ст.”, однак досить скоро на заваді цьому стала не тільки нестача коштів, але й інертність російської бюрократичної системи[38].

Окрім зазначеної записки про Одесу Б. Галера запропонував російському керівництву низку інших проектів, зокрема: детальні пропозиції щодо влаштування карантинів у чорноморсько-азовських портах [3, с. 302-313], та записку “Про покращення становище Тавриди” складені у 1793 р. та ін. У 1794 р. Б.Галера знов вирушив до Тавриди. Як писав тоді Лізакевич: “Все місто Генуя ретельно стежить за подорожжю пана Галера. Надання йому пільг, покровительства і допомоги від нашої Августейшої Государині, допоможуть наважитися тутешнім багатим домам слідувати його прикладу, від чого населення Тавриди і чорноморська торгівля за короткий час значно збільшаться” (переклад цитати з французької О. Полевщиковой) [18, с. 26]. Б.Галера прийнявши 1794 р. російське підданство насправді отримав від Катерини II земельні володіння та пільги щодо започаткування вівчарства,

виноробства та розвитку торгівлі в Криму. Однак загалом торговельні операції Галера виявилися не дуже вдалимими. У “Записці поданій князю Куракіну” 1797 р. колишній громадянин Генуї ремствував на бюрократизм та зловживання російських чиновників, які заважали його планам щодо організації експорту хліба і налагодження зв’язків між Північним Причорномор’ям та середземноморськими портами[3, с. 544, 545] (Б.Галера помер у Феодосії 1801 р., більшість його проектів так і залишились нереалізованими)[92, арк. 1, 2];[267, с. 144, 153].

Практично одночасно з італійцями на торгівлю Чорного моря звернули увагу і французи. Вищезгаданий барон Антуан, плануючи встановлення торговельних стосунків між Марселем та Херсоном 1781 р. у Петербурзі 1781 р. прохав російський уряд, в тому числі і про митні пільги для іноземних купців (передаючи текст прохання Антуана історик П. Юрченко писав: “Оскільки проект порто-франко у Херсоні не міг бути предметом обговорення, то щоб, принаймні полегшити довіз французьких заборонених виробів й зменшити мита”) [664, с. 166, 167, 170]. Показово, що в своїх листах 1786 р. з Марселя Антуан доводив, що зменшення мит сприяє і російському експорту, а також обіцяв у відповідь надання митних пільг російським товарам у французьких портах Лише за умов збільшення імпорту з європейських країн, на думку Антуана, міг стрімко зростати експорт збіжжя з Правобережжя (“польської України”) та Лівобережжя і Півдня (“російської України”) [34, с 159, 160].

У 1784 р. царським указом до Севастополя, Херсона та Феодосії було дозволено входити іноземним торговельним кораблям. “Проте, – коментувала цей указ О. Дружиніна, – митні збори не скасовувалися а підлягали виплаті” [348, с. 143]. Наступного року ситуація з проголошенням у Криму порто-франко здається зрушила з місця. Вочевидь у відповідь на пропозицію Г.Потьомкіна Катерина II 13 серпня 1785 р. звільнила “пристані, що на півострові Таврійському знаходяться” від сплати митних зборів, від 1 січня 1786 р. терміном на п’ять років. При тому митний кордон мав був перенесений до Перекопу [348, с. 145]. Однак чергова війна з турками, яка розпочалася

1787 р. звела права кримського порто-франко нанівець. По завершенні війни 1787 – 1791 рр. та смерті Г. Потьомкіна щодо створення порто-франко. Однак подібні пропозиції від неогоціантів не припинялися Так, у 1796 р. австрійський консул Рутер просив “між іншим, про звільнення австрійських підданих, які торгують у Херсоні від усіляких податей, але на це, за поданням графа Зубова було отримано відмову”[477, с. 782].

Наступник Катерини II Павло I наважився на досить сміливий, і практично унікальний, для російської митної політики хід. Хоча новий цар ненавидів покійного Г. Потьомкіна, він погодився втілити в життя давню мрію “великого гетьмана” – проголошення порто-франко на усьому Кримському півострові. За словами А. Скальковського, цим своїм заходом Павло I подав “перший приклад” “створення порто-франко на берегах Чорного моря”[590, с. 266]. Причини для цього були досить поважними. В кінці XVIII ст. російський уряд був вельми стурбований тим, що кримські терени, які вважалися вельми сприятливими для розвитку багатьох галузей господарства, залишалися майже незаселеними (“Воістину, – писав пізніше Павло Сумароков, – Крим є частинкою раю; однак після вигнання з нього Адама”) [8, с. 158].

На засіданні Державної ради від 5 лютого 1797 р., де обговорювалося це питання, доцільність влаштування “вільної торгівлі” у “таврійських портах” пояснювалася досить дивно: “щоб таким чином область ця набула скоріше необхідне населення, яке б не тільки з одних татар, але й з різних порядних жителів складалося.” [2, т.2, с.121]. Про яких саме “порядних жителів” йшлося буде сказано далі.

лютого 1798 р. було підписано царський маніфест про створення в Криму на 30 років порто-франко. “Дивлячись із сердечною радістю на успіх торгівлі, – говорилося, зокрема, в цьому документі, – яка у портах наших на морях Балтійському та Білому поширюється, і бажаючи те ж саме здобути і на моря, що оточує півострів Таврійський... визнали Ми корисним для особливого торгівлі нашої піднесення і для надійнішого населення і облаштування міст та земель на цьому півострові, встановити там для всіх націй та народів на 30

років порто-франко, даруючи двом пануючим там купецьким гаваням Феодосійській та Євпаторійській повну свободу для приходу туди суден усіх націй..., з тим, що протягом вищезгаданого строку, дозволяється будь-якому природному російському підданому та іноземцю не тільки у зазначені гавані привозити усі товари безмитно, але й доставляти їх по всіх інших місцях півострова на тому ж праві” [40, т.25, №18.374, с. 64].

Окрім того “півострів Таврійський” отримував згідно з указом інші важливі пільги: дозвіл іноземцям вільно селитися у всіх пунктах окрім Севастополя; безкоштовну роздачу їм місць під будівлі та право засновувати свої храми; звільнення переселенців від багатьох податків; особливі заходи задля допомоги Євпаторії та Федосії (постачання будівельних матеріалів; дозвіл усім мешканцям займатися зовнішньою торгівлею, засновувати фабрики, торгові та страхові компанії; створення у майбутньому спеціальних посад “комендантів або градоначальників” з широкими повноваженнями тощо). Вельми важливим було те, що цар, заохочуючи мешканців Криму заводити фабрики та мануфактури, дозволив їм вивозити свою продукцію вглиб імперії безмитно. Притому мануфактурні та фабричні вироби повинні були мати спеціальні документи та клейма, а сільські та інші непромислові місцеві товари ніяких таких документів могли не мати. “...Сирі вироби цього півострова пропускаються [вглиб країни] без документів і безмитно”, – проголошував цар[40, т.25, №18.374, с. 65-67].

Показово, що, надаючи ці широкі права Криму, цар не відзначав якихось успіхів тамтешньої торгівлі. Більш того, вказував на недостатній її розвиток та жалюгідний стан головних кримських торговельних портів Феодосії та Євпаторії, “які до повного занепаду прийшли” [40, т.25, №18.374, с. 65]. Одночасно з маніфестом Павло I підписав указ Сенату про влаштування митного контролю на кордоні порто-франко. Цим указом існуючі митниці та митні застави в Криму ліквідовувалися. “Замість них” засновувалися “митниця у Перекопі та застава на кінці Арабатської стрілки, перша для привезення й вивезення всіх тарифом у тамтешнім місцях дозволених [товарів], а остання

тільки для вивезення товарів, які привозяться на ...півострів”. Окрім того, “зادля запобігання таємному провезенню товарів, як із Таврійського півострова вглиб Росії, так і з неї на півострів”, Комерц-колегії було наказано “створити у потрібних місцях по Перекопській лінії й по берегах Гнилого моря на материковій землі форпости з потрібним числом наглядачів та об’їждчиків”. Митні установи на кордоні кримського порто-франко мали розпочати свою роботу 1 травня 1798 р. Товари, які до того часу вже були ввезені на півострів з-за кордону, можна було ввезти вглиб країни безмитно за наявності документів та клейм портових митниць [40, т.25, №18.374, с. 68]. Призначаючи початок дії кримського порто-франко на 1 травня 1798 р., цар вочевидь розраховував на вельми оперативні дії своїх підлеглих, які мали протягом двох з половиною місяців організувати митний контроль за виїздом з півострова, влаштувати необхідні споруди, а з часом і будівлі для митників, наглядачів та ін.

Хоча проголошення кримського порто-франко могло мати позитивні наслідки для економічного розвитку усього південноукраїнського регіону (пізніше цей захід був високо оцінений багатьма дослідниками історії краю, так архієпископ Гавриїл вважав його одним із найзначніших кроків Павла I “щодо покращання стану Новоросійської губернії”)[251, с. 459, 460], виявилось, що втілення царського маніфесту в життя не тільки суперечило головним засадам протекціоністської митної політики імперії, але й спричинило значні незручності для мешканців півострова. Режим “вільної торгівлі” міг також зашкодити стратегічним інтересам держави, оскільки війська, розташовані на півострові, потребували постачання багатьох необхідних речей (вищезгаданий указ 1798 р. передбачав механізм їх ввезення, але через необхідність додаткової документації він не завжди міг бути ефективним).

А. Скальковський коментуючи надання пільг порто-франко Кримському півострову у 1798 р. вважав їх кроком, який міг “оживити цілий край, забезпечений від природи численними багатствами землеробства, піднести й збагатити міста”, проте відзначав, що на його заваді постала низка важливих факторів. “Були три головні причини, – писав Скальковський, – що сприяли

перекрученню цього важливого заходу: 1) непевні обставини торговельних справ у Європі, з приводу бід Французької революції; 2) занадто великий простір місця, якому надано переваги порто-франко, отже неможливість точного митного нагляду; 3) обрання Євпаторійського порту, занадто відкритого та мілководного”[590,с 18, 19]. Сучасний історик А. І. Третьяк мабуть слушно відносить проголошення кримського порто-франко до тих заходів уряду Павла I, які “були такими ж непродуманими, як і недовговічними”[629, с. 114]. Звичайно, що друге логічно випливало з першого.

“Вже скоро після встановлення порто-франко його неефективність стала очевидною. – відзначає сучасний дослідник економічної історії півострова А.А. Євсєєв, – ...Недивно, що проголошене на тридцять років порто-франко в Криму існувало менше двох років і було скасоване 12. 12 1799 р.”[357, с. 42] . Існування кримського порто-франко виявилось таким нетривалим, що дозволяло деяким дореволюційним авторам твердити: маніфест про “вільну торгівлю” на півострові 1798 р., “який мав на меті залучення до Криму іноземних капіталів та створення численних галузей господарства та промисловості, через невідомі причини, не був оприлюднений, хоча і увійшов до повного зібрання законів”[424, с. 5].

В указі від 12 грудня 1799 р. “Про відкладення до певного часу проголошення порто-франко на Таврійському півострові...”, не заперечувалася доцільність існування “вільної торгівлі” в Криму взагалі. Більше того, цар твердив, що лише зовнішньополітична ситуація (велика війна в Європі) завадила “побачити той квітучий стан, якого б цей півострів мав досягти” внаслідок маніфесту 13 лютого 1798 р. “Проте, – говорилося в указі, – у той самий час заворушення, що посилювалися в Європі, стали перешкодою цього нашого влаштованого для блага підданих заходу, й передбачене у маніфесті нашому не могло вже бути в дію запроваджено. А оскільки ті самі події й дотепер в Європі ті самі події продовжуються, то змушені ми залишити влаштування цього порто-франко до певного часу....” Зазначеним указом Павло I поновив на півострові губернське правління, колишні “митниці та застави з

потрібним влаштуванням митного нагляду” та ліквідував, “тепер існуючи, Перекопську митницю та Арабатську заставу.” [39, т.25. №19.226. с.919].³ Як відзначає Ю.І. Головка після скасування кримського порто-франко “не була закрита одна нова митниця, поява якої була пов’язана із запровадженням режиму вільної торгівлі в Криму – Маріупольська”[263, с. 45].

Хоча нетривале кримське порто-франко і зашкодило певною мірою мешканцям півострова (зокрема татарам), проте воно, вочевидь, все-таки спричинило певне пожвавлення торгівлі кримських портів. Так О Євсєєв, звертає увагу на свідчення відомого кримського діяча Павла Сумарокова, який 1798 р. про феодосійську торгівлю писав таке: “Кафа користується перевагою порто-франко... Царгородські та анатолійські купці привозять сюди вина, ізюм, фініки, винні ягоди, корицю, гвоздику, бавовну і різні з неї тканини, звідси же беруть пшеницю, сиром’ятні шкіри, овечу вовну, коров’яче масло та інше. Але через порожнечу цього краю, нестачу мешканців, відсутність у Кафі контор, магазинів й нестачі покупців... торгівля у Кафі, як і по усьому Криму перебуває не у квітучому стані” [357, с 41, 42]. Враховуючи те, що Сумароков загалом досить скептично дивився на торговельні перспективи стародавньої Кафи-Феодосії, його свідчення про певне піднесення товарообміну цього порту завдяки існуванню в Криму порто-франко заслуговує на увагу.

Сучасники мали різні погляди на доцільність кримського порто-франко та причини його скасування. Так Василь Гур’єв у записці “Торгівля Чорного моря” 1817 р. вважав запровадження в Криму режиму порто-франко правильним і дуже своєчасним для залучення іноземних капіталів рішенням, а те, що воно так і не було реалізоване, – прикрою помилкою. “Государ Павло Перший, – зокрема писав цей автор, – зважаючи на зручність місцевості проголосив весь півострів порто-франко; але не скористалися його великою думкою й милістю до цього краю. Помилки й зловживання примусили відкласти засіб, який завдяки [тогочасним] обставинам й подіям, надав би Криму багатьох іноземних капіталістів, які були невдоволені тодішньою

³ ПСЗ. –Собр. 1. –СПб., 1830. –Т. 25. –№19.226. –С. 919.

загарбницькою системою”. Скасування кримського порто-франко, на думку Гур’єва, спричинив вплив суб’єктивного фактора, передовсім, зловживань місцевих митних чиновників і, зокрема, директора відтвореної перекопської митниці, який не пропускав до півострова навіть стада худоби (“він розорив багатьох й загинуло з голоду декілька тисяч голів худоби”). Для того, щоб запобігти таким випадкам у майбутньому, автор записки вважав необхідним “при створенні порто-франко пояснювати, що всі вироби з порто-франко, є виробами російськими, тоді засновуватимуться фабрики, які будуть найкращою сторожею супроти контрабанди”. Чи не головним завданням порто-франко В.Гур’єв вважав створення надійного захисту від іноземних пошестей. Після страшної епідемії чуми у Криму та Херсонщині 1813 р. хвилювання з цього приводу були зрозумілі [3, т.6, с.229]; [43. с. 287].

Інші думки стосовно кримського порто-франко висловлював відомий вчений-природознавець, академік Петербурзької академії наук Петро Симон Палас (1741–1811 рр.) у своїй відомій праці “Спостереження, зроблені під час подорожі по південних намісництвах Російської держави у 1793–1794 рр.”, що була написана 1800 р. “Проголошення порто-франко в Криму, – відзначав П.Палас, – не було б для нього дуже вигідним; знов створена у Перекопі митниця обмежила б довіз фуражу, худоби і створила б великі перешкоди довозу хліба з Малоросії та Великоросії, а без цього Крим, через часті на ньому неврожаї від того часу як його зайняли росіяни, не міг би сам існувати і тим більше відвантажувати зерно [за кордон]”[33, с. 206].

Як зазначалося вище, проект перетворення Криму на порто-франко було “відкладено” до кращих часів. Новий цар у 1801 р. наказав створити спеціальний “особливий комітет для приведення Криму до кращого стану”. Під час роботи останнього, відомий російський державний діяч та економіст адмірал граф Микола Мордвінов ставив запровадження порто-франко у залежність із перерозподілом землі на півострові (повернення татарам їхніх колишніх земель на рівнині та запрошення в гірську частину іноземців-християн). “Загальне благо вимагає, – зокрема писав він, – щоб в гірську

частину Криму ...були залучені іноземці, які зрозуміють ціну такої благодатної країни. Корисні наслідки від проголошення порто-франко найсильніше залежать від такого розпорядження” [3, т.3, с .211]. Однак до ідеї порто-франко на усьому Кримському півострові російський уряд тоді вирішив більше не повертатися.

Невдача загальнокримського порто-франко породжувала надії на влаштування порто-франко в одному з міст півострова. Так, вищезгаданий П. Сумароков у своїй книзі 1803 р. (вона мала присвяту імператору Олександру І), висловлюючи “Спостереження про місцеві порти”, зокрема, пропонував задля захисту країни від епідемій закрити всі порти Кримського півострова та Азовського моря для зовнішньої торгівлі окрім Ахтіара (Севастополя) та Керчі. Свою пропозицію Сумароков обґрунтовував також і необхідністю спрямувати всі прибутки від товарообміну на процвітання двох головних портів півострова та економією коштів від скорочення кількості митних чиновників. Створення у кримських портах порто-франко П. Сумароков вважав доцільним лише після широкого залучення на півострів населення здатного сприяти піднесенню місцевого виробництва і торгівлі (зокрема до прибережної смуги він пропонував переселити греків, вірмен та представників інших народів схильних до зовнішньої торгівлі). “Ми будемо мати свої вина, своє масло, оливки, шовк й тому подібне. – відзначав П.Сумароков, – Саме тоді проголошення [режимів] порто-франко у Криму, принесе надійне процвітання цьому чудовому півострову...” [8, 1803, с. 135-137]. П.Сумароков, вочевидь, вважав доцільним створення порто-франко у Керчі та Севастополя оскільки інші міста півострова (в тому числі і Феодосія, яка, на думку кримського судді, мусила і надалі занепадати, бо “Севастополь, як єдиний порт та завдяки перебуванню в ньому численного флоту, а Керч, як ключ Азовського моря та надійна сторожа для імперії від чуми, мають у суперництві з нею переваги”) не могли мати серйозних перспектив розвитку зовнішньої торгівлі[8, 1805, с. 93].

Інші кримські діячі – переважно купецтво та місцеві чиновники – як і раніше, особливу увагу звертали на Феодосію. А. Скальковський згадав про

“проект порто-франко в Феодосії строком на п’ятдесят років” складений у 1802 р. “Комітетом для облаштування Новоросійської губернії” за пропозицією К.І. Габліца[357, с. 42]. Однак у Петербурзі створення “вільного порту” у Феодосії тоді вирішили “відкласти”. Натомість місту надали деякі інші пільги. В указі, підписаному у лютому 1803 р., цар Олександр I зауважив: “Відкладаючи на майбутнє вирішення питання про влаштування порто-франко, Кафа тим не менш може через своє становище являти собою важливе торговельне місце...”[40, т.25, №18.373, с. 64]. У цей час місцеві діячі продовжували пропонувати різні проекти щодо відродження торгівлі стародавньої Кафи. Наприклад, феодосійській військовий губернатор контр-адмірал О. Клокачов у записці “Потреби Феодосії”, поданій Миколі Семеновичу Мордвинову 15 лютого 1810 р. [3, с. 241, 242]; [3, с. 12, 16, 17].

Як зазначалося в § 2.4 на початку ХІХ ст. Феодосія отримала низку торговельних пільг в тому числі права транзиту та „вільні склади”, що сприймалися деякими авторами як порто-франко. Однак це не припинило надходження проектів щодо створення у Феодосії справжнього порто-франко. Феодосія пережила жахливу епідемію чуми у 1813 р. (“Цей страшний час назавжди залишиться у літописах Феодосії. Нещасні люди гинули не стільки від пощесті, скільки від хижацтва поліцейських чиновників, які прагнули смерті заможних купців та поміщиків,” – відзначав один із сучасників) [417, с. 135], яка охопила тоді весь Кримський півострів та терени між Південним Бугом і Дністром, була занесена зі Сходу до Одеського та Феодосійського портів. Недивно, що після цього деякі місцеві діячі знов почали звертатися до ідеї створення “вільних портів”, відділених від навколишнього краю митним кордоном. Цьому, зокрема, були присвячені “Нотатки про порто-франко”, подані 10 листопада 1814 р. феодосійським градоначальником Семеном Михайловичем Броневським (1763 – 1830 рр.) петербурзькому військовому губернатору генералу Михайлу Милорадовичу. У супроводжувальному листі С.Броневський відзначав, що ніякі зусилля карантинних чиновників Криму не можуть дати “абсолютної впевненості” в тому, що пощесть не буде принесено

на півострів разом із контрабандними товарами, оскільки державні службовці не можуть передбачити та запобігти усім “купецьким хитроцям” (градоначальник наводив різні приклади витівок контрабандистів: “у бортах корабля і в щоглах робляться спеціальні таємні ящики, у сундуках подвійне дно, ховають речі у вітрилах, під кермом і навіть у діжках, що опускаються у море на мотузках”). Семен Михайлович вважав, що за умов існування “заборонної” (жорсткої протекціоністської) митної системи контрабанда не зникне ніколи, а разом із нею буде зберігатися і загроза нових епідемій . “Оскільки досвідом доведено, – писав Броневський, – що контрабанда ніколи не знищиться, поки буде існувати заборона, то потрібно пошукати... засобів... щоб зменшити, а якщо можна знищити приводи до зловживань і тим самим надати державі надійного забезпечення від внесення чуми через контрабанду. Задля досягнення цієї мети є один засіб, що давно в Європі використовується і визнаний надійнішим супроти контрабанди та чуми – подарувати переваги порто-франко тим портам, в яких створені головні карантини” [3, с. 296, 297].

В своїх “Нотатках” феодосійський градоначальник, по-перше, звернув увагу на корисність режимів порто-франко взагалі, наводячи приклади з європейської історії. “Скрізь, де були відкриті порто-франко, – наголошував С. Броневський, – відзначалося швидке зростання торгівлі, постійне збільшення народної промисловості й внаслідок цього добробут мешканців. Генуя, Марсель, Анкона, Ліворно і Трієст служать підтвердженням цієї істини”. По-друге, С. Броневський мусив пояснити чому “в Росії перший досвід [порто-франко] був невдалим”. На його думку, порто-франко на Кримському півострові не могло мати успіх через свою надто велику площу. Згадуючи указ від 1798 р. С. Броневський зокрема писав: “Люди в торговельних справах обізнані, тоді вже передбачали, що благодотворні плани уряду щодо створення цієї системи залишаться безуспішними для Криму і для всієї держави, бо поширення прав порто-франко на великий простір землі суперечить справжнім поняттям про порто-франко”. “Існуючі у Європі порто-франко обмежуються мурами міста або однієї з частин міста...” – зауважував з цього приводу

С. Броневський. Тому, виходячи з вдалого європейського та невдалого російського досвіду він пропонував створити порто-франко у частині міста Феодосії. “Через ці причини, – писав С. Броневський, – я вважав би для Феодосії достатнім визначити одну частину міста для порто-франко, для того, щоб інша частина слугувала складкою для товарів”[3, с. 183, 185].

У своїй записці С. Броневський навів 13 головних положень (“оснований”), за якими мало б функціонувати майбутнє порто-франко. В першому з цих положень феодосійський градоначальник детально визначив кордон майбутнього “вільного порту”. “Частина міста Феодосії, – писав С.Броневський, – найближча до карантину, проголошується порто-франко, з тим щоб межа, призначена для порто-франко, оточувала карантин звідусіль – від одного берегу моря до іншого, наприклад: від Лагорієвого дому, що на набережній, через базарний майдан, мимо католицької церкви, потім через караїмський форштадт продовжувати лінією по горам до батареї”. Планувалося, що феодосійський порто-франко “буде мати ...один вхід для сполучення з містом”.⁴ Загалом слід сказати, що записка С.Броневського відрізнялася ґрунтовністю, продуманістю та детальністю. Чимало її положень (щоправда з відповідними змінами) були пізніше реалізовані відносно Одеси.

Намагаючись знайти більше прихильників свого проекту, С. Броневський у 1817 р., перебуваючи у столиці, мав розмову із М. Мордвіновим, згодом надіславши йому і копію з вищезгаданої записки “про порто-франко для міста Феодосії” (у кабінетах петербурзьких департаментів на той час Семену Михайловичу відшукати свій проект вже не вдалося і йому довелося надсилати нову копію цього документу з Феодосії) [3, с. 319, 320]. Однак усі старання заповзятливого феодосійського градоначальника були марними.

Створити порто-франко у Феодосії пропонував і колишній генерал-губернатор А.Є. Рішельє в своєму листі до імператора Олександра I від 1814 р., а також тодішній чинний генерал-губернатор О.Ф. Ланжерон в поданні царю записці від 1816 р. Проте пропозиції Рішельє та Ланжерона стосувалися в

⁴ Там само. –С. 189, 190.

першу чергу “вільного порту” в Одесі (їх ще буде розглянуто нижче). [3, с. 555, 558]; [44, т.54, с. 412, 417].

Феодосійські мешканці і пізніше неодноразово підіймали питання про надання місту певних, в тому числі і митних, пільг. Зокрема, у клопотанні купецтва міста градоначальнику Богдановському від 9 вересня 1827 р. Клопотання мітило сподівання, що надані пільги допоможуть відродженню Феодосії як „місця складування” транзитних товарів й „до процвітання усього цього краю та поширення у ньому тієї щасливої торгівлі, яка, завдяки численним перевагам природного розташування відносно Азії, належала безпосередньо Феодосії, і яка після створення тут місця для складування товарів європейських та азійських, що вони зараз мусять прямувати через Смірну, вже давно б відродила всесвітні торговельні зносини славнозвісних генуезьких колоній на берегах Евксинських”[93, арк. 3, 4, 7]. Від Богдановського клопотання феодосійських купців потрапило до міністра фінансів Є.Ф.Канкріна, а останній в кінці 1827 р. надіслав його на розгляд М.С.Воронцову [93, арк. 1]. Ніяких конкретних заходів щодо виконання тих незначних митних пільг, що їх просили феодосійці і цього разу здійснено не було.

Загалом перші десятиліття ХІХ ст. були порівняно успішним періодом в історії Феодосії. “Перша чверть ХІХ ст., – відзначає А. Євсєєв, – не дивлячись на невдачі з порто-франко, була все таки часом стрімкого розвитку Феодосії”. [357, с. 42]. Як зазначалося вище наприкінці 1820-х рр. місто втратило значну частину наданих раніше пільг і як центр зовнішньої торгівлі зовсім занепало. Причини які перешкоджали розвиткові феодосійської торгівлі були досить об’єктивними. Втративши право „вільних складів” та транзитної торгівлі й не отримавши прав порто-франко, Феодосія не мала можливостей розвивати інші галузі товарообміну. Ф. Домбровський коментуючи занепад цього міста, хоча і вказував на конкуренцію інших портів (“рішуча перевага Одеси над торгівлею усіх південних російських портів, так само як і перевага Керчі, а потім і Бердянська, неодмінно мали знесилити торгівлю Феодосії”), проте відзначав:

“з’ясовуючи глибше причини падіння феодосійської торгівлі, неможливо приписати цього падіння піднесенню інших міст Південної Росії, особливо якщо брати до уваги ті розпорядження уряду, які, від самого початку приєднання півострова до Росії, були спрямовані на приведення цього міста до квітучого стану і які однак не дали ніяких плодів. ...всі турботи уряду усі витрати на це місто, приносили йому вельми короткотерміновий добробут.” [341, с. 347, 348]. Головною причиною занепаду Феодосії, на думку Ф.Домбровського, було те, що це місто “у торговельному відношенні ніколи не зможе зайняти великого місця, бо околиці його майже нічого не виробляють.”[341, с. 348]. Проте апологетам Феодосії були більше до вподоби причини суб’єктивні. Ф. Лагоріо, а слідом за ним і В. Віноградов твердили, що генерал-губернатор краю М. Воронцов через своє особисто погане ставлення до Феодосії навмисно принижував це місто, сприяючи розвитку інших портів: Одеси, Керчі, Бердянська тощо [430, с. 35, 37]; [244, с. 102]. Перекладач праці Ф. Лагоріо П. Юрченко вважав, що звинувачення австрійського консула на адресу М. Воронцова були абсолютно безпідставними[665, с. 7, 8].

На початку XIX ст. відродилася ідея створення порто-франко у Керчі. Так само як і Феодосію Керч розглядали, місто, що може отримати порто-франко одночасно з Одесою (В. Гур’єв у наведеній вище записці 1817 р. наголошував: “Тільки порто-франко у Керчі та Одесі, й створення карантинів зручних для швидкого та вигідного вивантаження та завантаження товарів, можуть захистити [край] від зовнішньої пошесті”) [3, т.6, с. 228, 229]. Як зазначалося у § 3.3. досить ґрунтовні проекти створення порто-франко в Керчі пропонувалися і в 1830-х – 1840-х рр., коли „вільний порт” вже існував в Одесі.

Таким чином, ідеї „вільної торгівлі” на кінець XVIII ст. вже мали на українських теренах досить тривалі історичні традиції, що брали свій початок від часів Визвольного війни під проводом Б. Хмельницького. Прагнення до суттєвого зменшення мит було притаманно для широких верств українського купецтва, козацького старшини, міщанства, рядового козацтва Гетьманщини та

Запорозької Січі. Вони знаходили підтримку і з боку багатьох тогочасних українських урядовців, в тому числі гетьманів. Україна також мала і досвід проголошення „вільних портів” у Старому Бихові 1657 р. та у Бродах 1779 р., на нетривалий час митні привілеї отримували і інші українські міста та окремі території.

Після визволення від османської влади торгівлі Північного Причорномор'я і до запровадження порто-франко в Одесі (1819 р.) з'явилася значна кількість проектів створення у містах краю (Феодосії, Херсоні, Керчі, Миколаєві та ін.) „вільних портів”. Їхніми авторами були як представники купецького стану (зокрема іноземні негоціанти), так і місцеві чиновники. Проекти ці часто відрізнялися ґрунтовністю та аргументованістю, що допомагало їм знаходити підтримку і серед столичних російських урядовців. Внаслідок цього окремі з таких проектів навіть набули реалізації: проголошення порто-франко в Керчі 1775 р. та на Кримському півострові 1798 р., дії яких в силу різних причин не були довготривалими.

4.2 Проекти створення порто-франко в Одесі в кінці XVIII – на початку XIX ст. Маніфест 16 квітня 1817 р.

Як зазначалося у § 2.2 російський уряд тривалий час не приділяв важливого значення приєднаному 1791 р. Хаджибею (Одесі). І першими на торговельний потенціал цього міста звернули увагу негоціанти (Б.Галера та ін.). Розглядані вище проекти, зокрема Б. Дюгнера 1796 р., часто пропонували цілу низку заходів в тому числі як влаштування транзитної торгівлі, так і порто-франко. О. Оглоблин звертав увагу ще на один проект одеського порто-франко складений практично одночасно з проектом Дюгнера у 1796 р. “Надворний совітник Фродінг, – відзначав український історик, – здається австрійський негоціант, що мав свою головний контору в Константинополі, а філію... у Херсоні (мабуть до початку російсько-турецької війни 1788 – 1791 рр.) і провадив на велику міру операції у Туреччині й на Україні, писав 15/26 вересня 1796 р. до бригадира де-Волана директора “канцелярії будування міста й порту

Гаджибейського” “о пользе учреждения в Одессы вольно-торговым портом (порто-франко)”. Про це очевидно, Волян подав був урядові”[505, с. 37]. Таким чином, плани щодо створення “вільного порту” в Одесі вже були досить поширеними у середовищі іноземних негоціантів, які займалися чорноморською торгівлею.

Державна рада імперії, розглянувши 5 лютого 1797 р. лист Фродінга, і в цілому з ними погоджуючись, зробила водночас вагоме зауваження: “Рада розміркувала, що ця постанова може бути втілене в життя, якщо через причину прилеглості Одеси до сухопутного кордону прийняті будуть належні застережні заходи шляхом окопування цього місця та іншими заходами”. Стратегічне значіння Одеси як прикордонного порту (адже до 1812 р. кордон з Османською імперією проходив по Дністру) насправді могло стати на заваді створенню в ній порто-франко. Показово, що згідно з опублікованими протоколами засідань Державної ради, пропозиції Фродінга мали вплив на думку царя Павла I. 9 лютого 1797 р. “під час слухання та підписання Радою протоколу попереднього засідання, генерал-прокурор проголосив, що Його Імператорської Величності бажано, щоб вільний торговий порт було проголошено у Одесі, а не у Тавриді”. Враховуючи побажання царя, 16 лютого 1797 р. Державна рада вирішила “для належної про це відомості, неодмінно виписавши з протоколів ради статті, що цього предмету стосуються, повідомити їх, разом з листом таємного радника Фродінга, особам, які займаються розробкою нового тарифу”[2, т.2, с. 121, 122]. Таким чином, справу створення одеського порто-франко було загальмовано, а царя, вочевидь, пізніше вдалося переконати у не своєчасності цього заходу.

Наприкінці XVIII ст. з пропозиціями щодо створення порто-франко в Одесі виступали вже не лише куці-іноземці, але й представники міського начальства. У 1798 р. одеській бургомістр грек Афанасій Керс-Оглу “звернувся до монарха за посередництвом князя Куракіна” з проханням щодо надання місту нових вигод. Костянтин Смольянінов так виклав зміст цієї записки Керс-Оглу: “1) Про скасування винного відкупу в Одесі. 2) Про пожалування місту

грамоти, яка затверджувала б, права, надані іноземним поселенцям положенням 19 квітня 1795 року. 3) Про надання місту, для більшого залучення іноземців, прав порто-франко. 4) Про створення, задля посилення торгівлі, Позичкового банку, для позик грошей під заставу будинків й товарів. 5) Про передачу одного з казенних будинків, для перебування у ньому магістрату і поліції. 6) Про пожалування місту герба” [604, с. 371]. Вочевидь в складанні цієї змістовної записки брав участь не лише одеський бургомістр, але й ціла група представників торговельної верхівки міста. Нажаль, з відомостей наданих К. Смольяніновим неясно, чи пояснювалася необхідність запровадження порто-франко в Одесі ще чимось окрім бажання залучити у місто побільше іноземних негоціантів.

Реакція російського уряду на пропозиції Керс-оглу була в цілому позитивною. “Внаслідок цих пропозицій, – писав К. Смольянінов, – були зроблені такі розпорядження: відкупна продаж вина скасована на десять років; віддано магістрату у власність один з казенних будинків й пожалувати місту герб. Інші предмети були або залишені без виконання, або відкладені для внесення в нове положення, яке було вирішено скласти для Одеси” [604, с. 371]. Серед тих пропозицій, які “залишили без виконання” було і проголошення в Одесі порто-франко. О. Оглоблин вважав, що питання про одеське порто-франко було відкладене у зв’язку з іншими справами, які здавалися урядові більш важливими, зокрема зміною митних тарифів та влаштуванням порто-франко в Криму. “...Справу було затримано, – відзначав Оглоблин. – Її мабуть сполучили з розробленням нового тарифу. Тим часом перемогли оборонці кримського порто-франко” [505, с. 2].

Напевно одесити не дуже розраховували на те, що така майже безпрецедентна для Російської імперії пільга буде надана так легко. Свідченням того, що вони не припиняли боротьби за створення “вільного порту” є “Записка про Одесу” складена 1802 р. щойно створеним Одеським будівельним комітетом за участю громадян міста. Записані в ній вражають своєю масштабністю та далекоглядністю. Автори “Записки”, зокрема, просили

негайно виділити кошти на будівництво портових споруд; зняти податі з експорту зерна; створити в місті біржу, контору для обміну паперових грошів та комерційний суд; збудувати лікарню; заснувати комерційне училище; посилити карантинний контроль; покращити благоустрій (більше впливати на якість приватного будівництва, сприяти насадженню дерев, поліпшити постачання води та роботу пошти тощо); краще організувати роботу поліції; влаштувати у центрі міста бульвар з майданом і сходами (було реалізовано у 1820-1840-х рр.) та ін.

Питанню про вільну торгівлю в зазначеній “Записці” приділялася особлива увага. Так, автори цього документу наважилися піддати гострій критиці всю протекціоністську митну політику імперії. “Митні збори, які збираються з іноземних товарів, – відзначалося у записці, – так вражають своїми великими розмірами, що це спричиняє малу кількість надходжень [до бюджету]”. Одеські громадяни вказували на наявність негативного впливу вискових ввізних мит на експорт. “Поки в Росії будуть перешкоджати імпорту, ця країна буде вивозити лише частину свого експорту і торгувати лише собі у збиток”, – твердили автори записки. Причину того вони вбачали в тому, що іноземним негоціантам було не вигідно купувати місцеві товари виключно за золото (“Ділові люди завжди з обережністю йдуть на комерцію, яка вимагає готівки”), а привозити до російських портів імпортні товари було справою досить ризикованою. Тому чи не єдиним можливим шляхом розвитку одеської торгівлі, громадяни міста вважали проголошення “вільного порту” Показово, що автори записки зверталися до досвіду європейських “вільних міст”. “Який же засіб може зробити Одесу багатою й прибутковою, підняти її на один рівень з Генуєю, Ливорно, Мессіною, Трієстом, Фьюме та Бродами? – запитували одеські громадяни, і самі ж відповідали, – Те ж саме, що створило ці міста: право на вільну торгівлю”. Представники одеського будівельного комітету звертали увагу на топографію Одеси, яка, на їх думку, була дуже зручною для влаштування порто-франко. “Розташування міста, який знаходиться на плоскій височині, і оточений з одного боку, а з іншого – суцільною балкою, легко

дозволяє незначній кількості охорони перешкодити контрабанді.” – відзначалося у записці. Яку саме балку мали на увазі автори записки сказати важко. Або це Водяна балка (вздовж якої виникла вул. Балківська), тоді порто-франко мало б охопити не тільки весь історичний центр теперішньої Одеси (Грецький та Військовий форштадти), але й передмістя Молдаванку. Або маються на увазі не одна а дві балки в центрі міста – Карантинна і Військова (вздовж них виникли спуски з відповідними назвами) і простір між ними, і в цьому разі порто-франко включало б лише частину історичного центру в районі Військового форштадту.

Автори записки звертали увагу на необхідність розвитку торговельних зв'язків чорноморських портів із Францією шляхом збільшення імпорту з цієї країни (“Франція, привозячи рослинні олії, вина, спиртні напої і колоніальні продукти, не може зашкодити національному виробництву Росії, яка з такою ж вигодою постачає їй зерно, будівельний ліс, пеньку, дьоготь і т.п.”).

Провідне місце у записці приділялося транзитній торгівлі. Транзитом через Одесу, на думку авторів записки, могли б вивозитися за море товари із Молдавії, Волощини та Угорщини. Проте головна увага зверталася на транзит товарів з Галичини, яка стала австрійською провінцією (“За наявності того сполучення потрібно було б зовсім небагато часу, щоб Галіція і Льодомерія оцінили б переваги довозу цукру, кави, олій і т.п. з цього порту, а не з Бреслау чи Трієсту”). Таким чином автори записки передбачили майбутній успіх транзиту Одеса – Броди. Більш того вони вважали, що “Одеса могла б стати перевалочним пунктом для значної частини широкого обміну, до якого могли б приєднатися ще й Туреччина, Італія, Іспанія. Португалія і т.п.”. Перспективи транзитного торгу вочевидь дуже хвилювати авторів записки. Тому, у разі якщо уряд не погодиться влаштувати в Одесі порто-франко, одеські громадяни просили хоча б “полегшити торгівлю зменшенням мит і сприяти їй влаштуванням складу для транзитних товарів, такого самого який нещодавно влаштовано у Марселі”. Отже, одесити, в крайньому разі, погоджувалися не на порто-франко, а на “вільні склади”[26, с. 214, 216, 218]. Записка складена

мешканцями Одеси 1802 р. свідчила, що ідея надання місту прав порто-франко вже перестала бути мрією окремих осіб (іноземних купців та чиновників), та почала оволодівати масами одеситів.

Прихід до влади Олександра I ознаменувався зняттям низки митних обмежень з Чорноморської торгівлі. Було знято низку заборон з експорту, а також знижено мита на імпорту. 1 травня 1802 р. цар підписав указ Сенату “Про зменшення мита на товари, які привозяться та вивозяться до усіх Чорноморських та Азовських портів до четвертини від того що сплачується в місцях, де звичайний тариф діє”. Держава, намагаючись сприяти товарообміну “Новоросійського краю”, відмовлялася від збирання $\frac{3}{4}$ мита з морського експорту та імпорту. Ця поступка насправді була дуже вагомою. Слід додати, що на окремі види товарів мито у портах краю було зменшено ще більше. Так, 2 жовтня 1803 р. своїм указом сенату цар зменшив мито у Чорноморських та Азовських портах на імпорту ковдр, бавовняних, ситцевих та ін. покривал турецького, індійського та ін. виробництва з 5 карбованців до 25 копійок (тобто до 5% від мита передбаченого загальнодержавним тарифом). Ідеї „вільної торгівлі”, таким чином почали запроваджуватися на Чорному морі російським урядом.

Як зазначалося вище Одеса, Феодосія та ін. чорноморсько-азовські порти отримують у цей період низку пільг, привілеїв, субсидій та іншої допомоги з боку держави (від залучення до переселення іноземців до надання у розпорядження градоначальників арештантів) [39, т.28, №21.163. с.137, 139]; [40, т.28, №21.802, с.1087]. Надаючи пільги Одесі цар висловлював сподівання, що “ці допомоги місту Одесі” сприятимуть “до перетворення її на знаменитий порт”[40, т.27, №20.121, с. 26,27]. Призначення А.Є. Ришельє на посаду одеського градоначальника мало велике значення не лише для організації транзиту, але одеської торгівлі загалом. Співробітники відзначали розмах задумів та дій Ришельє, його величезну владу над краєм та Одесою і, водночас, чесність, скромність та простоту. “Людина, яка тримала в руках своїх долю великої та багатой країни з двома мільйонами жителів, засновник міст, будівничий

чудових будинків та загальнокорисних закладів, що мали вплив на усю чорноморську торгівлю, сам він для пристойного засобу життя застосовував тільки те, що отримував від щедрот государя.” – так характеризував Рішельє його секретар І.Стемпковський [490, с. 402]. Важливим було те, що новий керівник міста й краю не нехтував спілкуванням з представниками різних верств населення, в тому числі з купецтвом („... він радо говорив з кожним притому на його природній мові. – відзначав один з біографів Рішельє, – Простота спілкування вельми сприяла згуртуванню навколо герцога усіх найвизначніших особистостей Одеси, вельми відмінних один від одного за походженням та розумовими здібностями”) [452, с. 44]. Це вигідно відрізняло знатного француза навіть у порівнянні з його ніби не менш ліберальними наступниками – О.Ф. Ланжероном та М.С. Воронцовим.

Погляди А.Е. Рішельє на державне регулювання торгівлі, як для Російської імперії, були надто ліберальними. Так, П.М. Майков з цього приводу писав: „Визнаючи, що найкращим засобом для розвитку нової торгівлі на Чорному морі, є зменшення мит й усунення усіляких обтяжень, формальностей та поборів під час огляду товарів, Рішельє неодноразово робив з цього приводу подання до міністерства фінансів й для того навіть сам їздив до Петербургу, де користуючись доброзичливим ставленням імператора, діставав різні пільги задля користі Одеського порту”[452, с. 41]. Одеса отримувала зазначені привілеї як правило на 3- 6 років раніше ніж інші чорноморсько-азовські порти (Феодосія, Таганрог та ін.). Підставою для такої уваги уряду безперечно стали надзвичайні успіхи одеської торгівлі. Царські урядовці не могли не відзначити це надаючи Одесі нові пільги. Так, затверджена Олександром I доповідь міністра народної освіти про створення в Одесі комерційної гімназії від 16 квітня 1804 р. розпочиналася словами: “Портове місто Одеса, завдяки багатолюдності своїй і важливій торгівлі, яка поселила в ньому різні народи, вимагає рясних засобів до освіти юнацтва.”[40, т.28, №21.266, с. 281.] У тому ж році, призначаючи до Феодосії градоначальника, цар мусив констатувати, що “місто це, з процвітаючого свого стану навіть під час татарського

володарювання тепер існує лише, так би мовити, у вигляді одного тільки імені.”[40, т.28, №21.172. с.148,149]. Складалося враження, що лише Одеса вповні віддячує уряд за надані пільги.

Через і на такий надзвичайний привілей як порто-франко Одеса мусила отримати першою. Оскільки одеський порт потребував значних коштів для його подальшої розбудови на ці цілі було виділено частину митних зборів. Вищезгаданий указ від 24 січня 1802 р. який залишав за Одесою всі колишні пільги, додатково постановляв, що 1/10 частина митних зборів порту буде використовуватися “для утримання гавані в Одесі”. Проте цієї пільги місцевій владі в особі впливового А.Е. Рішельє, вочевидь, здавалося недостатньо і 26 червня 1803 р. цар підписав Сенату новий указ: “Зважаючи на подання міністра комерції, повеліваємо задля продовження у морі незавершеного у Одесі молу і задля здійснення в тамтешньому порту інших доповнень і робіт одеським військовим губернатором Дюком де-Рішельє передбачуваних, відтепер виділяти щорічно п’яту частину митних зборів цього міста, замість десятої, яка указом нашим від 24 січня 1802 року визначеної, і відраховувати цю частину від доходів до того часу, поки не визнаємо корисним скасувати це положення”[40, Т.27, с. 707].

Зазначений привілей пізніше став асоціюватися з одеським порто-франко і був остаточно ліквідований разом з указом про скасування дії одеського порту у 1857 р.

Передача Одесі 1803 р. 1/5 частини митних зборів, разом із започаткуванням „одеського транзиту” та вільних складів 1804 р. стали важливими віхами на шляху до створення одеського порто-франко. Водночас Одеса отримала в своє розпорядження вельми значну частину від тих доходів (указом від 11 квітня 1806 р. цар передав 1/10 частину митних зборів таганрозької митниці у відомство тамтешнього градоначальника [40, т.29, №22.089. с. 163], проте отримати 1/5 частину митних зборів не спромоглося жодне з міст краю), які вона заробляла для імперії. Передача п’ятої частини митних зборів на користь міста, напевно, мала і інший вплив. Тепер доходи

Одеси напряду залежали від ввізного мита у порту. Запровадження порто-франко в такій ситуації могло завдати значних збитків не тільки державній, але й міській скарбниці. Можливо тому одеський градоначальник, який завжди особливої уваги приділяв удосконаленню порту, під час свого керівництва містом не надто наполягав на наданні Одесі прав порто-франко.

Успіхи одеської торгівлі першого десятиліття XIX ст. в тому числі транзитної про які згадувалося у попередньому розділі стали запорукою того, що саме це місто вибороло собі право на „вільну гавань” Проте після від’їзду А.Е. Ришельє до Франції у багатьох були побоювання не лише у тому, що Одеса більше не отримає значних пільг від уряду, але і взагалі може занепасти. Характерною в цьому плані була стаття вперше опублікована 1822 р. у Франції Степковським. В ній, зокрема, стверджувалося, що до Ришельє Одеса “селом” і лише з приходом славетного “Дюка” почала “перетворюватись на місто”. Степковський вважав, що саме Ришельє зацікавив Одесою іноземних та російських підприємців (“Невтомне, батьківське піклування дюка Ришельє під час управління ним Одесою скоро привернули погляди всіх на це нове місто: натовпами почали з’їжджатися до нього росіяни та іноземці, багато капіталістів заснували там свої торговельні дома...”). Виходячи з цього, недивно, що Степковський навіть натякав: під керівництвом інших начальників місто може невдовзі прийти у занепад. “Якщо мусить спіткати її (Одесу –Т.Г) доля, що є загальною для усіх творінь людських, – писав Степковський, – і тоді ім’я засновника добробуту Одеси переживе її руїни...”[614, с. 290, 293, 306, 313].

На щастя, для авторів більш обізнаних та менш заангажованих щодо постаті Ришельє, зростання одеської торгівлі здавалося явищем цілком природним. Значіння Одеси на той момент вже так зросло, що ні про яку конкуренцію інших чорноморських не могло бути й мови. “Одеса, від недавнього часу поглинає торговельні обіги всіх інших міст, в залежності від того, як Одеса все більше і більше квітне, інші міста занепадають”. – відзначав у 1818 р. відомий російський статистик К. Арсеньєв[189, с.160]. “До Одеси прямує працелюбність та виробництво західних губерній”, – писав В.Гур’єв у

вищезгаданій записці “Торгівля Чорного моря.” [3, т.6, с.227]. Значіння Одеси вже відчули не тільки мешканці Правобережної України, але й навіть Лівобережжя. Вже наприкінці 1813 р. у звіті “Філотехнічному товариству”, пізніше поданому у письмовому вигляді О.А. Аракчєєву, Василь Назарович Каразин говорячи про бідність губерній Слобожанщини та “Малоросії” позитивно оцінював “підкування монархів наших, які відкрили нам, серед інших благодіянь, такі виходи для виробів наших як Таганрог та Одеса.” [43, с. 454]. Схожих висловів тогочасних авторів можна було б навести багато.

З іншого боку, ті невдоволення Одесою з боку її конкурентів, що почали висловлюватися вже на початку ХІХ ст. набували свого продовження. „Недрузи Одеси” концентрувалися навколо інтересів російської промисловості та торгівлі центральних та північних регіонів імперії. Вони не боялися закидати Одесі те, що через її порт вивозилися вироби не з „старих великоросійських губерній”, а з нещодавно приєднаних українських теренів Правобережжя та Півдня. З такими звинуваченнями, зокрема, зверталися до царя та осіб його почту великоросійські купці Таганрогу у травні 1817 р. „Я помітив, – писав тоді один з вельмож, – що вони із заздрістю дивилися на Одесу і на привілеї подаровані цьому місту. –Таганрог, говорили вони мені, має тільки 20.000 доходу, у той час як Одесі надано його більше 200.000. Ми відпускаємо за море, продовжували вони, вироби старовинних великоросійських губерній, у той час як Одеса торгує лише пшеницею, що надсилають до неї краї, які нещодавно були приєднані до Росії.” Заяви таких „патріотів” мали вплив і на Олександра І. „Мені здавалося, – відзначав зазначений вище вельможа, – що государ був налаштований на користь Одеси; і це недивно, бо там живуть французи та італійці, майстри говорити, а за Таганрог, в якому мешкають купці-росіяни, не було кому заступитися; однак імператор, після огляду Таганрогу та гавані його, в якій не зважаючи на незручність знаходилося більше двохсот суден й порозмовлявши з купцями, надіслав графу Ланжерону сувору догану за несправедливі його донесення про це місто та його торгівлю.” [19, с. 347]. Зазначені події свідчили, що становище Одеси в очах столичного керівництва

все ще залишалося навіть тоді коли до проголошення жаданого порто-франко залишалося два місяці.

Однак „недруги Одеси” тоді ще не мали значного впливу на царя та його оточення, на відміну від А.Е. Рішельє, який, перебуваючи у Франції, продовжував піклуватися про майбутнє Одеси. В цьому місті залишилися багато його співвітчизників-негоціантів [217, с. 510]. Він також напевно висловлював бажання певної групи західноєвропейських негоціантів. Адже у листах до свого наступника О. Лонжерона, засвідчуючи свою любов до причорноморського краю (“який я хотів би бачити щасливим та процвітаючим, навіть якщо це буде коштувати мені особистих втрат”), А.Е. Рішельє відзначав: “Мені здалося що його (край – *Т.Г.*) тут (у Франції –*Т.Г.*) знають більше ніж в Росії”. Схожі думки колишній генерал-губернатор висловлював не тільки у листах до Ланжерона.

В листі до Олександра I від 1814 р. А.Е. Рішельє переконував царя, у доцільності економічних, передусім торговельних, перетворень, які у сприятливих для Російської імперії зовнішньополітичних умовах могли принести великі прибутки країні та її громадянам. “Нова ера слави та щастя, що відкривається для Росії, – зокрема писав він, – це епоха сприятлива для втілення цих планів, я сподіваюся, довіряючи їх Вашій Величності, виказати частину пошани країні, яка надала мені притулок протягом двадцяти років, а також Государеві, дякуючи доброті якого, в мене з’явилася друга батьківщина”.

У тому ж 1814 р. А.Е. Рішельє надіслав до Олександра I записку “Про Нову Росію.” В ній виходячи зі “свого 11 річного досвіду” керівництва краєм А.Е. Рішельє, пропонував царю низку заходів щодо покращення економіки Південної України з пафосом наголошуючи: “можливо це буде однією з останніх справ, яку я присвячу Росії та її величному Государю”. Колишній генерал-губернатор, радив царю, який щойно отримав “найчистішу славу, що може належати смертному”, продовжувати політику сприяння “морській торгівлі, дія якої створює нові центри, залюднює місцевість, наповнює міста, посилює сільського господарство...” [44, т.39, с. 412, 413]. Рішельє

запропонував дії для посилення комерції на Чорному морі (між іншим, він згадував про успіхи та проблеми Таганрогу та азовської торгівлі взагалі) [44, т.39, с. 423] проте головну увагу він приділив Одесі. Торкаючись “об’єктів першочергового значіння”, Рішельє згадав про надзвичайні успіхи Одеси (“не зважаючи на війну, перешкоди в усіх сферах діяльності та ...намагання збільшити податі”) та необхідність запровадження у цьому місті, а також у Феодосії порто-франко. “Серед заходів, які були застосовані в усіх країнах щоб надати морській торгівлі поштовху й швидкого піднесення, – писав, зокрема, А.Е. Рішельє, – жоден на дав таких значних результатів як створення порто-франко. Марсель, Генуя, Ліворно а найбільше Трієст та Фіуме можуть бути прикладом швидкого піднесення, що призвело їх до блискучого стану та добробуту...” [44, т.39, с. 414].

Рішельє, по-перше, звернув увагу на карантинне значіння режиму порто-франко. Оскільки на думку Дюка Одеса та інші порти краю терпіли більшу загрозу епідемії ніж європейські міста Середземномор’я. “Я можу стверджувати, – писав Рішельє, – що без звільнення від мита, де знаходиться карантин, неможливо бути певним, що пошесть не буде ввезена до нас усякого разу, коли вона буде панувати у Константинополі. Яка перешкода може протистояти жадобі декількох тисяч матросів, які мають одну мету – обдурити митницю та провести яку-небудь кількість незафіксованих товарів, ввезення яких заборонено; як переконати себе в тому, що ніхто не уникне огляду охорони або в тому, що нікого з охорони не вдасться підкупити?”

Другим важливим аргументом на користь створення порто-франко Рішельє назвав сприяння міжнародному транзиту. Російська імперія на його думку могла, стати перехрестям магістральних торговельних шляхів, які б зв’язували Схід та Захід й примусити поступитися традиційного посередника у цьому товарообміні – імперію Османську. „Цей транзит, – писав Рішельє, – що дасть Росії величезні багатства, стане взаємовигідним для Європи і Леванту, то по зв’язках, один раз встановлених для перевезення шовку, бавовни, лік, ладану через нас до Польщі, Саксонії, Прусії, Сілезії, фабрики цих областей оберуть

маршрут через Росію для постачання тих предметів, вони звикли їх постачати через Туреччину”. Колишній генерал-губернатор гостро критикував скасування прав транзиту, відзначаючи, що “очевидним результатом цієї заборони була втрата Росією близько десяти мільйонів, зовсім не зайвих у тій ситуації, у якій вона опинилася”. Задля забезпечення функціонування міжнародного транзиту Рішельє пропонував “усунути перешкоди” на його шляху (тобто повернути пільги) та створити “безмитний порт” у Одесі. Дюк вказував на успіхи австрійського транзиту з “вільних портів” Фіуме та Трієсту до “вільного міста” Бродів і пропонував “слідувати прикладу Австрії при створенні безмитного порту в Одесі і встановленні свободи транзиту від цього міста” [44, т.39, с. 416].

Рішельє чудово розумів мотиви російських урядовців, які побоювалися поширення контрабанди. Однак він твердив, що функціонування „вільних портів” та міжнародного транзиту достатньо забезпечено необхідним контролем та формальностями. І якщо російським митникам взагалі можна довіряти, то їм потрібно довіряти і в цьому випадку („опломбовані і запечатані товари повинні піддаватися контролю при виїзді з імперії, усе залежить, як усе, що взагалі стосується митниці, від відданості, хто є відповідальним за виконання розпоряджень. Якщо на них не можна розраховувати ...кожний морський порт, чи ж кожна точка границі на землі може стати складом контрабанди...”) [44, т.39, с. 416].

Цікаво, що у своїй записці нащадок однієї з найшляхетніших родин Франції не забував і про інтереси своєї „першої Батьківщини”. Він піддавав критиці ситуацію, за умов якої „сила звички та грошей поставила російську торгівлю в залежність від Англії”. Остання, за словами Рішельє, була справжню „володаркою” балтійської торгівлі, а „вільні порти” на Чорному морі моли б „створити певну рівновагу”, оскільки посилили б торгівлю італійців, французів та іспанців „тих, кому б це море належало так як Балтійське англійцям” й тих, хто на той час через брак капіталів, ще не міг успішно конкурувати на російському ринку з „володаркою морів”[44, т.39, с. 442].

Отже, записка А.Е. Рішельє „Про Нову Росію” 1814 р. повторювала деякі положення проєктів створення порто-франко, що їх вже до того пропонували мешканці Українського Півдня, хоча і відрізнялася більш ґрунтовною аргументацією. Оскільки „Дюк” на той час вже перебував у Франції провідником ідей зазначеної записки, став його однодумець та наступник на посаді генерал-губернатора краю О.Ф. Ланжерон.

Граф Олександр-Луї Андре де Ланжерон (1763 – 1831 рр.) був уродженцем Парижа, який до свого переходу на російську військову службу у травні 1790 р. встиг досягти звання полковника у армії французькій (у складі останньої він, зокрема, брав участь у війні за визволення США) і навіть пославитись у Англії та Франції як драматург. Від 1790 р. у війнах на боці Росії Ланжерон встиг відзначитись підчас штурму Ізмаїлу 1790 р., в боях проти Швеції 1791 р. та Франції 1793, 1794 рр. (так само як і під час штурму Ізмаїлу тут Олександр Федорович служив разом зі свої попередником на посаді одеського градоначальника та новоросійського генерал-губернатора Рішельє), під Аустерліцем 1805 р., у війні проти Османської імперії на Дунаї у 1807 – 1811 рр., у Вітчизняній війні 1812 р. та під час закордонного походу проти армії Наполеона у 1813, 1814 рр. (в тому числі відзначився під час штурму рідного Парижу 1814 р.). Внаслідок такої бурхливої кар’єри Олександр Федорович дослужився до звання генерала від інфантерії. На відміну від А.Е. Рішельє, О.Ф. Ланжерон вирішив не повертатися на батьківщину після завершення війни з Наполеоном, а натомість у 1815 р. Ланжерон був “призначений херсонським військовим губернатором, одеським градоначальником й керуючим цивільною частиною в губерніях Катеринославської, Херсонської й Таврійської та головним начальником Чорноморських козацьких військ” [41, с. 378]. У 1820 р. за його власним прохання Ланжерон був звільнений від посади одеського градоначальника, залишившись лише генерал-губернатором краю (відтоді ці дві посади були розділені).

Перші роки правління Ланжерона були надзвичайно сприятливі для одеської торгівлі. Внаслідок вигідної кон’юнктури на європейському ринку

експорт зерна сягнув нечуваних розмірів. У 1816 р. з одеського порту було вивезено товарів на суму 37 млн. 700 тисяч крб., а у 1817 р. – на 40 млн. крб. Такі успіхи (їх одеському експорту вдасться перевищити лише через багато років) посилювали віру у надзвичайне майбутнє Одеси. Олександр Федорович безперечно, вірив у це місто. В промові на відкритті Рішельєвського ліцею 7 січня 1818 р. він, між іншим, присвятив цьому місту такі слова: “Одеса перебуваючи ще в своїй колисці, вже є квітучим містом, прикрашеним витонченими й численними будівлями, населеним 30 тисячним населенням працелюбних громадян, Одеса спостерігає сьогодні, що велика частина торгівлі Європи та Азії, залишивши попередні шляхи свої несе багату данину в порт її, у якому минулого року майоріли прапори тисячі кораблів іноземних” [490, с. 405].

О. Ланжерон безсумнівно був одним з найліберальніших російських воєначальників кінця XVIII – першої чверті XIX ст., що знайшло відбиток у його відомих „Спогадах”. Ліберальними були і економічні погляди Олександра Федоровича. Проте талант Ланжерона як цивільного начальника деякі історики ставили під сумнів („Папери Лонжерона характеризують його, як винятково військову людину”, – відзначала П. Герлігі) [255, с. 120]. Між іншим, Олександр Федорович, не завжди міг знайти спільну мову з купецтвом. Деякі з представників цього прошарку скаржилися на брутальність нового генерал-губернатора, а дехто навіть зазнав від нього суворих покарань (як купець-українець Дмитро Потилиця, засланий Ланжероном без суду і слідства разом з сім’єю до Східного Сибіру у 1821 р.) [456, с. 31-32]. Значно пізніше у записці до царя від 1827 р. Ланжерон зізнався, що керувати Одесою для нього було надзвичайно важко, бо це унікальне торговельне місто завдавало йому стільки клопоту, „скільки всі інші галузі керівництва” через те, що спричиняло „щоденні турботи, які викликалися появою нових установ, настійною необхідністю узгоджувати або заспокоювати людей, котрі між собою не сходяться, не мають жодного поняття про наші закони, наші звичаї й, за незначним винятком, являють собою сміття Росії та Європи” [46, с. 227, 228]. За

умов такого ставлення до авантюрного торговельного люду Одеси професійний військовий Ланжерон, звичайно, не міг так легко спілкуватися з негоціантами, купцями та міщанами як це робив до нього Рішельє. Проте О. Ланжерон принаймні на початку свого правління був, здається, не меншим прихильником ідей „вільної торгівлі” ніж його попередник.

„Думка про порто-франко в Одесі належить Рішельє, але Ланжерон витягнув її з забуття.” – так охарактеризував вплив двох визначних адміністраторів на здобуття Одесою прав „вільного порту” А. Скальковський[590, с. 266]. 26 січня 1816 р. О. Ланжерон склав свої “Роздуми щодо звільнення від податей портів Одеси та Феодосії”. Пропозиції Ланжерона 1817 р. були досить схожою, а місцями навіть ідентичною вищезгаданій записці Рішельє від 1814 р. Зокрема, в ній слово в слово повторювалися тези про велике значіння торгівлі для краю, успіхи Одеси, надзвичайну ефективність порто-франко для піднесення портових міст із зверненням до прикладів Ліворно, Марселя, Трієста та ін. Говорячи про значіння порто-франко як карантинного засобу, Ланжерон, так само як і Рішельє, згадував про “нерозсудливу жадобу кількох тисяч моряків”, які постійно намагалися провести контрабанду до Одеси, з якою легко може прийти і хвороба. Вказуючи на досвід Європи, Ланжерон писав: “Відстрочка створення порто-франко за часів правління герцога Орлеанського у Марселі у 1720 р. спричинила чуму, яка коштувала Франції численних жертв.”

Слідом за А. Рішельє, відзначаючи загальний позитивний вплив порто-франко на розвиток торгівлі і мореплавства та залучення іноземних капіталів (“Серед заходів, які були прийняті у всіх країнах, щоб досягти швидкого розвитку в морській торгівлі, найефективнішим є заснування вільних портів” – писав генерал-губернатор), О. Ланжерон особливу увагу приділив двом позитивним моментам влаштування “вільних портів” в краї – захисту країни від епідемій та сприяння міжнародному транзиту.

Аргументи чинного та колишнього генерал-губернаторів щодо карантинних переваг порто-франко були близькими до тих, що їх висловлював

до того Семен Броневський та пізніше Захар Херхеулідзев у вищенаведених записках. Так, Ланжерон, зокрема, згадував про жахливі наслідки чуми 1813 р. відзначаючи, що тоді “Одеса і порти Криму зазнали впливу чуми більше, ніж порти Середземного моря”, а також звертав увагу на позитивний досвід порто-франко як карантинного заходу у портах Південної Європи. “Встановлення порто-франко –, зокрема, відзначав він, – за час правління герцога Орлеанського в Марселі у 1720 р. викликала чуму, яка коштувала Франції великої кількості жителів.”

Важливе місце у записці Ланжерона займало питання про транзит. Олександр Федорович згадував про надзвичайний успіх транзиту часів “континентальної блокади” (“У 1808 році, коли майже повне припинення торгівлі і навігації на Середземному морі, у зв’язку із торговельною (континентальною) блокадою”). О. Ланжерон усвідомлював, що у мирний час, коли ніяка “блокада” не загрожувала європейській торгівлі, добитися таких великих обсягів сухопутного транзиту буде вже неможливо, однак він все одно розраховував “відхилити у Росію” торговельний шлях між Європою та Близьким Сходом, в разі якщо порто-франко буде проголошено в Одесі й “усі перешкоди, що заважають транзиту будуть подолані”. “Надаючи статус вільних портів Одесі та Феодосії, – зазначав він, – Росія отримає великий прибуток, постачаючи до східних та північних частин Європи багату продукцію Леванту і, навіть, Малої Азії”.

О Ланжерон не вказував у своїй записці можливих меж одеського порто-франко та засобів охорони на його кордонах. Олександр Федорович лише обмежився зауваженням, що не буде “перераховувати всі каральні засоби, які будуть застосовані проти контрабанди”, бо пізніше питання “про засіб їх виконання буде узгоджено між департаментом митниці та керівництвом Одеси, залежно від особливостей місцевості”. Разом з тим, керівник краю досить дотепно відповів на можливі зауваження щодо контрабанди через межу порто-франко, вказуючи на величезні простори суходільних митних кордонів імперії, які у супротивників “вільної торгівлі” чомусь таких побоювань не викликали.

“Росія переповнена контрабандистами. – твердив Ланжерон, – Звичайно, що у разі проголошення міст і портів Одеси і Феодосії вільними, потрібно буде охороняти лінію у декілька верст навколо кожного з них, однак бажано було б [належним чином] охороняти і лінію Фінляндії, а також межу, яка простягається від Поділля до Балтійського моря.”

“Стіна або рів навколо вільних міст мені здається необхідним і це б не спричинило великих витрат. – наголошував Ланжерон, – Було б дуже справедливо якщо б ці витрати лягли на плечі міської влади.” Олександр Федорович тоді явно не усвідомлював, масштаби цих витрат. Можливо він перебільшував і потенціальні доходи одеської міської скарбниці (адже 1816 та 1817 рр. були надзвичайно успішними для товарообміну Одеси). Проте генерал-губернатор розумів, що скарбниця Феодосії на той час не могла виділити таких коштів. Тому він пропонував надати Феодосії на відповідні цілі державний кредит. Одеса ж мусила від початку узяти витрати на будівництво та утримання межі порто-франко на свій рахунок (можливо це положення вплинуло на те, що проект одеського порто-франко, на відміну від феодосійського, не був відхилений). Свою записку Ланжерон завершив словами: “Я вірю, Ваше Величносте, у вашу прихильність, до нового краю і в те, що Ви як і за часів славетного дюка Рішельє, не обділите цей край своєю ласкою.”

В цілому слід відзначити, що зазначена записка О. Ланжерона 1816 р. не відрізнялася чисельністю аргументів на користь порто-франко. В цьому плані вона поступалася проектам, що їх вже до того складали інші діячі (Б.Дюнгер, Одеській будівельний комітет, С.Броневський тощо). Генерал-губернатор вочевидь збираючись “ловити момент”, зосереджував увагу на лише на головних “користях” порто-франко, загалом, вже добре відомих. Те, що зазначена записка О. Ланжерона не містила конкретного визначення кордонів майбутнього порто-франко, могло свідчити про “сирість” й недостатню продуманість проекту. Однак момент насправді був досить сприятливим. Адже

як зазначалося у § 2.5 російська митна політика у цей час переживала нетривалу добу фритредерства.

5 квітня 1817 р. на засіданні Державної ради Російської імперії було розглянуто питання про створення одеського порто-франко. До ради було подано: записку “Про проголошення в Одесі порто-франко”, проект відповідного маніфесту та план околиць Одеси “для визначення межі порто-франко”. Департамент Економії, обґрунтовуючи необхідність надання Одесі прав “вільного порту” вдався до красивих прикладів з минулого, “виходячи з історії Європи, яка вважає початком свого просвітництва, благоустрою та збагачення відтоді, як на Півночі виникли ганзейські вільні міста, а на Півдні, по Середземному морю, порто-франко”. Державна рада погодилася з аргументами департаменту і “визнала корисним” запровадження в Одесі порто-франко. При тому Рада звернула увагу на два позитивні моменти цього кроку: “корисність щодо [розвитку] торгівлі” та “захист тамтешнього краю від морової язви”. Виходячи з цього було вирішено влаштувати “в Одесі порто-франко в тій межі, яка на плані вказана” та затвердити проект маніфесту про це [2, т.4, с. 1324].

Маніфест, який проголошував в Одесі порто-франко було підписано царем 16 квітня 1817 р. В короткій преамбулі документу визначалися його мотиви: бажання підтримати Одеський порт (який “з досвіду багатьох років” торгівлі виявив чимало своїх “вигод... для відпуску різного роду виробів, що ними багаті полуденні області”) та необхідність “надати нові засоби та полегшення задля розвитку зовнішньої торгівлі”. Грунтуючись на цьому, цар “милостиво дарував і затвердив” за “портом і містом Одесою права і свободу торгівлі притаманні [для] порто-франко”.

Головна частина маніфесту складалася з 15 пунктів. Перші з них стосувалися загальних принципів дії порто-франко та довозу іноземних товарів. “Вільна торгівля” запроваджувалося та теренах окреслених “межею порто-франко” на затвердженому плані. До порту і міста дозволявся безмитний ввіз будь-яких іноземних товарів, навіть тих, “які за загальним тарифом до Росії

привозити заборонено”. Не можна було ввозити “усілякого роду хлібне вино та горілки, як і інші міцні напої для ввезення тарифом заборонені”. Однак ця заборона діяла лише до 1 січня 1821 р., коли закінчувався термін наданого Одесі “винного відкupu”.

Вивіз іноземних товарів з Одеси у глиб країни мав відбуватися “лише через дві митні застави влаштовані при воротах на межі Порто-франко”. Це здійснювалося “за правилами загального тарифу” із сплатою звичайного мита. Заборонені для ввезення до країни товари не мали права “бути пропущені через межу Порто-франко інакше, як транзитом для вивозу за кордон”. Для провезення іноземного товару за межі порто-франко мито сплачувалося у одеській митниці. Притому видавалися відповідні документи, а товар пломбувався. Пломби і документи перевірялися на митних заставах межі порто-франко. Випадки порушення пломб, або невідповідності документів вважалися “підробкою” і винний у цьому мав зазнати покарання “згідно існуючих правил”. Перетинати межу порто-франко у будь-яких місцях окрім двох зазначених застав суворо заборонялося. Населення особливо застерігалось від спроб пересування лиманами, узбережжя яких входило до зони “вільної торгівлі”. “Цим забороняється, – говорилося у маніфесті, – утримувати та застосовувати для цієї справи судна, човни або плоти, для перепливання лиманів: Дальницького та малого Куяльницького, і у випадку замерзання їх забороняється усім і кожному, не виключаючи і поселян ближніх сіл, переходити або переїздити їх під будь-яким приводом”.

Маніфест 16 квітня 1817 р. підтверджував права купців здійснювати транзитну торгівлю через Одесу. З транзитних товарів при ввезенні їх морем на Одеській митниці стягувалося мито, оформлювалися відповідні документи та пломбувалися “товарні місця”. Після перевірки на заставах межі порто-франко, пломби на транзитних “місцях” зберігалися, а їх власникам видавалися спеціальні “ярлики”. Згідно з цими “ярликами” поверталася сума сплаченого мита на тій митниці, де транзитний товар знов залишав територію імперії.

Окремі пункти маніфесту стосувалися експорту товарів через Одесу.

Ніяких додаткових пільг ця галузь товарообміну не отримала. Вітчизняні товари мали вільно і безмитно вводитися до міста і вивозитися з нього в середину країни, через зазначені дві застави на межі порто-франко. Вивізне мито з експортних товарів стягувалося “на загальних правилах” під час їх відправки морем за кордон. Заборони на вивіз тих чи інших товарів, що діяли в імперії беззастережно поширювалися і на одеський порт.

Певна увага у зазначеному документі приділялася і захисту країни від епідемій. Цар висловлював сподівання, що “права, подаровані порту і місту Одесі, які звільняють зовнішню торгівлю від усіх перешкод, пов’язаних зі стосунками із митницею, слугуватимуть найнадійнішим засобом для захисту вірнопідданих наших від внесення пощесті”. Не зважаючи на скасування митного контролю, карантинний контроль за товарами, які довозилися до Одеси морем з-за кордону залишався у повній силі. Цар наказував усім торговцям, шкіперам та власникам суден “суворо спостерігати, щоб усі товари і речі, які довозяться з-за кордону, були представлені у карантині без найменшого заховання”. “Усіляке порушення цього правила, – йшлося далі у маніфесті, – не буде пробачатися тим більш, через те, що довіз усіх товарів і речей дозволено та звільнено від мит і саме користолюбство [вже] не може бути мотивом для таємного провезення товарів, який поєднується з небезпекою внесення пощесті”.

Два останні пункти маніфесту стосувалися термінів дії порто-франко. Режим “вільної торгівлі” вводився відтоді, як “призначена межа навколо міста буде окопана ровом, такої ширини і глибини, які могли б перешкоджати вільному переходу та переїзду через рів”. Цей рів, так само як і застави та караульні на межі порто-франко, мали бути споруджені, а потім і утримуватися, “на власний кошт міста Одеси”. Порто-франко надавалося порту і місту на 30 років. Після завершення цього терміну уряд мав обміркувати наслідки дії “прав на вільну торгівлю” в Одесі і, “розглянувши користі і вигоди, з ними поєднанні”, вирішити чи “можуть вони бути поширенні і на подальший час.”

Маніфест від 16 січня 1817 р. знаменував собою цілковиту перемогу одеських прихильників “вільної торгівлі”. Однак проголошення порто-франко в Одесі 1817 р. було частиною інших більш глобальних змін митної політики імперії в бік фритредерства, в тому числі Положень 14 серпня 1818 р. “Про транзитний торг від Європейського кордону до Одеси,” розглянутих у § 2.5.

Таким чином слід констатувати, що проголошення одеського порто-франко у 1817 р. стало наслідком цілої низки причин. Самі по собі пропозиції А.Е. Рішельє 1814 р. і особливо О.Ланжерона 1816 р. поступалися ґрунтовністю аргументів багатьом схожим проектам. Надання порто-франко саме Одесі не було випадковим. На захист цього порту встали вельми потужні групи негоціантів та впливових урядовців. Безперечно вплинула на це урядове рішення і загальна лібералізація митної політики імперії – період нетривалого „російського фритредерства” 1819 – 1822 рр. з його грандіозними планами збільшення товарообміну з Європою, об’єднання митних систем та влаштування цілого вузла шляхів міжнародної транзитної торгівлі. Однак чи не найголовнішим було те, що Одеса сама виборола собі зазначене право надзвичайними економічними успіхами. Тому можна цілком погодитись з А. Скальковським, який стверджував: „Імператор Олександр визнав корисним проголосити порто-франко в одній Одесі, де квітуча торгівля, що вже продовжувалася 14 року лише з незначними змінами успіху, надавала особливу надію на успіх...” [590, с. 266, 277]. Отже, на користь Одеси зіграли успіхи її торгівлі, в тому числі транзиту часів „Континентальної блокади”, а також те, що за часів „російського фритредерства” одеський експорт почав розвиватися надзвичайно успішно.

Слід також відзначити, що у аргументах на користь запровадження порто-франко в Одесі, що їх наводили А.Е. Рішельє та О. Ланжерон провідне місце надавалося необхідності сприяння міжнародному транзиту. Однак обидва зазначені діячі усвідомлювали, що „вільний порт” буде мати значний вплив на різні галузі господарського життя міста і краю. Вони так само розуміли, що облаштування та функціонування порто-франко вимагатиме значних витрат

(набагато більших ніж 1860 крб., які щорічно витрачалися на утримання одеських „вільних складів”).

4.3. Визначення та будівництво першого кордону одеського порто-франко у 1817 – 1819 рр.

Одеське порто-франко не могло вступити в дію поки не були б збудовані необхідні споруди (межа із ровом, застави, караульні тощо) та влаштовано митний контроль. Внаслідок цього від часу надання Одесі прав порто-франко до часу коли воно могло розпочати свою дію минуло два роки та три місяці.

Протягом цього часу уряд мусив вжити певних заходів для того, щоб не обдурити очікування європейських негоціантів, які після оприлюднення маніфесту готові були привести свої товари до проголошеного “вільного порту”. “...Комітет міністрів, – писав К.Медзиховський, – 14 березня 1818 року було надано право господарям іноземних товарів, що були ввезені до фактичного відкриття порто-франко, вивозити їх безперешкодно назад за кордон, або зберігати у складах митниці до відкриття порто-франко.” [460, с. 42]. Зволікання з запровадженням режиму порто-франко не давало можливості запрацювати і вищезгаданому закону про транзитну торгівлю від 14 серпня 1818 р. Тому після початку весняної навігації 14 травня 1819 р. комітет міністрів прийняв постанову: “1) Привезені до Одеси заборонені товари, зберігати у Одеській митниці до відкриття порто-франко, або дозволити вивозити їх назад на основі положення кабінету міністрів від 14 березня 1818 року. 2) Привезені в Одесу дозволені товари для безмитного споживання в порто-франко, зберігати в Одеській митниці до відкриття порто-франко. 3) Якщо купецтво не забажає дозволених товарів залишити в одеському порту до відкриття порто-франко, а грошей на сплачення мит не має то половину таких товарів видати господарям, не вимагаючи за нею мит, іншу ж половину зберігати у митниці у вигляді застави за усе наступне мито, і, коли воно буде внесено вповні, випускати їм і решту товару, дозволивши щоправда, якщо господарі забажають, вивезти назад за кордон і весь товар” [460, с. 43].

Тим часом будівництво кордону порто-франко вимагало від місцевої адміністрації енергійних заходів, а від міської скарбниці значних коштів. Спочатку керівництво навіть не мало точного плану кордону (у 1817 р. інженер-поручик з Миколаєва Мойфреді, за наказом О. Ланжерона, взяв у Одеського будівельного комітету чернетковий план порто-франко, “знявши копію з плану одеської міської землі, ... позначив кордони порто-франко як було вирішено” і відіслав план до Петербургу, однак для Одеси не зробив його екземпляру) [117, арк. 25].

18 червня 1817 р. одеський комендант Кобле, який виконував тоді і обов'язки градоначальника, надіславши Одеському будівельному комітету копії маніфесту та затвердженого царем “плану із зазначенням межі порто-франко в Одесі”, наказав його членам вжити “не гаючи часу необхідних заходів... для складення плану та кошторису рову, який має скласти межу міста, а також планів та кошторисів необхідних на межі караулень та застав”. Окрім того, Кобле запропонував комітету знайти відповіді на три запитання: “1. Яку ширину та глибину має мати рів? 2. Якого розміру мають бути два будинки для застав? 3. Скільки [має бути] караулень на межі порто-франко і якого розміру?” А також розпочати роботу з організації торгів для бажаючих здійснити будівництво [117, арк. 6, 10]. Для визначення масштабу робіт Одеський будівельний комітет вирішив постійно радився з керівником одеського митного округу І. Бларамбергом, проте, за згодою з ним, остаточне рішення з цього питання відклали до приїзду О. Ланжерона. Члену комітету міському голові Д. Інглезі було доручено заздалегідь закупити матеріали для влаштування “рогаток” вздовж межі порто-франко (дерево для цього постачалося через Херсон). 6 вересня 1817 р. Будівельний комітет вже в присутності О. Ланжерона прийняв рішення: влаштувати “рів по всій межі порто-франко завглибшки у три аршини, завширшки внизу – два, а нагорі – чотири аршини. При рові має бути насип, яка складатиметься з землі, [вийнятої] з рову, обкладеної дерном, заввишки в аршин, й нагорі насипу ще поставити рогатки”. Що стосується караулень, то їх вирішили зробити 17.

У листі до міністра фінансів від 5 вересня 1817 р. О. Лонжерон, повідомляючи про розміри рову, валу та рогаток, зокрема писав: “така огорожа, на мою думку, буде достатньою щоб бути перешкодою вільному переходу й переїзду, а при ній буде караул, який я вважаю потрібним поставити біля самої огорожі”. “Караульні, – писав Олександр Федорович, – я вважаю необхідним поставити через кожні дві версти, загалом на двадцяти двох верстах – одинадцять і по [берегам] двох лиманів на відстані 12 верст ще 6, загалом 17 караулень. Окрім того буде збудовано два доми для митних застав, які собою ще збільшать караул”. Генерал-губернатор також прохав міністра “поклопотатися, щоб для утримання межі порто-франко були призначені козаки з казенним утриманням” (по три козака та шість запасних їм на зміну на кожен з 17 “пикетів”), які мали допомагати митним об’їждчикам боротися з контрабандою. У листі-відповіді від 1 жовтня 1817 р. Гур’єв не став заперечувати О. Лонжерону, нагадавши, що згідно царської волі саме генерал-губернатор на власний розсуд має вирішити питання про розміри захисних споруд на кордоні “вільної торгівлі”. Міністр також обіцяв виділити необхідну кількість митників для обслуговування межі.

Активну роль у обговоренні параметрів майбутньої межі порто-франко та штату її наглядачів взяв вищезгаданий Іван (Жан Море) Павлович Бларамберг (1772 – 1831 рр.), який у 1812 – 1823 рр. обіймав посаду начальника Одеського митного округу. Уродженець Фландрії, який після участі у воєнних діях проти революційної Франції з 1804 р. перейшов на російську службу, І.Бларамберг у 1808 р. був призначений прокурором комерційного суду до Одеси, “куди його вочевидь привабило ім’я Рішельє”, відтоді він, за словами К.Зеленецького, “став постійним мешканцем цього міста”. І.Бларамберг обіймав багато посад й виконував різних доручень, зокрема, був митним інспектором Херсонської губернії (1810, 1811 рр.), за участь у боротьбі з чумою 1812 р. отримав медаль. Слід згадати, що вже з 1822 р. вищій митний чиновник Одеси почав писати праці з археології, які друкувалися за кордоном [381, с. 221-224]. Пізніше, перебуваючи з 1825 р. на посаді чиновника з особливих доручень при генерал-

губернаторі М.С.Воронцові, І.Бларамберг прославився, як “один з перших дослідників старожитностей узбережжя Чорного моря.” [42, с. 90, 91].

В листі О. Ланжерону від 27 жовтня 1817 р. І.Бларамберг висловив бажання збільшити кількість митників вздовж межі порто-франко, бо природні явища цілком могли призвести до істотних пошкоджень рову. “Якщо передбачений рів, – писав зокрема Бларамберг, – який має складати огорожу на межі порто-франко, не буде для міцності належним чином обкладений камінням, то у випадку обвалів якої-небудь частини рову через сильні дощі або несподіване таїння снігу, вночі та за умов сприятливої для того погоди найлегшим чином через кордон з контрабандою пробратися буде можливо.” [117, арк. 73, 114]. В листі від 7 листопада 1817 р. Бларамберг відзначав, що на межі порто-франко “для надійної сторожі потрібно принаймні на просторі кожної версти мати по два об’їждчика й таку ж кількість під контролем митного начальства” [117, арк. 74, 75]. Згодом керівник одеського митного округу склав ґрунтовну записку під назвою: “Короткий виклад попередніх пунктів, що стосуються відкриття в місті Одесі порто-франко”. В ній зокрема, висловлювалася думка про необхідність створення ще однієї – третьої – митної застави, яку слід розташувати у місті з боку моря [117, арк. 87, 92].

Ще у червні 1817 р. Одеський будівельний комітет доручив заздалегідь закупити матеріали для влаштування “рогаток” вздовж межі порто-франко своєму члену міському голові Д.Інглезі. Дмитро Спиридонович Інглезі (? – 1846 р.) – за походженням грек “з дворян острова Кефалонії” (на російській військово-морській службі з 1787 р.), який постійно проживав в Одесі з часів правління А.Є. Ришельє і мав перед містом великі заслуги (член комерційного суду у 1808 – 1811 рр., член будівельного комітету 1811 – 1821 рр., “комісар у шістьох кварталах” Одеси під час приборкання чуми 1812 – 1813 рр. тощо), виконував обов’язки міського голови протягом 1818 – 1821 рр. [144, арк. 1-4]; [454, с. 35, 36] Отже, і його участь у влаштуванні першої межі одеського порто-франко була немалою (про це ще буде сказано нижче). Постачання дерева для

рогаток Дмитро Спиридонович здійснював через Херсон, де він мав певні зв'язки серед місцевого купецтва.

Задля економії коштів риття рову навколо одеської “вільної торгівлі” було покладено на військових, так званих “піонерів”. Однак караульні та застави на межі порто-франко довелося будувати із допомогою приватних підрядчиків. Одеський будівельний комітет швидко склав відповідні об'яви для потенційних підрядчиків, які були надруковані і оголошені не тільки в Одесі, а й далеко за її межами. За повідомленнями місцевих поліцейських органів та “губернських правлінь” підрядчиків для спорудження межі одеського порто-франко запрошували у губерніях: Вітебській, Катеринославській, Курській, Мінській, Полтавській, Таврійській, Тамбовській, Херсонській в м. Миколаєві тощо[117, арк. 17, 18, 26, 27, 30, 33, 34, 35, 71]. Проте активні пошуки підрядчиків за межами міста виявилися практично марними (щоправда купець 3-ї гільдії з м. Бердичева Ілля Юзефович виявив бажання організувати риття рову, однак його в Одесі не дочекалися) [117, арк. 57, 58, 61]. Можливо причиною того було те, що вартість споруд зазначена у кошторисах була явно заниженою і не враховувала деяких витрат.

Застав, як зазначалося вище, мало бути дві. Торги на їх будівництво відбулися у січні 1818 р. Потенційні підрядчики не виявили великої зацікавленості. Бажаючими здійснити роботи виявилися тільки “одеські мешканці” Д.Б.Латті та С.Томазіні[124, арк. 4]. Тому кожному з них запропонували контракт на будівництво однієї з застав за вартістю кошторису – по 40 475 крб. асигнаціями за кожною. Однак, враховуючи виконання підрядчиками деяких додаткових робіт, будівництво кожної застави з цих двох застав коштувало місту по 45 000 крб. асигнаціями[124, арк. 35]; [128, арк. 7].

Караулень на межі порто-франко було спроектовано 17. Вісім з них за 28 тисяч крб. ас. (по 3500 крб. за кожною) зобов'язався спорудити дворянин Ф.Косовський[125, арк. 1, 6]. Сім караулень за 24 700 крб. ас. (по 3528 крб. за кожною) – одеський купець І.Орловим[127, арк. 1, 7]. Ще дві караульні за 7 тисяч

крб. ас. (по 3000 крб. за кожну) – вищезгаданий “одеський мешканець” С.Томазіні[126, арк. 1, 2].

Слід відзначити, що усі підрядчики, які виконували контракти зі спорудження межі порто-франко, були досвідченими у своїй справі підприємцями. Дворянин Франц Косовський ще у 1810-х рр. здійснював важливі будівельні роботи в порту, збудував казарми “оборонного комплексу” в центрі Одеси тощо[122, арк. 10, 11]; [123, арк. 9, 84, 101]. Купець Ілля Орлов будував у 1817 р. мости та шляхи до Одеської фортеці, у 1822 р. спорудив, так званий, “Сікардів міст” через карантинну балку, виконував інші роботи[120, арк. 1, 11]; [116, арк. 9, 101]. Одеські міщани, а згодом купці, Дьєн Бв’єнго Латті та Симон Томазіні здобули собі авторитет успішних будівельних підрядчиків пізніше – у 1830-1840-х рр. (про них ще буде згадано в наступних розділах). Отже, в цілому, будівництво першої межі було проведено на належному рівні. Однак воно все-одно виявилось занадто дорогим.

Контракти з усіма зазначеними вищезазначеними підрядчиками було укладено 21 січня 1818 р. у присутності чи не всього вищого керівництва Одеси: градоначальника О. Ланжерона, коменданта міста Кобле, управляючого митницею Дітерікса, міського голови Інглезі, члена будівельного комітету інженер-полковника Круга та інспектора одеського карантину. Загальна сума укладених того дня контрактів склала 149 348 крб.[117, арк. 80].

Оскільки здійснення таких значних робіт на державний кошт потребувало від підрядчиків вельми вартісних застав, в якості останніх по більшості контрактів була представлена нерухомість у місті Одесі комерції радника Івана (Жана) Рено, який своїми листами ручався за чесність виконавців робіт. По завершення будівництва роботу підрядчиків оглядали члени Одеського будівельного комітету: інженер-полковник Круг (він приймав участь у прийнятті всіх зазначених робіт) та міській голова Інглезі, а потім затверджували на засіданні вищезазначеного комітету. У вересні 1818 р. (рішення будівельного комітету від 5 вересня 1818р.) було прийнято Херсонську митну заставу та дві караульні збудовані С.Томазіні, у листопаді

1818 р. – сім караулень збудовані І.Орловим[126, арк. 4]; [127, арк. 23]. Не передбаченні кошторисом витрати виявилися під час виконання контракту Ф.Косовським. “З числа сімох караулень, – писав 27 травня 1818 р. Круг, – що будуються підрядчиком дворянином Косовським вздовж берегів Сухого Лиману, через піщану місцевість [потрібно] заглибити фундаменти для двох караулень, для однієї, яка біля самого моря – на п’ять футів, а для другої – на чотири фути”. На це Ф.Косовському було додатково виділено 1457 крб. Всі роботи були ним успішно виконані до кінця вересня і прийняті комітетом 18 листопада 1818 р.

Тираспольська митна застава “по Овідіопольському тракту”, що її спорудив Д.Б. Латті, вже у липні 1818 р. не була прийнята Кругом, через певні недоробки, а навесні 1819 р. в цьому ж будинку відкрилися інші “різні несправності”, які підрядчик був змушений доробляти до жовтня 1819 р.[128, арк. 1-7]. Більш неприємним для комітету було те, що навесні 1819 р. “несправності” виявилися і у вже прийнятому в кінці 1818 р. у підрядчика С. Томазіні будинку Херсонської митної застави, які теж довелося виправляти за додаткові кошти.

Таким чином, вже підчас будівництва виявилось, що межа порто-франко буде потребувати додаткових коштів. Між іншим на кінець 1818 р. вже стала очевидною необхідність влаштувати ще одну заставу поблизу Військової гавані (про необхідність якої раніше писав І. Бларамберг), а також ще п’ятьох караулень. У трьох торгах на вищезазначені контракти, які відбулися 1819 р. взяли жваву участь С.Томазіні та Ф.Косовський, однак по всіх підрядах переміг купець Ілля Орлов. На будівництво 4-х караулень зі стайнями йому було асигновано 9 435 крб. асигнаціями (на торгах ціну було зменшено з 10 000 крб. асигнаціями), на будівництво ще однієї караульні “на Пересипу поблизу берега моря” – 1330 крб. асигнаціями, та на перебудову однієї з караулень “біля Військової гавані” на заставу – 2 790 крб. асигнаціями. Будучи досить досвідченим підрядчиком І.Орлов успішно виконав всі роботи за контрактами до листопада 1819 р., коли роботи були прийняті Кругом. Роботи, що їх

здійснив у 1819 р. на межі порто-франко І.Орлов коштували місту 13 555 крб. Асигнаціями[129, арк. 2, 4, 7, 8, 11, 12, 25].

12 червня 1819 р. Ланжерон повідомив керівництво у Петербурзі про “завершення рову та всіх інших захисних на межі порто-франко в Одесі споруд” [137, арк. 1]. “Честь маю повідомити Ваше Високопревосходительство, – писав зокрема Ланжерон, – що всі захисні споруди на межі захищені. Я особисто разом з членами Одеського комітету ... засвідчив всі споруди і знайшов їх в усіх частинах закінченими. По всій межі вирито рів завглибшки в три аршини й завширшки внизу – два, а вгорі – чотири аршини, а в тих місцях, де через низькоділ неможливо було зробити рову там поставлені в два ряди рогатки й в одному місці між кам’яними скелями, де незручно було поставити рогатки зроблено надійний палісад. Вздовж усєї межі влаштовані караульні для помешкання сторожі на відстані 32 верст вісімнадцять й на двох проїжджих дорогах збудовані для митних застав два будинки, а також з морського боку – дві караульні та одна застава. Таким чином, що раніше було передбачено й потім, що після огляду межі полковником Потьє, який також є членом комітету, заплановано було – все виконано. Про призначення козаків для сторожі розпорядження від мене зроблено”. Хоча О. Ланжерон і твердив що “все зроблено”, навіть з його доповіді було ясно, що рів навколо порто-франко так і не було завершено. Однак не зважаючи на це губернатор просив міністра клопотати царя підписати указ про початок дії в Одесі “вільної торгівлі”. Притому Ланжерон просив дозволити йому “самому призначити для цього день”.

липня 1819 р. цар Олександр I своїм указом Сенату проголосив: “Маніфестом нашим 16 квітня 1817 року даровані місту Одесі та його порту права та свободи, притаманні порто-франко, та повідомлено, що про справжнє відкриття його своєчасно буде проголошено для загального відома. Побачивши тепер з поданих нам донесень, що влаштування межі порто-франко та інших закладів, які до нього належать, завершено, наказуємо: з 15 серпня цього року відкрити у Одесі порто-франко на засадах правил, які були у маніфесті

надруковані”[39, т.36, №27.866, с. 257, 258]. 7 липня 1819 р. міністр фінансів М. Гур’єв зі своїми листами супроводив херсонському військовому губернатору О. Ланжерону та начальнику Одеського митного округу І. Бларамбергу копії царського указу та “примірного штату трьох застав і нагляду для порто-франко в Одесі” (отримані 18 липня 1819 р.). Притому І. Бларамбергу наказувалося, “коли настане час відкриття порто-франко відкрити митні застави та влаштувати вздовж межі нагляд згідно із розпорядженнями” О. Ланжерона[137, арк. 2-4].

До середини серпня 1819 р. було сформовано штат митних застав (так до внутрішньої застави порто-франко було прийнято писарів: Григор’єва та Яцунського; наглядачів: Мартинюка та Козловського та сторожа Шевченка) [137, арк. 11, 12, 28-30]. 15 серпня 1819 р. (в день, коли, згідно царського указу порто-франко мало розпочати свою дію) військовий губернатор О. Ланжерон надіслав начальнику Одеського митного округу Бларамбергу листа: “Милостивий пан мій Іван Павлович. На подання Вашого Високоблагородія №281 про дозвіл пропускати товари згідно з правилами Порто-франко, вважаю потрібним повідомити вас, Милостивий Пан мій, що для того щоб дати час чиновникам митного нагляду приступити до виконання призначених їм посад, пропуск товарів за межу Порто-франко вважаю потрібним розпочати не раніше 19-го числа цього місяця з 9-ої години ранку. – Що стосується [пропуску] проїжджаючих без товарів то він не має припинятися і в теперішній день – .”[137, арк. 34]. Однак 17 серпня 1819 р. І. Бларамберг повідомив Внутрішню митницю Одеського порто-франко, що “призначене Паном Військовим Губернатором раніше 19-те число як початок вивозу товарів з міста за межу порто-франко скасовано, і цей випуск потрібно розпочати з 18-го числа цього місяця”[137, арк. 37]. Таким чином, безмитний ввіз імпортованих товарів до Одеси було розпочато 15 серпня 1819 р., а їх вивіз з Одеси вглиб країни – 18 серпня 1819 р. Останню дату можна вважати початком функціонування порто-франко в Одесі.

Таким чином, вже під час спорудження кордону порто-франко керівництво Одеси стикнулося зі значними складнощами. Будівництво вимагало досить значних коштів. Намагання О. Ланжерона (як людини передусім військової) максимально використати для охорони кордону порто-франко козаків, а для будівництва „піонерні частини” великої економії не принесли. Лише будівництво застав та караулень на кордоні порто-франко у 1818 – 1819 рр. коштувало Одесі 162 900 крб. Слід відзначити, що у цей час одеський зерновий експорт після блискучих успіхів 1817 та 1818 рр. (пов’язаних з надзвичайно сприятливою зовнішньоторговельною кон’юнктурою) з значно впав. У керівництва міста виникало питання: чи компенсуватиме зростання торгівлі (зокрема транзиту) вартість будівництва та утримання кордону. Також далось взнаки те, що керівництво імперії надто побоювалося поширення контрабанди і тому не могло погодитись з думкою О. Ланжерона, що „кращий захист – це нагляд”, вимагаючи будівництва надзвичайно складних та коштовних споруд.

4.4. Зміни правового становища порто-франко у 1821 – 1823 рр.

Будівництво захисних споруд не завершилося після проголошення порто-франко. Цар особисто забажав щоб на межі одеського порто-франко було вирито додатковий рів. Проте виконання цієї волі царя спричинило низку непередбачених витрат та інших труднощів. Так, солдатам -„піонерам” було досить важко рити рів в районі Пересипу, де ґрунт був низьким і вологим, працюючи по пояс у воді. Роботи зі спорудження рову було розпочато у 1820 р. під керівництвом Потьє. Однак їх досить скоро було фактично припинено через брак у міста на це коштів. Царя про це зволікання з виконанням його волі вирішили не інформувати. У 1820 р місцева влада вже готувала проект перенесення межі порто-франко. Отже, влаштування нового рову виявлялося не тільки вельми коштовною, але й зовсім непотрібною справою.

У 1820 р. відбулися суттєві зміни у системі керівництва Одесою. Було вирішено розподілити посади генерал-губернатора краю та одеського

градоначальника. О.Ф. Ланжерон залишився генерал-губернатором, а одеським градоначальником 25 травня 1820 р. було призначено голову одеського комерційного суду Миколу Яковича Трегубова, якому було у зв'язку з цим надано звання таємного радника [64, арк. 181]. Відтоді Трегубов почав відігравати важливу роль у керівництві влаштуванням межі порто-франко. У рапорті О. Ланжерону від 24 липня 1820 р. М. Трегубов просив негайно внести суттєві зміни у виконання робіт. По-перше, градоначальник пропонував не рити рів на “низькому ґрунті” Пересипу, а натомість “не доводячи його (рів. – Т.Г.) до Пересипу краще повести нагірним місцем і спустити у річку, що впадає у море, на якій розташований кам'яний міст, і, де буде влаштовано митний будинок”. Таким чином, передмістя Пересип і навколишні терени пропонувалося взагалі виключити із території порто-франко, митний кордон провести вздовж Водяної балки повз мосту Розумовського (район поблизу дачі П.О. Розумовського). У такому перенесенні межі Трегубов вбачав принаймні три вигоди для Одеси: 1) “головна митна застава буде розташована біля самого міста”; 2) “межа порто-франко скоротиться, а так скоротяться і витрати на утримання рову у належному стані”; 3) “будуть обійдені заміські дачі і Міській думі непотрібно буде платити за них гроші” (градоначальник повідомляв, що від приватних осіб вже “надійшли прохання оцінити вартість садів, знищених під час проведення рову через їх дачі”) [104, арк. 44, 45].

По-друге, Трегубов пропонував продати з торгів щойно збудований будинок Херсонської застави, який внаслідок перенесення межі опиниться далеко за межами території порто-франко, а на отриманні від того кошти збудувати або купити будинок для нової застави “біля мосту на Пересипському форштадті”. По-третє, градоначальник вважав потрібним “позбавити піонерів від роботи на Пересипу у воді” і, на прохання Одеської думи, “застосувати їх на роботах запланованих у місті”. “А Думі, – писав далі Трегубов, – я запропоную за її бажанням негайно найняти грабарів для завершення рову. Таким чином вона виграє, зменшивши свої видатки, а Государю Імператору буде приємно, що роботи вже розпочалися” [104, арк. 45].

Головний лейтмотив пропозицій М Трегубова цілком зрозумілий – нестача у Одеській думи коштів на будівництво та утримання межі порто-франко. Одеська влада була готова значно зменшити територію порто-франко аби уникнути надмірних витрат. Вочевидь, певних докорів, заслуговував і інженер Потьє, який не зміг заздалегідь передбачити всіх складнощів при спроектованій ним влаштуванні межі. Генерал-губернатор 23 серпня 1820 р. відповів: “що стосується робіт рову, які продовжуються на теперішній межі порто-франко, то припинити їх я сам собою ніяк не можу, бо Государ Імператор сам займається цією справою і у Вознесенську наказав князю Волконському спитати мене, чи вже готовий Рів навколо Порто-франко?” [104, арк. 27]. На початку 1821 р. керівництво міста і краю вже метушливо готувало пропозиції щодо зміни кордону порто-франко. Завершення рову, таким чином, втрачало свій сенс. Однак це була воля імператора і порушити її керівництво краю не наважувалося.

Звичайно, що швидко дістати затвердження царем перенесення межі порто-франко було неможливо. Тому рів продовжували робити за старим планом. Контракт на його риття було укладено з підрядчиками купцями Іваном Подсолнуховим та Ісаком Потаповим. Обидва вони були відомими в місті підприємцями (Потапов пізніше був одним з головних підрядчиків при будівництві одеського порту). Проте, 25 лютого 1821 р. зазначені купці повідомили Трегубова, що свої обов’язки за контрактом вони вчасно виконали, але Одеська дума “з невідомих причин” не надала їм коштів для продовження робіт [104, арк. 49]. На відповідний запит Трегубова Одеська дума 4 березня 1821 р. пояснила, що “гроші, які належить видати купцям Івану Подсолнухову та Ісаку Потапову, за риття каналу вздовж межі порто-франко їм за їх вимогою не видано, бо у міській думі немає тепер у міському приході суми, з допомогою якою було б можливо виконати цю претензію. Як тільки така сума надійде, прохання Подсолнухова і Потапова буде виконано.” [104, арк. 54].

Припинення робіт із влаштування рову занепокоїло інженера Потьє, який відповідав за проведення робіт. 7 квітня 1821 р. Ланжерон повідомив

градоначальника Трегубова, що, на думку інженера Потье, “вже прийшов зручний час для продовження Височайше призначеного рову на межі Порто-франко” і зазначений інженер “прохає дозволу приступити до робіт для чого і підрядчики готові” [104, арк. 28]. Відповідь одеського градоначальника яскраво свідчила про те, в якій скруті опинилася на той час міська скарбниця. “Дума має на собі борг Будівельного комітету за влаштування межі Порто-франко, який сплатити не в силах; – зокрема зазначав Трегубов, – навіть Рішельєвському ліцею, за минулий рік 6500 крб. призначених громадою, до цього часу Дума виплатити не спроможна; оскільки земських повинностей по губернії завинила в минулому році більше 90 тис. крб. і у теперішньому – більше 60 тис. крб.; а на міські повинності витрачаючи щорічно більше двохсот тисяч, задовольняла їх завжди, як і тепер, лише доходами наступного року”. Окрім того градоначальник нагадував губернатору, що проект про перенесення межі порто-франко (“що скоротиться вчетверо в порівнянні з тою яка тепер існує має довжину 24 версти, і лише на утримання рову та сторожі, потребує від думи щорічно немалих коштів”) вже підготовлений і поданий до уряду, а в цій ситуації “продовження Рову, що його розпочато минулого року полковником Потье, стало для Міста і Порто-франко непотрібним” [104, арк. 52].

Однак О. Ланжерон аргументовано пояснив своєму підлеглому, що скасувати проект рову вже майже неможливо. “...Я ні в якому разі не можу і не смію робити подання Государю Імператору про скасування того, що власне Його Величністю призначено, без будь-якого стороннього клопотання; – писав О. Ланжерон, – отже і чекати на таке скасування не варто; оскільки я вже раніш звертався з поданнями, що замість зазначеного рову можна обійтись лише рогатками, однак отримав у відповідь наказ обов’язково Рів рити. ...Втім можу запевнити ваше превосходительство: якщо Государ Імператор дізнається, що його воля досі невиконана слід чекати на Його гнів та незадоволення” [104, арк. 36].

Отже, керівництво краю потрапило у вельми незручну ситуацію. Як просити у царя дозвіл не рити рів, якщо останній мав вже бути готовий? Тому, в

кращих традиціях вітчизняного марнотратства, О. Ланжерон наказав М. Трегубову “якнайшвидше розпорядитися, щоб роботи рову були розпочали та інтенсивно продовжували”. Градоначальник був змушений 21 квітня 1820 р. звернутися до міської думи з розпорядженням “неодмінно знайти яку-небудь можливість, хоча б шляхом позики, якщо Дума має кредит,... і негайно приступити до закінчення Рову Порто-франко, зробивши для того необхідні торги” [104, арк. 39]. Розпорядження Трегубова зайвий раз засвідчувало в якій фінансовій скруті знаходилася тоді влада Одеси.

Кордони порто-франко окрім митників охороняли також і донські козаки 4-го Оренбурзького полку під командуванням майора Харитонова. Вони також вимагали коштів на утримання. Проте козаки недовго охороняли кордони “вільної торгівлі”. Вже протягом 1820 р. їх замінили 24 митні об’їждчики, додатково введені до штату Одеської митниці для покращення нагляду за межею порто-франко [114, арк. 11, 15]. Не зовсім задовільною була ситуація і з виплатою жалування чиновникам які обслуговували порто-франко. Гроші на їх утримання, як зазначалося вище, мали надходити з доходів Одеської митниці за розпорядженнями Херсонської казенної палати. З часу запровадження одеського порто-франко витрати на митних чиновників в місті значно зросли. Так 1820 р. до Одеської митниці з її ж доходів мало бути асигновано 101.350 крб. асигнаціями. З цієї суми: “на жалування начальнику одеського округу йому ж на квартиру, на проїзди, на чиновників, на секретаря та писців, що при ньому проживають та на канцелярські витрати” – 8200 крб.; “на жалування та видатки митниці” – 26900 крб.; “на жалування та видатки для трьох застав порто-франко” – 12750 крб.; для “митного нагляду наглядачам їх помічникам та об’їждчикам на жалування і цим останнім на мундири та коней” – 53500 крб. [114, арк. 5]. На утримання вищезгаданих 24 об’їждчиків 1820 р. було додатково асигновано ще 9600 крб. Таким чином, витрати лише на митний нагляд округу зросли з 53500 крб. до 63100 крб. щорічно. Загальні ж витрати на жалування митним чиновникам, що обслуговували межу Одеського порто-франко становили більше 90000 крб. щорічно [114, арк. 7]. Херсонська казенна

палата далеко не завжди вчасно асигнувала кошти на утримання Одеської митниці та межі порто-франко. Так, 24 лютого 1820 р. І. Баларамберг скаржився О. Ланжерону, що “оскільки... митниця на теперішній рік від цієї палати про виплату ...жалування з її доходів... дозволу не має, то митна варта терпить надзвичайний брак засобів для утримання себе і коней і навіть з цієї причини приводу деякі [митники] відмовляються від служби” [114, арк. 1].

Межа порто-франко потребувала не тільки жалування для чиновників, але й багато інших витрат, які мало взяти на себе місто. Так, наприклад, 11 вересня 1819 р. начальник Одеського митного округу І. Баларамберг повідомив О. Ланжерона “... про необхідність при настанні осені забезпечити завчасно кожному караульню для перебування наглядачів... за рахунок міста виходячи з Височайшого маніфесту 16 квітня 1817 ...необхідною кількістю палива та свічок...”[112, арк. 1]. 22 листопада 1819 р. І. Баламберг повторив своє прохання забезпечити “кожному з 11 караулень... необхідною кількістю палива та свічок”, повідомляючи губернатора, що міський голова Інглезі обіцяв, проте не надав усього необхідного, “а між тим люди ці (наглядачі та об’їждчики –Т.Г.) через настання непогідного часу занадто терплять від холоду” [112, арк. 2]. Однак О.Ланжерон на ці прохання 4 грудня 1819 р. відповів таке: “...я вважаю, що об’їждчикам митним, які перебувають на межі порто-франко, опалення та освітлення місто надавати не зобов’язано тим більш тому, що ці об’їждчики отримують достатнє для власного утримання жалування, а саме по 400 крб. на рік. Що стосується козаків, які тримають сторожу на межі порто-франко то їм, навпаки, постачається паливо через ту причину, що вони перебувають у числі військ, які отримують опалення з скарбниці.” Щоправда губернатор повідомив Баламберга, про доручення інженер-полковнику Кругу “виправити все що необхідно у караулках об’їждчиків” [112, арк. 3]. Отже, місцева влада не поспішала брати на себе витрати щодо утримання межі порто-франко, яка виявлялася занадто вже дорогою.

Влаштування межі та митного контролю породжувало певні незручності та непорозуміння між відомствами. Так, 22 вересня 1819 р. О. Ланжерон

наказував І. Бларамбергу: “контора карантинна зробила мені подання, що митна варта, яка стоїть на пересипу біля Сухого Лиману, не пропускає через межу Порто-франко козаків карантинної варти, а також і службові пакети, які пересилаються вздовж кордонів. Оскільки кордонна карантинна варта зобов’язана завжди спостерігати за берегом для знайдення викинутих морем речей та мертвих тіл, то слід пропускати роз’їзди цієї варти через Межу порто-франко без затримання, а також і службові пакети, що пересилаються вздовж кордонів і на Овідіопільську заставу”. Вочевидь трохи поміркувавши, Ланжерон власноруч дописав до наказу слова: “але потрібно оглядати їх (козаків –Т.Г.), щоб не була провезена контрабанда” [113, арк. 1]. Цю справу було швидко вирішено. Козаки карантинної варти отримали можливість перетинати межу порто-франко не лише через застави, а й безпосередньо біля берегу моря. Проте, для запобігання контрабанди, Ланжерон 27 вересня 1819 р. наказав, щоб через корон порто-франко “зазначених козаків пропускали не більше двох на день і лише за умов їх найретельнішого огляду з боку митної варти” [113, арк. 4].

Проте не лише міська влада була неприємно здивована бажаним „вільним портом”. Серед перших своє невдоволення з приводу численних недоліків у функціонуванні режиму порто-франко висловили митники. Вже 20 листопада 1820 р. Одеська портова митниця (начальником якої тоді був Дітерікс) представила до Департаменту зовнішньої торгівлі Міністерства фінансів докладні пропозиції щодо суттєвих змін, митного режиму в Одесі. 9 лютого 1821 р. в донесенні тому ж Департаменту зовнішньої торгівлі своє ставлення до пропозицій Одеської митниці висловив начальник Одеського митного округу. З деякими з цих пропозицій він погоджувався, з деякими – ні. Для зручності викладу варто окремо розглянути кожна з вищезгаданих пропозицій Одеської митниці та думки щодо неї начальника округу.

По-перше, представники Одеської митниці вимагали, не більш не менш, внести “необхідні зміни до митного статуту та пристосування до цих змін канцелярського порядку”. На їх думку, треба було змінити правила заповнення

об'яв на ввізні товари. Зокрема в об'явах не варто було заздалегідь вказувати якість та кількість товару. Начальник Одеського митного округу не погодився з пропозиціями одеської митниці, щодо внесення змін до митного статуту, вважаючи їх “безпідставними”. Замість того, для усунення зазначених незручностей, він пропонував: “якщо це буде вищому керівництву”, призначити на митницю для “допомоги бухгалтеру, також і скарбникові... по одному помічникові”. При тому начальник посилався на “усне прохання” з цього приводу самої Одеської митниці.

Наступна пропозиція Одеської митниці стосувалася неоднакового завантаження трьох застав порто-франко. Найбільша кількість імпорту ввозилася через Херсонську заставу (по Миколаївському тракту), а Тираспольська та Внутрішня впускали значно меншу кількість товарів. “Через заставу по Миколаївському тракту, – писав начальник митниці, – мають проходити товари, що призначені у всю Росію та у всю Польщу, і загалом майже всі, хто виїжджає з Одеси в тій заставі огляд проходять; а через Тираспольську заставу, навпаки, проходять лише товари та люди, які прямують до Бессарабії та малої частини Херсонської губернії, а через Внутрішню заставу ще менше пропускається”. Виходячи з цього, Дітерікс пропонував втричі збільшити штат Херсонської застави і зменшити – на інших заставах (особливо на Внутрішній) [115, арк. 5, 6]. Ця пропозиція здавалася би була досить справедливою. Однак начальник округу її не підтримав. “Коло дій Херсонської застави, окрім недільних та базарних днів, насправді є більш значним порівняно з Тираспольською заставою...., – писав він, – Між тим, скупчення колоністів та інших поселенців у недільні дні, біля Тираспольської застави, які повертаються з міста додому, після продажу своїх продуктів... не дозволяє зменшувати кількості доглядачів, що є призначеними на цю заставу”. Начальник округу вважав неприпустимим зменшення кількості службовців і на Внутрішній заставі Одеського порто-франко, через те, що її доглядачі були вельми завантажені митним оглядом “товарів, що відвантажуються на судна, усілякого звання людей, які щоденно відвідають місто, тих людей, що приходять з міста у

гавань, а також шкіперів та матросів, які прибувають на суднах човнах з російських портів” [115, арк. 18]. І. Баламберг резонно заявляв, що для одеського товарообміну головним був не імпорт, а експорт. Тому ні про яке скорочення вдвічі (як це пропонував Дітерікс) штату Внутрішньої застави порто-франко, що контролювала вивіз не могло бути й мови.

Вельми серйозними були міркування запропоновані Одеською митницею стосовно можливих шляхів безмитного провозу імпортованих товарів вглиб держави. Дітерікс звертав увагу на те, що легально за межу порто-франко вивозяться переважно “громіздкі товари”: вино, дерев’яне масло, не кришений турецький тютюн, бавовна, фрукти тощо. Невдовзі перед тим з міста значною мірою вивозилися іноземні мануфактурні товари, але потім їх вивіз за кордон порто-франко значно скоротився. Управляючий митницею таке явище пояснював просто: контрабандисти (на його думку – переважно “жиди”) донедавна “не були знайомі з засобами таємного провозу”. Проте потім контрабандисти побачили: по-перше, “велике скупчення народу біля Херсонської застави, а в базарні дні і біля Тираспольської, коли повертаються колоністи і всі поселяни багатьма тисячами з міста”; по-друге, “неможливість [для митників] докладно оглянути кожний селянській порожній віз, що зазвичай містить деяку кількість сіна, порожні мішки від привезеної пшениці, селянський одяг та ін.”. Начальник митного округу заявив, що він не зовсім розуміє вищезазначені аргументи управляючого митницею. В листі до Дітерікса від 28 січня 1821 р. Баламберг “вважав необхідним отримати від означеної митниці пояснення: по-перше, яким чином митниця, у разі перенесення її на межу порто-франко, планує діяти задля припинення тих зловживань, що вона їх вважає такими, що мають місце з боку євреїв та інших людей”. Начальник округу нагадував, що “правила якими керуються порто-франківські застави” і так були досить жорсткими супроти контрабандистів законодавством щодо функціонування порто-франко і так вже передбачалися досить суворі заходи. “...Між іншим, – зазначав Баламберг, – ще у 1819 року наказано: 1-ше ненадійних людей, особливо євреїв, обов’язково обшукувати, в

тому числі і їх одяг; 2-ге суворо оглядати вози, особливо єврейські, і старатися виявити чи не мають вози подвійного дна?” Окрім того, начальник округу запитував: “які саме вигоди для скарбниці, для обивателів, і для чесних торговців виникли б через вищезгадане переміщення митниці на межу порто-франко?”. Начальник митного округу заявив, що він також не зрозумів суть фрази Одеської митниці про “товари, які не приносять скарбниці ніякого доходу”.

Щодо пропозиції перенести Одеську митницю на кордон порто-франко, начальник округу, нагадав, що 18 вересня 1820 р. він вже доповідав міністерству про підтримку цієї ідеї серед “місцевого керівництва” міста і краю. Однак зі свого боку начальник округу не вважав таке перенесення заздальгідь доцільним вірним кроком. З одного боку, він визнавав, що “завдяки розташуванню митниці біля самого виїзду з Порто-франко, торговельні операції вглиб Росії були б значно полегшені”.

Тим часом міська влада вже готувала більш суттєві зміни режиму порто-франко. 12 серпня 1820 р. „Одеський комітет та запрошені ним почесні громадяни Одеси дворяни та усіх станів російські та іноземні негоціанти мали спільні міркування про перенесення кордону порто-франко”. Присутні на цій нараді 18 осіб (Трегубов, Юларамберг, Польє, Дітерікс, Інглезі та купці члени магістрату: С. Андросов, А. Шостак, І. Раллі, Г. Маразлі та ін.) переважно висловилися за зменшення території порто-франко. Згідно з їхньою пропозицією, яку О. Ланжерон передав до царя, замість 24 верст кордон порто-франко мав скласти 6. Таким чином планували: скоротити витрати на утримання козаків та об’їждчиків та охоронних споруд („на щорічне утримання теперішнього кордону, – стверджували учасники наради, – щорічно буде витрачатися до 50 тис. крб., тобто на рів, рогатки та два види варті, а після скорочення кордону, це коштуватиме лише четверту частину витрат”); надати можливість перенести митницю на одну з застав порто-франко; не завершувати рів через Пересип (він мав ще мінімум коштувати 50 тис крб.); надати можливість проїжджаючим повз Одесу скоротити шлях („для мешканців

міських, поміщиків та колоністів вигода від наближення кордону порто-франко буде та, що не буде потрібно об'їжджати й робити гак до 20 верст та більше; жодна дорога, жоден Лиманне буде закритий як тепер, що ані рибу ловити, ані проходити по льоду не дозволено і козаки припинять робити свої безпідставні чіпляння”) та ін.[104,а.7,8,22].

Проте місцева влада та митники вже на 1820 р. почали говорити не лише про просте зменшення території порто-франко, а про його суттєве обмеження, або навіть скасування. Ситуація навколо одеського „вільного порту” значно змінилася. Міська скарбниця не могла виплачувати коштів на утримання порто-франківського кордону, митники скаржилися до столиці на величезні обсяги контрабанди, а у самі столиці готувалася суттєва зміна зовнішньоторговельного законодавства – нетривалий період „російського фритредерства” закінчувався і готувався перехід до жорсткого митного протекціонізму.

Таким чином ті сили, що зумовили надання Одесі порто-франко у 1817 р. на 1821 р. виступали проти нього. Це (особлива позиція місцевого керівництва) надавало можливість царю змінити або скасувати наданий на 30 років привілей.

Між іншим на прохання місцевої влади Одесі були залишені доходи від горілчаного відкupu. Внаслідок чого вже 19 жовтня 1820 р. було прийнято положення комітету міністрів (затверджено царем 21 травня 1821 р.) про заборону ввезення до Одеси іноземних міцних напоїв [39, т.37, №28595, с. 679]. Отже, можна констатувати, що маніфест від 16 квітня 1817 р. в повному обсязі так наколи і не запрацював (принаймні імпортованих горілчаних виробів одесити так і не дочекалися). Між іншим, указом від 26 травня 1820 р. до Одеси було заборонено й ввезення іноземної солі [39, т.37, №28285, с. 238].

Чутки про можливе скасування порто-франко справили вельми негативне враження на більшість одеських негоціантів. Павло Кисельов 15 лютого 1821 р. писав з Одеси: “Я живу серед жахливого блага: знищення тутешнього порта [-франко], дуже багатьох розоряє. У Європі відчують несправедливість Гур’єва і багато сімей проклинати його будуть. Я був проти вільності одеського порту, але якщо слово царське було дано, то не слід змінювати його. Мені здається

(наскільки я пам'ятаю), що государя обдурили, бо, знаючи його правила, мені не віриться, щоб він наважився зробити таку велику несправедливість. Багато людей відмовляються від всього і залишають дома і товари. Що ні робить Рібоп'єр, але, здається, не встигне виконати міністерське розпорядження та припинити контрабанду"[44, с.92].

Хоча одеське порто-франко не було реорганізовано на порто-франківський квартал чи „вільні склади” (як це фактично передбачав указ від 1 червня 1821 р., що так і не набув чинності)[39, т.37, №28633. с. 714-719], указ від 9 червня 1822 р. сенату запроваджував цілу низку обмежень щодо нього серед яких найсуттєвішими були: 1) значне зменшення території (“перенести кордон Порто-франко до самих кордонів міста так, щоб передмістя Молдаванка та Пересип залишалися за межею”); 2) посилення митного контролю на кордонах; 3) стягування 1/5 частини мита з імпортованих товарів на користь місцевого бюджету; 4) заборона ввезення до порто-франко іноземних міцних напоїв, а також солі та „залізних, сталевих й чавунних товарів, довіз яких до імперії заборонено тарифом 1822 року”; 5) заборона представникам станів, що не користувалися правами закордонної торгівлі вивозити іноземні товари з Одеси тощо.

Між іншим, в преамбулі нових правил зокрема відзначалося, що маніфест про надання порто-франко 16 квітня 1817 р. приніс “щасливі плоди”, які полягали “у поширенні одеської торгівлі, завдяки збільшенню предметів вивозу вітчизняного виробництва, та у збільшенні населення міста Одеси”. Однак цар вказував і на певні “незручності”, які “відкрилися” під час дії порто-франко, передовсім – на відсутність точних відомостей про імпортовані товари до Одеси й на “неможливість запобігти контрабанді” через велику відстань межі. Внаслідок цього, на думку уряду та царя, “всі без винятку довезені в Одесу товари могли легко безмитно вливатися у Державу завдаючи шкоди мануфактурній промисловості та правильній торгівлі, й збитків скарбниці...”. Слід відзначити, що По-шосте, був і пункт, який сприяв торгівлі між Одесою та навколишніми теренами. Це був пункт 13, який говорив: “Довіз з Імперії до

Одеси російських виробів усілякого роду й зворотній їх вивіз до Імперії, дозволити здійснювати вільно і безмитно.” В столиці тоді, вочевидь, ще не добре розуміли, що під виглядом “російських виробів” вглиб країни можуть потрапити або вироби зроблені з безмитно привезеної з-за кордону сировини (наприклад сукні з іноземних тканин), або просто замасковані під російські іноземні товар. Нові правила мали вступити в силу від 31 березня 1823 р.[39, т. 38. № 29068. с. 227-230]⁵

Вже під час проектування нового кордону порто-франко чиновники усвідомили, що він хоч і обійдеться дешевше, але буде набагато більш обтяжливим для населення міста та передмість ніж попередній. Тому керівництво краю просило уряд про надання певних пільг для тих, хто користувався повагою влади. 29 травня 1823 р. міністр фінансів повідомив генерал-губернатора про те, що він “разом з панами генерал-лейтенантом графом Віттом й таємним радником Рібоп’єром висловили свої міркування про деякі незручності які можуть з’явитися для обивателів Одеси після відкриття знов межі порто-франко” і після того зробили подання, яке було затверджене царем. Один з пунктів цих затверджених царем “полегшень” мешканцям Одеси говорив: “Тим з городян, які за межею мають сади та хутора, а також й тим, хто їх немає, але є відомими у місті особами, градоначальник видає особливі білети, з якими вони без перешкод будуть пропускатися від 7-ми годин ранку до 12 годин ночі, але в будь-якому випадку чиновники на заставах мають право оглядати їх екіпажі. Такі білети через кожні три місяці мають бути поновлені”.

Однак надаючи “поважним” городянам право перетинати межу від ранку до пізньої ночі за своєрідними тримісячними “постійними білетами”, міністр, грав де-Вітт та Рібоп’єр, про незаможних одеситів “дбали” зовсім інакше. У вищезгаданому документі щодо “полегшень” мешканцям Одеси було записане і таке: “Низького класу людей пропускати після належного огляду, тільки у години, призначені для присутствія у митниці, а ввечері не пропускати”. Отже, тисячі робітників передмість, які знаходили собі заробітки в центрі Одеси не

⁵ ПСЗРИ. – Собр1. – Т. 38. – № 29068. – С. 227 – 230.

могли ввечері повернутися додому.

Новий кордон мав проходити через досить густо заселені райони міста. Низка будівель одеської бідноти заважала функціонуванню майбутнього кордону, тому їх вирішили просто знести. У 1823 – 1824 рр. були знесені будинки на Молдаванці „поблизу Херсонської митної застави” – це були 21 кам’яна землянка, 4 „верхові хати” й значна кількість підсобних приміщень, що належали 20-ти володарям (здебільшого колишнім солдатам та унтер-офіцерам й декільком міщанам). Місцева влада, звичайно, могло не церемонитися з такими домовласниками. На прохання останніх, керівництво надало їм нові місця під забудову (для того був створений спеціальний квартал під №XXXI з 26 місць)[119, арк. 2-4, 16].

Під час будівництва другого кордону порто-франко відбулися зміни у керівництві краю. Як зазначалося у § 2.6 у 1823 р. О. Ланжерона було звільнено з посади генерал-губернатора і від 7 травня 1823 р. на цю посаду призначено М. Воронцова, якому довелося керувати і завершенням будівництва нового порто-франківського кордону. Після початку дії нового кордону порто-франко у липні 1823 р. старий кордон, згідно з царським указом, на певний час був “залишений в усій силі та дії”. 13 серпня 1823 р. одеський градоначальник повідомив М. Воронцова, що як минуло три тижні від початку роботи нової межі порто-франко, за його наказом “два пристава поліції... робили обшук на просторі між старою та новою межами; однак таких товарів (іноземних безмитно ввезених –Т.Г.), окрім знайдених 1300 пудів солі у міщанина Нікорисова й різних спецій на горілчаному заводі купця Маразлі, які передані до відомства митниці, не виявилось й з доносами про приховані товари ніхто не з’явився, хоча між тим через поліцію проголошено було усьому місту й по хуторам, що усяк, хто доведе донос свій буде користуватися нагородою передбаченою законом”. Після зазначеної процедури градоначальник вирішив припинити роботу старої межі порто-франко. “Я цей кордон скасував 4-го числа цього місяця, – повідомляв він у вищезгаданому листі до Воронцова, – чиновники та охорона, що були на ній зняті”[101, арк. 22, 23]. Важко повірити в

те, що два пристави поліції могли швидко та ефективно обшукати десятки великих хуторів навколо міста й сотні різноманітних будинків та інших будівель переважно зосереджених на Молдаванці й Пересипу. Тому можна припустити, що під час перенесення межі порто-франко у 1823 р. населення одеських передмість сховало значну кількість безмитно купленого товару для подальшого його продажу.

Таким чином, перший кордон порто-франко, будівництво якого дорого коштувало місту у 1818 – 1820 рр., припинив своє функціонування. Зміни, що відбулися у функціонуванні одеського порто-франко внаслідок впровадження правил від 9 червня 1822 р. можна назвати якісними. За словами сучасників, вони „так змінили одеське порто-франко, що, зберігши лише своє колишнє ім’я, воно втратило усі найголовніші вигоди свої як для держави, так і для приватних вигод купецтва”[90, арк. 16]. Слід згадати, що обмеження порто-франко відбулося практично одночасно із запровадженням протекціоністського митного тарифу 1822 р. Таким чином одеське порто-франко, так само, як і права „одеського транзиту” чи митні пільги Закавказзя залишилися виключеннями із загальних принципів функціонування митної системи Росії (26 березня 1822 р. була затверджена спеціальна записка міністра фінансів “Про запровадження тарифу цього 1822 р. в Одесі”[39, т.38, №28980 с. 125 – 127]). Це впливало як на економічний ефект від дії цих „рудиментів фритредерства”, так і на полеміку, що розгорталася навколо них у владних колах. Вочевидь перефразуючи вираз Л. Тенгоборського під час переговорів з Австрією у 1840-х рр. (Див. §2.9.), О. Оглоблін наголошував: „1822 р. починаючи порто-франко – то була тільки маленька квартирка в величезному мурі заборончої системи”[505, с 44].

4.5. Полеміка навколо зміни режиму одеського „вільного порту” між Є. Канкріном та М. Воронцовим у 1825 – 1826 рр.

Як зазначалося вище важливі зміни відбулися у російській економічній та зокрема зовнішньоторговельній політиці із призначенням міністром фінансів

імперії Є.Ф.Канкріна. В питанні стосовно доцільності існування одеського порто-франко М. Воронцов та Є. Канкрін були не меншими антагоністами ніж в питання про права „одесько-кавказького транзиту”. Перше зіткнення міністра фінансів та генерал-губернатора щодо прав Одеси відбулося з приводу заснування навколо цього міста повіту. Ідея влаштувати одеський повіт спала на думку Воронцову невдовзі після його призначення керівником краю. Мотивами цього рішення були: по-перше, необхідність зменшення розмірів Тираспольського та Херсонського повітів, які були надто великими (“граф Михайло Сергійович Воронцов... звернув увагу на ту обставину, що Херсонська губернія досить нерівно розподілена на губернії і що повіти Тираспольський та Херсонський обіймають майже половини усієї губернії...”), по-друге, забезпечення мешканців Одеси, як найбільшого торговельного пункту краю близьким та зручним спілкуванням з повітовими установами (“більш за все віддаленість повітового міста помітна у нещодавно заснованому приморському місті Одесі, яке розташоване у Тираспольському повіті й знаходиться від повітового міста у 95 верстах. Між тим п. Одеса через свою багатолюдність й торговельні обіги має багато справ казенних та приватних, тоді як повітовий та земський суди та повітове казначейство перебувають в Тирасполі; тому всім хто подає позови і усьому торговельному люду доводиться вирушати до Тирасполя: одним до судів, а іншим для отримання торговельних документів”)[55, с.39].

У січня 1825 р. Воронцов звернувся з клопотанням про створення одеського повіту до міністра внутрішніх справ В. Ланського, однак останній запропонував висловити свою точку зору з цього питання Е. Канкріну, “який висловився, що створення Одеського повіту є передчасним через те, що місто Одеса хоч і зазнає втрат без цього, але зате й має багато переваг перед іншими містами, наприклад, порто-франко; а окрім того створення повіту, якщо вимагатиме хоч і незначних видатків, то вони будуть надмірним обтяженням для Державного казначейства, які разом з іншими такими видатками до кінця року складуть у загальній масі значні суми, для покриття яких будуть потрібні

заходи, що збільшують повинності підданих.” Отже, для Канкріна вельми важливим було запобігти будь-якому, навіть незначному, збільшенню державних витрат. Однак є показовим і те, що міністр фінансів згадав про особливі пільги Одеси, зокрема, порто-франко. Канкрін давав зрозуміти, що наявність “вільного порту” і так є вже надто великою поступкою з боку уряду, яка унеможлиблює надання будь-яких інших привілеїв. Отже, негативне ставлення міністра фінансів до одеського порто-франко було очевидним вже у 1825 р.[55, с. 39, 40].

В питанні про влаштування одеського повіту В.Ланський погодився з Є. Канкріним і 24 серпня 1825 р. повідомив про це М.Воронцова. Однак у цьому першому серозному зіткненні губернатора та міністра фінансів перемога була не на боці Канкріна. У жовтні 1825 р. Воронцов звернувся з пропозицією щодо влаштування одеського повіту безпосередньо до царя, який тоді перебував у Таганрозі. Зустріч пройшла успішно для генерал-губернатора (Воронцов навіть умовив тоді царя відвідати Крим до початку холодів)[651, с. 20], аргументи Воронцова переконали Олександра I й 19 жовтня 1825 р. було підписано указ міністру внутрішніх справ про створення Одеського повіту[55, с. 40]. Процес визначення його території та влаштування повітових установ затягнувся майже на два роки. Це, як побачимо далі, дало можливість Канкріну використовувати аргумент про недоцільність існування одеського повіту в полеміці щодо перетворення порто-франко.

Незручності існуючої межі порто-франко були очевидні як прихильникам “вільної торгівлі” так і її супротивникам. Про необхідність її перенесення протягом 1824 – 1825 рр. неодноразово писали чиновники різних рівнів. Особливе значення мала вельми ґрунтовна “Записка”, що її склав, чиновник “при Новоросійському генерал-губернаторі”, колишній службовець одеської митниці, титулярний радник Д Інглезі. Хоча Інглезі за походженням був греком (а саме з “іноземцями” часто ототожнювали прихильників порто-франко супротивники цього режиму) і проживав в Одесі практично з моменту її “заснування” [144, арк.1-6], він, як чиновник митного департаменту, явно

вважав пріоритетними інтереси державної скарбниці перед інтересами рідного міста. Д. Інглезі виступив скоріше як супротивник ніж прибічник порто-франко. Д. Інглезі пропонував перенести кордон порто-франко, виходячи, переважно, із суто фіскальних інтересів, бо цей кордон:

- 1) „проходить в багатьох місцях між близькими з обох боків будівель, так що товари легко можуть бути перекинутими за межу”;
- 2) відрізає від міста всі головні джерела води та млини, внаслідок чого “виникають складнощі щодо обстеження зернового хліба та водовозних діжок, яких щоденно проходить через обидві застави до тисячі, і в яких можливо зручно переховувати контрабандні товари”;
- 3) відокремлює від міста хутори та передмістя “Молдованку та Пересип, які раніше користувалися правами порто-франко” й мешканці цих передмість, “не маючи можливості, доставити необхідні для них речі, змушені вигадувати засоби для таємного провозу їх з Одеси, не лише задля уникнення сплати мита, але й тому, що самі не мають права оголошувати покупки свої на митниці”;
- 4) залишає поза межами порто-франко хутори, з яких постійно привозили “на продаж сіно та інші припаси”, що надавало можливість контрабандистам “переховувати у возах товари”;
- 5) позбавляє мешканців Молдованки та Пересипу засобів до існування, що їх мали інші мешканці міста;
- б) є незручним як захист країни від епідемій.

Д. Інглезі також запропонував здійснити низку змін, щодо функціонування в Одесі митної служби (збільшити платню митникам, заборонити митним чиновникам писати об’яви за купців, брати на мтну службу переважно колишніх офіцерів), встановити додаткові формальності щодо експорту т імпорту[135, арк. 41,42]. За дорученням М. Воронцова пропозиції Д. Інглезі “були розглянуті та доповнені” керівництвом Одеського митного округу, яке в свою чергу також склало „записку”, спрямовану до Петербургу М. Воронцовим 17 листопада 1824 р., де пропонувалося три можливі рішення щодо існуючого кордону порто-франко: “або знищивши його, перенести на попереднє місце (тобто повернутися до межі 1819 р. – *Т.Г.*), або влаштувати новий кордон між ними обома, або обмежити порто-франко лише карантинном та гаванню” [94, арк. 10].

Сам М. Воронцов обіцяв розглянути доцільність втілення пропозиції Д. Інглезі їх “зібрати найдетальніші відомості” і вийти з поданням до міністра. Через хворобу Михайло Воронцов зміг скласти таке подання лише 28 березня 1825 р. Генерал-губернатор доповідав, що він “сам особисто оглянув, як стару межу Порто-франко, так і ту, що тепер існує” і “переконався в незручності їх обох”. Михайло Воронцов також особливо підкреслив недоліки існуючої межі, висловивши з цього приводу “свої думки”, які були вельми переконливими. Генерал-губернатор зокрема твердив: “Положення її [межі порто-франко] є занадто незручним для мешканців міста Одеси і особливо передмість Молдаванки та Пересипу. Міські мешканці можна сказати замкнені тепер в своїх домах: вони позбавлені вільного в’їзду до околиць міста, де влаштовано багато закладів та дач; вони потерпають від нестачі води бо всі фонтани знаходяться поза межею; а обивателі Молдаванки та Пересипу, які складаються здебільшого з нижнього класу тутешніх громадян, не тільки позбавлені вигод, що надаються міським мешканцям, але й виплачуючи однакові з ними податі та повинності віддалені від Міста межею Порто-франко і, не маючи з ним вільного сполучення не можуть займатися ані промисловістю ані роботами, що дають їм можливості для харчування”. Михайло Воронцов також особливо наголошував на тому, що існуюча межа перешкоджала захисту краю від можливих епідемій. “...Безперервні сполучення в галузі комерції міста Одеси з турецькими володіннями, – наголошував генерал-губернатор, – де зараза ніколи не припиняється, дають привід для побоювань, що це Зло, не зважаючи на всю обережність, може тут з’явитися... між тим за наявності теперішньої межі що вельми близька до міських будівель і відокремлює місто від передмість, не можливо ані застосувати надійних засобів для забезпечення повної безпеки, ані мати місцевому керівництву свободи дій в разі такого випадку”. Отже, М.Воронцов погоджувався з необхідністю перенести межу Одеського порто-франко. Проте, на відміну від Д. Інглезі, генерал-губернатор мотивував це рішення не інтересами державної скарбниці (про посилення контрабанди він навіть не згадував), а виключно інтересами Одеси та краю. Прийшовши, таким

чином до висновку, що ані межа 1819 р. ані межа 1821 не могли бути прийнятними, Михайло Воронцов “оглянув між ними третю середню [межу], яка будучи менш віддаленою [від міста] ніж перша і зручніше для охорони ніж друга, включає в себе воду необхідну для продовольства міста і два передмістя, що тепер від міста відрізані і це вельми мешканцям його заважає”. Отже, нова третя межа Одеського порто-франко мала включити три передмістя: малозаселений Фонтан (там знаходилися головні джерела води), а також густозаселені та важливі для міста Молдаванку і Пересип. Для “най докладнішого і найточнішого розгляду” створення нової межі Михайлом Воронцовим було створено “особливу комісію”, яка склала “записку, мапу та кошторис”, які Воронцов разом із своїм поданням відправив на розгляд до Є. Канкріна. Матеріали комісії за повідомленням Воронцова дозволяли “докладно побачити всі незручності теперішньої межі одеського порто-франко і переваги знову запропонованої лінії, разом з застереженнями щодо врахування особливостей місцевості, які мають бути прийняті до уваги при її влаштуванні” [94, арк. 10, 11]. На мапі визначалася “чорною лінією пропонована нова межа, що приєднувала до одеського порто-франко обидва передмістя: Молдаванку та Пересип, фонтани, велику кількість криниць, ставки та вітряні млини” (креслення зробив архітектор Ф. Боффо, що входив до вищезгаданої комісії) [135, арк. 42].

Отже, погляд митників та керівництва краю на перенесення межі порто-франко (не зважаючи на різні мотивації цього рішення) фактично збігався. Проте Є. Канкрін від себе вирішив зробити низку додаткових обмежень одеського порто-франко.

По перше, стверджуючи, що „куди б він (кордон порто-франко – Т.Г.) не був перенесений, які б не були прийняті охоронні засоби, якщо буде існувати один кордон... то вельми важко і майже неможливо буде припинити таємний перевіз та перекидання товарів”, міністр фінансів вважав за необхідне зробити не одну а дві межі – першу, зовнішню, по першому кордону порто-франко, а другу, внутрішню, ту що її пропонували зробити М. Воронцов, Д. Інглезі та

одеські купці. Мотиви Є.Канкріна були ясні. Він намагався влаштувати надійний заслон від контрабанди і в першу чергу запобігти “перекиданню” товарів через порто-франківський кордон. Однак, якщо б ця пропозиція була втілена Одеса була б відрізана від решти українського господарства своєрідною “карантинною зоною” завширшки в п’ять верст та ще й з двома митними кордонами. За таких умов потрапити в найбільший порт і місто України мешканцю Наддніпрянщини було б важче ніж за кордон (адже замість одного митного контролю треба було пройти два). М.Воронцову в тривалому листування довелось наполегливо переконувати Є. Канкріна відмовитися від цього плану. Притому міністр фінансів не зважав ані на можливі незручності для проїжджаючих (Заснування двох митних ліній і при такому правилі, щоб на кожній з них оглядати товари, призведе до незліченних втрат та утисків для купецтва. – писав з цього приводу до Є. Канкріна М.Воронцов, – Я повторюю тут тільки те, що писав проти пропозиції утворити митницю Северинівці. Робити усіякому транспорту два огляди протягом п’яти верст обтяжливо та незручно. Скільки часу, клопоту та зайвих грошів має витратити усіякий купець для розкупорювання, викладання, перегляду та нової укладки усього свого товару, який за годину чи півгодини до того вже проходив огляд? Скільки підстав митним чиновникам для утисків? Скільки нових скарг?”), ані на значні витрати від спорудження та утримання двох кордонів. Міністр погодився з генерал-губернатором лише тоді, коли останній натякнув, що значна територія між двома кордонами з невизначеним митним статусом може стати притулком для контрабандистів (“Створення двох ліній, – йшлося в черговому листі М. Воронцова, – при всіх їх невигодах та незручностях, буде набагато менше перешкоджати провозу контрабанди, ніж, одна межа з двома ровами, яку пропонує генерал-губернатор: бо в середині цієї останньої не було би ніякого житла; а між двома лініями, що їх Департамент зовнішньої торгівлі пропонує, є не тільки хутори, а й цілі поселення, які служитимуть надійним укриттям для людей, що таємно товари провозитимуть.”). Врешті в листі до М. Воронцова від 7 травня 1825 р. Є. Канкрін повідомив, що “повністю погоджується з точкою

зору Його Сіятельства (Воронцова. –Т.Г.), ...стосовно влаштування нової межі Одеського порто-франко з подвійною огорожею” [94, арк. 44].

По-друге, Є. Канкрін вимагав, що б з одеських промислових виробів при ввезенні їх вглиб країни стягувалося мито як з іноземних (“для того, щоб такі вироби іноземні, як наприклад: кришталеві, фаянсові, бляшані, а також цукор в головах та інші тому подібні товари не могли бути вивезені за межі Порто-франко під виглядом Російських виробів, як це було виявлено під час останнього слідства про зловживання які на одеській митниці мали місце, що купець Крамарев вивіз 90 пудів 8 фунтів іноземного купоросу замість Російського, за що і було потрібного з нього стягнути з нього несплаченого до скарбниці мита 248 крб. 41 коп.”). Стосовно цього питання М. Воронцову не вдалося переконати Є. Канкріна. Жодні аргументи й обіцянки видавати спеціальні свідоцтва на одеські вироби від місцевої влади на міністра фінансів не подіяли. Притому він добре усвідомлював значні збитки одеських виробників від пропонованого нововведення. “Не можливо заперечити, – писав Є. Канкрін, – що пропонований захід певною мірою є обтяжливим, особливо для тих хто зайнятий виготовленням в Одесі таких виробів і котрі будуть змушені перевести свої заклади за межі Порто-франко; але це є необхідним наслідком проголошення Порто-франко яке притаманно мешканцям усіх таких місць, які користуючись особливими вигодами, мають терпіти і пов’язані з ними незручності” [94, арк. 45]. Отже, за логікою міністра фінансів, мешканці Одеси, маючи порто-франко, отримали пільги, за які їм “треба було платити”.

Вочевидь, тут метою міністра фінансів було не тільки встановити значні перешкоди на шляху контрабанди, але й “покарати” Одесу за ті надзвичайні привілеї, що вона їх нібито мала. Такої тактики міністр дотримувався і в подальшому. Притому його мета полягала ще й в тому, щоб посиливши негативний вплив обмежень пов’язаних з порто-франко на міську економіку, змусити місцеве населення та керівництво вирішило само відмовитися від цього режиму.

Показом було те, міністр фінансів прямо заявив, що не бажає посилення промислового виробництва у порто-франківській Одесі на безмитній сировині, яке б могло скласти конкуренцію промисловості інших міст імперії (“Що стосується товарів, виготовлених в самій Одесі, – писав Є. Канкрін, – то окрім труднощів надання незаперечних доказів того, що вони насправді зроблені в тому місті, а не є іноземними виробами, які замість них вивозяться за межу порто-франко, варто ще враховувати і ту обставину, що фабриканти і ремісники, які можуть поселитися в Одесі, сплачуючи за всі матеріали та інструменти тільки одну п’яту частину мита, отримують перевагу по відношенню до мешканців інших російських міст, в тому разі якщо всі взагалі одеські вироби будуть вільно пропускатися всередину імперії.”). М. Воронцов же у зазначеному, досить тривалому, сперечанні виявив себе палким захисником економічних інтересів Одеси. “Що стосується до виробів, які в середині порто-франко виготовлені, – писав він в одому з численних листів з цього питання, – то зрівняння їх з іноземними буде величезною несправедливістю, й завдасть великої шкоди усьому Новоросійському краю. Не важко зрозуміти, що в Одесі, як у великому та торговельному місті, скоріше ніж будь-де в Південній Росії (тобто Україні. –Т.Г.) створюватимуться різні ремісничі заклади, як-то для виготовлення меблів, бляшаних, мідних й тому подібних речей; але хто з приїжджаючих буде купувати їх якщо вони будуть заборонені [для вивозу за межі Одеси], або обкладені митом нарівні з іноземними. Так, наприклад, тепер за межею порто-франко існує фабрика для виготовлення фортеп’янів; хазяїн її після перенесення лінії [порто-франко] та затвердження правила, що його ми тут розглядаємо, буде змушений відразу її ліквідувати і можливо через це збанкрутує”. Однак такі аргументи на Є. Канкріна не діяли він виходив передусім з інтересів скарбниці, а не мешканців Одеси. Щоб якимось “підсолодити пілюлю” М. Воронцову і зовсім не псувати з ним стосунків міністр “для заохочення промисловості міста Одеси признав можливим, за бажанням Графа Михайла Семеновича, допустити виключення для деяких там вироблених товарів”. Ці товари могли б вивозитися

за межі порто-франко лише зі сплатою мита лише за імпорту сировину, яка пішла на їх виготовлення. М. Воронцов вирішив прохати виключення для фортепіан та залізних виробів[90, арк. 48, 49].

Заборону безмитного ввезення одеських виробів за кордони порто-франко, можна вважати одним з найсуттєвіших обмежень одеського „вільного порту” за усі часи його існування. Воно спричинило до однобокого розвитку міського господарства й завдало значних збитків місцевому населенню

Оскільки між Канкріним та Воронцовим не було особистої неприязні, міністр фінансів йшов на поступки генерал-губернатору у дрібних питаннях. Так, 14 травня 1825 р. Канкрін на прохання Воронцова дозволив “щоб усіх хто проїжджає з особливими білетами, від градоначальника... пропускали через застави порто-франко безперешкодно й без усілякої зайвої зупинки під час огляду їх екіпажів з дозволом при тому возити з собою у невеликій кількості різні харчові припаси й дрібні речі, які можуть бути їм потрібні для споживання” [94, арк. 51]. Задовольняючи прохання різних груп населення (мешканців хуторів, працівників каменоломень, власників салотопних заводів та ін.), М. Воронцов просив Є. Канкріна листом від 2 червня 1826 р. влаштувати додаткову третю митну заставу на межі порто-франко для “для привезення в місто каміння необхідного для будівництва, в’їзду з навколишніх хуторів,” а листом від 27 вересня 1826 р. – четверту таку ж заставу, “через яку можна було б... привозити до міста каміння для будівництва та з боень або салганів, що біля неї знаходяться м’ясо для міста.” Оскільки обидві застави мали працювати лише на в’їзд міністр фінансів не був проти й надав відповідні дозволи 7 червня та 18 жовтня 1826 р.[94, арк. 192, 235, 236, 249].

Влітку 1826 р. М.С. Воронцов здійснив спробу повернути Одесі всі права надані маніфестом від 16 квітня 1817 р. Для підкріплення своєї пропозиції достатньою кількістю аргументів генерал-губернатор використав докладну записку “Про відновлення в місті Одесі порто-франко без сплати 5-ї частини мита”, складену “паном Шостаком” (вочевидь, це був відомий одеський підприємець Антон Ілліч Шостак), пронизану ідеями “вільної торгівлі”. У

своєму власному клопотанні “Про відновлення порто-франко в Одесі,” що було подано Миколі I у Царському селі 31 травня 1826 р. Михайло Семенович (так само як і Шостак) твердив, що “порто-франко Одеське було так змінено, що зберегло лише своє колишнє ім’я, втративши усі найголовніші вигоди свої, як для держави, так і для приватних інтересів купецтва.” [90, арк. 16]. Генерал-губернатор згадував не тільки втрати комерції через обмеження порто-франко (на цьому здебільшого наголошував у своїй записці Шостак), але й посилення небезпеки завезення до Одеси разом із контрабандою чуми або холери. Показово, що спочатку Воронцов в своєму бажанні зняти усі обмеження з торгівлі пішов навіть далі Шостака і пропонував скасувати в Одесі, нехай навіть і на шкоду міській скарбниці, “винний відкуп” й дозволити вільне привезення морем будь-яких міцних напоїв. Однак в остаточному варіанті клопотання цей пункт було замінено [90, арк. 17].

Отримавши клопотання Воронцова, Микола I доручив “внести ці обставини на розгляд комітету панів міністрів” міністру Є. Канкріну. Останній, в свою чергу, склав 23 червня 1827 р. докладну записку з обґрунтуванням шкідливості (в першу чергу для державної скарбниці та російської промисловості) пропозицій Воронцова й пропозицією скасувати одеське порто-франко взагалі. Перебуваючи у Петербурзі Михайло Семенович намагався загітувати для захисту прав одеського порто-франко членів уряду та Державної ради [634, с. 107, 108]; [94, арк. 182]. Між іншим, Воронцов просив про допомогу і іншого члена Державної ради Дмитра Лобанова-Ростовського. Останній, між іншим, хоч і повідомив, що “вельми готовий підтримати” пропозиції Воронцова “стосовно порто-франко в Одесі,” проте зауважив: “через те, що Державна Рада має багато членів то моя точка зору навряд чи може мати у цій справі перевагу.” Врешті під тиском аргументів Є. Канкріна положенням кабінету міністрів, яке було затверджене царем 1 лютого 1827 р. було вирішене “одеське порто-франко залишити у теперішньому стані.” [460 с. 52]

Врешті, засмучений довгим сперечанням з приводу зміни режиму порто-франко Михайло Семенович наважився відверто висловити свої міркування

щодо доцільності “вільної торгівлі”. Влітку 1826 р. він почав відстоювати думку про повернення Одесі всіх прав наданих маніфестом від 16 квітня 1817 р.

На позицію Воронцова в цьому питанні, напевно, вплинули і погляди представників певних кіл підприємницьких прошарків Одеси. Так, генерал-губернатору під час його перебування у Петербурзі, було подана записка “Про відновлення в місті Одесі порто-франко без сплати 5-ї частини мита”, складена “паном Шостаком”. Вочевидь це був відомий патріот Одеси вище згадуваний А.І.Шостак, який тоді перебував у російській столиці. Антон Ілліч Шостак був нащадком українського козацького роду представники, якого відіграли в історії Одеси значну роль. Одесит від 1794 р. купець третьої гільдії "відставний поручик та кавалер Антон Шостак" на початку ХІХ ст. був найзначнішим будівельним підрядчиком Одеси (у 1811–1818 рр. ним були виконані роботи в порту загальною вартістю майже півмільйон карбованців, у 1809 р. – споруджено будинок для „присутніх місць”, у 1816 р. – бруковано „місцевим камінням” одну з центральних вулиць, а у 1819, 1820 рр. – здійснено перебудову будинків для Рішельєвського ліцею вартістю у 320000 крб.) й не дарма редактор „Одесского вестника” О. Тройницький пізніше назвав його „одним з найбільш шанованих громадян Одеси часів Де Ришельє”[265, с. 35-36].

Стиль зазначеної записки „пана Шостака” був далеким від досконалості, однак її автор відстоював ідеї “вільної торгівлі” з притаманною для нього відвертістю та палкістю. “Багато хто кричить про вигоди та невигоди порто-франко, про порушення його привілеїв, і часто вже після довготривалого спору, дехто запитує: що ж таке порто-франко?” – розпочинав Шостак свою записку. Спрощено визначаючи причини нарікань на режим “вільної торгівлі” він далі стверджував: “В Одесі багато людей не розуміють його (порто-франко –Т.Г.) сутність, але дехто відчуваючи незручності від нього і не розуміючи його вигод, які діють опосередковано, ремствують; а багато інших, зокрема, краснорядці та митники через особисті вигоди заперечують [доцільність] порто-франко.” Отже, Шостак визначив дві головні категорії супротивників

порто-франко: митні чиновники, що відстоювали фіскальні інтереси й торговці російськими промисловими виробами.

На думку “пана Шостака”, на 1826 р. одеське порто-франко вже фактично припинило своє існування, бо було зведено нанівець одним вельми суттєвим обмеженням. “На мою думку – відзначав автор записки, – істотно та значно порто-франко було порушено лише однією статтею, яка була запропонована без усіякої потреби, а потім підтримана і митними чиновники: стягненням п’ятої частини мита на користь міста під час входження товарів у місто, а не під час вивозу їх за його межу...” [90, арк. 10].

Як згадувалося раніше, А.І. Шостак був серед тих громадян та урядовців Одеси, що вони ініціювали обмеження згадане порто-франко у 1821 р. Тепер його пропозиція виглядала, як визнання власної помилки. Шостак, зокрема, відзначав, що стягнення 1/5 мита завдало торгівлі значних збитків. “Окрім того, – відзначав він, – що п’ята частина цього мита складає біля шести процентів на сто, а з деяких товарів і 20 процентів (ця сума, будучи один раз стягнута, хоч би вона і була повернута потім при вивезенні назад, не відшкодовує завданих втрат); ще й формальності митні жахають торгівлю.” [90, арк. 10, 11].

Обмеження порто-франко, на думку автора записки, відлякували іноземних негоціантів та капітали, що вони їх могли принести до місцевої економіки. Саме залучення іноземних капіталів Шостак вважав головним завданням “вільної торгівлі.” Повернення “ілюзії істинного порто-франко” на думку автора записки відкрило б для Одеси, в цьому плані, блискучі перспективи. “В перші три роки істинного порто-франко, – писав Шостак, – було збудовано домів в Одесі на більшу суму, ніж за всі попередні роки: бо ілюзія примушує рухатися руки та капітали, а речі це вже не ілюзія, і той хто збудував дорогі будівлі у якомусь місці, той мимоволі стає його мешканцем.... Вищезазначеною ілюзією істинного порто-франко Росія б набула за 30 років на місці Одеси, шляхом малих пожертв, величезне з капітальними будівлями місто, споруджений здебільшого на чужі капітали; набула б багато заможних підданих, якщо не за своїм званням то за фактичним станом, бо досвід показує,

що рідко хто з купців не залишається там довічним мешканцем, де він один раз вигідними справами зв'язався; а де у Європі вигідніше для грошового прибутку капіталісту поселитися як не в Одесі?” Шостак вважав зайвою формальністю вимагати від іноземців приймати російське громадянство, наголошуючи: “Той хто приносить доход державі є так само для неї корисним, як і її піддані!” [90, арк. 12].

Залучення капіталів, на думку Шостака, мало величезне значення не тільки для Одеси, але й для всієї “Південної Росії” (України). Виходячи з цього автор записки пропонував: “Оскільки мета одеського порто-франко залучити капіталістів та за їх рахунок збудувати місто, а головне підбурити працелюбність у Південному краї їх індустрією (в остаточному варіанті записки слово “індустрією” було замінено на “промисловістю”. –Т.Г.) та капіталами, й тим збільшити багатство Росії, то потрібно за прикладом всіх інших таких вільних міст, надати всередині Одеси цілковиту свободу приїздити до неї, продавати, купувати все і будь-кому, хто схоче, не забороняти й не примушувати будуватися (як це заведено в Одесі через деякі окремі обставини) записуватися до гільдій й не проходити різні митарства, що їх тут немає місця перелічувати, тобто під час в'їзду до міста та в самому місті надавати комерційну свободу, а під час виїзду вимагати дотримання усіх проформ встановлених законами.” [90, арк. 13]. Таким чином, Шостак вважав за необхідне не тільки усунути будь-які митні формальності під час в'їзду до Одеси, але й полегшити перебування в ній для іноземців (зокрема, не застосовувати закон, що забороняв іноземним підданам купувати будинки на терені імперії, але дозволяв їм отримувати місця під забудову у містах). Такі поступки, на думку автора записки, були з одного боку необтяжливими для держави, а з іншого – повернули б одеському порто-франко втрачену добру славу у Європі. “Досягти цього, – стверджував Шостак, – вельми легко, законно та не збитково; а наслідки будуть вельми важливими, як дяк комерційних вигод, так і для примирення с цілим станом європейського купецтва.” [90, арк. 14].

Єдиним обмеженням, яке автор записки погодився залишити в одеській торгівлі було збереження прав “винного відкупу,” переданого на користь місту. Шостак вважав, що це “маленьке виключення” “не буде створювати багато перешкод.” Загалом, він бажав лише повернути одеській комерції колишні права “всі ті вигоди, які в першому указі проголошення порто-франко були ясно оговорені.” [90, арк. 13, 14].

Звичайно, головною пропозицією Шостака було скасування стягування 1/5 частини мита з іноземних товарів. Для компенсації місту втрачених доходів він натомість пропонував передавати у доход Одеси 1/5 частину мита, що стягувалося з товарів які ввозилися з Одеси углиб країни. “Яка різниця для грошової вигоди, брати повне мито при виході товарів з міста й відокремлювати 1/5 частину на користь міста, або брати її при вході як її зараз беруть?, – запитував Шостак, і сам відповідав, – Якщо мала вигода тільки на малої частини консумації міської то це гідне жалю.” [90, арк. 14, 15].

Зазначені заходи, на думку Шостака, мали б найкращі наслідки для міста і краю. „Поеднання людей різних станів разом, – писав він, – принесе нам ...засоби для приємного життя, що в Одесі вже успішно відбувається; і місто комерційне та багате капіталами заохотить працелюбність і таким чином принесе багатство і усьому Південному краю, що досвід вже сильно показав. – За що ж без потреби зупиняти це корисне починання, дріб’язковими проформами, які приносять лише дріб’язкові вигоди, сьогодні за рахунок вигод майбутніх великих і вже вельми близьких?” [90, арк. 14, 15]. Як відзначалося вище, Антон Ілліч Шостак вельми вірив у велике майбутнє Одеси.

М.С. Воронцов спрямував копію записки Шостака до уряду додавши до неї своє клопотання “Про відновлення порто-франко в Одесі”. Вимоги генерал-губернатора досить лаконічно й точно відобразив К. Медзиховський: “Воронцов разом з листом на ім’я міністра фінансів від 2 червня 1826 р. №456 подав клопотання про відновлення прав Одеського порто-франко в межах визначених височайшим маніфестом 1817 року. Клопотання це було обґрунтовано такими міркуваннями: 1) із веденням обтяжливих правил 1822 р.

Одеса втратила усі вигоди притаманні порто-франко на збиток державі та приватним вигодам купецтва; 2) з обмеженням прав вільної торгівлі, таємний привіз товарів до Одеси став вигідним і здійснюється у широких обсягах. Такі контрабандні товари, обходячи карантинний нагляд, сприяють внесенню зарази; 3) від відновлення порто-франко на колишніх підставах збільшиться торгівля й посилиться збут вітчизняних виробів; 4) визнаючи, що найбільше зло відбувається від утисків, викликаних стягуванням з товарів, які привозяться до Одеси 1/5 мита, яка поступає не до скарбниці, а на користь міста, останній готовий відмовитися від цього джерела доходу, залишаючи за собою тільки право на отримання 1/5 мита з товарів, які вивозяться до імперії. Хоча цей захід значно зменшить дохід міста, але вигоди від торгівлі, які впливатимуть з цього будуть достатньою компенсацією.”[460, с. 51].

До цієї, в цілому, правильної характеристики К. Медзиховського слід додати деякі деталі. Так само, як і Шостак, Воронцов вважав, що внаслідок указу 9 червня 1822 р. “порто-франко Одеське було так змінено, що зберегло лише своє колишнє ім’я, втративши усі найголовніші вигоди свої як для держави так і для приватних вигод купецтва.” [90, арк. 16]. Однак, на відміну від записки Шостака, у пропозиціях Воронцов головну увагу було приділено не втратам комерції, а збільшенню небезпеки занесення в країну пошестей (генерал-губернатор знав, що цей аргумент міг сильніше вплинути на урядовців). У стягненні з іноземних товарів 1/5 частини мита Михайло Сергійович бачив справжню причину існування контрабанди в Одесі й того, що існуючий митний режим не міг захистити міста від епідемії. “Тепер таємне ввезення товарів в Одеському порту, – писав М.Воронцов, – надає ти самих вигод, як і в інших [портах], отже одна з головних та найкорисніших цілей уряду під час запровадження порто-франко, а саме відвертання приводів для внесення пошесті вже більше не існує й ніякий нагляд не може його замінити: бо найменша річ, що її сховають від наглядача тільки задля уникнення митних формальностей може поширити язву серед тисяч людей.” [90, арк. 17].

Слід відзначити, що спочатку Воронцов, вочевидь, намагався піти в своєму бажанні зняти усі обмеження з одеської торгівлі навіть далі ніж того просив Шостак. Генерал-губернатор в примітці до першого варіанту свого клопотання відзначав, що під час проголошення порто-франко у 1817 р. заборона на ввезення “хлібного вина, горілки та схожих міцних напоїв була зроблена тільки до закінчення терміну відкупу, для збереження умов раніше укладених з відкупщиками на 4 роки”. “Тепер, – зазначав генерал-губернатор, – це виключення можна попередити: бо відкупи винні відновлюються з початку 1827 року, і торги на них ще не проводилися”. Отже, Воронцов, явно натякав на те, що право винного відкупу надане Одесі треба скасувати і зняти заборону на довіз в місто іноземних міцних напоїв. Однак, з невідомих причин, зазначена примітка в остаточному варіанті була замінена на іншу протилежного змісту: “Торгівля всередині порто-франко має бути обтяжена лише одним виключенням стосовно міцних напоїв, відкуп яких складає найголовніший доход міста. Тому треба постановити щоб ром та горілка, які ввозяться до Одеси морем, з метою щоб вони роздрібним продажем не шкодили пітейному відкупу, складувалися б у магазинах під наглядом відкупщика до часу продажу їх гуртом або до випуску за межу порто-франко. У місті же цих напоїв нікому не продавати ані пляшками, ані штофами, ані діжками, не інакше як з дозволу відкупщика” [90, арк. 17]. Таким чином, від ідеї надати одеській торгівлі цілковиту та нічим не обмежену свободу генерал-губернатор (очевидно з фіскальних мотивів) відійшов. Проте навіть ця нездійснена спроба може характеризувати Михайла Семеновича Воронова, як одного з найпослідовніших фритредерів Російської імперії того часу.

Свою записку М.С. Воронцов подав на розгляд царю Миколі I у царському селі вже 31 травня 1826 р. Цар наказав міністру фінансів Є.Ф. Канкріну “внести ці обставини на розгляд комітету панів міністрів.” Висновки міністра фінансів щодо пропозицій Михайла Семеновича можна було передбачити. Міністр фінансів, відчувши небезпеку принципам заборонної

митної системи, досить скоро підготував свою відповідь на радикальні пропозиції генерал-губернатора.

В своїй записці кабінету міністрів під назвою “Відносно відновлення Одеського порто-франко у тому вигляді, який був наданий йому маніфестом 1817 року” від 23 червня 1826 р. Єгор Францевич, хоч, для порядку, і завірив, що “віддає повну справедливість благим намірам графа Воронцова” категорично висловився проти усіх аргументів та пропозицій останнього.

Слід відзначити, що записка Є.Ф. Канкріна була більш докладною, ґрунтовною та аргументованою ніж згадані вище записки прихильників відновлення колишніх прав одеського “вільного порту.” По-перше, Канкрін детально розглянув історію змін режиму порто-франко, не забувши притому вказати на те, що скарги від митників та громадян міста на “незручності та труднощі” дії порто-франко мали місце вже з 1821 р., що обмеження порто-франко були прийняті у 1822 р. внаслідок роботи комісії Рібоп’єра й при тому “асигновано на влаштування нової скороченої межі порто-франко, будівництво магазинів для складування товарів та інше до 300 тисяч карбованців, які вже витрачені,” що за пропозицією самого Воронцова межю порто-франко було вирішено перенести указом 17 березня 1826 р. і поява нової пропозиції генерал-губернатора, яка мала кардинально змінити і кордон правила існування „вільного порту” вже 31 травня того ж року виглядала дивно [90, арк. 19, 20].

Міністр фінансів звичайно, по-своєму, розумів причини недостатніх успіхів одеського „вільного порту” і не міг не скористатися нагодою висловитися супроти цього режиму. На думку Канкріна, одеська комерція недостатньо розвивалася не через обмеження порто-франко, через те, що це місто взагалі не було пристосовано для такого режиму, бо не могло бути важливим пунктом транзитної торгівлі. “Одеса не має жодного з тих властивостей, які потрібні для порто-франко. Для цього потрібно необхідне центральне розташування, яке б сприяло подальшому відправленню привезених товарів в різні чужі держави, або принаймні в інші порти тієї ж самої землі. З Одеси, навпаки, окрім внутрішніх губерній Росії нема куди доставляти товари

навіть в найменш значній кількості.” Канкрін навіть вдався до прикладів з європейського досвіду, порівнявши одеське порто-франко з “порто-франко у Трієсті, який підупав від того часу, як венеціанські області зробилися австрійськими й припинилася контрабанда, що привозилася до них з Трієсту” (таким чином, натякалося що і порто-франківська Одеса розвивалася, значною мірою, за рахунок контрабанди). Одеса, на погляд Канкріна, мала бути передовсім центром внутрішньої торгівлі та пов’язаною з нею експорту, а такій торгівлі, вважав міністр, порто-франко лише перешкоджало. Окрім того міністр згадав про перетворення Одеси на повітовий центр, що, на його думку він ц ще раз вирішив наголосити на цьому) було не сумісно з функціонуванням “вільного порту.” “...Все місто включено до межі порто-франко, від чого має виникнути обтяження внутрішньої торгівлі; і це не вигідне становище пізніше буде відчутнішим тому, що Одеса зробили повітовим містом, всупереч думці міністра фінансів, бо неможливо поєднати в одному місті такі протилежні призначення як: порто-франко для довозу, головніший пункт відпускну торгівлі за кордон, участь у внутрішній промисловості і разом з тим повітове правління.” [90, арк. 21, 22]. Послаблення ж контролю на межі порто-франко загрожувало б, на думку Канкріна, величезними збитками для скарбниці та російської мануфактурної промисловості. “Якщо послабити нагляд на межі порто-франко, для полегшення сполучень з внутрішніми губерніями, то Одеса зробилася б зосередженням усієї контрабанди. Від чого страждав би не тільки казенний доход, але й внутрішня наша промисловість, яка підкріплюється лише однією заборонною системою” (досить відверте визнання нездатності російської промисловості конкурувати з іноземними виробами). [90, арк. 22].

Загалом міністр фінансів вважав, що розчарування комерсантів в одеській торгівлі викликали їх надмірні очікування. “Багато хто судячи по вивозу хліба з Одеси під час колишньої війни в Європі й неврожаїв, мають очікування надмірні щодо цього міста, яке будучи місцем вельми поважним для торгівлі, гідним усілякої уваги уряду, однак не може бути піднятим вище тієї міри, яка визначена природнім порядком речей.” [90, арк. 25, 26].

Єгор Францович у своїй записці був досить відвертим і не став, як це робили інші супротивники „вільної торгівлі”, заперечувати сам фат того, що безмитний імпорт може захопити експорт. „Міністр фінансів, – говорилося, зокрема, у записці, – зобов’язаний повідомити на розгляд комітету пп. Міністрів, що він є вельми далеким від думки, обмежувати ввізну частину торгівлі до такого ступеня, щоб інші народи знайшли не вигідним брати наші продукти, проте у будь-якій справі треба триматися середини, бо надмірне поширення допуску предметів розкоші, не може принести важливої користі торгівлі та шкодить державі...” Отже, „триматися середини” у відношення до товарообміну, на думку Канкріна, дорівнювалося утримуванню позитивного торговельного балансу зовнішньої торгівлі і підтримання експорту мало здійснюватися не такими надзвичайними заходами, як посилення імпорту. Тут міністр в якості аргументу використав і протекціоністську митну політику країн імпортерів, зокрема, Франції. „...Предмети розкоші найбільше виробляються у Франції, яка у нас бере не вельми багато і тепер обмежує нашу хлібну торгівлю ускладнюючи складування хлібу в Марселі.” [90, арк. 25]. Таким чином, обмеження порто-франко у Марселі використовувалося як аргумент на користь збереження обмежень одеського порто-франко.

Канкрін заперечував те, що скасування обмежень порто-франко покращить стан захисту країни від епідемій. За його словами до таємного провезення небезпечних іноземних товарів в Одесу їх власників могли спонукати “в однаковій мірі і бажання уникнути сплати мита і наміри ухилитися від довготривалої карантинної очистки і всіх карантинних обрядів.” Що стосується заборонених до ввезення в Одесу товарів то їх таємне ввезення, на думку Канкріна, не могло стати причиною епідемії, “бо сталеві, залізні та ін., сіль та міцні напої – це товари що чуму не можуть переносити.” [90, арк. 22]. Міністр фінансів повторив вже стару свою тезу про те, що вільний імпорт не може сприяти зростанню експорту і вся корить Одесі від порто-франко ніби полягатиме лише у додатковому переселенні туди деяких любителів дешевици. “Може бути з Росії переселиться в Одесу трохи більше дворянських

сімейств, задля дешевизни предметів розкоші, за що однак виходитиме більше грошей з держави, при чому і скарбниця позбавиться деякого доходу; бо в інших місцях споживали б [вони] ці предмети заплативши мита....” [90, арк. 2, 23].

Канкрін, оперуючи цифрами доходів Одеси від стягування 1/5 мита з товарів ввезених морем та держави – від стягування 4/5 мита при вивезення товарів з Одеси вглиб країни, доводив, що доходи міста внаслідок запропонованих Воронцовим змін могли зменшитися досить сильно. “Виявляється, що місто отримувало б на свою частину лише 312 500 крб. [щорічно], тоді як сьогодні доход в середньому щорічно [складає] 700 тисяч, отже [місто] позбавилося б щорічного доходу більше 388 тисяч крб.” Проте Канкріна, звичайно, не дуже турбував добробут Одеси. Його більше хвилювали надмірні, як йому здавалося, витрати держави на це місто. “Взагалі міністр фінансів, – зокрема, говорилося в записці Канкріна, – не може погодитися з тим, щоб призначений місту Одесі тимчасові доходи за рахунок скарбниці, що тепер складають до 1 200 000 крб. були залишені йому безстроково, бо тут немає ніякої домірності у порівнянні з іншими містами та загальними потребами держави. Притому помітно, що такі громадські доходи нерідко застосовуються розкішно і без належної економії та звітності, то як здійснювати будівництво за особливими асигнуваннями значно правильніше.”[90, арк. 24]. Отже, Канкрін пропонував у майбутньому забрати у Одеси “даровані” їй доходи, обмежити її розходи й поставити фінансування казенного будівництва в місті під цілковитий контроль центру.

Виходячи з усього зазначеного Канкрін зазначав, що обмеження одеського порто-франко вчинені після 1817 р. були незначними. Більш того міністр фінансів вважав доцільним піти далі й “обмежити одеський порто-франко в малій межі навколо гавані за зразком інших порто-франко.” Однак зважаючи на те, “що часті зміни стосовно цього порту можуть розстроїти купецькі розрахунки” Канкрін погоджувався поки залишити одеське порто-франко “в теперішньому стані.”[90, арк. 26]. Канкрін вказував на те, що частина

громадян Одеси “наскільки міністру фінансів відомо думають... що порто-франко завдає місту більше шкоди ніж приносить користі.” Щоправда, Єгор Францевич мусив визнати, що він “не має ...прохання усіх одеських мешканців або більшості їх” про скасування порто-франко або обмеження його територією одеського порту. Тому міністр фінансів завершив свою записку словами про те, що “усіляка зміна становища речей сама по собі є незручністю, яка часто перебільшує очікувані від цієї зміни вигоди, тоді як сама публіка нерідко знайде спосіб полегшити приватними стараннями існуючі через яку-небудь застарілу форму незручності, як це особливо помітно в Англії.”[90, арк. 25, 26] Записка Канкріна, між іншим, свідчила про впевненість міністра фінансів у своїй перемозі.

Воронцов, звичайно, зі свого боку намагався знайти собі прихильників серед членів уряду. 27 травня 1826 р. таємний радник, статс-секретар та виконуючий обов’язки державного секретаря Олексій Миколайович Оленін (1763 – 1843 рр.)[42, 1905, т.12, с. 215-224] надіслав Михайлу Семеновичу списки з двох указів царя від 24 травня 1826 р. Першій – “про буття” Воронцова членом Державної ради, другий – “про присутність” його “під час перебування у С.Петербурзі у Департаменті державної економії Державної ради”. Оленін від себе зауважив, що виконує “присьмний обов’язок” (звичайний для того часу вираз ввічливості) повідомляючи генерал-губернатора “про цей новий вияв монаршого благовоління” до нього[91, арк. 1] Воронцов отримав цей лист того ж дня і наступного дня подякував Оленіну за повідомлення[91, арк. 2].

Перебуваючи у Петербурзі Михайло Семенович розпочав активну діяльність із залучення собі прибічників з членів Державної ради. Так, за повідомленням Р. Феденьова та О. Якубовського, 13 липня 1826 р. Воронцов надіслав записку М.М. Сперанському з проханням підтримати ідею відновлення колишніх прав одеського порто-франко. Записка колишньому реформатору, вочевидь, була складена у досить ліберальному дусі. “У цьому листі до Сперанського, – відзначають Р. Феденьов та О. Якубовський, – він (Воронцов) висловив своє кредо: “У Росії чим простіше паркани, тим менше

зловживань.” [634, с. 107, 108]. Між іншим, Воронцов просив про допомогу й іншого члена Державної ради - Дмитра Лобанова-Ростовського – в минулому генерал-губернатора Малоросійського краю. Відповідь на це прохання колишнього керівника Лівобережжя була досить показовою. З одного боку, він листом від 17 червня 1826 р. повідомив Михайла Семеновича, що “не обмине під час слухання цієї справи, звернути на неї свою увагу” та “вельми готовий підтримати” пропозиції Воронцова “стосовно порто-франко в Одесі;” з іншого – він зауважив: “але через те, що Державна Рада має багато членів, то моя точка зору навряд чи може мати у цій справі перевагу”[634, с. 182]. Насправді те нечисленне “лобі”, що його намагався зібрати у Державній раді Воронцов не могло гарантувати успіх його справі. До того і його супротивник Канкрін добре підготувався до засідання.

Пізніше міністр фінансів, напевно не без задоволення, повідомляв керівництво краю: „Государю імператору було бажано повеліти мені внести обставини ці (справу про можливе відновлення всіх колишніх прав одеського порто-франко. –*Т.Г.*) на розгляд комітету пп. міністрів і я, задля виконання цієї височайшої волі виступив на ньому з поданням. Комітет цілковито погодившись з моїми висновками, висловив думку: одеський порто-франко залишити у теперішньому його стані, про що і довести до височайшого відома; і на засіданні 1-го лютого цього року проголошено комітету, що по цій справі мало місце власноручне його імператорської величності повеління: „залишити у теперішньому стані”[93, а 18].

Воронцов після невдалої спроби відновити “справжнє” порто-франко невдовзі вирішив використати своє право на відпустку. Указом сенату від 10 червня 1826 р. цар “підтвердив ...волю покійного государя імператора (Олександра І. – *Т.Г.*) про відпустку новоросійського генерал-губернатора Воронцова за кордон...” і призначив виконуючим обов’язки генерал-губернатора не час відпуски одеського градоначальника Федора Петровича Палена[96, арк. 1, 2].

Останньому довелося у 1827 р. давати пояснення уряду щодо доцільності “найбільш благодійного подання графа Воронова про відновлення тутешнього порто-франко в усій силі його значіння.” При тому Федір Петрович згадував вже наведенні Михайлом Семеновичем аргументи. “Метою проголошення його (повного порто-франко – *Т.Г.*), – писав Пален, – було здебільшого запобігання контрабанді. Такий щасливий намір ґрунтувалося на точці зору цілком розумній, що за умови вільної торгівлі ніхто не буде намагатися провозити тут товари без карантинного огляду...” Виконуючий обов’язки керівника краю ремствував на те, що рішення про влаштування порто-франко “блаженної пам’яті государя імператора [Олександра I], було пізніше вельми невдало змінено місцевим керівництвом, шляхом стягування п’ятої частини митних зборів, а разом з тим [виконанням] усіх митних процедур, які найбільше шкодять одеській морській торгівлі й зовсім зупиняють її успіх.” Митний контроль під час в’їзду до Одеси, вже завдав, за словами Палена, збитків багатьом негоціантам, “бо люди, які торгують тут, звикнувши до звичаїв азійських не бажають терпіти надмірних формальностей, які і насправді непотрібні, а тому часто піддаються стягненню штрафів та акцидентів, що є руйнівними для комерції.” Пален не наважився вказати на великі обсяги контрабанди з іноземних кораблів на одеський берег, проте він переконував столичне керівництво: “Хоча тепер немає тут морської контрабанди, але наведені вище обставини легко можуть підбурити до неї людей підприємливих.” Своє пояснення Пален закінчував пропозицією: “Виходячи з цього правильного та загальнокорисного переконання, граф Воронцов вважав, і я також наважуюсь визнати необхідним, відновити Одеське порто-франко в тому самому вигляді, який відповідає його назві і, який бажав встановити своїм маніфестом 1817 року покійний государ імператор, з тим щоб для прийому, освідчення й пропуску до Одеси іноземних товарів, морем привезених, існував лише один карантинний контроль, а для випуску їх з міста за межу порто-франко та відвантаження з Одеси морем, діяло митне управління”[415, с. 36, 37]. Звичайно, що на аргументи Палена у Петербурзі

звжали ще менше ніж на ті що їх раніше наводив Воронцов. Після тарифу 1822 р., за умов існування протекціоністської, фактично “заборонної”, ні про яке відновлення одеського порто-франко “у повній силі” не могло бути і мови. Лист Палена з намаганнями “пояснити”, а насправді скоріше бодай якось виправдати, позицію Воронцова, цікавий скоріше як свідчення того, що погляди Михайла Семеновича поділяли не тільки певні верстви купецтва, але й деякі інші представники у керівництві краєм. Однак Пален не був таким палким прихильником “вільної торгівлі” як М.С. Воронцов і Є.Ф. Канкріну згодом вдалося переконати його в недоцільності існування одеського порто-франко.

Отже, спроба М.С. Воронова у 1826, 1827 рр. відновити всі права одеського порто-франко надані маніфестом 16 серпня 1817 р. завершилася цілковитою невдачею. Результатом її було лише те, що обидві сторони, які брали участь у полеміці навколо порто-франко нарешті відверто висловили свої прагнення. Генерал-губернатор – бажання позбавити одеську зовнішню торгівлю та порто-франко будь-яких обмежень, міністр фінансів – скасувати одеське порто-франко взагалі.

4.6. Будівництво третього кордону порто-франко 1826 – 1827 рр. та його подальше удосконалення.

Одночасно з полемікою розглянутою вище, тривав процес визначення нового кордону порто-франко. Під час визначення лінії кордону з'ясувалося, що він може суттєво зашкодити багатьом мешканцям передмість. Так, у березні 1826 р. до генерал-губернатора звернулися власники салотопних заводів (“салганів”), що мали опинитися поза новою межею порто-франко. Підприємці просили М. Воронцова „повеліти залишити заводи наші всередині межі порто-франко”, пояснюючи: якщо заводи „залишаться за кордоном, то через необхідність робити великий об'їзд може припинитися швидкий рух”, необхідний для постання як сировини з міста, так і продукції до нього то їхня комерція „знає неминучої руйнації”, а вкладені в будівництво заводів капітали втраяться. Під проханням було дев'ять підписів одеських купців,

міщан та інших громадян – власників заводів[94, арк. 133, 136]. Просили перенести майбутній кордон власники приміських хуторів (Декаріо та ін.), володіння яких опинилися відрізаними. Мешканці передмістя Молдаванки прохали перенести розташування Тираспольської застави (під проханням була майже сотня підписів). Скаржився на розташування нової лінії порто-франко одеський Успенський архімандрит Паладій, бо його монастир не лише опинився за кордоном порто-франко, а ще й далеко від застави („у такому становищі монастир буде знаходитись від передбачених воріт верст на шістнадцять й безперечно позбавиться богомольців з міста, отже і всіх вигод” писав він у проханні від 17 березня 1826 р.)[94, арк. 131].

Ці та інші подібні скарги досліджував спеціально надісланий з Петербургу „квартирмейстерської частини підполковник” граф Людвіг Серрісторі (пізніше пішов з російської служби і навіть воював проти Росії під час Кримської війни)[16, с. 71]. В своїх доповідях М. Воронцову він, зокрема, знайшов незручним виконати бажання власників „салганів” (бо для того потрібно було робити зайві 1,5 весті кордону), а також і ченців монастиря, і мешканців Молдаванки (він погоджувався, “ що у разі, якщо Тираспольська застава буде збудована біля вітряків тоді фурщики, які женуть худобу до ставків на водопій, будуть змушені мати більше півтори версти зайвого ходу”, однак у разі перенесення застави, як цього просили мешканці Молдаванки, могли б постраждати мешканці інших передмість, зокрема, колонії Людстдорф) [94, арк. 101, 195]. М. Воронцов, зі свого боку, звернувся до Є. Канкріна прохаючи влаштувати на кордоні межі порто-франко додаткові застави: третю заставу для в’їзду у місто мешканців хуторів та привезення каміння (лист від 2 червня 1826 р.) та четверту для ввезення „до міста каміння для будівництва та з боєнь або салганів, що біля неї знаходяться, м’яса для міста” (лист від 27 вересня 1826 р.). Оскільки в обох випадках йшлося про застави, до яких було дозволено лише в’їзд, Є. Канкрін погодився з пропозицією М. Воронцова[94, арк.192, 235, 236, 249].

Готуючись до своєї задалегідь запланованої відпуски за кордон, генерал-губернатор М. Воронцов поквапився організувати будівництво нової кордону порто-франко так, щоб воно коштувало одеській скарбниці якнайменше. 22 лютого 1826 р. зі столиці генерал-губернатор повідомив одеського градоначальника про затвердження „зміни кордону порто-франко”, наказуючи „призначити на найближчі терміни торги для скликання підрядчиків на будівництво нового рову, навколо порто-франко з включенням до нього передмість Пересипі, Молдаванки та Малого Фонтану” М. Воронцов наказував місцевій владі розпочинати організацію торгів поки навіть без плану майбутніх робіт та їх кошторису, обіцяючи: “Мапа для визначення напрямку нової межі, яка буде мати відстань біля 14 верст та кошторис витратам на її спорудження була подана міністерству, і я не забарюся вам надіслати з них копії.”[130, арк. 2]. Отже, організація будівництва розпочалася навіть до офіційного оприлюднення закону про зміни порто-франко та отримання відповідних документів. Бажаючи взяти зазначений підряд з’явилися лише на третій термін призначених торгів 8 березня 1826 р., коли підряд виграв купець Яків Атвуд (під час торгів ціна риття рову за сажень на м’якому ґрунті зменшилася з 6 крб. до 4,43 крб., а на твердому ґрунті з 10 крб. до 8,43 крб. Це дало можливість місту зекономити приблизно 3.600 крб. асигнаціями)[130, арк.1, 7, 8, 33]. Завдяки зусиллям М. Воронцова, Я. Атвуд (контакт з ним було укладено 18 березня 1826 р.) пішов на додаткові поступки місту щодо риття рову каменистому ґрунті[130, арк. 2] Підряд на будівництво „додаткової будівлі до, вже існуючого будинку на Пересипу для розташування сухопутної митниці на новій межі порто-франко” за 18. 995 крб. асигнаціями (на 7.732 крб. менше ніж передбачено кошторисом) виграв купець Джакомо Россі [94, арк. 239, 240]. На спорудження „будинку для Тираспольської митної застави на новій межі порто-франко” – за 17975 крб. асигнаціями (тобто на 5541 крб. менше вартості будівлі за кошторисом) його земляк купець Бьен Венго Латті[131]. Той самий Латті виграв торги і на “побудову 4-х верхових землянок для офіцерів та об’їждчиків та 8-ми землянок для об’їждчиків на новій межі порто-франко”, уступивши на

торгах порівняно з вартістю зазначеною в кошторисі аж 10781 крб. 60 коп. (майже третину суми!), взявся виконати будівництво лише за 20900 крб. асигнаціями [94, арк. 242, 243, 261, 262, 265]. Одночасно були укладено контракт з міщанином Калашниковим на будівництво „двох ввізних застав на Пересипу ...біля салотопних заводів” [131, арк. 102]. Загалом на торгах 23 вересня 1826 р. загальна вартість усіх трьох зазначених будівель для міської скарбниці була зменшена з 81924 крб. до 57870 крб. асигнаціями. Підрядчики були досить надійними. (Прикладом роботи Д.Б. Латті може бути споруджений ним у 1826–1827 рр. за 100 тис. крб. будинок для Одеських Присутніх місць позаду пам’ятника А.Е.Рішельє на Приморському бульварі який благополучно простояв до нашого часу) ” [107, арк. 1-8]. Новий кордон порто-франко потребував деяких додаткових споруд. Так у 1826 р. було віддано у підряд купцю Петру Фраполлі за 1830 крб. будівництво „кам’яної труби через дві канави нового кордону одеського порто-франко” [94, арк. 245, 246] та купцю Ісаку Потапову (одному з найзначніших підрядчиків міста, ім’я якого досі увічнено в назві одного з молів Одеського порту[238, с. 35]) за 11300 крб. асигнаціями (на торгах уступив 2,718) „будівництво нової дороги від Херсонської застави нової межі порто-франко до Тираспольської дороги”[91, арк.1, 2, 6-8, 14 – 16].

Слід відзначити, що напередодні свого від’їзду за кордон М.С. Воронцов зробив все можливе, щоб завершити організацію будівництва головних споруд порто-франко і зробити його якнайдешевшим для міста. 6 жовтня 1826 р. Михайло Семенович тимчасово передав управління краєм Федору Палену[96, арк. 27], якому довелося контролювати виконання раніше укладених контрактів. Рів було викопано Я. Атвудом в цілому вже на листопад 1827 р. (за 68454 крб. 31 коп. Асигнаціями[94, арк. 257]) і у травні 1827 р. він був прийнятий відповідною комісією[132]. На початку 1827 р. практично виконали свої контракти Д.Б. Латті, Д. Россі та С. Калашников[135, арк.1,2]. Окремі недоліки ними виправлялися до серпня 1827 р.[131]. Ф. Палену довелося організувати і будівництво тих споруд пов’язаних з новим кордоном порто-

франко, плани і кошториси яких були складені вже після від'їзду М.С. Воронова: вищезгаданої третьої застави для ввезення в місто каміння та м'яса (вартість 7 245 крб.) [94, арк. 265, 269] дороги через Молдаванку (за 1376 крб.), та „дерев'яного мосту через Водяну балку” (за 1995 крб.) [94, арк.140–143]. А також ремонту будинку для переїзду одеської митниці (здійснив С.Калашніков за 2 тис. крб.) [94, арк.258, 259].

Для запрошення потенційних підрядчиків місцева влада цього разу вже могла використати щойно засновану першу російськомовну одеську газету – “Одесский вестник” [62, 1827, 19 январа]. 2 липня 1827 р. ця ж газета повідомила: “З 1-го числа цього місяця, нова межа порто-франко відкрита в Одесі, згідно з Указом від 17 березня 1826 року. Застави старої межі знищені” [62, 1827, 2 июля]. Напередодні через „Одесский вестник” мешканцям приєднаної до „вільного порту” території пропонувалося до 20 червня 1827 р. надати чиновникам реєстри власних товарів, або вивести їх за межі порто-франко до відкриття нового кордону. В іншому випадку мешканці втрачали право у подальшому безмитно вивозити їх за межі порто-франко [62, 1827, 2 июля, 15 июля].

У подальшому кордон – найбільш довготривалий в історії одеського порто-франко потребував від міста та митників постійного ремонту, а також робіт пов'язаних з розмиванням споруд кордону на берегах моря (наприклад збудований у 1839 р. будинок для сторожі “на кордоні № 10” менш ніж через 10 років опинився в аварійному стані і призначена комісія вирішила збудувати його на іншому місці, бо берег під будинком був вже надто небезпечним” [108, арк. 2, 12, 16]. Окрім того, продовжуючи боротьбу з контрабандою, Міністерство фінансів на початку 1840-х рр. наказало збудувати навколо порто-франко нову „контрольну лінію”, влаштування якої у 1843 р. завдало місту додаткових витрат, а власникам приміських „дач” (“майора Дерібаса” та “статської радниці Дуровічевої”) – значних незручностей. Влада на скарги останніх вирішила не зважати уваги (власників „дач” заспокоїли, що лінія не

буде мати жодної „огорожі чи прорізання канавою, а лише в окремих місцях будуть влаштовані десять караулень”)[108, арк.4].

В цілому слід зазначити, що будівництво третього кордону порто-франко здійснено під керівництвом М. Воронова було здійснено економно і з максимальним урахуванням побажань населення. Цей кордон виявився найзручнішим, як для митників, так і для мешканців міста. Окремі споруди кордону (особливо рів) надовго пережили порто-франко і згадувалися в одеській пресі навіть через 30 років після його скасування.

4.7. Полеміка щодо одеського порто-франко в кінці 1820-х – 1840-х рр.

Обмеження та скасування одеського порто-франко.

Новий етап боротьби у російських владних колах навколо порто-франко розгорнувся в кінці 1820-х – на початку 1830-х рр. Тоді для супротивників „вільного порту” склалася досить сприятлива ситуація: М.С. Воронцов перебував у відпустці в Європі, а виконуючий обов’язки генерал-губернатора Ф. Пален „вочевидь під тиском міністра фінансів, погодився з аргументами останнього про загальну шкідливість порто-франко для Одеси, краю та країни в цілому”. До цієї ж думки прийшов і одеський градоначальник талановитий випускник Харківського університету Олексій Іраклійович Левшин (1798 – 1879 рр.). Останній в листі до М. Воронцова запропонував “доручити [Одеській] комерційній раді розглянути все що з цього предмету (порто-франко. –Т.Г.) можна сказати pro і contra.” Генерал-губернатор тоді відмовився “бо більшість голосів тоді здавалося була на боці супротивників [порто-франко].”[4, с.30].

Тим часом Є. Канкрін, використавши як привід скарги одеських митників на шкідливість порто-франко (начальник одеської митниці писав їх регулярно від 1829 р. і нарешті 14 вересня 1831 р. міністру детальну доповідь з цього питання)[460, с .52]. 20 жовтня 1831 р. підписав записку Ф. Палену, де у категоричній формі виступив за ліквідацію одеського порто-франко. “Погляди

на корисність Одеського порто-франко, – писав міністр, – навіть серед мешканців цього міста, відмінні, і на моє переконання цей привілей несе цьому місту й особливо державі, більше шкоди, а ніж користі...”. У зазначеному документі Канкрін наводив 7 головних пунктів шкідливості порто-франко: 1) „вільні порти” встановлюються в місцях зручних для транзитної торгівлі, а Одеса може вважатися таким лише “у досить слабкому ступені”; 2) “Засоби, які вживаються супроти контрабанди, сильно обтяжують одеських мешканців та приїжджих, особливо відтоді, як Одеса стала повітовим містом”; 3) “різними засобами ввозиться багато контрабанди з Одеси всередину Імперії на шкоду наших фабрик та державних доходів”; 4) “Скарбниця від зменшення мита в Одесі, втрачає свій доход, а наші фабрики – частину збуту”; 5) внутрішня і транзитна торгівлі не отримують значних вигод від існування порто-франко, бо першій перешкоджають подвійні митні бар’єри, а другій – конкуренція Константинополя; 6) порто-франко не може сильно сприяти експорту (“вивізна торгівля має таку природу, що за умов сприятливої кон’юнктури завжди буде доброю, а у протилежному випадку нічим їй допомогти неможливо”), перешкоджає поширенню імпортованих товарів за межі міста (“загалом, слід визнати, що порто-франко утруднює відпуск привізних товарів всередину держави”), а вигоди які воно приносить одеситам є незначними (“від надмірної розкоші немає особливої користі, – твердив міністр, – притому, що численні дешеві російські вироби, які тепер витісняються, могли б поширюватися у Одесі”), окрім того “порто-франко... утруднює збут одеських виробів”; 7) порто-франко „перешкоджає Одесі бути, так би мовити, південною столицею імперії й більше шкодить ніж сприяє її добробуту.” Таким чином, Є. Канкрін немовби вставав на захист інтересів Одеси. Адже цього разу він мав переконати саме “кращих городян” та керівництво міста. Міністр пропонував замінити порто-франко „товарним депо” в межах митниці, місту компенсувати втрати наданням іншим доходів[105, арк.2, 3].

Питання про доцільність передчасного скасування порто-франко мали обговорити на зборах “кращої частини громадян” міста, які за наказом

Ф. Палена від 9 листопада 1831 р. мав скликати О. Левшин.[105, арк.1, 3].

Однак останній, вочевидь, поспілкувавшись з купецтвом несподівано перейшов до табору прихильників порто-франко. В листі до М. Воронцова від 21 грудня 1831 р. він, зокрема, писав: “...міністр фінансів підбирається до нашого порто-франко і нещодавно зробив нам деякі запитання, які дуже налякали деяких мешканців. Минулого року багато хто прохали про знищення порто-франко; однак тепер майже всі одноголосно прохають про його збереження. Комерційна рада готує тепер про це сильне та докладне подання на захист порто-франко...” [4, с.27]. В листі ж від 22 лютого 1831 р. повідомляв Градоначальник у ньому повідомляв, що Є. Канкрін “вдруге проголосив себе супроти порто-франко й розпочав листування про його знищення”, внаслідок чого Ф. Пален звернувся до Одеської комерційної ради, запропонувавши “п’ять чи шість запитань про вигоди та невигоди порто-франко”. Притому О.Левшин писав що і сам він був проти порто-франко, коли чув про нього у Петербурзі, але розібравшись у справах в Одесі він „переконався в тому, що порто-франко не тільки нам корисно, але й є необхідним для добробуту міста”. Саме під керівництвом О. Левшина у 1832 р. представниками Одеської комерційної ради було складено відому „відповідь” на запитання Ф. Палена, яку вважали квінтесенцією аргументів захисників одеського порто-франко .

В ній детально та ґрунтовно було показано позитивний вплив порто-франко на експорт, транзит (порто-франко “народжує транзитний торг через Одесу, з одного боку до Грузії, а з іншого до Польщі та Австрійських володінь”), імпорт, добробут міста та городян (Дивись Додаток 46).

Виконуючий обов’язки генерал-губернатора Пален хоч і був прибічником скасування порто-франко, однак він залишив “Відповіді” одеської комерційної ради фактично без коментарів. Льовшин з цього приводу писав до Воронцова: “Граф Пален не погодився з нами; але через благородство своєї вдачі зовсім не сердиться на мене за те, що ми діяли не в одному з ним напрямку. У папері, при ямок він надсилає до Петербургу нашу відповідь, він лише прохає тільки, щоб якщо вирішать знищити порто-франко, то щоб не поспішали з втіленням цього

заходу у дію.” [4, с.31, 32]. Прихильники порто-франко, зі свого боку, вочевидь, активізували свої дії і в столиці. Воронцов з Англії пильно стежив за ситуацією навколо “вільного порту”, маючи інформацію не тільки від градоначальника, але й від одеських негоціантів, які прибували до Лондона (Фрідріха Кортації та ін.). Льовшин, відправляючи до Воронцова копію “Відповідей” Одеської комерційної ради Канкріну, прохав генерал-губернатора про сприяння. “Ми, зі свого боку, зробили все що могли. – писав він, – Чи не погодитися ви тепер підтримати нас вашими зв’язками з Петербургом?”[4, с.31, 32]. Отже, внаслідок енергії та наполегливості захисників порто-франко (в першу чергу членів Одеського відділення комерційної ради та градоначальника О.Левшина) Канкріну і цього разу не вдалося ліквідувати режим “вільної торгівлі” в Одесі.

Ставлення Є. Канкріна до одеської торгівлі залишалось упереджено негативним. Це нерідко відбивалося на його ставленні до прохань одеських купців.[415, с. 32] З іншого боку в деяких дрібницях міністр йшов на постуки приватним особам, особливо коли вони обіймали високі посади (так у січні 1835 р. він дозволив на прохання М. Воронцова „безмитний пропуск з Одеси за кордон порто-франко столового сервізу, що належить генерал-майору Федорову”)[100, арк.2].

Слід відзначити, загальний напрямок митної політики Є. Канкріна протягом 1820-х – 1830-х рр. опосередковано шкодив функціонуванню одеського порто-франко. Міністр був схильний замінити заборони на ввезення товарів встановлені тарифом 1822 р. на надзвичайно високі мита (вважається, що це було пов’язано із забезпеченням фіскальних інтересів). Із заборонених для ввезення товарів в Одесі стягувалося 1/5 частина мита за фритредерським тарифом 1819 р., а з дозволених 1/5 частина мита за діючим тарифом. Таким чином, чим менше було заборонених товарів у тарифі, тим дорожче було їхнє ввезення до Одеси.

Коли термін дії одеського порто-франко вже добігав кінця М. Воронцов не міг допомогти у захисті прав Одеси. По-перше, він мав багато проблем

пов'язаних із керівництвом та війною на Кавказі, по-друге, стан здоров'я князя так погіршився, що вже заважав йому ефективно займатися державними правами („...князь Воронцов у цей час заслабнув морально і фізично.” – писав один з підлеглих Михайла Семеновича у 1851 р.)[14, с. 28]. Виконуючий обов'язки генерал-губернатора вищезгаданий Павло Іванович Федоров (1791 – 1855 р.), перебуваючи у Петербурзі подав на захист “вільного порту” складену 26 лютого 1846 р. записку “Про Одеське порто-франко”. Вона не відрізнялася ані великим обсягом ані ґрунтовністю (Дивись Додаток 50). Серед нових аргументів в ній хіба згадувалося про проголошення порто-франко в Галаці, конкуренція якого могла зашкодити одеській торгівлі[89, арк.1-6, 15-19]. Це аргумент П. Федорова виявився найбільш успішним. Піднесення Галацу тоді насправді непокоїло торговців та чиновників Російської імперії.

Напередодні завершення терміну одеського порто-франко про його скасування клопотало московське купецтво. Це питання було обговорено в Комітеті міністрів 15 травня 1848 р., де запропоновано своєрідний “компромісний варіант”. Височайшим указом від 6 липня 1849 р. порто-франко було продовжено ще на п'ять років (до 15 серпня 1854 р), однак було запроваджено низку вельми суттєвих обмежень, що вступали в дію з 15 серпня 1849 р. По-перше, замість 1/5 частини мита при в'їзді до Одеси морем з іноземних товарів мало стягуватися вже 2/5 частини мита. По-друге, з виноградних вин, цукру та чаю мало стягуватися 3/5 мита, а з тютюну та міцних напоїв – повне мито. По-третє, не зважаючи на значне збільшення митних зборів, до міського доходу Одеси мала йти як і раніше лише 1/5 частина ввізного мита, а решта стягнених з імпортованих товарів грошів – “до митного доходу” імперії. Притому у від'їжджаючих за межі порто-франко вглиб країни вимагали спеціальні свідоцтва від одеської митниці про час, коли були ввезені до Одеси іноземні до чи після 15 серпня 1849 р. та яке мито з них стягнуто. Сухопутна одеська митниця продовжувала вимагати зазначені свідоцтва від від'їжджаючих до 1852 р., коли на нагальні прохання купецтва, одеської комерційної ради та начальника митного округу цю формальність було

скасовано[106, арк.1, 4, 5]. Тариф від 13/25 жовтня 1850 р. “по Європейській торгівлі” підтверджуючи попередні обмеження одеського порто-франко (“вищезазначені правила надані одеському порту тільки до 15 серпня 1854 року”), вказував на необхідність відрахування з 1/5 частини мита, що йшли до одеського міського бюджету так званих „карантинних відсотків” (12,5%), що мали передаватися до держбюджету[40, т. 25., отд.1. №24533].

В цілому обмеження одеського порто-франко, здійснені урядом з серпня 1849 р. можна вважати такими, що практично ліквідували існування справжньої „вільної торгівлі” в місті. Замість вигод „вільного порту” мешканцям Одеси фактично залишився лише обтяжливий митний контроль при виїзді за її межі й деякі додаткові формальності[106, арк. 4, 5]. Як зазначалося вище, термін порто-франко мав завершитися 15 серпня 1854 р., однак через Кримську війну та втрати одеської торгівлі 9 липня 1854 р. височайшим повелінням одеське порто-франко було продовжено ще на три роки – до 15 серпня 1857 р.[40, т. 29, № 28408]. По завершенню цього терміну міністр фінансів склав подання про необхідність остаточно скасувати одеське порто-франко через те, що необхідність у цьому режимі зникла й він шкодить „загальним вигодам імперії”. Іноземні товари, що перебували в місті на момент скасування порто-франко при ввезенні вглиб імперії підлягали сплаті повного мита, або мали бути вивезені за кордон. Для контролю за цим пропонувалося зберегти “ще на деякий час існуюче митне оточення міста Одеси” (термін його існування навмисно приховався). Разом з режимом порто-франко бюджет Одеси позбавлялася й 1/5 частини митних зборів, бо на думку міністра це місто вже не потребувало особливої допомоги з боку уряду („така, допомога могла свого часу бути потрібною для належного облаштування міста Одеси й тамтешнього порто-франко, але це останнє існує вже більше 37 років протягом яких поступило на користь міста лише митних зборів більше 14,5 мільйонів карбованців сріблом й усі головні міські й торговельні заклади давно вже там влаштовані...”). Подання було підтримане Кабінетом міністрів й затверджене царем 4 червня 1857 . Рішення це певний час тримали у секреті. Начальнику

одеського митного округу було наказано: “Про закриття порто-франко проголосити місцевому купецтву не раніше як 1 числа липня для запобігання посиленому привозу туди іноземних й очистки їх зменшеним митом до 15 серпня.” Пізніше воно було опубліковано, втому числі у багатьох часописах[48].

Митний кордон навколо Одеси проіснував до 1859 р. Він був скасований згідно з затвердженою царем пропозицією державної ради „Про зняття митного нагляду з внутрішньої межі колишнього одеського порто-франко та про штат Одеського митного округу” від 31 березня 1859 р.[40, т.34, № 34316, с.254]. Останню дату можна вважати датою остаточного скасування режиму порто-франко в Одесі.

4.8. Вплив одеського порто-франко на розвиток Одеси та економіку Наддніпрянщини.

Не зважаючи на наявність порто-франко, головною галуззю одеського товарообміну продовжував залишатися експорт збіжжя та іншої сільськогосподарської продукції. Так тісно пов'язані з існуванням порто-франко галузі як імпорту і транзит не могли навіть наблизитись до показників експорту. Вплив порто-франко на експорт був опосередкованим – іноземцям було вигідніше міняти товар на товар, ніж купувати місцеві вироби за золоту монету. Завдяки існуванню порто-франко зменшувалася і вартість фрахті. Окрім того „вільний порт” залучав у хлібну торгівлю іноземні капітали та сприяв встановленню тісніших зв'язків з іноземними ринками. Щоправда ці процеси мали неоднозначний характер та вплив на місцеве господарство.

Так за часів порто-франко Одеса насправді відчувала значний приплив іноземного капіталу. Іноземні купці повністю контролювали зовнішню торгівлю, мали значний вплив на будівництво, ремесло, сферу обслуговування (готелі, ресторани та ін.). Важливою була наявність у місті багатих приватних банкірів, які кредитували місцеве господарство. Притому одеські банкіри мали зв'язок з банкірськими домами практично усіх країн Європи. Однак, з іншого

боку, через велику кількість перекупників виробник збіжжя в Одесі не мав можливості вигідно продати свої товари. Отож, іноземні капітали не доходили до виробника в Україні[221, с. 26]. Окрім того неодноразовими були ремствування на те, що іноземні купці разом із заробленими в Одесі капіталами від'їжджали за кордон. „Скільки тому вже було в нас прикладів, – зазначав один з дописувачів „Одесского вестника”, – пани Вольтер, один з перших тутешніх негоціантів, Бульке, Понціо, Вальб, Сарторіо, пуль простилися з нами назавжди, а хто може поручитися за інших?” – запитував він[338]. „В перше п'ятдесятиліття, – писав С.Бернштейн, – Одеса являла собою пункт, куди стікалися усі бажаючи заробити капітал ...Іноземці, що прибули до Одеси, за 5-10 років наживали собі великі капітали й поверталися до рідних пенатів проживати російські червінці”[203, с. 42]. Щоправда були і зовсім інші приклади, адже багато негоціантів-іноземців, що починали свою діяльність за часів порто-франко започаткували підприємницькі династії які успішно діяли у подальший час приносячи користь Одесі та Наддніпрянщині в цілому (серед них Родоконакі, Раллі, Анатра, Маврокордато та ін.).

Тісний зв'язок економіки Одеси та краю зі світовим ринком приносив не тільки переваги. Кризи на європейському ринку (1825 р., 1837 р., 1841–1842 рр., 1857 р. та ін.) мали безпосередній вплив на стан експорту українських виробів та економіку Наддніпрянщини загалом.[234, с. 54, 55] Українських виробників почала вельми цікавити ситуація в країнах конкурентах. Навіть у Австралії, вовна та льон з якої примусили похвилюватися експортерів зазначених товарів з українського півдня (тому, коли населення цього віддаленого континенту захопилося пошуками золота і відвернулося на певний час від сільського виробництва на Наддніпрянщині зітхнули з полегшенням)[582, с. 15].

Наявність в місті режиму порто-франко, звичайно, перешкоджала розвиткові промисловості, однак не виключала розвитку ремесла. У 1837 р. в Одесі було 25 цехів в яких перебувало 1290 майстрів та 2336 підмайстрів. Найбільшими з них були столярний та кравецький. Проте значна кількість місцевих ремісників, за даними Готалова-Готліба, до цехів записана не

була.[305, с. 38]. Кількість ремісників не була сталою і нерідко переживала досить значні коливання. Так, за відомостями А. Скальковського у 1847 р. знизилася до 3405, але на 1858 р. знов зросла й склала 5857 особи. [579, с. 33] Показово, що серед ремісників досить високим був відсоток іногородніх в деяких цехах вони склали абсолютну більшість, проте кількість майстрів – іноземних громадян була незначною[579, с. 36, 37]. В Одесі будувалися лише невеликі судна. “В Одесі підвізні човни будуються поблизу портової митниці; тут глибина моря є достатньою для підйому суден значного розміру”, – відзначав Бухтєєв. [62, 1840, сентября]. Однак зовнішня торгівля переважно обслуговувалася іноземними суднами (“3000 кораблів, які відвідають наші порти усі іноземні” – визнавав у 1840 році один з один з дописувачів “Одесского вестника”)[62, 1840, 2 октябрю].

Вплив порто-франко на сухопутний транзит, як зазначалося вище, був неоднозначним. П. Міллер, зокрема, писав, що у 1820-х – 1830-х рр. відомості про торгівлю Лейпцизького ярмарку “починають відзначати зменшення з’їзду торговців з Росії, що також пов’язують з успіхами встановлення безпосередніх, поза ярмарком, стосунків фабрикантів з торговцями. Особливо розвинулися прямі торговельні зв’язки морем англійським. А також французьких промислових центрів з російськими портами”. Таке встановлення безпосередніх контактів між виробниками і споживачами через порти (особливо через одеське порто-франко), П. Міллер вважав причиною “зменшення з’їзду російських торговців” до Лейпцигу[463]. Показово що постачальниками до Одеси англійських виробів, що витісняли з місцевого ринку німецькі товари, часто були неогоціанти-німці, зокрема, головним таким постачальником був В. Вагнер. Загалом, встановлення завдяки порто-франко прямих зв’язків між споживачами та іноземними виробникам (супротивники одеського порто-франко, як зазначалося вище, заперечували цей факт) не можна вважати негативом, навіть якщо це і шкодило торгівлі з Німеччиною та сухопутному транзиту. Тим більш, що розвиткові останнього набагато більше перешкоджав згаданий у

попередньому II розділі закон про скасування пільг “закавказького транзиту” від 1831 р.

Невід’ємною рисою економічного життя Одеси доби порто-франко була контрабанда. Контрабанда фіксувалася в Одесі і до відкриття „вільного порту” (зокрема гральні карти які за твердженням міністра фінансів М.Гур’єва вже у 1817 р. в Одесі „оберталися у великій кількості”, суттєво підриваючи монополію царської родини[138]) Випадки контрабанди почали масово викриватися митниками одразу після відкриття кордону порто-франко у 1819 р. Серед контрабандистів переважали євреї, караїми, але були і полки українські поміщики та ін. Конфіскований контрабандний товар продавався з торгів (пізніше об’яви про них почали регулярно друкувати в „Одесском вестнике”), а з самих контрабандистів стягувався штраф, що дорівнював сумі несплаченого мита в п’ятикратному розмірі[141, с. 1, 4, 8, 11-13, 16, 18, 24, 53, 54]. Віз на якому перевозилася контрабанда також підлягав продажу. Навіть якщо власник возу не був власником товару і не знав про те що перевозить контрабанду. Через це правило в порто-франківській Одесі постраждало чимало чумаків[141, с. 42, 43]. Неодноразово викривалися випадки змови між вартовими на кордоні порто-франко та контрабандистами[140];[139]. Особливо легко було поширювати контрабанду за межі міста під час існування другого кордону порто-франко у 1823 – 1827 рр., тоді контрабандисти не лише перекидали товар через огорожу, але й освоїли новий метод – перенесення контрабанди під землею у катакомбах, який вони успішно використовували і пізніше[568, 173, 174]. На перенесенні контрабанди з Одеси нерідко „попадалися” не професійні контрабандисти, а звичайні відвідувачі Одеси, зокрема, українські поміщики[5, с. 487, 488]. Посилення ж заходів боротьби з контрабандою надто обтяжувало людей що від’їжджали з Одеси[56, с. 22-23]. Щоправда, за спогадами деяких сучасників, на загальні обсяги контрабанди ці заходи впливали мало[50]. Вельможні особи звичайно могли не зважати на митний контроль. Так, співробітник М.Воронцова А.М.Дондуков-Корсаков писав: “Князь (М.С.Воронцов – Т.Г.) був покровителем фритредерів; одеський порто-франко

був його творінням, він завжди вороже ставився до митниці, і я пригадую, коли ми з ним поверталися з Одеси у 1850 р. на Кавказ через Редут-Кале й були стурбовані були, як провезти куплену нами у порто-франко контрабанду, то князь наказав усі наші ящики переписати на своє ім'я, і вони пройшли, звичайно, без перевірки. Ці обставини дуже його забавляли і речі наші були нам видані з його дому у Тбілісі”[23].

Загальні обсяги контрабанди, що вивозилася за межі порто-франко визначити важко. П. Брун вказував, на те що „кількість благородних металів, яка поступили до нашого краю... не складала і четвертої частини переважання цінності відпускних товарів над привізними...”. Причину такого стану П. Брун пояснював так: „можна припустити, що інші сім мільйонів карбованців, якими вивіз перевищував довіз, повернулися до нашої вітчизни у будь-якому вигляді, при посередництві інших торговельних пунктів імперії, або, що справжня цінність довозу в наших портах була значніше ніж та, що була проголошена...”[222]. А. Скальковський, зі свого боку, вважав, що контрабанда з Одеси не могла бути більшою ніж та, що прямувала до імперії з Балтики („ми переконані, що це 1/100 того вбрання та речей, котрі ввозяться в Росію під назвою „пасажирських речей” через Петербург, Ригу, Лібаву та ін.”)[589].

Серед сучасників ніхто не заперечував великого впливу одеського порто-франко на навколишні українські землі. Контрабанда, звичайно, перешкоджала розвиткові промисловості Південної України, а також і Бессарабії [366]. Відзначався негативний вплив Одеси після проголошення порто-франко (через втечу туди капіталів) на розвиток сусідніх міст, зокрема, Херсону [180, с. 341.342]. “Закордонна торгівля міста Єлісаветграду, – писав Пашутін, – занепала після відкриття порто-франко в Одесі, коли місцеві купці зустріли конкуренцію з боку іноземних негоціантів”[⁶]. Однак показово, що і для Херсона і для Єлісаветграда одеська торгівлі мала і позитивний вплив (одеські купці займалися в Херсоні каботажем, а в Єлісаветграді закуповували зерна на

⁶ Пашутин А.Н.Исторический очерк г. Елисаветграда. –Елисаветград, 1897. –С. 45.

експорт)[].⁷ В.Павлович відзначав, що у 1850-х рр. Одеса мала важливе значення для Катеринославської губернії, передовсім, як місце вивезення за кордон пшениці та сала[521, с. 232-234]. Важливим було місце Одеси і в економічному житті Катеринослава[445]. Скальковський вже у 1840 р. із захопленням писав, що Одеса за найкоротший термін „зробилася центром, сховищем скарбів та душею не тільки для місць, що її оточують але й для більшої частини Південної та Західної Росії”[585].

Вплив порто-франківської Одеси відчував на собі не лише Український Південь та Правобережжя. З Полтавщини в Одесу везли “у великій кількості” вивозили вовну, сало і пшеницю [188, с. 362, 363]. В Одесу чумаки їздили в тому числі і з віддалених земель Слобожанщини[⁸]. А загалом кількість чумацьких возів практично з усіх регіонів Наддніпрянщини, що обслуговували одеську торгівлю на 1850-ті рр. сягала 260 тисяч[439]. Аргумент про тісніші торговельні зв'язки Полтави з Одесою використовувався під час дискусії щодо перенесення Ільїнського ярмарку з Ромен до Полтави[⁹]. О. Оглоблін вважав, що порто-франко була суттєвим гальмом для розвитку на Україні цукрової промисловості, однак, плануючи влаштування цукрових рафінадних заводів на Лівобережжі, ентузіасти цієї ідеї пропонували у разі неврожаю цукрових буряків закупувати сировину з порто-франківської Одеси[446].

Важливим було значення Одеси як ринку робочої сили загальноукраїнського масштабу. Під час голоду 1833 – 1834 рр. на Полтавщині місцеве керівництво саме Одесу розглядало як місце організації робіт для населення[¹⁰]. Вихідці з різних регіонів України поповнювали в Одесі лави матросів, шкіперів та ін. Про переважання саме „малоросіян” та „дітей

⁷ Соколов Г. Историческая и статистическая записка о военном городе Елисаветграде // ЗООИД. –1848. –Т.2. –С. 393.394.

⁸ Сумцов Н. К истории слободско-украинского чумачества // Киевская старина. –1884. –№1-4. –С. 493.

⁹ Николайчук Ф. Ильинская ярмарка в период ее существования в г. Ромнах // Труды Полтавской ученой архивной комиссии. –Полтава, 1907. –В. 3. –С. 118, 119.

¹⁰ Неутриевский И.Ф. Голод в Полтавской губернии в 1833–1834 годах и меры борьбы с ним (по архивным данным) // ТПУАК. –Полтава, 1914. –Вып. 11. –С. 76.

Запоріжжя” серед цих категорій в Одесі писали А. Скальковський[581], Бухтеєв[229] та ін.

Період порто-франко був для Одеси часом надзвичайного зростання. „Жоден з російських міст не мав такого швидкого, промислового та суспільного піднесення як Одеса”, – стверджував А. Скальковський аналізуючи стан міста в рік скасування прав порто-франко[579, с. 1, 10]. Темпи зростання міста були настільки вражаючими, що здавалися сучасникам явищем цілком унікальним. Як відомо, американець Стефанс, який відвідав Одесу 1838 р. здивовано писав: “В жодній країні світу міста не виникають так швидко й не розвиваються так стрімко, як в нас, і, можливо, ніщо не може в цьому плані порівнятися з Буффало, Рочестером, Цицинаті і т.п., але Одеса зросла швидше, ніж будь-яке з них...”^[11].

Місто швидко розбудовувалося. Місцева влада усіляко сприяла приватному будівництву. Для того були розроблені досить зручні правила. Вони заохочували приватних осіб будувати якнайшвидше та якнайкраще. Цьому зокрема, сприяли численні розпорядження М. Воронцова, які чимало вплинули і на темпи будівництва міста і на формування його архітектурного вигляду [273, 120-123]. Приватне будівництво було другою після зовнішньої торгівлі галуззю економіки Одеси за обсягами капіталів, що у ній оберталися[117?120?]¹². Існування порто-франко мало значний вплив на здійснення будівництва в місті, не лише за рахунок залучення іноземних капіталів, але й через привезення з-за кордону морем великої кількості будівельних матеріалів, інструментів тощо. На розбудові Одеси використовували марсельську черепицю, італійську та англійську вогнетривку цеглу, імпортований алебастр, англійський ліс, італійський мармур, богемське скло та ін. Нерідко місцева влада для будівництва використовувала матеріали, що вважалися чи не найкращими в світі. Так, для влаштування паркану навколо

¹¹ Дружинина Е.И. Возникновение городов на Юге Украины и в США: общее и особенное // Новая и новейшая история. –1976. –№2. –С. 76.

¹² ДАОО. – Ф.59. – Оп.1. – Спр.251. –Арк. 2–4.

Одеського Преображенського собору у 1853 р. було дозволено безмитно привести з Англії огорожу з „найкращого сорту чавуну”[287].

Великим був вплив порто-франко і на казенне будівництво в Одесі. Адже стягування 1/5 частини митних зборів на користь міста з 1823 р., що було суттєвим обмеженням порто-франко пізніше стало сприйматися як одна зі складових функціонування „вільного порту”, адже вона не йшла до загальнодержавного бюджету і надходження її до бюджету Одесу було здійснено одночасно зі скасуванням порто-франко. Зазначений дохід став головним доходом міської скарбниці. Наприклад, у 1834 р. Одеса мала доходи в розмірі 1 288 262 крб. асигнаціями, з них 1 061 000 крб. (тобто 82%) складала доходи від 1/5 частини митних зборів, які йшли на користь міста.[136?]¹³ Завдяки цьому за доходністю одеський бюджет у 1845 р. вже обіймав друге місце в російській імперії після Петербургу[190, с. 203].

Саме зазначений дохід значною мірою дозволив за часів М. Воронцова створити великий архітектурний ансамбль центру Одеси. Притому генерал-губернатор, хоч свого часу і виступав за скасування стягування 1/5 частини мита за ввезення товарів до Одеського порту, проте зробив все можливе щоб використати ці кошти найефективніше. Він використовував свій вплив в столиці задля якнайскорішого затвердження будівельних проектів (з 15 змін, що їх було внесено до плану розбудови міста протягом 1803 – 1848 рр. 14 було внесено за часів губернаторства М. Воронцова. З цих 14 змін: 4 були затвержені імператором, 9 – М. Воронцовим і лише одна – міністерством Внутрішніх справ, тобто шляхом передбаченим звичайними правилами) .[287, с. 240]., використовував для будівництва міста і порту, створені за його ініціативою, робочі арештантські роти, що дозволяло зменшувати вартість будівництва іноді у більш ніж 10 разів, та ін.

Сучасники та історики, як не дивно, висловлювалися досить неоднозначно з приводу якості забудови та благоустрою Одеси періоду порто-франко. Вельми показові, в цьому плані свідчення „недругів Одеси”, зокрема

¹³ ДАОО. –Ф.59. –Оп.1. –Спр.1947. –Арк. 5.

П.П. Вігеля, який вказував на брудні вулиці, відсутність у місті клубу, біржової зали, готелів, морських купалень, парків та ін.[287, с. 235, 236] За часів існування порто-франко всі ці проблеми почали успішно вирішуватися. Одеські вулиці брукувалися місцевим щебенем за системою Мак-Адама, а також іноземним камінням (переважно італійським та мальтійським), яке за ініціативою М.С. Воронцова почали привозити в своїх трюмах іноземні судна замість баласту. За це негоціанти не лише отримували кошти від міста, але й звільнялися від проходження митного огляду зазначеного каміння та інших будівельних матеріалів, оскільки з дозволу Міністерства фінансів їх було вирішено вважати баластом (після настійних прохань М. Воронцова Є. Канкрін 1828 р. наказав митникам „пропускати безперешкодно та безмитно, не вимагаючи подання на ці матеріали об’яв та без виконання інших митних обрядів) [138, арк. 12-14]. Подібна практика продовжувалася і в подальшому[538, с. 99-100]. Не менша увага приділялася й озеленінню міста. У 1825 році міський садівник Герман (той самий, що 1822 р. посадив перші 454 дерева на Приморському бульварі) [604,] почав широко висаджувати в Одесі білу акацію, за настійним бажанням М.С.Воронцова, якому дуже подобалося це дерево. [287, с. 246, 247]. Загальні обсяги озеленіння міста були вражаючими. На міській Пересипській плантації (пізніше отримала назву “Левшинська плантація”, на честь одеського градоначальника О. Левшина) протягом 1832–1835 рр. було висаджено 1.130.750 живців[62, 1835, 13 апреля]. Темпи озеленіння не знижувалися і в наступні роки. Так, згідно з віту за 1841 р. садівника Германа можна підрахувати, що доповідав, що у міста та на міській землі було висаджено майже 150 тисяч дерев (143.677 дерев і чагарників та засіяно 36 пудів насіння). В результаті Одеса доби порто-франко перетворилася на „зелене місто”. Порто-франко сприяло екології, оскільки перешкоджало промислового розвитку. У наступний період історії Одеси приміські плантації, парки та бульвари перетворилися на промислові райони та робітничі передмістя.

Важливим був вплив порто-франко і на культурне життя Одеси та півдня України в цілому. Одеса сприймалося як „європейське місто”, особливо для тих людей які в Європі не були. Пересічному російському дворянину Одеса здавалася справжньою Європою (про розкіш та сервіс в одеських готелях, що перевершує столичні, хоч є і досить дорогим у 1853 р. писав Д.М. Амосов[566, с. 6-7]). Однак частина російських вельмож не сприймала риси одеського життя. „Для північних мешканців, які не бували на європейському півдні, Одеса може здаватися майже раєм, але мені її клімат її одноманітні степові околиці здалися потворними.” – стверджував граф М.Д. Бутурлін, для якого Європа не була чимось недоступним [16, с. 26]. С.О.Юрьєвич, який супроводжував у 1837 р. майбутнього царя Олександра Миколайовича вважав, Одесу „містом торгашів”. Показово, що за словами С.Юрьєвича, його невдоволення Одесою та одеськими мешканцями поділяв і сам спадкоємець царського трону [7, с.180-181].

Що ж стосується одеських авторів то вони зробили чимало для уславлення свого міста. Після Одеси багатьом з них перебуванні в інших провінційних міста імперії здавалося нестерпним (так, уродженець Пензенської губернії відомий одеський видавець П.Т. Морозов, був в розпачі від необхідності деякий час пожити у “рідній” Пензі й писав з цього приводу у 1837 р., до редактора “Одесского вестника” О.Г. Тройницького : “Губернське місто! Як багато жахливого у цьому слові! Там зібрано усе, що може отруїти задоволення від життя: плітки, розкіш без добірності, але руйнівна витратна, суміш столичного етикету з провінціальною брутальністю. Петербург, Москва та Одеса! Якщо неможливо жити в них, то краще забратися у село” [37]). З часів порто-франко в одеській пресі стало прийнятим порівнювати Одесу з європейськими мстами. Автор одного з літературних нарисів наводив слова, які ніби сказала його знайома панні: “Я люблю нашу Одесу... її справедливо називають третьою столицею Росії і ставлять в один ряд з кращими містами Європи. Це наш Марсель, наша Генуя, Неаполь!”. [62,1840, 10 янвря] П. Герліхі, збираючи до купи усі головні епітети що їх застосовували щодо

Одеси автори першої половини XIX ст., відзначала: „Поступово Одеса набувала нових назв: „Маленький Париж”, „Південна Пальміра”, „Другий Петербург”, „Золоте місто”, „Південне диво”, „Столиця Південної Росії”, „Маленька Венеція”, „Неаполь”, „Флоренція” та „Королева Чорного моря”. Все це сталося не лише завдяки природній красі міста, але й його інтелектуальному і культурному життю”. [116, с.145]

Загалом за наявності значного західного культурного впливу “європейськість” порто-франківської Одеси була річчю вельми відносною. “У ті незабутні часи, – писав один з таких авторів у 1860 р., – коли не пускали закордон й посиляли на Кавказ тих, хто бажав лікуватися карлсбадськими або вісбаденськими водами, нею (Одесою –Т.Г.), бувало багато хто користувався, як сурогатом закордонного життя, точно так, як німці вживають цикорій, як сурогат кави”.¹⁴ Отже, в умовах закритої та реакційної імперії Миколи II порто-франко не тільки в економічному, але й в політико-культурному плані було своєрідною “кватиркою в мурі російської заборонної системи”.

Притому порто-франківська Одеса не втрачала культурного зв’язку з навколишніми українськими теренами. Переважна більшість простолюду Одеси розмовляла українською мовою, або російською з масою українських слів[62, 1842, 10 октября] й „обрусіння” мови одеситів відбулося вже після скасування порто-франко[50]. Одеса доби порто-франко була центром українського книгодрукування, вивчення української історії та ін.[62, 1840, 21 февраля].

Вивезення книжок та іншої друкованої продукції за межі порто-франко поєднувалося із дотриманням певних формальностей. Навіть палкий прихильник „вільного порту” А Скальковський не уникнув з цього приводу тривалого спілкування з митними чиновниками, коли надсилав за межі міста пакунки зі своїми працями у 1845 р. – “Наїзди гайдамаків на Західну Україну”, у 1846 – “Історія Нової Січі або останнього Коша запорозького”[109, арк. 4, 6, 8, 13, 15]. На поширення іноземної літератури в місті мали певний вплив деякі розпорядження верхньої та місцевої влади. Так, ще 9 лютого 1818 р. “государ

¹⁴ Ск-ій В. Письмо из Одессы // Русское слово. –1860. –С. 26 (III отделение).

імператор,... внаслідок пропозиції комітету міністрів про допуск без догляду поліцейської цензури книг, які виписуються з-за корону для Рішельєвського ліцею, ... повелів поширити на ліцей це право, яке університетам дароване.”[39, т. 35, №27.264. с.95] Як певний вплив режиму порто-франко сучасники та історики розглядали той факт, що в Одесі іноземних книжкових магазинів було більше ніж російських[611]. Так, у 1840 р. “Одесский вестник” писав: “Можна вважати, що в Одесі тепер існує п’ять книжкових крамниць: три іноземні – панів Вільєтті, Сарона і Рудольфа та дві російські – панів Михайлова та Григор’єва”[62, 1840, 18 декабля]. Проте показово, що навіть після встановлення прямих контактів з „найбагатшими книгопродавцями в Парижі, Лондоні та Брюсселі”, іноземні книги в одеських крамницях часто були трішки, але дорожче ніж у Петербурзі та Москві, де режимів порто-франко не було. [62, 1941, 9 апреля]. Через Одесу до Наддніпрянщини потрапляла єврейська література (Департамент зовнішньої торгівлі у 1840 р. дозволив безмитний пропуск партії книжок виписаних англійським підданам „для розпродажі євреям, які мешкають у Південному краї Росії” [139, арк.52-56]). Митна процедура, незважаючи на існування порто-франко, часто призводила до пошкодження пакунків з книгами, що привозилися до Одеси, що викликало „скарги та претензіївласників”[139, арк.53].

Одеська преса від початку свого існування виявляла особливий інтерес до питань торгівлі. У 1820 р. Ж.Б. Девалоном в Одесі французькою мовою почала випускатися перша газета “Вісник південної Росії”, що мала стати “Комерційною газетою полуденного краю Росії”. Тому видавець одразу звернувся до Одеської митниці з проханням „забезпечити можливими відомостями щодо комерції, і особливо товарів, що транзитом до Одеси довозяться і звідти для продажу вглиб Росії вивозяться”. Митниця відповіла відмовою бо таких відомостей не мала і збирати не хотіла[427, с. 10-12]. Зазначена газета хоч і мала передусім торговельне спрямування, після п’яти років існування була закрита через питання політичні, бо однією зі своїх публікацій викликала гнів столичного керівництва. [427, с. 13, 16, 19]. Згодом

провідною газетою не лише Одеси а й всієї Наддніпрянщини став „Одесский вестник”. Так, М.С. Воронцов, пояснюючи причини та головні засади виходу „Одесского вестника” та його французького аналогу в листі від 1849 р. писав: „Одне з головних призначень цих журналів полягало завжди в тому, щоб задовольнити постійну потребу великого торговельного міста, отримувати. По можливості, найточніші та най скоріші відомості про політичні закордонні події. ...Задля того, під час мого перебування в Одесі, я постійно перевіряючи видання цих газет, спостерігаючи, вміщені в них закордонні політичні відомості, які здобувалися з колишньої „Прусської державної газети” й „Австрійського спостерігача”, які задля цього дозволено мені було отримувати безпосередньо, через Радзивилів та Варшаву, були якомога точними, з дотриманням правил, що їх прийнято керівництвом в [Російської] імперії, під час видавництва газет”. [650, с.382, 383]. Отже, забезпечення інформацією про фактори які впливають на зовнішню торгівлю було головним завданням „Одесского вестника ” від часу його появи.

Досить цікавим є питання про вплив одеського порто-франко на розвиток визвольних рухів різних народів. Зокрема, уряд неодноразово висловлював невдоволення надто вільним поведженням в Одесі польських діячів[27]. Після придушення постання 1831 р. його учасники польські поміщики, що належали до числа найбагатших негоціантів Одеси були позбавлені будинків, крамниць, суден та іншого майна[270, с.133-136]. Показово що 10 березня 1837 р. Микола I заборонив брати вихідців „із західних губерній” на службу до Одеси[51, с. 22]. Одеса доби порто-франко була центром визвольного руху балканських народів: грецького та болгарського та ін. Неабияку роль у тому відігравали купці відповідних національностей, які поповнювали свої капітали за рахунок товарообміну порто-франківського міста[538]. Одесі була відома як одним з центрів масонства, причому до 1822 р. до масонських лож тут належали майже всі керівники військової та цивільної адміністрації (градоначальник, комендант, поліцмейстер та ін.)[608]. Своєрідною була роль Одеси і в історії декабристського руху. Як зазначав Ю. Оксман саме надання

місту статусу порто-франко мало своїм наслідком: „по-перше, піднесення політичного активізму української буржуазії, а по-друге – політичне поширення сфери її ідеологічного впливу на дворянську й вільнодумну масу всієї південно-західної і південної України” [511]. Слід зазначити, що характерною рисою всіх вищезгаданих рухів в Одесі була участь в ній впливових негоціантів, або людей так чи інакше пов’язаних із зовнішньою торгівлею.

Таким чином одеське порто франко стало втіленням ідей вільної торгівлі, що поширювалися в українських землях вже від початку Нового часу і знайшли певний відбиток у політиці правителів Гетьманщини другої половини ХУІ – ХУІІІ ст. Від кінця ХУІІІ ст. Ці ідеї були і підтримані українськими землевласниками-фізіократами, що були експортерами збіжжя та негоціантами, які торгували на Чорному морі. Проект одеського порто-франко було лише одним з десятків подібних проектів, що стосувалися різних портів та теренів Північного Причорномор’я. Реалізація цього проекту стала можливою завдяки надзвичайним успіхам одеського торгівлі початку ХІХ ст. (в тому числі „одеського транзиту” доби „континентальної блокади”), енергійній діяльності місцевих адміністраторів та підтримці з боку столичних урядовців.

Одеське порто-франко у своїй історії пережило кілька періодів пов’язаних із суттєвими змінами юридичних умов його функціонування. У 1819 – 1823 рр. воно існувало у практично необмеженому вигляді (якщо не враховувати безмитного ввезення іноземних горілчаних виробів, яке було проголошено маніфестом 1817 р., але так і не набуло чинності). Від 1823 р. права „вільного порту” було обмежено так істотно, що, на думку деяких негоціантів, від нього „залишилася лише сама назва”. Зміни 1827 р. були викликані в тому числі й намаганням місцевої влади та купців повернути втрачені права одеської торгівлі, однак окрім збільшення території, на жодні суттєві поступки в цьому питанні столичний уряд не пішов. Обмеження порто-франко, запроваджені у 1849 р. були фактично завершенням існування цього режиму як засобу

стимулювання одеської торгівлі (із збереженням пов'язаннях з ним незручностей для місцевого населення).

Вищезгадані зміни правових умов були лише головними з тих, що мали місце за період існування одеського „вільного порту”. Насправді практично вся історія одеського порто-франко була історією перманентних змін та обмежень, а також історією постійної боротьби між прихильниками та противниками цього режиму. Принаймні кілька разів (у 1821 р., 1823 р., 1827 р., 1831 р. та 1846 р.) одеське порто-франко знаходилося на межі остаточного скасування, або перетворення на „вільну гавань” (в межах порту та карантину). За таких умов негоціанти не могли дивитися на цей режим як на щось стале та надійне. Запроваджені урядом обмеження поступово зводили нанівець переваги мешканців „вільного порту” (перефразовуючи відому фразу, можна сказати, що для населення було шкідливим не стільки саме порто-франко, скільки його обмеження). Зі змінами юридичних умов функціонування порто-франко змінювався й його ефект для господарства Одеси та Наддніпрянщини в цілому.

Не зважаючи на те, що ініціатори створення одеського порто-франко в свої проектах вважали головним завданням цього митного заходу сприяння транзитній торгівлі, одеський „вільний порт” мав значно більший вплив на інші галузі економіки. Одеське порто-франко, сприяючи правильному товарообміну і зменшуючи ціни на фрахт, позитивно вплинуло на експорт зерна та інших сільськогосподарських продуктів. Однак вплив порто-франко на експорт діяв опосередковано та поступово і був безперечно меншим ніж вплив таких факторів як врожайність на українських землях, кон'юнктура на зовнішньому ринку чи політична ситуація у прилеглих країнах.

Найбільшим був вплив порто-франко на збільшення обсягів імпорту, який протягом усього часу існування порто-франко був найстабільнішою галуззю одеського товарообміну. Легальний та нелегальний імпорт підживлював контрабанду, яка поширювалася з Одеси вглиб країни і водночас дозволяв широким верстам українського населення знайомитися з виробами європейської промисловості.

Одеське порто-франко негативно впливало на розвиток одеської промисловості, однак цей вплив був зумовлений не самим існуванням „вільного порту”, а заборонаю безмитного ввезення одеських промислових виробів вглиб країни у 1827 р. В іншому випадку Одеса могла б перетворитися на важливий промисловий центр. Нелегальний вивіз товарів за кордони порто-франко перешкоджав розвитку промисловості на Півдні України та в Бессарабії.

Порто-франко створювало юридичні умови для функціонування міжнародного транзиту за маршрутами Броди – Одеса, Варшава – Одеса, Бессарабія – Одеса. Зокрема транзит Броди – Одеса після занепаду у 1831 р. одесько-кавказької торгівлі мав би припинитися, якби не „закордонний” митний статус Одеси. Однак об’єктивно привіз іноземних товарів морем в Одесу сприяв занепаду сухопутного транзиту з Центральної Європи.

Порто-франко сприяло розбудові Одеси завдяки припливу іноземних капіталів, ввезенню іноземних інструментів та матеріалів, а також стягуванню від 1823 р. і до кінця існування порто-франко 1/5 частини митних зборів до міської скарбниці, завдяки якій було розбудовано порт та створено архітектурний ансамбль центру міста (Приморський бульвар, Потьомкінські сходи та ін.).

Одеса часів порто-франко сприяла зміцненню культурних зв’язків України та Російської імперії в цілому з Західною Європою, стала для населення закритої держави своєрідним „сурогатом Європи”. Притому порто-франко не могло істотно перешкодити економічним та культурним зв’язкам Одеси з іншими регіонами України. За сів існування „вільного порту” Одеса здобула статус економічної „столиці Півдня” й перетворилася на найбільше місто України.

ВИСНОВКИ

Перші спроби запровадження влаштування російським урядом транзитної торгівлі з Чорного моря до Центральної Європи через терени українські землі Правобережжя Наддніпрянської України належать до кінця XVIII ст. Вже тоді Російська імперія прагнула отримати зиск від приєднання значних теренів, розташованих між Заходом та Сходом Європи, через які традиційно проходила ціла низка важливих торговельних шляхів. Проте суперечливість російської митної політики пов'язана, з одного боку, з бажанням отримувати доходи від контролю за важливими торговельними маршрутами, а з іншого – з необхідністю дотримуватися політики протекціонізму задля захисту слабкої російської промисловості та застереження фіскальних інтересів тривалий час були на заваді реалізації цих планів.

Транзит західноєвропейських товарів через українські землі у складі Російської імперії розпочав своє функціонування за часів „Континентальної блокади”, коли воєнно-політична ситуація стала значною перешкодою для морської торгівлі між Європою та Азією. Надзвичайні успіхи цієї торгівлі за умов занепаду багатьох інших гілок товарообміну (особливо у 1808 р.) надали цьому транзитові загальноєвропейського значення й відомості, а також дозволили зайняти вагоме місце у загальних обігах зовнішньої торгівлі не тільки Наддніпрянщини, але й Російської імперії в цілому. Безперечно, найуспішнішим у цей час була гілка транзиту Броди – Одеса. Однак існували й інші маршрути транзиту, що зв'язували пункти на західних кордонах імперії з чорноморсько-азовськими портами – Одесою, Феодосією, Таганрогом.

Функціонування транзиту у 1818 – 1831 рр. (хоча фактично транзитна торгівля розпочалася з 1823 р.) мало свої характерні відмінності. По-перше, він діяв у мирний час, коли нормальній європейській торгівлі нічого не перешкоджало. Тому вже фактом власного існування ця торгівля заперечувала твердження тих сучасників та істориків, які вважали, що Одеса, й Україна в цілому, могли залучитися до міжнародних транзитних маршрутів лише за надзвичайних політичних умов. По-друге, транзит західноєвропейських товарів

у цей час майже виключно прямував по маршруту Броди – Одеса, який був, водночас, частиною нового транзитного шляху – „закавказького транзиту”, що зв’язував Європу з Передньою Азією через Правобережну Україну та Закавказзя, сприяючи посиленню економічних зв’язків між обома останніми регіонами. По-третє, у зазначений період рух транзитних товарів був практично однобічним – з Європи до Азії. У зворотному напрямку, через дорожнечу сухопутних перевезень, товари практично не вивозилися.

Після 1831 р. маршрут Броди – Одеса змінив характер своєї торгівлі. Оскільки товари, привезені через Броди з Лейпцигу далі Одеси практично не прямували, ця торгівля, хоча формально підлягала правилам міжнародного транзиту, з точки зору українського господарства транзитом бути припинила, перетворившись фактично на одну з гілок альтернативного імпорту до Одеси, а можливо, і на засіб для контрабанди.

Якщо говорити про економічний ефект від західноєвропейського транзиту для господарства Наддніпрянщини, то за часів „Континентальної блокади” він здебільшого полягав у доходах купецтва та платні населенню за перевезення товарів. Від 1818 р., коли рух товарів за маршрутом Броди – Одеса став практично однобічним, доходи населення від перевезення транзитних товарів стали значно меншими, оскільки йшлося про товар легкий та дорогий (переважно мануфактурні вироби). У цьому плані транзит не міг вже порівнятися з іншими видами торгівлі (наприклад, експортом зерна, який щорічно потребував сотень тисяч возів). Головний прибуток від транзиту у цей період отримувало лише купецтво. Проте й в цьому разі значні кошти зароблені на транзиті вкладалися підприємцями в інші галузі економіки. Окрім того, функціонування транзиту й за часів дії в Одесі порто-франко сприяло залученню до цього міста іноземних капіталів (зокрема, переселенню з Бродів значної кількості багатих купців).

Загалом, транзит західноєвропейських товарів в першій половині XIX ст. підтвердив значення теренів України як перехрестя важливих міжнародних торговельних шляхів (зокрема, „західноєвропейського транзиту”, який, за

твердженням О. Оглобина віддавна був головним маршрутом українського транзиту від часів Середньовіччя). Водночас, досвід функціонування „одеського транзиту” зазначеного періоду довів, що необхідними умовами збереження за українськими теренами їхнього важливого транзитного значення була не тільки зручна зовнішньополітична ситуація, але й відповідна державна політика, спрямована на сприяння транзиту (створення не обхідних правових умов, залучення іноземного купецтва, вдосконалення шляхів сполучення тощо).

Значне зменшення обігів транзиту західноєвропейських товарів через українські землі у 1811 – 1818 рр. й після 1830 р. та його остаточний занепад в середині ХІХ ст. були пов’язані насамперед саме зі змінами політики царського уряду, який, запроваджуючи протекціоністську митну політику, в інтересах імперської скарбниці та промисловості Центральної Росії, створив незручні правові умови для функціонування транзиту іноземних товарів через терени Наддніпрянської України.

Східноєвропейський транзит через землі Наддніпрянської України, так само, як і західноєвропейський, залежав від низки суб’єктивних та об’єктивних факторів, зокрема, від державної політики в економічній сфері. Оскільки східноєвропейський транзит був пов’язаний з товарообміном земель, що в першій половині ХІХ ст. були частиною Російської імперії, він не був жорстко регламентований законодавством. Виняток складала територія, що була відокремлена від решти імперії митним кордоном – Царство Польське та Бессарабія (до 1830 р.), транзит яких здійснювався за правилами, подібними до правил західноєвропейського транзиту. Проте й на транзит товарів територій, що були частиною загального митного простору Російської імперії, безпосередньо або опосередковано впливала зовнішньоторговельна політика держави. В першу чергу митні тарифи, зміни яких в бік протекціонізму або фритредерства значною мірою визначали обсяги транзиту імпортованих товарів до різних внутрішніх губерній імперії через терени Наддніпрянщини. На зміни маршрутів східноєвропейського транзиту впливали законодавчі акти, що визначали розташування митниць на кодонах імперії та їхній статус (найважливішим в

цьому плані було створення мережі так званих „складувальних митниць” у 1811 р.). Важливий вплив на розвиток східноєвропейського транзиту мала державна політика у сфері шляхів сполучення. Зокрема, визначення та облаштування сухопутних шляхів, що прямували від кордонів імперії через Наддніпрянщину вглиб країни, а також політика щодо водяних комунікацій (річкових шляхів Дніпром та Дністром, каботажного мореплавства по Азовському морю та ін.).

Серед маршрутів східноєвропейського транзиту найбільшими за показниками ваги перевезених товарів були ті, що проходили річковими комунікаціями або на невелику відстань суходолом. До таких маршрутів передусім належить транспортування Дніпром білоруської деревини та дерев'яних виробів та продукції губерній Центральної Росії для подальшого вивезення їх за кордон. Також важливим був експорт через чорноморські та дунайські порти (Одесу, Ізмаїл, Рені) продукції Бессарабії. Зазначені маршрути транзиту приносили значні прибутків місцевому населенню. Зокрема, транзит по Дніпру забезпечував роботу тисячам робітників та сплавників й був одним з основних джерел доходу для бюджетів низки важливих міст Наддніпрянщини (Катеринослава, Кременчука, Херсону тощо). Транзит молдавської сільськогосподарської продукції здійснювався тисячами сухопутних перевізників (переважно чумаків).

Для сухопутних маршрутів східноєвропейського транзиту, що мали значну відстань, були характерними значно менші обсяги ваги перевезених товарів. До таких маршрутів передусім слід віднести ті, що забезпечували вивіз виробів губерній Центральної Росії через порти та митниці на теренах українських губерній й постачання імпортованих товарів у зворотному напрямку, а також „польський транзит” (головний його маршрут зв'язував Варшаву та Одесу). Зазначені транзитні маршрути приносили значно менше користі населенню українських губерній не лише через незначні обсяги ваги товарів, а й через те, що їхнє перевезення часто забезпечували мешканці інших губерній. Проте, не зважаючи на незначну вагу транзитних товарів, що перевозилися

такими маршрутами, вартість цього транзиту іноді була досить значною (адже транспортувалися переважно товари легкі та дорогі). Це надавало можливості купцям міст Наддніпрянщини (Одеси, Радивилова та ін.) отримувати значні прибутки від транзиту й потім вкладати зароблені таким чином кошти в інші галузі економіки. Асортимент товарів, що перевозилися вищезгаданими транзитними маршрутами, був досить різноманітним. Його зміни переважно залежали від змін кон'юнктури на західноєвропейських ринках.

Значними перешкодами на шляху розвитку східноєвропейського транзиту через терени українських губерній були протекціоністський характер митної політики Російської імперії (він зберігалася практично весь період, що розглядається, за винятком 1819 – 1821 рр.), а також незадовільний стан сухопутних та водяних комунікацій. Деякі чинники негативно впливали й на прибутки від транзиту місцевого господарства. Зокрема, не знайшли підтримки у правлячих колах імперії проекти перетворення Азовського моря на „практичне”, що могли б принести шляхом створення потужного каботажного сполучення тощо. Загалом в силу низки об'єктивних та суб'єктивних причин східноєвропейський транзит в кінці XVIII – першій половині XIX ст., хоча і продовжував стабільно функціонувати (й переривався лише за надзвичайних політичних обставин), проте залишався другорядною галуззю товарообміну Наддніпрянщини.

Таким чином, можна зробити висновок, що землі Наддніпрянської України у період, що розглядається, були важливою транзитною територією не лише для Західної, але й для Східної Європи. Східноєвропейський транзит через терени Наддніпрянщини кінця XVIII – першої половини XIX ст. став продовженням у нових політичних та економічних умовах давніх традицій української транзитної торгівлі, що сягали доби Середньовіччя.

Серед заходів, що були здійснені російським урядом задля розвитку транзитної торгівлі, найзначнішим, як з огляду на фінансові витрати щодо його облаштування та утримання й кількість регламентуючих законодавчих актів,

так і щодо наслідків цього заходу для різних галузей господарства Наддніпрянщини було одеське порто-франко 1819 – 1859 рр.

Це майже унікальне для XIX ст. явище вітчизняної економічної історії справедливо викликало суперечки сучасників та дослідників минулого. Адже саме проголошення Одеси порто-франко стало результатом тривалої боротьби за „вільну торгівлю”, що її вели з російськими урядовцями захисники прав української економіки від початку XVIII ст. В цьому плані одеське порто-франко було найбільшою перемогою фритредерів Наддніпрянщини за часів російського панування.

Протягом історії одеського порто-франко умови його функціонування істотно змінювалися декілька разів. Притому, так би мовити, „у чистому вигляді” порто-франко проіснувало лише три роки – від 1819 до 1821 р. (проте навіть протягом цього часу не функціонував безмитний ввіз іноземних горілчаних виробів, тому можна стверджувати, що маніфест про проголошення одеського порто-франко від 16 квітня 1817 р. ніколи не набував чинності у повному обсязі), надалі воно зазнало низки значних обмежень, які врешті звели надані місту маніфестом 1817 р. привілеї нанівець. Слід враховувати, що порто-франко існувало в умовах практично перманентної боротьби між його прибічниками та супротивниками. Останні спиралися на підтримку впливових урядових кіл Петербургу. В такій ситуації торговці не мали впевненості у тому, що одеський „вільний порт” у будь-який момент не буде скасовано, а так і не могли вести свої операції, розраховуючи на довготривалу перспективу.

Позитивний вплив режиму порто-франко на розвиток одеської закордонної торгівлі був опосередкованим і почав відчуватися не одразу. Значно більший вплив на товарообмін мали Російсько-турецькі війни, повстання на Балканах, епідемії чуми та холери, неврожаї та політичні події у самій Російській імперії. Внаслідок цих та інших причин, закордонна торгівля Одеси або істотно зменшувалася або припинялася взагалі. Лише лічені роки за часів існування порто-франко були по-справжньому сприятливими для одеського товарообміну. Роль „вільного порту” в цій ситуації зводилася

передовсім до того, що він, сприяючи появі нових галузей товарообміну, компенсував втрати одеського зернового експорту, через зазначені вище зовнішні причини. Тому у мінливих політичних та економічних обставинах за часів порто-франко Одеса мала досить стабільний приріст обсягів зовнішньої торгівлі та стрімке зростання населення. За часів порто-франко Одеса стала найбільшим містом України та своєрідною „економічною столицею” Наддніпрянщини (у свідомості громадян ХІХ ст. вона була „столицею Півдня”). Позитивний економічний вплив Одеси на місцеву економіку відчувався практично у всіх українських регіонах. Щоправда, поширення контрабанди з порто-франко (справжні обсяги якої визначити тепер неможливо) безперечно стримувало розвиток української промисловості, однак воно ж допомагало українським споживачам, в тому числі і виробникам сільськогосподарської продукції, заощаджувати значні кошти і тому, виходячи з інтересів тодішньої, переважно аграрної, української економіки, було скоріше позитивним, аніж негативним явищем.

Існування режиму порто-франко впливало на суспільне та культурне життя „вільного міста”. Навіть саме поширення іноземних товарів сприймалося як певний „ковток свободи”, особливо в умовах миколаївської реакції, коли будь-яких інших проявів свободи годі було чекати. Проте, не зважаючи на окремі риси лібералізму місцевої влади, Одесу аж ніяк не можна було вважати „закордонним містом”, оскільки відмінність її від міст Західної Європи була разючою, а від інших міст самодержавної Російської імперії – несуттєвою. Більш того, порто-франківська Одеса продовжувала залишатися українським містом, яке не тільки економічною, але й культурно було тісно пов’язане з іншими теренами Наддніпрянщини, а певні особливості життя одеситів цілком відповідали особливостям, притаманним будь-якому великому портовому місту. В цьому плані Одесу часів порто-франко можна розглядати не тільки як економічне, але й як культурне „вікно в Європу” для населення Наддніпрянської України.

Таким чином, можна констатувати, що Наддніпрянська Україна в кінці XVIII – першій половні XIX ст. була важливою транзитною територією. Зміна державних кордонів (1774, 1791 1793, 1795 та 1812 рр.) та початок вільного судноплавства по Чорному морю (1774 р.) вплинули на головні транзитні маршрути, що проходили українськими теренами. Характерною особливістю зазначеного періоду було те, що значна кількість шляхів транзиту товарів прямували через чорноморські та азовські порти, зокрема, через Одесу (від 1820-х рр. – найбільше місто України), що стала головним транзитним пунктом Наддніпрянщини.

Практично одночасно з вищезгаданими політичними змінам відбулася остаточна ліквідація українських автономій. Внаслідок цього транзит товарів через терени Наддніпрянської України був поставлений в цілковиту залежність від російської зовнішньоторговельної політики (у попередні періоди на нього значно впливали відповідні заходи гетьманів Лівобережжя та Запорозької Січі). Притаманна для зазначеної політики суперечливість, що поєднувала меркантилістичні та протекціоністські тенденції, передусім й визначала піднесення та зменшення обсягів транзиту товарів через терени Наддніпрянщини. На транзит товарів також значно впливала й внутрішня політика Російської імперії (політика у сфері шляхів сполучення, надання привілеїв прикордонним містам й торгуючому населенню, податкова політика тощо).

Водночас, на функціонування транзиту впливала зовнішньополітична ситуація та економічна кон'юнктура. Коли вищезгадані фактори були сприятливими, транзит міг сягнути досить значних обсягів. Так сталося у 1804 – 1810 рр., коли ціла низка сприятливих умов („Континентальна блокада” в Європі, дозвіл на транзит іноземних товарів через російські терени за кордон, надання привілеїв Одесі, Феодосії й Таганрогу, влаштування транзитних доріг та ін.) спричинила транзит товарів через терени Наддніпрянщини з Центральної Європи до Азії й у зворотному напрямку, який набув загальноєвропейської ваги. Він був найзначнішим за цінністю товарів серед усіх транзитних

маршрутів, що проходили українськими землями в кінці ХУІІІ – першій половині ХІХ ст. й мав найбільший економічний ефект для місцевого господарства: приніс значних прибутків купецтву прикордонних міст, додаткові доходи для міських бюджетів й платню місцевому населенню за перевезення товарів, сприяв розвитку інших галузей торгівлі та залученню значних іноземних капіталів. Зазначений транзит сприяв й підтвердженню іміджу українських земель, як важливої торговельної території у європейських торговельних колах (слава про надзвичайний транзити Одеса – Броди часів „Континентальної блокади” залишилася надовго й спонукала до прагнення його відновити у подальший період).

В інші часи періоду, що розглядається, незначні обсяги транзитної торгівлі зумовлювалися передусім несприятливою митною політикою Російської імперії. У 1820-х – 1850-х рр. одночасно з поступовим занепадом транзиту західноєвропейських товарів поширювався східноєвропейський транзит. Серед його гілок найкраще розвивалися ті, що були пов’язані із експортом товарів Центральної Росії, Білорусі та Молдови через порти та митниці на українських теренах. Рух іноземних товарів у зворотному напрямку стримувався російською протекціоністською митною політикою.

Несприятлива політики Російської імперії у сфері будівництва шляхів сполучення унеможлиблювала пересування товарів значної ваги на великі відстані. Тому найбільшими за обсягами ваги товарами, що прямували через терени Наддніпрянщини транзитом були молдавські сільськогосподарські вироби, які вивозилися через Одесу та дунайські порти – Ізмаїл та Рені, а також білоруська деревина та дерев’яні вироби, що сплавлялися Дніпром для експорту. Зазначені гілки транзиту приносили найбільше доходів місцевому населенню за транспортування. Інші маршрути як західноєвропейського, так і східноєвропейського транзиту, пов’язані з транспортуванням відносно легких, проте значних за вартістю вантажів на великі відстані приносили прибутки переважно купцям, що були здебільшого інонаціонального походження.

Отже, більшість транзитних маршрутів, що проходили теренами Наддніпрянської України в кінці XVIII – першій половині XIX ст. мали ефект для місцевого господарства, головним чином, завдяки залученню іноземних капіталів, збільшенню прибутків купецтва (воно вкладало зароблені гроші в інші галузі економіки) та розширенню географії торговельних зв'язків українських міст.

Транзит впливав не лише на економічне, але й, опосередковано, на політичне та культурне життя України. Так, західноєвропейський транзит (особливо, за часів „Континентальної блокади”) сприяв інтеграції Правобережної та Південної України до європейського культурного простору, послаблюючи економічний, культурний та політичний вплив метрополії. Окремі гілки східноєвропейського транзиту, в свою чергу, пришвидшували входження українських теренів до загальноімперського економічного та культурного простору.

Перспективи розвитку транзитних маршрутів впливали на зовнішню політику Російської імперії. Бажання контролювати важливі торговельні шляхи й отримувати від цього зиск стимулювало російську політику у Північному Причорномор'ї та Правобережній Україні кінця XVIII ст., а також намагання оволодіти дунайськими маршрутами в першій половині XIX ст.

Російські військові перемоги та територіальні придбання часто нівелювалися вищезгаданою протекціоністською митною політикою (це зокрема мало місце у 1828 р., коли Росія отримала можливість контролювати європейську дунайську торгівлю). Внаслідок цього шляхи міжнародного транзиту нерідко змінювали свої маршрути, щоб оминати територію Російської імперії, а так і землі Наддніпрянської України.

Водночас певні державні заходи спрямовані на розвиток транзиту мали значний вплив на розвиток інших галузей торгівлі й господарства Наддніпрянщини загалом. Найсуттєвішим серед таких заходів було одеське порто-франко (1819 – 1859 рр.). Серед провідних офіційних мотивів його запровадження було сприяння західноєвропейському транзиту. Проте порто-

франко мало значно більший вплив на зростання одеського імпорту, сприяло збільшенню обігів експорту, спричинило зростання Одеси як економічного та культурного центру. Одеське порто-франко мало також значний вплив на розвиток господарства Наддніпрянщини, зокрема, на промислове та сільськогосподарське виробництво та ін.

Що стосується транзитної торгівлі, то одеське порто-франко створювало правові умови для її функціонування, сприяло розвитку окремих її ланок (транзиту східних товарів до Варшави та ін.), однак водночас, збільшуючи конкуренцію на одеському ринку іноземних промислових виробів, спричинило суттєве зменшення обігів сухопутного західноєвропейського транзиту (з Центральної Європи) через терени Наддніпрянщини.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ

I. Джерела

Опубліковані документи та матеріали

1. Азовські порти в зовнішній торгівлі 1777 – 1782 рр. (рапорти азовського губернатора В. Черткова). / Упорядник Ю. Головка. – Запоріжжя: Тандем – У, 2008. – 84 с.
2. Архив государственного совета. –С.Пб.: Тип МВД, 1881, 1888. –Тт. 2, 4. – Ч.2. .
3. Архив графов Мордвиновых. В 12 т.– С.Пб.: Тип. И.И.Скорохода, 1901-1902. – Т.1 – 4, 6.
4. Архив князя Воронцова. – М., 1893. – Кн. 39. – 318 с.
5. Воспоминания М.К. Чалого // Киевская старина. – 1894. – №6. – С. 487, 488.
6. Государственная внешняя торговля в разных ее видах. – С.П.б.: Тип. Департамента внешней торговли, 1802–1804, 1824–1839, 1844–1848, 1850, 1851.
7. Дорожные письма С.А. Юрьевича во время путешествия по России наследника цесаревича Александра Николаевича // Русский архив. –1887. –Т.2. –С. 180, 181.
8. Досуги крымского судьи или второе путешествие в Тавриду Павла Сумарокова. – С.Пб., 1803. – Ч.1. – 518с., Ч2. – 420с.
9. Дубровин Н. Письма главнейших деятелей в царствование императора Александра I (с 1807 – 1829 год). – С.Пб.: тип РИО, 1883. – С. 318с.
10. Дубровин Н. Присоединение Крыма к России. Рескрипты, письма, реляции и донесения. – С.П.б. Тип. III отделения, 1885. – Т.2. – 516с.
11. Егор Францевич Канкрин (Из записок И.В.Селиванова) // Русская старина. – 1880. – Т.3. – С. 740 – 758.
12. Его императорскому величеству от министра внутренних дел // Санктпетербургский журнал. – 1805. – № 9. – С. 92–104.
13. Записки А.П. Ермолова 1798 – 1826. – М., 1991.

14. Записки Василия Антоновича Инсарского // Русская старина. – 1895. – №6. – С. 28–50.
15. Записки Иосифа Петровича Дубецкого // Русская старина. – 1895. – №4. – С.105 – 138.
16. Записки графа М.Д. Бутурлина // Русский архив. –1897. –Т.2.–С.26.
17. Из бумаг статс-секретаря А.Д. Котловского // Русская старина. – 1897. – №6. – С. 412 – 523.
18. Из дел Николаевского портового архива // ИТУАК. – 1895. – №22. – С. 23–28.
19. Из воспоминаний Михайловского-Данилевского. 1817 год. // Русская старина. –1897. – №8. – С. 340 – 373.
20. Император Александр Павлович и его двор в 1804 г. // Русская старина. — 1880. — Т. 3. —
21. Император Николай в 1828 – 1829 гг. (Из записок графа А.Х. Бенкендорфа) // Русская старина. – 1896. – Ч.3. – № 6. – С. 478 – 494.
22. Історія Хаджибея (Одеси) 1415 – 1795 рр. в документах. – Одеса: Астропрінт, 2000.
23. Князь Михаил Семенович Воронцов (воспоминания князя Дондукова-Корсакова) // Старина и новизна. –С.Пб., 1902. –Кн.5. –С. 134.
24. Князь М. С. Воронцов. Письма его к князю В. О. Бебутову // Русская старина. – 1873. – № 5. – С. 696, 697, 701.
25. К характеристике императора Николая и истории его царствования // Русская старина. — 1897. — № 4. —
26. Наследие Ф.П. Де-Волана – из истории порта, города, края. – Одесса: Астропрінт, 2002. – 236 с.
27. Меры против распространения ложных и вредных слухов. Рескрипт Александра графу Воронцову // Русская старина. –1904. –Кн1. – С.356 – 358.
28. Описи подільської губернії (1800 та 1819 рр.) [Упоряд. Ю.С. Земський, В.В. Дячок] – Хмельницький: ХНУ, 2005. – 106с.

29. Ордера князя Платона Александровича Зубова правителю Таврической области за 1795-й // ИТУАК. – 1892–1895. – №№15, 18, 23.
30. Ордера князя Потемкина за 1786 г. // ИТУАК. – 1897. – № 3. – С. 3 – 35.
31. Ордера князя Потемкина правителю Таврической области // ИТУАК. – 1891. – №12. – С.23 – 76.
32. Отчет министра внутренних дел за 1803 год // Санктпетербургский журнал. – 1805. – № 4. – С. 93–101.
33. Палас П.С. Наблюдения сделанные во время путешествия по южным наместничествам русского государства в 1793–1794 годах. – М.: изд. Акад. наук, 1999. – 356с.
34. Письма барона Антуана графу Сегюру, о пользе учреждения морской торговли Марсели с Херсоном // ЗООИД. – 1883. – Т.13. – 159 – 160.
35. Письма Екатеринославского губернатора В.В. Каховского, состоящему при делах ее Величества Екатерины II тайн. сов. В.С. Попову для доклада П.А. Зубову // ЗООИД. – 1881. – Т. 10, 12.
36. Письма князя Михаила Семеновича Воронцова к Алексею Петровичу Ермолову // Русский архив. – 1882. – Т. 1. – №2. – С.150 – 212; №4. – С.450 – 498.
37. Письма П.Т. Морозова к А.Г. Тройницкому // Русская старина. – 1897. – Ч.1. – С. 142 – 162.
38. Писмы правителя Таврической области Василия Васильевича Коховского правителю канцелярии В.С. Попову, для доклада его светлости князю Григорию Александровичу Потемкину-Таврическому // ЗООИД. – Одеса, 1877. – Т.10. – С.306-308;
39. Полное собрание законов Российской империи. Собрание 1. – Т.19-40, 44, 45. – СПб.: Тип. II отд..
40. Полное собрание законов Российской империи. Собрание 2. – Т.1-34. – СПб.: Тип. II отд., 1830 – 1860.

41. Послужные списки генерал-губернаторов Новороссийского края и Бессарабии // ЗООИД. – 1877. – Т.10. – С. 380 – 389.
42. Русский биографический словарь. — С.Пб., 1908
43. Сборник исторических материалов извлеченных из архива первого отделения собственной Его Императорского величества канцелярии. –С.Пб.: Тип МВД, 1876. – В.1.
44. Сборник Русского исторического общества. – С.Пб., 1886, 1889, 1891 –Тт. 39, 54, 68. 78.
45. Собрание трактатов и конвенций заключенных Россией с иностранными державами, по поручению Министра иностранных дел составил Ф.Мартенс. – С.Пб.: Тип. МИД, 1878.– Т.4. – Ч. 1, 2.
46. Соображения графа Ланжерона о необходимости уменьшить обширные пространства генерал-губернаторств // Русская старина. –1904. –№1. –С.224 –228.
47. Почтовый дорожник или описание всех почтовых дорог Российской империи, Царства Польского и других присоединенных областей. – С.Пб., 1824. –
48. Прекращение прав Одесского порто-франко // ЖМВД. –1857. –Ч.26 (Сентябрь). –С.43 (Отделение I).
49. Сборник военно-исторических материалов. – С.Пб., 1893. –Вып.6. – 418с.
50. Скальковский К.А. Воспоминания молодости (по житейскому морю). 1843 – 1869. – С.Пб., 1906. – С.
51. Собственноручные записки императора Николая I статс-секретарю А.С. Танееву // Сборник исторических материалов извлеченных из архива первого отделения собственной Его Императорского величества канцелярии. – С.Пб., 1899. – В.10. – С. 20 – 29.
52. Старинное острословие. Красное яичко на день пасхи 22-го апреля 1823 р. // Русская старина. – 1873. – Т.8. – С. 112 – 114.
53. Універсали Богдана Хмельницького 1648 – 1657. – К., 1998.

54. Універсали Івана Мазепи. 1687 – 1709. – К., 2002.
55. Учреждение Одесского уезда (Архивная справка) // ЗООИД. – 1900. – Т.22. – С. 37 – 40 (Смесь).
56. Чижевич О.О. Город Одесса и одесское общество. Воспоминание старожила // Из прошлого Одессы. Сборник статей. –Одесса, 1894. –С.22, 23.
57. Еврейская энциклопедия. Свод знаний об еврействе и его культуре в прошлом и настоящем. – С.Пб., б.г. – Т.5. – С. 26.
58. Энциклопедический словарь Брокгауза и Эфрона. –С.Пб., 1891. –Т. IV-а (8). –С. 695.

Періодичні видання

59. Кавказ. – 1846, 1847.
60. Коммерческая газета – 1828 –1831
61. Новороссийский календарь на 1837 – 1862 гг. – Одесса: Гор. Тип. 1836 – 1861.
62. Одесский вестник. – 1827 – 1858, 1860–1863
63. Санктпетербургские ведомости. – 1825–1831
64. Санктпетербургские сенатские ведомости. – 1831.
65. Северная пчела. – 1830 – 1831.

Архівні матеріали

Центральний державний історичний архів в м. Києві

66. ЦДІАК. – Ф. 442 (Канцелярія Київського генерал-губернатора). – Оп. 195. – Спр. 679 (Листування з консулом у м. Бродах про порядок видачі паспортів купцям). – 114 арк.
67. ЦДІАК. – Оп. 783. – Спр. 35 (Відомості з Радивилова про перехід кордону та контрабанду). – 18 арк.
68. ЦДІАК. – 442. – Оп. 783. – Спр. 79 (Про листи купця Фалєєва 1833 р.). – 316 арк.

69. ЦДІАК. – Ф.442. – Оп. 783. – Спр. 193 (Про затримання у Галичині зрадників 1833 р.). – 518 арк.
70. ЦДІАК. – Ф.442. – Оп. 789а. – Спр. 120 (Про списки євреїв м. Бродів, які таємно провозять товари 1839 р.). – 15 арк.
71. ЦДІАК. – Ф. 442. – Оп. 801. – Спр. 206 (Про контрабанду). – 38 арк.
72. ЦДІАК. – Ф. 442. – Оп. 801. – Спр. 3123 (Листування з начальником Радивилівської митниці...1840 р). – 20 арк.

Державний архів Житомирської області

73. ДАЖО. – Ф. 60 (Волинське губернське правління). – Оп. 1 (дод.). — Спр. 269 (Протоколи) . — 132 арк.
74. ДАЖО. – Ф. 67. — Оп. 1 (дод.). — Спр. 2. — Арк. 125
75. ДАЖО. — Ф. 67. — Оп. 1 (дод.). — Спр. 16. — Арк. 125;
76. ДАЖО. — Ф. 67. — Оп. 1 (дод.). — Спр. 17 (Журнали губернського правління за 1803 р.). — Арк. 179.
77. ДАЖО. — Ф. 67. — Оп. 1 (дод.). — Спр. 18. — Арк. 164.
78. ДАЖО. – Ф. 70 (Канцелярія Волинського губернатора). – Оп.1. – Спр.2 (Реєстр вхідних документів 1822 р.). – 59 арк.
79. ДАЖО. – Ф. 70. – Оп.1. – Спр.10 (Реєстр вхідних документів 1822 р.). – 33 арк.
80. ДАЖО. – Ф. 70. – Оп.1. – Спр.11 (Реєстр вихідних документів 1822 р.). – 33 арк.
81. ДАЖО. – Ф. 70. – Оп.1. – Спр.20 (Книга реєстрації вихідних документів 1822 р.). – 59 арк.
82. ДАЖО. – Ф. 70. – Оп.1. – Спр.26 (Реєстр вхідних документів за 1833 – 1835 рр.). – 36 арк.
83. ДАЖО. – Ф. 70. – Оп 1. – Спр. 20 (Книга реєстрації вихідних документів). – 59 арк.
84. ДАЖО. — Ф. 118. — Оп. 14. — Спр. 142. — Арк. 4, 29, 30, 38, 59, 60, 66, 67, 75, 114, 115;
85. ДАЖО. — Ф. 263. — Оп. 1. (Т. 1). — Спр. 84. — Арк. 18, 19;

86. ДАЖО. — Ф. 263. — Оп. 1 (Т. 1.). — Спр. 85. — Арк. 13–15.
 87. ДАЖО. — Ф. 263. — Оп. 1 (Т. 1.). — Спр. 94. — Арк. 1,6;
 88. ДАЖО. — Ф. 263. — Оп. 1 (Т. 1.). — Спр. 97. — Арк. 3.

Державний архів Одеської області

89. ДАОО. –Ф.1. – Оп. 167 (1846р.). – Спр.17 (Про перевагах порто-франко для розвитку Одеси). – 98 арк.
 90. ДАОО. – Ф.1. – Оп.190 (1826 р.). – Спр. 28 (Про влаштування порто-франко в Одесі). – 58 арк.
 91. ДАОО. –Ф.1. –Оп.190 (1826 р.). – Спр.31. –Арк. 1, 2, 6-8, 14 – 16.
 92. ДАОО. –Ф.1. –Оп.190 (1827 р.). –Спр.33 (Про нащадків п. Галера). – 171 арк.
 93. ДАОО. –Ф.1(Управління Новоросійського та Бессарабського генерал-губернатора). –Оп. 190 (1827 р.) –Спр. 35 (Про зміну деяких митних постанов для полегшення торгівлі Новоросійського края). – 58арк.
 94. ДАОО. – Ф.1. – Оп.190 (1825 р.). –Спр. 47 (Про перенесення кордону порто-франко). – 215 арк.
 95. ДАОО. – Ф.1. – Оп. 190 (1828 р.). –Спр.47 (Про влаштування пароплавного сполучення між Одесою та Редут-Кале). – 135 арк.
 96. ДАОО. – Ф.1. – Оп.190 (1826 р.). – Спр.48. – 35 арк.
 97. ДАОО. – Ф.1. – Оп.191 (1838 р.). – Спр.70 (За клопотанням Керч-єнікальського градоначальника про створення в Керч-Єнікале порто-франко). – 92арк.
 98. ДАОО. – Ф.1. – Оп.192 (1847 р.). – Спр.111 (Про пропуск мешканців через кордон порто-франко). – 525 арк.
 99. ДАОО. –Ф.1. –Оп. 200 (1834 р.). –Спр.72 (Про пільги міст Криму). – 118 арк.
 100. ДАОО. – Ф.1., Оп.200 (1835). – Спр.75. – Арк. 9.
 101. ДАОО. –Ф.1. –Оп. 220 (1823 р.). – Спр 4. – 58арк.

102. ДАОО. – Ф.1. – Оп.220 (1804 р.). – Спр. 13 (Про транзитну дорогу з Одеси до Молдавії, Волощини, Австрії, Прусії). – 87арк.
103. ДАОО. –Ф. 2 (Фонд Канцелярії Одеського градоначальника). –Оп. 1. – Спр. 41. –Арк. 27.
104. ДАОО. –Ф. 2. –Оп. 1. –Спр. 41 (Про перенесення кордону порто-франко). – 91арк.
105. ДАОО. – Ф.2. – Оп. 1. – Спр. 126 (Про порто-франко 1831р.) – 5арк.
106. ДАОО. – Ф.2. – Оп.1. – Спр.314 (Про скасування свідоцтв, що видаються на товари у зв'язку з продовженням прав порто-франко). – 9 арк.
107. ДАОО. –Ф.4. –Оп. 2. –Спр. 1099. –Арк. 1–8.
108. ДАОО. –Ф.2. –Оп. 5. –Спр. 113 (Про будівництво кордону №10 1848 р.). – 26 арк.
109. ДАОО. –Ф. 3(Головний статистичний комітет Новоросійського краю). – Оп.1. – Спр.10. – 52 арк.
110. ДАОО. – Ф.4(Фонд Міської Думи). – Оп.1. – Спр.341. – 188 арк.
111. ДАОО. –Ф. 40 (Канцелярія начальника Одеського митного округу). –Оп. 1. –Спр. 56. – 21 арк.
112. ДАОО. – Ф. 40. – Оп. 1. – Спр. 55 (Про постачання караулень на кордоні порто-франко). – 19арк.
113. ДАОО. – Ф. 40. – Оп. 1. – Спр. 56(Про пропуск козаків через кордон порто-франко). – Арк. 1
114. ДАОО. – Ф.40. – Оп.1. – Спр.58 (Про виплату жалування митникам). – 54 арк.
115. ДАОО. – Ф. 40. – Оп.1. – Спр. 70 (Про роботу Херсонської та Тираспольської застав одеського порто-франко). – 48 арк.
116. ДАОО. – Ф.59. – Оп.1. – Спр.117. – Арк.9. 101.
117. ДАОО. – Ф. 59 (Одеський будівельний комітет). – Оп.1. – Спр.119 (Про порто-франко в Одесі). – 183 арк.
118. ДАОО. – Ф.59. – Оп.2. – Спр. 129 (Про перенесення кордону порто-франко і витрати на це). – 53 арк.

119. ДАОО. – Ф.59. – Оп.1. – Спр.273 (Про знищення помешкань з іншого боку кордону порто-франко). – 52 арк.
120. ДАОО. – Ф.59. – Оп.1. – Спр.319. – Арк.1,11;
121. ДАОО. – Ф.59. – Оп.1. – Спр. 3279 (Про будівництво у 1849 р. будинків в Одесі). – 45 арк.
122. ДАОО. – Ф.59. – Оп.2. – Спр.23. – Арк.10,11;
123. ДАОО. – Ф.59. – Оп.2. – Спр.29. – Арк.9, 84, 101
124. ДАОО. – Ф.59. – Оп.2. – Спр. 57(Про будівництво застав порто-франко). – 52арк.
125. ДАОО. – Ф.59. – Оп.2. – Спр.59(Про будівництво вісьми караулень на кордоні порто-франко).. – 29арк.
126. ДАОО. – Ф.59. – Оп.2. – Спр.60 (Про будівництво двох караулень на кордоні порто-франко 1817 – 1818 р.). – 27 арк.
127. ДАОО. – Ф.59. – Оп.2. – Спр.62 (Про будівництво сіми караулень на кордоні порто-франко 1818 р.). – 23 арк.
128. ДАОО. – Ф.59. – Оп.2. – Спр.63 (Про будівництво митної застави на кордоні порто-франко 1818 – 1819 р.). – 28 арк.
129. ДАОО. – Ф.59. – Оп.2. – Спр.64 (Про будівництво караулень на кордоні порто-франко 1819 р.). – 25 арк.
130. ДАОО. – Ф.59. – Оп.2. – Спр. 96 (Про риття двох ровів для нового кордону порто-франко). – 74 арк.
131. ДАОО. – Ф.59. – Оп.2. – Спр.99 (Про будівництво будинку для сухопутної митниці на новому кордоні порто-франко). – 151 арк.
132. ДАОО. – Ф.59. – Оп.2. – Спр.129. – Арк. 2, 4.
133. ДАОО. – Ф.59. – Оп.2. – Спр.632 (Про контрольну лінію на кордоні порто-франко). – 12 арк.
134. ДАОО. – Ф.59. – Оп.2. – Спр.743 (Про перебудову магазинів Сабанського та Чарторийського). – 74 арк.
135. ДАОО. – Ф.59. – Оп. 2. – Спр. 747. – Арк. 41,42.
136. ДАОО. – Ф.59. – Оп.1. – Спр.1577. – Арк.1, 2.

137. ДАОО. –Ф. 87 (Внутрішня митниця одеського порто-франко). – Оп. 1. – Спр. 29 (Про призначення та переміщення чиновників, об'їждчиків, наглядачів та ін.). – 58 арк.
138. ДАОО. –Ф.88(Одеська портова митниця). –Оп.1. – Спр.48 (Укази та озпорядження 1817 р.). – 131 арк.
139. ДАОО. –Ф. 88. –Оп.1. –Спр.50 (Листування з керівними органами). –108 арк.
140. ДАОО. –Ф. 88. –Оп.1. – Спр.53. – Арк. 34;
141. ДАОО. –Ф.88. –Оп.1. –Спр. 54 (Журнали засідань 1820 р.). – 173 арк.
142. ДАОО. – Ф.88. – Оп.1. – Спр. 56 (Розпорядження щодо стягування мит 1820 – 1821 рр.). – 89 арк.
143. ДАОО. – Ф. 88. – Оп.1. – Спр. 109 (Укази та розпорядження 1829 р.). – 213 арк.
144. ДАОО. – Ф.268 (Фонд Д.С. Інглезі). – Оп.1. – Спр.2 (Формулярний список Д.С. Інглезі). – 18 арк.

Державний архів Хмельницької області

145. ДАХО. – Ф. 115 (Подільська губерньська креслярня). – Оп. 1. – Спр. 2. (Топографічний та камеральний опис Подільської губернії 1800 р.). – 13 арк.
146. ДАХО. – Ф. 115. – Оп. 1. – Спр. 10. (Про утримання обивателями поштових станцій у губернії 1801 р.). – 18 арк.
147. ДАХО. – Ф. 115. – Оп. 1. – Спр. 18. (Про виправлення поштових трактів 1803 р.). – 50 арк.
148. ДАХО. – Ф. 196 (Подільська палата цивільного суду). – Оп. 2. – Спр. 71. (Про видачу свідоцтв на будинки купця Мордка Гольденберга 1832–1843 рр.). – 78 арк.
149. ДАХО. – Ф. 227 (Подільське губерньське правління, м. Кам'янець-Подільський). – Оп. 1.Т.1. – Спр. 10. (Про надання міськими та земськими судами відомостей про ярмарки 1797р.). – 52 арк.

150. ДАХО. – Ф. 227. – Оп. 1 Т.1. – Спр. 11. (Про відправлення землемірів для зняття плавнів доріг у Подільській губернії 1797 р.). – 27 арк.
151. ДАХО. – Ф. 227. – Оп. 1 Т.1. – Спр. 25. (Про встановлення по Подільській губернії проїжджих доріг гатей та переїздів 1797р.). – 26 арк.
152. ДАХО. – Ф. 227. – Оп. 1 Т.1. – Спр. 27. (Про облаштування доріг губернії 1797р.). – 17 арк.
153. ДАХО. – Ф. 227. – Оп. 1 Т.1. – Спр. 51. (Про проголошення в містах ярмарків 1798, 1799 рр.). – 123 арк.
154. ДАХО. – Ф. 227. – Оп. 1 Т.1. – Спр. 110. (Про перевірку відстані від повітових міст до губернських, Москви та Санкт-Петербургу 1800 р.). – 45 арк.
155. ДАХО. – Ф. 227. – Оп. 1 Т.1. – Спр. 147. (Про будівництво та ремонт доріг та гребель 1800 – 1802 рр.). – 481 арк.
156. ДАХО. – Ф. 227. – Оп. 1 Т.1. – Спр. 578. (Про кількість купців у губернії 1809 р.). – 4 арк.
157. ДАХО. Ф. 227. – Оп.1. Т.3. – Спр. 484 (По проханню євреїв Новоросійського краю про переселення до Подільської губернії 1807 р)
158. ДАХО. – Ф. 227. – Оп. 9 (дод.). – Спр. 14. (Журнал засідань 1811р.)
159. ДАХО. – Ф. 227. – Оп. 9 (дод.). – Спр 31 (Про провезення товарів через Ісаковецьку та Дубоссарську митниці 1825 р.)
160. ДАХО. – Ф. 227. – Оп. 9 (дод.). – Спр 39 (Про видачу євреям друкованих паспортів).
161. ДАХО. – Ф. 309 (Ісаковецька митниця с. Ісаківці). – Оп 2. – Спр. 1. – 5 арк.

Комунальної підприємство „Ізмаїльський архів”

162. КПА. – Ф. 56 (Канцелярій Ізмаїльського градоначальства). – Оп. 1. – Спр. 3 (Про створення Ізмаїльського градоначальства 1830 – 1832 рр.). – 136 арк.
163. КПА. – Ф. 56. – Оп. 1. – Спр. 8 (Укази Сенату та Бессарабського обласного правління 1830 – 1831 рр.). – 16 арк.

164. КПА. – Ф. 56. – Оп. 1. – Спр. 62 (Про будівництво в м. Рені поштової станції 1831 – 1836 рр.). – 78 арк.
165. КПА. – Ф. 56. – Оп. 1. – Спр. 161 (Про стягування квартирних грошей з євреїв, які переселилися з Миколаєва до Ізмаїлу). – 93 арк.
166. КПА. – Ф. 56. – Оп. 1. – Спр. 173 (Про призначення лоцмана для проходження суден в Сулінському гирлі Дунаю 1832 – 1835 рр.). – 89 арк.
167. КПА. – Ф. 56. – Оп. 1. – Спр. 185 (Записки, рапорти, відомості Ізмаїльського градоначальника про стан розвитку торговельного судноплавства по Дунаю 1832–1834 рр.). – 97 арк.
168. КПА. – Ф. 56. – Оп. 1. – Спр. 186 (Відомості про торговельні судна, що приходять та відходять з Ізмаїльського та Ренійського портів 1832,1833 рр.). – 112 арк.
169. КПА. – Ф. 56. – Оп. 1. – Спр. 343 (Листування щодо будівництва двох нових маяків в Сулінському Сулінському гирлі Дунаю 1834, 1835 рр.). – 6 арк.
170. КПА. – Ф. 56. – Оп. 1. – Спр. 481 (Записки та рапорти про стан та заходи з покращення торгового судноплавства по Сулінському гирлу Дунаю 1837 – 1840 рр.). – 89 арк.
171. КПА. – Ф. 56. – Оп. 1. – Спр. 572 (Рапорти та відомості про мореплавство та торгівлю Акерманського, Ізмаїльського та Ренійського портів 1842 р.). – 171 арк.
172. КПА. – Ф. 56. – Оп. 1. – Спр. 588 (Про будівництво переправи через р. Прут 1844 – 1845 рр.). – 30 арк.
173. КПА. – Ф. 537. – Оп. 1. – Спр. 2 (Відомість товарів, що ввозяться та вивозяться за кордон з кількістю мита, що стягується 1835 р.). – 218 арк.
174. КПА. – Ф. 537. – Оп. 1. – Спр. 6 (Листування з Департаментом зовнішньої торгівлі про створення Сулінського приватного карантину 1836, 1837 рр.). – 105 арк.

175. КПА. – Ф. 537. – Оп. 1. – Спр. 25 (Листування з Департаментом зовнішньої торгівлі про дозвіл Ренійській митниці стягувати митний збір з товарів, що ввозяться з-за кордону 1839 р.). – 11 арк.

176. КПА. – Ф. 537. – Оп. 1. – Спр. 73 (Відомість товарів, що ввозяться та вивозяться за кордон з кількістю мита, що стягується 1842 р.). – 544 арк.

Інститут рукописів Національної бібліотеки ім. В.Вернадського

177. ІРНБ. – Ф. 57. – Спр. 58. (Звіт міністра фінансів Канкріна за десять років з 22 квітня 1833 р. по 22 квітня 1833 р.). – 212 арк.

178. ІРНБ. – Ф. X. – Спр. № 22914. (Тези доповіді Орлової З.А. „Економічні завдання Закавказького краю...”) – 2 арк.

179. ІРНБ – Ф. X. – № 18190 (Рукописна праця Сонні Г. „Контрабанда на Поділлі”). – 86 арк.

II. Література

180. А.Б. Историко-статистическое описание Херсона // Новороссийский календарь на 1845 г. – Одесса, 1844. – 276с.

181. Аксаков И. Исследование торговли на Украинских ярмарках / Аксаков И. – С.Пб.: Тип. Академии Наук, 1858. – 383 с.

182. Андреев В. Ермолов и Паскевич // Русский архив. – 1873. – Т.2. – С. 1575, 1570 – 1590.

183. Андросов В. Хозяйственная статистика России / Андросов В. – С.Пб.: Тип. Селивановского, 1848. – 282с.

184. Андрусак М. Українська історіографія / Андрусак М. // Збірник українського наукового інституту в Америці. – Мінесота - Прага. 1939.– С. 10 - 28.

185. Антипович К. Проф. О.Оглоблин. Транзитний торг України за першої половини ХІХ сторіччя А. Н. 1928 / Антипович К. // Червоний шлях. 1928. - №4. - С. 226-228.

186. Антипович К. , Слабченко М.Є. Матеріали до економічно-соціальної історії України ХІХ ст./ Антипович К. // Життя та революція. 1927. - № 3.- С. 393,394.

187. Антонов О. Несколько мыслей о порто-франко в Одессе и о товарном депо в Тифлисе, Одессе и Варшаве / Антонов О. – М.: Тип. В. Киршова, 1848. – 30с.
188. Арандаренко Н. Записки о Полтавской губернии составленные в 1848 г. / Арандаренко Н. - Полтава: Тип. Губ прав. 1848. – Ч.3. – 434с.
189. Арсеньев К. Начертание статистики Российского государства / Арсеньев К. – С.Пб.: Тип. Имп. воспит. дома, 1818. – Ч.1. – 245 с.
190. Атлас Д. Старая Одесса, ее друзья и недруги / Атлас Д. – Одесса: Лансми, 1992. – 258с.
191. Багалій Д. Нарис історії України на соціально-економічному ґрунті / Багалій Д. – Т. 1. – 1928. – Х.: Д.В.У. – 204 с.
192. Багалій Д.І. Історія Слобідської України / Багалій Д. – Харків:Союз, 1918. – 308 с.
193. Балас М. Историко-статистический очерк виноделия в России (Кавказ и Крым) / Балас М. – С.Пб.: Тип. корп. жандармов, 1877. – 143 с.
194. Балахонов В.І. Феодосія / Балахонов В.І., Кривцова Н.Г. // Історія міст і сіл Української РСР. Кримська область. –К.: УРЕ, 1974. –С. 623 – 630.
195. Бачинський Ю. Україна – irredenta / Бачинський Ю. – Берлін: Видавництво української молоді, 1924. 238 с.
196. Бачинський М. Головні економічні течії 30- 40- х рр. на Степовій Україні / Бачинський Ю. //Записки Одеського наукового при У.А.Н. товариства. Секція соціально-економічна. – Одесса.,1928. – Ч. 3. – С. 5-29.
197. Беглый взгляд на Харьковскую Троицкую ярмарку для сбыта шерсти // Листки общества сельского хозяйства Южной России. 1838. - С. 44-47.
198. Безобразов В. Народное хозяйство России / Безобразов В. – С.Пб.: Издательство Департамента Торговли и мануфактур., 1882. – Т.1. – 363 с.
199. Безобразов В. Обзорение украинских ярмарок (по исследованию д.ч. И.С. Аксакова) / Безобразов В. //Вестник императорского русского географического общества. – 1857. – Ч.19. – Кн. 2. – С. 227-242.

200. Белоусова Л.Г. Одесской таможне – 200 лет. / Белоусова Л.Г., Малинова Г.Л. – Одесса: ОКФА, 1995. – 98с.
201. Березовский А. Русский купец или руководство для занимающихся коммерческими делами / Березовский А. – М.: Тип. Киршова, 1867. -242с.
202. Берман Я.З. До столітніх роковин заснування газети “Одесский вестник” (1827 – 1927). Матеріали до історичного нарису / Берман Я.З. –К., 1928. – С.7, 8.
203. Бернштейн С. Одесса. Исторический и торгово-экономический очерк Одессы в связи с Новороссийским краем / Бернштейн С. – Одесса, Тип. Нитче, 1881. – 218с.
204. Б-ов И.Н. Граф Е.Ф. Канкрин и его двадцатилетнее управление русскими финансами / Б-ов И.Н. // Русский вестник. – 1895. – Т.239. – №8. – С.230 – 243.
205. Бованенко Д. До методології вивчення українського господарства / Бованенко Д. //Прапор марксизму. -1929. - № 2. - С. 83-108; - № 6. - С. 100-127.
206. Бованенко Д. До історії політичної економії на Україні / Бованенко Д. // Ювілейний збірник на пошану академіка Д.Багалія. (Збірник ВУАН). – 1927. – №51. – С. 1080-1098.
207. Бориневич А.С. Очерк хлебной торговли в Одессе / Бориневич А.С. – Одесса: Тип. Хрисогелос, 1890. – 47 с.
208. Боровой С.Я. Е.И. Дружинина. Южная Украина 1800-1825 гг. М., 1970 / Боровой Самуил Яковлевич. // История СССР. – 1971 . – №5. – С.162.
209. Боровой С. Воспоминания / Боровой Самуил Яковлевич. – Москва-Иерусалим, 1993.
210. Боровой С.Я. Економічні погляди А.О.Скальковського/ Боровой Самуил Яковлевич. // З історії економічної думки на Україні. К.: Вища школа, 1961. - С. 56-75.
211. Боровой С.Я. К истории промышленной политики России в 20-50-х годах XIX в./ Боровой Самуил Яковлевич. // Исторические записки. – 1957. – Т.60. – С.271 – 285.

212. Боровой С.Я. Кредит и банки России / Боровой Самуил Яковлевич. – М.:Госфиниздат, 1958. – 288с.
213. Боровой С. Одеса (к 150-летию со дня основания) // Исторический журнал. – 1944. – № 5-6. – С. 41 – 49.
214. Боровой С.Я. Особливості формування населення міст Південної України в дореформений період / Боровой Самуил Яковлевич //Історія народного господарства та економічної думки УРСР. – К.: Наукова думка, 1982. В. 16. С.
215. Боровой С.Я. Россия и иностранные банкиры в ХУІІІ и начале ХІХ в./ Боровой Самуил Яковлевич // Из истории общественных движений и международных отношений. – М., 1957. – С.106-115.
216. Боровой С.Я. Скальковский и его работы по истории Южной Украины / Боровой Самуил Яковлевич // Записки Одесского археологического общества. – Одесса, 1960. – Т. 1. – С.
217. Боровой С.Я. Франция и внешнеторговые операции на Черном море в последней трети ХVІІІ- начале ХІХ века/ Боровой Самуил Яковлевич //Французский ежегодник. 1961. – С. 504-512.
218. Боровой С.Я. Одеса / Боровой С.Я., Коновалов В.Г., Лопата П.П., Вольський С.А., Раковський М.Ю., Рубін М.А. // Історія міст і сіл Української РСР. Одеська область. — К.: Головна редакція УРЕ АН УРСР, 1969. – С.87. (697 с.)
219. Боровой С.Я. Одесса / Боровой С.Я., Вольский С.А., Коновалов В.Г., Лопата П.П., Раковский М.Е., Рубин М.А., Самойлов Ф.А.// История городов и сел украинской ССР. Одесская область. – К., 1978. – С.101.
220. Боровский М.П. Исторический обзор пятидесятилетней деятельности императорского Общества сельского хозяйства Южной России с 1828 по 1878 год. / Боровский М.П. – Одесса: Гор. тип, 1878. – 102с.
221. Бровер І. Україна на переломі: до промислового капіталізму. Соціально-економічні нариси й матеріали / Бровер І. – Одеса:Пролетар, 1931. – 176 с.

222. Брун Ф. О внешней торговле Новороссийского края в 1840г./ Брун Ф. // Новороссийский календарь на 1842 г. – С. 287-300.
223. Брун Ф. О внешней торговле Новороссийского края и Бессарабии в 1846 / Брун Ф. – Одесса.: Гор. тип., 1848. – 28с.
224. Брун Ф. О внешней торговле Новороссийского края и Бессарабии с 1834 по 1843 гг.// Новороссийский календарь на 1845 г. – С. 305-322.
225. Букатевич. Н. Чумацтво на Україні. Історично-етнографічні нариси / Букатевич. Н. – Одеса: б. в. , 1928. – С.124.
226. Букшпан Т.Я. Промышленность и торговля России в первой половине XIX века / Букшпан Т.Я. //Вопросы истории. 1967. - № 4. - С. 134-143.
227. Бунге Н. Промышленность и ее ограничение во внешней торговле. Статья четвертая. Тариф / Бунге Н. //Отечественные записки. 1857. - Т. 65. - Ч. 2 - С. 598-620.
228. Бутовский А. Опыт о народном богатстве или о началах политической экономии / Бутовский А. – С.Пб.: Тип. Вторго отд., 1847. – Т. 2 . – 665с.
229. Бухтеев. Статистическое описание Черноморского торгового мореплавания / Бухтеев. // Одесский вестник. – 1840. – 18 сентября.
230. Вавилов И. Беседы русского купца о торговле / Вавилов И. – С.Пб.: Тип. М. В. Д.,1846. – Ч.1. – 310с.
231. Варнеке О. Залізничне будівництво на Україні 1860- х рр. / Варнеке О. //Записки Одеського при УАН товариства. Секція соціально-історична. – 1927. – Ч. 1. – С. 7-10.
232. Вассал Е. Голос в защиту производителей шерсти Новороссийского края / Вассал Е. //ЗОСХЮР. 1849.
233. Ващенко В.П. Десятиріччя бурхливого розвитку (1800 – 1861 рр.) / Ващенко Віктор Петрович. // Історія Одеси. Голов. Ред. В.Н.Станко. – Одеса, 2002. -
234. Ващенко В.П. Зовнішня торгівля міст Півдня України і перші світові кризи надвиробництва / Ващенко Віктор Петрович. // Тези доповідей

історичного факультету до наукової ювілейної сесії присвяченої 100-річчю університету. 29-30 листопада 1965 р. – Одеса, 1965. –С. 54, 55.

235. Ващенко В. П. Розвиток капіталістичної промисловості і торгівлі в містах Південної України в дореформений період. Дисертація на здобуття ступеня кандидата історичних наук / Ващенко Віктор Петрович.– Одеса, 1971.

236. Ващенко В.П. Советская историография о социально-экономическом развитии Украины в период феодализма / Ващенко Віктор Петрович. – Одесса.: Од. ун-т, 1982. – 126 с.

237. Ващенко В.П. Херліхі Патріція. Одеса. Історія. 1794-1914./ / Ващенко Віктор Петрович. // Український історичний журнал. – 1993. – № 9. – С.130-133.

238. Ващенко В.П. Начало формирования на Юге Украины буржуазии в строительстве (конец XVIII в. – 1861 г.) / Ващенко В.П., Петухов Г.Е.// Тезисы Областной историко-краеведческой конференции. – Одесса, 1991. – С.35.

239. Верба І.В. Олександр Оглоблин та його внесок в українську історіографію 1920 – 1940-х років: Дис. ... д-ра іст. наук. – К., 2000. / Верба І.В.

240. Верба І.В. М.Є. Слабченко та О.П. Оглоблин / Верба І.В.// Академік Михайло Єлисейович Слабченко: наукова спадщина і життєвий шлях. - Одеса. 1995. -С. 42 - 47

241. В. И. Л. Статистический очерк В.Павловича.// Основа. 1862. - № 4. - С. 121,113.

242. Вернадский И. О мене и торговле. - С.Пб.: Тип.Краевского, 1865. - 175с.

243. Винар Б. Академік Михайло Слабченко / Вернадский И. //Український історик. 1982-1982. - № 3-4. - С. 27-33.

244. Виноградов В.К. Феодосия (Исторический очерк)/ Виноградов В.К. – Феодосия.: Б.в., 1884. – 158с.

245. Воблий К.Г. Економічна географія України / Воблий Костянтин Григорович. – К.: ДВУ. – 259 с.

246. Воблый К.Г. Производственные силы Украины / / Воблий Костянтин Григорович. // Наукові записки Київського інституту народного господарства. 1925. - № 4-5.
247. Воблый К.Г. Очерки по истории польской фабричной промышленности / / Воблий Костянтин Григорович. - К., 1909. - Т. 1.
248. Водотика С. Створення осередку українознавства в Одесі / Водотика С. // Вісник Академії наук України. 1993. - №2. - С.
249. Волобуєв М. До проблеми української економіки / Волобуєв М. // Більшовик України. - 1928. - № 2. - С.41-73.
250. Вольский М. Очерк истории хлебной торговли Новороссийского края с древнейших времен до 1852 года. / Вольский М. - Одесса.:Тип.Францева, 1854. - 158с.
251. Гавриил. Продолжение очерка о Новороссийском крае. Период с 1787 по 1837 год/ Гавриил. // ЗООИД.-1863. - Т. 5. - С. 443 - 473.
252. Гагемейстер Ю. Взгляд на промышленность и торговлю России / Гагемейстер Ю. // Русский вестник. - 1857. - Т. 7. - Кн. 1. - С 5-52.
253. Гвоздик-Пріцяк Л. Економічна і політична візія Богдана Хмельницького та її реалізація в державі Війська Запорозького / Гвоздик-Пріцяк Л. - К., 1999. - 162с.
254. Ге Г.Н. Исторический очерк столетнего существования города Николаева при устье Ингула (1790-1890 гг.)/ Ге Г.Н. - Николаев: Русская тип., 1890. - 122с.
255. Герлігі П. Одеса. Історія міста, 1794 - 1914.[перекладач Ю.Олійник] / Герлігі Патрісія. - К.:Критика, 1999. - 384с.
256. Герсерванов Н. Об упадке цен на хлеб / Герсерванов Н.// ЗОСЮР. - 1847. -№4. -С.70 - 82.
257. Герсеванов Н. Почему Южная Россия отпустила так мало пшеницы в 1847 году? / Герсерванов Н.// ЗОСХЮР. - 1848. -№ 9. - С. 175 - 189.

258. Гефтер М.Я. Экономические предпосылки первой русской революции /Гефтер М.Я. //Доклады и сообщения Института истории АН СССР. – 1955. – Вып. 6. – С. 43-58.
259. Глинский Б. Б. История русской фабрики / Глинский Б. Б. //Исторический вестник. – 1898. – С. 750 – 768.
260. Глинский Б.Б. Фабрично-заводская Россия/ Глинский Б. Б. // Исторический вестник. – 1899. – С. 758-789.
261. Гловінський Є. Советська концепція розвитку народного господарства України/ Гловінський Є. // Український збірник. – 1957. – Кн. 8. - С. 79.
262. Головка Ю.І. Проект організації на Півдні України транзитної польської торгівлі (80-ті рр. XVIII ст.) / Головка Ю.І.// Одеса – Ополе – Вроцлав, 2008. –
263. Головка Ю.І. Становлення митної мережі на Півдні України (1776 – 1819 рр.) / Головка Ю.І. // Студії з історії Степової України. – В.1. – Запоріжжя , 2003. – С. 44 – 59.
264. Голобуцький В.О. Економічна історія Української РСР. / Голобуцький В.О. – К.: Вища школа, 1970. – 298 с.
265. Гончарук Т.Г. Антон Ілліч Шостак – захисник торговельних інтересів Одеси в першій чверті XIX ст. / Гончарук Т.С. // Українське козацтво у вітчизняній та загальноукраїнській історії. Міжнародна наукова конференція: тези доповідей. – Одеса, 2005. – С. 35 – 36.
266. Гончарук Т.Г. А.О. Скальковський як дослідник та оборонець прав транзитної торгівлі Одеси першої половини XIX ст. // Інтелігенція і влада. Громадсько-політичний науковий збірник. Вип. 11. Серія: історія. – Одеса, 2008.
267. Гончарук Т.Г. Бартоломій Галера та його проект розвитку торгівлі Хаджибея (Одеси) 1793 р. // Чорноморська минувшина. Записки Відділу історії козацтва на Півдні України. – Одеса: Фенікс, 2007.– С. 144 – 153.

268. Гончарук Т.Г. Вітчизняні та іноземні підприємці у розбудові Одеси (кінець XVIII – перша половина XIX ст.) / Гончарук Т.С.// Причорноморський в контексті європейської політики. – Одеса-Ополе-Вроцлав, 2008. – С. 314 – 318.

269. Гончарук Т.Г. Використання експозиції Одеського історико-краєзнавчого музею для викладання студентам тем з економічної історії України / Гончарук Т.С.// Вісник Одеського історико-краєзнавчого музею. Липень 2006 р. – Одеса: Астропринт, 2006. – С. 119 – 121.

270. Гончарук Т.Г. Газета „Одесский вестник” про вплив польських повстань 1830 –1831 та 1863 рр. на Південну Україну / Гончарук Т.С.// Поляки на Півдні України та в Криму. – Ольштин-Ополе-Вроцлав-Одеса, 2007. – С. 133 – 136.

271. Гончарук Т.Г. Гетьман Д.Апостол та його спроби організації міжнародної транзитної торгівлі через землі Наддніпрянщини / Гончарук Т.С.// Гетьман Д.Апостол його роль і місце в історії України: матеріали наукових читань (Полтава – Великі Сорочинці, 4 лютого 2005 року). – Полтава, 2005. – С. 40 – 44.

272. Гончарук Т.Г. Г. О. Потьомкін – гетьман українського козацтва. Науково-популярний нарис. / Гончарук Т.С. – Одеса: Астропринт, 2002. – 125 с.

273. Гончарук Т.Г. До питання про вплив генерал-губернатора М. С. Воронцова на економічний розвиток та розбудову Одеси / Гончарук Т.С.// Записки історичного факультету. – Одеса, 2003. – Вип. 14. – С. 113 – 123.

274. Гончарук Т.Г. До питання про вплив державної політики Росії на торгівлю між Західною та Південною Україною в кінці XVIII – першій половині XIX ст. / Гончарук Т.С. // Записки історичного факультету. – Одеса, 2002. – Вип. 12. –С. 163 – 167.

275. Гончарук Т.Г. До питання про захист генерал-губернатором М. С. Воронцовим прав одеської торгівлі у полеміці зі столичним керівництвом у 20-ті рр. XIX ст. / Гончарук Т.С.// Записки історичного факультету. – Одеса, 2004. – Вип. 15. –С. 113 – 123.

276. Гончарук Т.Г. До питання про захист населенням України своїх економічних інтересів у 20 – 60 рр. XIX ст. // Український патріотизм – фактор державності, стабільності, добробуту. / Гончарук Т.С. – Одеса: Астропринт, 2002. – С.43 – 55.

277. Гончарук Т.Г. До питання про організацію місцевою владою будівництва Одеси в першій половині XIX ст. / Гончарук Т.С.// Інтелігенція і влада. громадсько-політичний науковий збірник. – Вип. 1. Серія: історія. – Одеса, 2003. – С.22 – 29.

278. Гончарук Т.Г. З історії проектів утворення порто-франко в містах Південної України першої половини XIX ст. / Гончарук Т.С.// Наукові праці історичного факультету Запорізького державного університету. – Запоріжжя, 2005. – Вип. 19. – С. 95 – 100.

279. Гончарук Т.Г. З історії спроб створення порто-франко на Кримському півострові в кінці XVIII – першій половині XIX ст. / Гончарук Т.С.// Культура народів Причорномор'я. Научний журнал. – Симферополь, 2005. – № 65. – С. 7 – 13.

280. Гончарук Т.Г. Міжнародний транзит Броди – Одеса на шпальтах газети „Одесский вестник” першої половини XIX ст. / Гончарук Т.С. // Українська періодика: історія і сучасність. Доповіді та повідомлення Всеукраїнської наук.-теор. конф. (Львів 28-29 жовтня 2005 р.) – Львів: ЛНБ ім. В. Стефаника, 2005. – С. 224–226.

281. Гончарук Т.Г. Міжнародний транзит через землі Наддніпрянської України / Гончарук Т.С.// Український історичний журнал. – 2007. – № 3. – С. 167 – 175.

282. Гончарук Т.Г. Міжнародний транзит через землі Правобережної України в кінці XVIII – на початку XIX ст.: правовий аспект / Гончарук Т.С.// Актуальні проблеми соціально-економічного розвитку регіонів України: історія і сучасність. (Матеріали Всеукраїнської наукової конференції 13 грудня 2005 р.) – Донецьк, 2005. – С. 16 – 19.

283. Гончарук Т.Г. Місто Ольвіополь (Первомайськ) та проекти влаштування транзиту польських товарів до Чорного моря кінця XVIII ст. / Гончарук Т.С. // Регіональні дослідження в Україні: досягнення і проблеми. (Матеріали всеукраїнської науково-практичної конференції, присвяченої 90-ій річниці утворення м. Первомайська 14 – 15 травня 2009 р.) – Первомайськ, 2009. – С. 3 – 5.

284. Гончарук Т.Г. Нащадки українських козаків і “Народження Одеси”. / Гончарук Т.С. – Одеса: Астрпринт, 2006. – 144 с.

285. Гончарук Т.Г. Одеса першої половини XIX ст. як економічний та культурний центр України / Гончарук Т.С. // Одеська „Просвіта”: минуле, сучасне й майбутнє. До 100-річчя Одеської „Просвіти”. (Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції 25-26 листопада 2005 року.) – Одеса, 2006. – С. 42 – 48.

286. Гончарук Т.Г. Одеса як центр транзитної торгівлі першої половини XIX ст. / Гончарук Т.С. // Науковий вісник. – Одеса, 2006. – № 8 (28). – С. 158 – 160.

287. Гончарук Т.Г. Одеське порто-франко: Історія. 1819 – 1859 рр. / Гончарук Т.С. – Одеса: Астропринт, 2005. – 312 с.

288. Гончарук Т.Г. Питання про економічний “сепаратизм” у полеміці газети “Одесский вестник” зі столичною пресою / Гончарук Т.С. // Українська періодика: історія і сучасність. (Доповіді та повідомлення Всеукраїнської наук.-теор. конф. (Львів 24-26 жовтня 2003 р.)) – Львів: ЛНУ ім. В. Стефаника, 2003. – С. 222 – 226.

289. Гончарук Т.Г. Північне Причорномор’я в листах до російського уряду ієрусалимського патріарха Досифія (1669 – 1707) / Гончарук Т.С. // Інтелігенція і влада. Збірник наукових праць. – Вип. 1. – Одеса, 2002. – Ч.1. – С. 130 – 134.

290. Гончарук Т.Г. Праці істориків О.Оглоблина та М.Слабченка як підґрунтя економічної концепції М.Волобуєва / Гончарук Т.С. // Інтелігенція і влада. Громадсько-політичний збірник. – Одеса, 2005. – Вип. 5. – С. 8 – 17.

291. Гончарук Т.Г. Проекти влаштування міжнародної транзитної торгівлі через територію Кримського півострова в кінці XVIII – першій половині XIX ст. / Гончарук Т.С. // Лукомор'я: археологія, етнологія, історія Північного Причорномор'я. – Вип. 1. – Одеса: вид. дім „Паллада”, 2007. – С. 151 – 161.

292. Гончарук Т.Г. Проекти організації транзитної торгівлі через дунайські порти Російської імперії у 1820 – 1830 – х рр. / Гончарук Т.С.// Інтелігенція і влада. Громадсько-політичний науковий збірник. – Вип. 15. Секція: Історія. – Одеса : Астропрінт, 2009. – С. 32 – 45.

293. Гончарук Т.Г. Роль „Коммерческой газеты” у скасуванні пілг одесько-кавказького транзиту в 1831 р. / Гончарук Т.С.// Інтелігенція і влада. Громадсько-політичний науковий збірник. – Вип. 9. Секція: Історія. – Одеса, 2007. – С. 38 – 46.

294. Гончарук Т.Г. Сторінка до історії переселення до Одеси євреїв з міста Броди. За мета ралами однієї зі справ одеського обласного архіву / Гончарук Т.С. // Юго-Запад. Одессика. Историко-краеведческий научный альманах. – Вып 2. – Одесса: изд. „Оптимум”, 2006. – С. 152 – 161.

295. Гончарук Т.Г. Торгівля Південної України першої половини XIX ст. в працях О.П.Оглоблина / Гончарук Т.С. // Українознавчі діалоги в наукових дослідженнях та практичній діяльності (до 5-річчя відкриття канадсько-українського бібліотечного центру). Матеріали міжнародної науково-практичної конференції. – К., 2003. – С.

296. Гончарук Т.Г. Транзит Броди – Одеса першої половини XIX ст. в дореволюційній історіографії / Гончарук Т.С. // Інтелігенція і влада. Громадсько-політичний науковий збірник. – Вип.6. Секція: Історія. – Одеса, 2007. – С. 34 – 39.

297. Гончарук Т.Г. Транзит Броди–Одеса в першій половині XIX ст.: історико-правовий аспект / Гончарук Т.С. // Проблеми історії України XIX – початку XX ст. – К., 2006.– С. 95–102.

298. Гончарук Т.Г. Транзит західноєвропейських товарів через Наддніпрянську Україну першої половини ХІХ ст. / Т. Г. Гончарук; за ред. чл.-кор. НАН України О.П. Рента. – Одеса: Астропринт, 2008. – 280 с.
299. Гончарук Т.Г. Транзит польських товарів через Одесу у першій половині ХІХ ст.: правовий аспект / Гончарук Т.С. // Поляки на Півдні України. – Ольштин-Ополе-Вроцлав-Одеса, 2006. – С. 133 – 136.
300. Гончарук Т.Г. Транзит російських товарів через землі Наддніпрянської України в першій половині ХІХ ст. / Гончарук Т.С. // Інтелігенція і влада. Громадсько-політичний науковий збірник. – Вип. 10. Секція: Історія. – Одеса, 2007. – С. 11–18.
301. Гончарук Т.Г. Юрій Липа про значення України як перехрестя міжнародних торговельних шляхів / Гончарук Т.С. // Треті Липівські читання: (Зб. Матеріалів всеукраїнської науково-практичної конференції). – Одеса: Друк, 2007. – С. 6 – 12.
302. Гончарук Т.Г. Наследие Де-Волана: из истории порта, города, края/ Гончарук Т.Г., Пригарін О.А. – Одесса: Астропринт, 2002. – 256 с. // Записки історичного факультету. – Одеса, 2003. – Вип. 13. –С. 265 – 268.
303. Горбань.М. Студії з історії України (до половини ХІХ ст.) в УРСР за рр. 1917-1919 / Горбань.М. // Матеріали до української історичної бібліографії. Харків:ДВУ, 1930. – В. 1. – С. 24-28.
304. Горкіна Л.П. Нариси з історії політичної економії в Україні. (остання третина ХІХ ст - перша третина ХХ ст.) / Горкіна Л.П.– К., 1994. – 244 с.
305. Готалов-Готлиб А.Г. Одесса в 30-50-х годах ХІХ века / Готалов-Готлиб А.Г. // Одесса. Очерк истории города-героя / под ред. С.М.Ковбасюка. – Одесса, 1957. -
306. Готалов-Готлиб А.Г. Основание города и его развитие в первые десятилетия / Готалов-Готлиб А.Г. // Одесса. Очерк истории города-героя / под ред. С.М.Ковбасюка. – Одесса, 1957. -

307. Гошко Ю.Г. Промисли й торгівля в українських Карпатах XV-XIX ст. / Гошко Ю.Г. // АН України інститут мистецтвознавства фольклору та етнографії. Львівське відділення. – К.: Наукова думка, 1983. – 210с.
308. Гошко Ю.Г. Ярмарки, торги як засіб культурного взаємообміну / Гошко Ю.Г. // Народна творчість та етнографія. – 1987. – № 2. – С. 115 – 124.
309. Граф Егор Францевич Канкрин. Очерк его жизнеописания // Русский архив. – 1866. – С.100–129.
310. Гриневич М. О тлетворном влиянии евреев на экономический быт России./ Гриневич М. - С.Пб.: Виганд, 1876. – 72с.
311. Грищенко І. А. Економічні зв'язки Північної Буковини за Росією і Наддніпрянською Україною в ХІХ – на початку ХХ ст./ Грищенко І. А. – Львів: Вища школа. Вид. При Львівськ. ун-ті, 1980. – 168 с.
312. Грищенко І.А. Роль Садгірського ярмарку в розвитку економічних зв'язків Північної Буковини з Наддніпрянською Україною в ХІХ ст. / Грищенко І.А. // Український історичний журнал. – 1975. – № 7. – С. 90–98.
313. Грушевський М. Хто такі українці і чого вони хочуть./ Грушевський М. – К.: Товариство "Знання України", 1991. – 240 с.
314. Гулишамбаров С.О. Всемирная торговля в ХІХ веке и участие в ней России. / Гулишамбаров С.О. – С.Пб.: Киршбаум, 1898. – 230с.
315. Гулишамбаров С.О. Итоги торговли и промышленности России в царствование императора Николая I. 1825-1855гг./ Гулишамбаров С.О. Гулишамбаров С.О. – С.Пб.: Киршбаум, 1896. 74с.
316. Гуржій І.О. Місце України в зовнішній торгівлі Росії кінця ХVІІІ - першої половини ХІХ ст./ Гуржій І.О.// Український історичний журнал. 1960. - № 5. - С. 51-63.
317. Гуржій І.О. Розвиток товарного виробництва і торгівлі на Україні./ Гуржій І.О. - К.: Вид. А Н УРСР, 1962. - 205 с.
318. Гуржій І.О. Україна в системі всеросійського ринку 60 -90- х років ХІХ ст. / Гуржій І.О. - К.: Наукова думка, 1968. 188 с.

319. Гуржій О.І. Проблеми соціально-економічного розвитку України періоду пізнього феодалізму в буржуазній і буржуазно-націоналістичній історіографії / Гуржій І.О. // Український історичний журнал. 1988. - № 9. С.

320. Гуржій І.О., Ляшенко М.Н., Ястребов Ф.О. Розділ Х. Розклад і криза феодально-кріпосної системи. Зростання капіталістичних відносин на Україні (кінець XVIII – перша половина XIX ст.)/ Гуржій І.О. // Історія Української РСР. –К., 1967. – Т.1. – С. 367.

321. Гурлянд А. Из описания г. Одессы генерал. Сухтеленем / Гурлянд А. // ЗООИД. – 1900. –Т.22. –С. 15– 19(смесь).

322. Гурьев А. Денежное обращение в России в XIX в./ Гурьев А. – С.Пб.: Киришбаум, 1903. - 253 с.

323. Гурьев А.Н. Питейная монополия. / Гурьев А.Н. - С.Пб.: Тип. Суворина, 1893. 81с.

324. Данилевский Н.Я. Россия и Европа./ Данилевский Н.Я. - М.: Книга, 1991. -573 с.

325. Демоль И. Взгляд на отпускную торговлю сельскими произведениями в Одесском порту в 1849 году/ Демоль И. //ЗОСХЮР. 1845. – №4– 58 – 77.

326. Демоль И. Известия о хлебной торговле/ Демоль И. // ЗОСХЮР. – 1847 – № 6. – С.70 – 85.

327. Демоль И. Коммерческий кризи / Демоль И. Демоль И. //ЗОСХЮР. 1848. – №8. – С. 24 – 35.

328. Демоль И. Коммерческое положение Одессы в настоящее время/ Демоль И. // ЗОСХЮР. – 1848. – №5. – С. 27–32.

329. Демоль И. Мои заметки о русских шерстях / Демоль И. //ЗОСХЮР. – 1848. – №8 – С.67 – 80.

330. Демоль И. О влиянии какое могут иметь железные дороги на земледелие и торговлю в России / Демоль И. // ЗОСХЮР. – 1846. – №2. – С. 125 – 139.

331. Демоль И. О хлебной торговле на одесском рынке / Демоль И. //ЗОСХЮР. 1841. – С.115 – 123
332. Демоль И. О ходе торговле маслянистыми растениями в Марселе и о покровительстве французскому морскому судоходству / Демоль И. //Записки общества сельского хозяйства Южной России. 1848. - С. 163-166.
333. Демоль И. Салотопление / Демоль И. //ЗОСХЮР. 1848. - С. 317.
334. Демоль И. Сельское хозяйство Новороссийского края. Хлеба, составляющие статью заграничного отпуска / Демоль И. //Журнал министерства государственных имуществ. 1844. - Ч. 10.233-258с.
335. Дерев'янкін Т. Мануфактура на Україні в кінці XVIII - першій половині XIX ст. / Дерев'янкін Т. - К.: Наукова думка, 1960. -117 с.
336. Джиджора І. Економічна політика російського правительства супроти України в 1710 –1730 рр. / Джиджора І.// Записки Наукового товариства ім. Т. Шевченка. – 1911. – Т.105. –С. 70 – 98.
337. Дихтяр Ф.А. Внутренняя торговля в дореволюционной России. / Дихтяр Ф.А. -М.: Изд. АН СССР, 1960. -238 с.
338. Д.К. О торговом сословии Одессы, особенно русском // Одесский вестник. – 1845. – 25 апреля – 28 апреля.
339. Документ, предоставленный Рубо на основании указа от 14 сентября 1828 года // ЛОСХЮР. — 1835. — №2. —
340. Днепровские пороги // Журнал главного управления путей сообщения и публичных зданий. – 1845. – Кн. 3 (май и июнь).
341. Домбровский Ф. Историко-статистический очерк г. Феодосии / Домбровский Ф.// Новороссийский календарь на 1848 г. – Одесса: Гор. тип., 1847. – С. 341 – 358.
342. Домонтович М. Материалы для географии и статистики России собранные офицерами генерального штаба. Черниговская губерния. / Домонтович М. – С.Пб. Тип. Ген штаба., 1865. – 712 с

343. Донік О.М. Соціальний статус купецької верстви в Підросійській Україні наприкінці XVIII – XIX ст./ Донік О.М. // Проблеми історії України XIX – початку XX ст. – К., 2004. – В.7. – С. 86 – 98.
344. Дорошенко Д. Нарис історії України. / Дорошенко Д. – К., 1992. – Т.2. – 316 с
345. Дорошенко Д. Огляд української історіографії. / Дорошенко Д. – Прага., 1923. – 306 с.
346. Драгоманов М. Евреи и поляки в Юго-западном крае / Драгоманов М. // Вестник Европы. – 1875. - № 7. - С. 133-179.
347. Дружинина Е.И. Кючук-Кайнарджийский мир 1774 года (его подготовка и подписание). / Дружинина Е.И. – М., 1955.
348. Дружинина Е.И. Северное Причерноморье в 1775 – 1800 гг./ Дружинина Е.И. – М., 1956.
349. Дружинина Е.И. Южная Украина в период кризиса капитализма. / Дружинина Е.И. - М.: Наука, 1981.-215с.
350. Дружинина Е.И. Южная Украина. 1800-1825. / Дружинина Е.И. - М.:Наука, 1970.-383с.
351. Дружинин Н.М. Государственные крестьяне и реформа П.Д.Киселева./ Дружинин Н.М. - М., 1958. – 253с.
352. Дружинин Н. Разложение феодально-крепостнической системы в изображении М. Покровского / Дружинин Н.М. // Против исторической концепции М. Покровского. – М.-Л. 1939. – С. 340- 351.
353. Дубнов С.М. Еврейская история от конца библейского периода до настоящего времени. / Дубнов С.М. - Одесса: Тип. Исаковича, 1897. - 474с.
354. Дубняк К. К.Воблий, проф. Економічна географія України. / Дубняк К. Київ, 1925 //Червоний шлях. – № 9-10. – С. 38 – 59.
355. Дюличев В.П. Рассказы по истории Крыма. / Дюличев В.П. – Симферополь, 1998. – 412с.
356. Дядиченко. В. А. Развитие исторической науки в Украинской ССР. / Дядиченко. В. А., Лось. Ф.Е. Сарбей В.Г. – К.: Вища школа, 1970. – 214 с.

357. Евсеев А.А. Город Феодосия и проекты порто-франко в конце XVIII – начале XIX века // Пилигримы Крыма осень 2000: путешествия по Крыму, путешественники о Крыме: (Материалы IV крымской международной научно-теоретической конференции) [в 2 ч.]. –Симферополь, 2001. –Ч. 2. –С. 37 – 45.

358. Егунов А.И. О ценах на хлеб в России и их значении в сфере отечественной промышленности. / Егунов А.И. – М., 1855. – Вып. 1. – 218 с.

359. Ениколопов И. К. Грибоедов в Грузии./ Ениколопов И. К. – Тбилиси, 1954. – С.256 с.

360. Есть город у моря: Краеведческий сборник. –Одесса, 1990. – 312 с.

361. Ернст Ф. Контракты та контрактowy будинок у Києві. Культурно-історичний етюд / Ернст Ф. //Збірник історично-філологічного відділу ВУАН. 1923. - № 4. - С.

362. Жалоба І. Інфраструктурна політика австрійського уряду на північному сході монархії в останній чверті XVIII – 60-х рр. XIX ст. (на прикладі шляхів сполучення). / Жалоба І. – Чернівці, 2004.

363. Житецький І. Евреи в Южной России / Житецький І. //Киевская старина. 1901. – № 7-9. – С. 1-45.

364. Житловский Х. Мысли об исторических судьбах еврейства / Житловский Х. – М.: Русская, 1887. – 128 с.

365. Жуков В.И. Города Бессарабии (1812 – 1861 гг.). / Жуков В.И. – Очерки социально-экономического развития. – Кишинев, 1964. – 174с.

366. Жуков В.И. Формирование и развитие буржуазии и пролетариата Бессарабии (1812 – 1900) / Жуков В.И. – Кишинев: „Штиинца”, 1982. – 216 с.

367. Журавский Д.П. Материалы для статистики частных кредитов. / Журавский Д.П. – Киев. 1856. - Вып 1. – 472с.

368. Заболоцкий А.П. Причины колебания цен на хлеб в России / Заболоцкий А.П. //Отечественные записки. 1847. – № 5. – С. 3.

369. Заболоцкий А.П. Хозяйственные замечания о некоторых губерниях Южного Края России / Заболоцкий А.П. //Журнал Министерства Внутренних дел. – 1841. – Ч. 1. – С. 11-55.

370. Завальнюк К. В. Українсько-білоруські торговельні зв'язки (XIX ст.): Автореф. дис...канд.іст.наук: 07.00.01/Інститут історії України НАН України. / Завальнюк К. В. – К., 1998. – 21 с.

371. Загоровський Є. Запорозько-російська митна політика за часів Нової Січі / Загоровський Є. //Ювілейний збірник на пошану академіка Д.І.Багалія. Збірник ВУАН. – 1927. – №51. – С. 806-810.

372. Загоруйко В. По страницам истории Одессы и Одесщины./ Загоруйко В. – Одесса : Одесское обл. изд. , 1957. – Вып. 1. – С. 154 с.

373. Заключение Комиссии, ежегодно назначаемой Обществом для рассмотрения прав лиц, представляемых к наградам по силе указа от 14 сентября 1828 года // ЛОСХЮР. — 1835. — №2. —

374. Задорожний В.Є. Товарне виробництво і торгівля на Західноукраїнських землях (кінець XVIII - перша половина XIX ст.). / Задорожний В.Є. – Львів: Вища школа, 1989. – 151 с.

375. Замечания на статью, помещенную в № 139-м « Коммерческой газеты // Одесский вестник, 1833. – 9 декабря.

376. Замятин В.Н. Русская экономическая мысль в первой четверти XIX века./ Замятин В.Н. – М.: ВЗИФ, 1957. – 40с.

377. Замятин В.Н. Русская экономическая мысль в период кризиса феодально-крепостнической системы и отмены крепостного права 1825 -1861 гг.). / Замятин В.Н. – М.: ВЗИФ, 1958. – 48с.

378. Записка о причинах, препятствующих распространению улучшенного сельского хозяйства и о мерах к отвращению сего неудобства инистерства государственных имуществ. – С. 10-14.

379. Заруба В.М. Історик трагічної долі (Академік Михайло Єлисейович Слабченко) / Заруба В.М. // Архіви України 1992. - № 5-6.

380. Захаревич Ф. Хлебная торговля в Черноморских и Азовских портах Южной России / Захаревич Ф. – С.Пб.:Тип.Киршова, 1854. – 54 с.
381. Зеленецкий К. Жизнь и ученая деятельность Бларамберга / Зеленецкий К. // ЗООИД. – 1848. –Т.2. – С. 221-224.
382. Зенкевич Х.Х. Керчь в прошлом и настоящем. Историко-археологический и географический очерк с приложением описания достопримечательностей, хронологического указателя и исторических сведений с рисунками / Зенкевич Х.Х. – Керчь: Гор. тип., 1894. – 112 с.
383. Зисерман А. Воронцовский «Перипл» Черного моря / Зисерман А. // Русский архив. –1894. –Т.2. – №6. – С. 220 – 234.
384. Золотов В.А. Внешняя торговля Южной России в первой половине XIX века. / Золотов В.А. – Ростов-на-Дону: Изд. Ростовского университета, 1963. – 192 с.
385. Золотов В.А. Хлебный экспорт России через порты Черного и Азовского морей в 60-90-е годы XIX века. / Золотов В.А. – Ростовна-Дону: Изд. Ростовского университета, 1966. – 247 с.
386. Зомбарт В. Евреи и хозяйственная жизнь / Зомбарт В. – К.:МАУП, 2003. – 254с.
387. Ігнатієва Т.В. Торговельно-економічні зв'язки правобережної України наприкінці XVIII – 50 рр. XIX століття. Дисертація на здобуття ступеня кандидата історичних наук 07.00.01/ Ігнатієва Т.В. – Кам'янець-Подільській, 2005. – 212 с.
388. Иконников В.С. Граф Н.С.Мордвинов / Иконников В.С. – С.Пб.: тип. III отд., 1873. – 256с.
389. Император Александр Павлович и его двор в 1804 г. // Русская старина. – 1880. – Т.3. – С. 801 - 822.
390. Исторические корни дружбы и единения украинского и белорусского народов. –К.: Наукова думка, 1978. – 236с.
391. Исторический очерк Одессы. К столетнему юбилею со дня завоевания. – Одесса, 1889. – 87с.

392. Исторический очерк торговли Черного и Азовского морей // Записки Общества сельского хозяйства Южной России. 1841. – С. 66-77.
393. Исторический очерк торгового развития Одессы // Новороссийский телеграф. – 1876. – № 327.
394. Историко-статистическое описание Херсона // Новороссийский календарь на 1845 г. – Одесса, 1844.
395. Историко-статистическое описание города Симферополя // Новороссийский календарь на 1847 год. – Одесса: Гор.тип., 1846. – С.337-345.
396. История Украинской ССР. – К., 1983. – Т. 3.
397. Історія народного господарства Української РСР. – К.: Наукова думка, 1983. – 464 с.
398. Історія Одеси. [Голов. ред. В.Н. Станко]. – Одеса: Друк, 2002. – 558с.
399. История появления Одесской железной дороги // Труды Одесского статистического комитета. Вып 1. — Одесса, 1865.
400. Історія Української РСР. [В 8-ми т.] 10 кн. – К.: Наукова думка, 1978. – Т.3 – 608с., Т.4. – 530с.
401. Історія Хаджибея (Одеси) 1415–1795 рр. в документах [За ред. канд. іст. наук Т. Г. Гончарука]. – Одеса: Астропрінт, 2000. – 370с [2с].
402. История русской экономической мысли. – М.: Изд. социально-экономической литературы, 1958, – Т.1. – Ч. 2. – 872с.
403. К характеристике императора Николая и истории его царствования // Русская старина. – 1897. – № 4. – С. 30 – 55.
404. Казанська Т.І. Соціально-економічний розвиток України в першій половині ХІХ ст. / Казанська Т.І.// Історія України: курс лекцій. – К., 1991. – Кн. 1. – 424с.
405. Каптерев Н.Ф. Иерусалимский патриарх Досифей в его сношениях с русским правительством (1669–1707 г.) / Каптерев Н.Ф. – М., 1891. – 64с.
406. Кешпен П. О виноделии и винной торговле в России / Кешпен П. – С.Пб.: тип. К. Крайя, 1832. – 126с., [VIIс.]

407. Кісь Я.П. Броди / Кісь Я.П., Уваротов С.І.// Історія міст і сіл Української РСР. Львівська область. – К.: Вид. УРЕ, 1968. – С. 112 – 125.
408. Клебановский А. Воспоминание о фирме Яхненко и Симиренко / Клебановский А. //Киевская старина. 1896. - № 1. - С. 101-114.
409. Клименко П.В. Промисловість і торгівля в Подільській губернії на початку ХІХ віку / Клименко П.В. //Ювілейний збірник на пошану акад. Д.І.Багалія. Науковий збірник ВУАН. -1927. - №51. - С. 1032-1057.
410. Ковальченко И.Д. Русское крепостное хозяйство в первой половине ХІХ в. / Ковальченко И.Д. – М., 1967. – 93 с.
411. Ковальченко И. Д. Всероссийский аграрный рынок ХVІІІ - начала ХІХ века. Опыт количественного анализа. / Ковальченко И. Д., Милов Л. В. – М.: Наука, 1974. – 431с.
412. Ковальчук О. Шляхи наукового пошуку / Ковальчук О. Верба І. // Всесвіт. – 1997. – №3 -4.
413. Ковбасюк С.М. Одеська область / Ковбасюк С.М., Галяс В.Т. // Визначні місця України. – К., 1961. – С. 428.
414. Когут З. Російський централізм і українська автономія: Ліквідація Гетьманщини, 1760 –1730. / Когут З. – К., 1996. – 462 с.
415. Козирев В.К. Південна Україна у внутрішній політиці Російсько імперії та СРСР (ХVІІІ – ХХ століття). / Козирев В.К. –Запоріжжя: ЗДА, 2002. – 406с.
416. Коляда І.А. Історія України кінець ХVІІІ – початок ХХ століття. 9 клас: Навчальний посібник. / Коляда І.А. – К.: Навч. літ, 2001. – 298 с.
417. Кондораки В.Х. В память столетия Крыма./ Кондораки В.Х. –М.: Тип. МВД, 1883. – 518с.
418. Корреспонденция (письмо IV А.Чужбинского) // Экономический Указатель. – 1859. – Вып. 2(106). – С. 38.
419. Коропецький І.- С. Деяко про недавнє минуле та сучасне української економіки. / Коропецький І.- С. – К.: Либідь, 1995. – 240с.

420. Коропецький І. Українська економічна думка у ХІХ столітті / Коропецький І.- С. // Дзвін. 1991. – №1. – С.129 -134.
421. Коропецький І. - С. Українські економісти ХІХ століття та Західна наука. / Коропецький І.- С. – К.: Либідь, 1993. – 192 с.
422. Костомаров Н. Иудеям / Костомаров Н. // Основа. 1862. – № 1. – С. 38 -58.
423. Краткий очерк харьковской Троицкой ярмарки //ЛЮСХЮР. – 1838. – С.314 – 327.
424. Краткое историко-статистическое обозрение Таврической губернии // Памятная книга Таврической губернии. – Симферополь: Гор. тип., 1867. – В.1. –С.2 -12.
425. Крип'якевич І. “Вольний порт” у Старім Бихові / Крип'якевич І. // Науковий збірник за рік 1929. – К., 1929. – Т. 32. – С. 90-95.
426. Крип'якевич І.П. Історія України. / Крип'якевич І.П. – Львів, 1990. – 415с.
427. Кулик В. Дещо з Полтави / Кулик В. //Основа. 1861. - №2. - С. 27-32.
428. Кулишер І.М. Основные вопросы международной торговой политики./ Кулишер І.М. –Петроград, 1924. –Ч. 2. –С. 208, 209.
429. Курас І. С. Академік М.Є. Слабченко/ Курас І. С. Водотика С.Г. // Український історичний журнал. –1993. – №11-12. – С.34-42.
430. Лагорио Ф. Четыре эпохи из жизни города Феодосии / Лагорио Ф. // ЗООИД. – 1889. – Т.15. – С. 404-456.
431. Ладиженский К. История русского таможенного тарифа./ Ладиженский К. – С.Пб., 1886. – 144с.
432. Лазанська Т. До питання про розвиток капіталістичних відносин у господарстві церковних селян Лівобережної України в 30-50 рр. ХІХ ст. / Лазанська Т. // Український історичний журнал. – 1985. – № 9. – С. 91-99.

433. Лазанська Т.І. Торгово-промислова діяльність державних селян Лівобережної України в першій половині XIXст. / Лазанська Т.І. // Історичні дослідження. Вітчизняна історія. - 1985. Вип. 5. - С. 105-123.
434. Лановик Б.Д. Історія господарства: Україна і світ. / Лановик Б.Д., Матисякевич З.М., Матейко Р.М. – К.: Вид. навч. літ, 1995. – 318с.
435. Лашков Ф. О пересмотре Черноморского тарифа 1782 года // Известия Таврической ученой архивной комиссии. / Лашков Ф. – 1897. – № 1. – С.25 - 39.
436. Лашков Ф. Князь Г.А. Потемкин-Таврический, как деятель Крыма. Краткий очерк по архивным данным. / Лашков Ф. – Симферополь, 1890. – 112с.
437. Лернер О.М. Одесская старина. Исторические очерки./ Лернер О.М. – Одесса: тип. Нитче, 1902. –С. 58 с.
438. Лернер О. Первая одесская газета (страничка из истории русской печати) / Лернер О.М. // ЗООИД. –1901. – Т.23. – С. 10–15 (Смесь).
439. Линовский В. Железные дороги и чумацкий промысел // Экономический указатель. / Линовский В. – 1857. – Вып. 16. – С. 358 – 368
440. Липа Ю. Призначення України. / Липа Юрій Іванович. – Львів. 1992.
441. Липа Ю. Чорноморська доктрина // Липа Юрій Іванович. – Одеса, 1942.
442. Липовская Т.Д. Из истории помещичьего предпринимательства в Черниговской губернии в дореформенный период / Липовская Т.Д. // Актуальные проблемы аграрной истории Украины. Днепропетровск, 1980. – С. 116-127.
443. Липовская Т.Д. К вопросу о помещичьем предпринимательстве накануне падения крепостного права (на материалах Левобережной Украины) / Липовская Т.Д. //Некоторые проблемы социально-экономической и политической истории УССР. 1975. - Вып. 6. - С. 146-155.
444. Лодыженский К. История русского таможенного тарифа. / Лодыженский К. - С.Пб., 1886. – 283с.

445. Ляликов И. Историко-статистическое описание Екатеринослава // Новороссийский календарь на 1846 год. / Ляликов И. – Одесса, 1845. –С. 324.
446. Лялин П. Выгоды, какие может представить рафинадный завод в Малороссии / Ляликов И. // Журнал Министерства Государственных имуществ. – 1844. – Т.11. – С. 44-78.
447. Лялин П. Нынешнее состояние сельского хозяйства Малороссийского края / Ляликов И. // Журнал Министерства государственных имуществ. 1844. – Т.10. – С. 15-49.
448. Лялин П. О ценах на произведения сельского хозяйства в Малороссии // Журнал министерства государственных имуществ. 1845. – Т.14. – С. 70-74.
449. Ляхов.А. Основные черты социальных и экономических отношений в России в эпоху императора Александра I. / Ляхов.А. - М.: Тип. торг. дома Балдина, 1912. – 169с.
450. Лященко П.Н. История народного хозяйства СССР. [В 2-х томах] / Лященко П.Н., Хромов П.В. – М.: Госполитиздат СССР, 1952. – 352 с.
451. Лукашевич Р.Л. Очерки промышленности и торговли России / Лукашевич Р.Л. –Харьков.: Тип. Зильберга., 1877. – 203 с.
452. Майков П.М. Герцог Ришелье в России / Майков П.М. // Русская старина. – 1897. – №7. – С. 38 - 50.
453. Малюга В.В. Черноморский кордон на рубеже трех столетий (историческое исследование). / Малюга В.В. – Одесса : КП Одеська міська друкарня, 2008. – 412 с.
454. Маркевич. Ответ на «Голос в защиту производителей» / Маркевич // Одесский вестник. –1847. – №№ 70-73.
455. Маркевич А. Дмитрий Спиридонович Инглези / Маркевич А.// ЗООИД. –1900. –Т.22. –С. 34 – 36 (Смесь).
456. Маркевич А.И. Из прошлого Одессы / Маркевич А.//ЗООИД. – Т. 22. – С. 31-34.

457. Маркевич А. Письмо путешественника, бывшего в Одессе в 1804 г. / Маркевич А. // ЗООИД. – 1898. – Т. 21. – С. 1–7 (Смесь).
458. Маркевич А.И. Торговля и промышленность / Маркевич А.И. // Одесса 1794 – 1894. – Одесса, 1895. -
459. Мартыновский Н. Сельские замечания новороссийского помещика / Мартыновский Н. // ЗОСХЮР. – 1845. – №1. – С. 9 -24.
460. Медзыховский К.Ю. О свободных гаванях. / Медзыховский К.Ю. - С.Пб.: Тип. Попова. 1910. 314с.
461. Мейер Д.И. Юридические исследования относительно торгового быта Одессы. / Мейер Д.И. – Казаань.: Изд. книгопродавца И. Дубровина, 1855. – 46с.
462. Мелехов О.М. Історія міста Одеси / Мелехов О.М., Мигаль К.Г., Першина З.В., Раковський М.Ю. // Український історичний журнал. –1958. – №3. – С. 147.
463. Миллер П. Лейпцигская ярмарка / Миллер П.И. // Русское экономическое обозрение – № 9. – С. 102-132, № 10. – С. 84 -98.
464. Миллер П. Русская транзитная торговля в XIX столетии / Миллер П.И. //Русское экономическое обозрение. – 1903. – № 5. С. 79 – 118; – №6. – С. 68 – 100.
465. Миллер П.И. Торговля и промышленность Миллер П.И.// Министерство финансов. 1802 – 1902 гг. – С.Пб.: тип. М.В.Д., 1902. – Ч.1. –С. 132 – 154.
466. Минаков И. О канале между рекою Днестром и рекою Таранчуком / Минаков И. // ЗОСХЮР. – 1841. – С. 490 – 500.
467. Миронов Б.Н. Внутренний рынок России во второй половине XVIII - первой половине XIX в. / Миронов Б.Н. – Л.: Наука, 1981. – 259 с.
468. Миронов Б.Н. Русский город в 1740-1860-е годы. – М.: Наука, 1990. – 189 с.
469. Миронов Б.Н. Хлебные цены в России за два столетия (XVIII-XIX вв.) / Миронов Б.Н. – Л.: Наука., 1985. – 301 с.

470. Михневич И. Биография герцога де-Ришелье./ Михневич И. – Одесса, 1849. – 56с.
471. Мордвинов Н.С. Избранные произведения./ Мордвинов Н.С. – М.: Госполииздат, 1945. – 253с.
472. Муравьев С. Граф Канкрин и его финансовая система по отношению к нашему времени / Муравьев С. // Отечественные записки. – 1865. – Т. 161. – С. 95 - 115.
473. Мурзакевич Н. Статистическое описание Таганрогского градоначальства / Мурзакевич Н. // Новороссийский календарь на 1840 г., издаваемый при Ришельевским лицее. – Одесса: Гор. тип. 1839. – С. 127 – 165.
474. Надлер В.К. Одесса в первые эпохи ее существования./ Надлер В.К. – Одесса:тип.Кирхнера, 1893. – 100с.
475. Небольсин Г. Статистические записки о внешней торговле России./ Небольсин Г. – С.Пб.: Тип. М.В.Д., 1835. – Ч. 1. -315 с.; - Ч. 2. – 207 с.
476. Небольсин Г. Статистическое обозрение внешней торговли в России. / Небольсин Г. – С.Пб.:Тип. М.В.Д., 1850. – 314 с.
477. Негри А. Записка о содержании старых письменных актов Новороссийского края / Негри А., Соколов Г., Михневич И., Ляликов Ф., Шевелев Е. // ЗООИД. – 1848. – Т.2. – С. 779 – 724.
478. Некоторые мысли о переменах в английском тарифе // Журнал мануфактур и торговли. –1825. – № 5. – С. 146-155.
479. Некролог // Сын Отечества. – 1852. – №5. – С. 52
480. Несколько слов о закавказской торговле // Коммерческая газета. – 1831. – 19 сентября.
481. Нестеренко О.О. Розвиток промисловості на Україні. / Нестеренко О.О. – К.: Наукова думка, 1959. – Ч. 1. – 495 с.
482. Нестеренко О. Украинские товары в Москве / Нестеренко О.О.//Основа. 1862. - № 1. - С. 19, 20.
483. Новиков Я.И. Протекционизм / Новиков Я.И. – С.Пб.: Тип. Попова. 1890. – 291 с.

484. Новицкий К.П. Ярмарки и их роль во внешней торговле России в первой половине XIX в. / Новицкий К.П. //Сборник научных работ Московского института народного хозяйства им Г.Плеханова. 1954. - Вып. 4. - С. 101-119.
485. О внешней торговле Новороссийского края и Бессарабии в 1839 году // Новороссийский календарь на 1841г. – Одесса: Гор. тип., 1840. – С. 271- 277.
486. О покупке шелка, установленной Обществом сельского хозяйства Южной России // ЛОСХЮР. – 1834. – №3. – С.46-49.
487. О торговле Новороссийского края и Бессарабии в 1837 году // Новороссийский календарь на 1839 г. – Одесса, 1838. – С. 140 – 162.
488. О торговле Одесского порта // Коммерческая газета. – 1833. – 13 апреля.
489. О торговом сословии Одессы // Одесский вестник. – 1846. – № 43.
490. О трудах Дюка Ришелье по части управления в полуденной России // ЗООИД. –1877. –Т.10. –С. 401-415.
491. О ценах на хлеб в Одессе // Одесский вестник. – 1858. – № 110.
492. О хлебном торге в России // Журнал мануфактур и торговли. – 1825. – № 1. – С. 229-239.
493. Об одесском порто-франко. Письмо к издателю «Одесского вестника» //Одесский вестник, 1830 – 30 июля.
494. Об ярмарках // Основа. 1861. – № 6. – С. 72-78.
495. Обсуждение доклада А.В.Фадеева // Доклады и сообщения института истории АН СССР. – 1956. – Вып. 10. – С. 18-24.
496. Оглоблин О.П. Договір Петра Іваненка (Петрика) з Кримом 1692 року / Оглоблин О.П. // Київська старовина. –1994. –№6. –С. 90 -121.
497. Оглоблин О. Завдання української історіографії на еміграції / Оглоблин О.П. // Український історик. –1978. – №4. – С.4-64.
498. Оглоблин О. Думки про сучасну українську советську історіографію. / Оглоблин О.П. – Нью-Йорк., 1963, – 87 с.

499. Оглоблін О. Закавказький транзит і Україна в першій половині XIX ст. / Оглоблін О.П. // Праці комісії для виучування соціально-економічної історії України при ВУАН. К., 1931. - Вип. 1. - С. 279 -294.
500. Оглоблін О. З приводу рецензії М.Ткаченка на "Очерки истории украинской фабрики" і його ж "Предкапиталистическая фабрика"/ Оглоблін О.П. – К., 1925 //Записки історично-філологічного відділу ВУАН. Кн. 19. – С. 225-299.
501. Оглоблін О. Нариси з історії капіталізму на Україні / Оглоблін О.П.– К.: ДВУ, 1930. – 248с.
502. Оглоблін О. Проблеми схеми історії України XIX і XX століття (до 1917 року) // Оглоблін О.П. // Український історик. 1971. – № 1-2. – С. 5 -27.
503. Оглоблін О. Тариф 1822 р. і Україна / Оглоблін О.П. // Вісник О.Ч.С.У. – 1955. – С.15-22.
504. Оглоблін О. М.Є. Слабченко. Матеріали до економічно-соціальної історії України XIX ст. – Т. 1. ДВХ. 1925 / Оглоблін О.П. // Записки історико-філологічного відділу ВУАН. – 1926. – Кн. 7-8. – С. 560-571.
505. Оглоблін О. Одеське порто-франко / Оглоблін О.П. //Наукові записки Київського Інституту народного господарства. – 1928. – Т. 9.36-50.
506. Оглоблін О. Польський капітал та український ринок першої половини XIX ст. / Оглоблін О.П. // Прапор марксизму. – 1929. – №6. – С. 147 - 177.
507. Оглоблін О. Проблеми української економіки в науковій та громадській думці XIX-XX ст. // Червоний шлях. – № 9 -10 – С. 165-179.
508. Одесса 1794-1894. – Одесса: Тип. А.Шульца, 1895. – 612 с.
509. Одесса: город – агломерация – портово-промышленный комплекс. [под общей редакцией доктора географических наук профессора А.Г. Топчиева]. – Одесса, 1994.– 185с.
510. Одесса. Очерк истории города-героя. [Ред. кол. С.М.Ковбасюк]. – Одесса: Одесское областное издание,1957. – 321с.

511. Оксман Ю.Г. Одеське “Гніздо змови” 1825 року (спроба перегляду питання про базу “декабризму” на Україні) / Оксман Ю.Г. // Прапор марксизму. – 1928. – №1-2. – С. 178-182.
512. Описание рек Херсонской губернии // ЗОСХЮР. – 1841. – С. 220 – 337.
513. Определения общества // ЛОСХЮР. – 1835. – №2. – С.145-167.
514. Орлик В. Полтавская Ильинская ярмарка, ее прошлое, условия развития и обороты. / Орлик В. – Полтава: Полтавская товарная биржа., 1925. – 51 с.
515. Орлова З. Транзит України в минулому та сьогочасна проблема // Наукові записки Київського інституту народного господарства. / Орлова З. – 1927. – Т. 8. – С. 18-25.
516. Основні проблеми розвитку історичної науки в Українській РСР. – К.: А.Н. УРСР, 1958. – 65 с.
517. Остапенко С. Академік Воблій К.Г. Економічна географія України. – К., 1922 / Остапенко С. //Червоний шлях. – 1923. – Т. 2. – С. 37- 40.
518. Остапенко С.С. Внешние рынки России. Персидский рынок и его значение для России./ Остапенко С.С. – К.: Чоколов, 1913. – 175 с.
519. Остапенко С. Капіталізм на Україні / Остапенко С.С. // Червоний шлях. – 1924. – № 1-3. – С. 35-42.
520. Павло. Ярмарок в Борисполі / Павло. // Основа. – 1862. – № 7. – С. 89-92.
521. Павлович В. Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба. Екатеринославская губерния./ Павлович В. – С.Пб.: Военная тип., 1862. – 351с.
522. Павловский И. Ф. К вопросу о переводе Ильинской ярмарки из Ромен в Полтаву / Павловский И. Ф. // Труды Полтавской ученой архивной комиссии. – 1908. – Вып. 5. – С. 25, 33.

523. Павловский И.Ф. К истории винокурения в Малороссии / Павловский И. Ф. // Труды Полтавской Ученой архивной комиссии. – Полтава, 1908. – Вып.5. – С. 60 – 85.
524. Пархоменко В. М.Є.Слабченко Матеріали до економічно-соціальної історії України ХІХст. / Пархоменко В. // Червоний шлях. – 1926. – № 9-10. – С. 20 -25.
525. Пашутин А.Н.Исторический очерк г. Елисаветграда. / Пашутин А.Н. – Елисаветград: Гор. Тип., 1897. – С. 318с.
526. Плаксин С. Коммерческо-промышленная Одесса. / Плаксин С. – Одесса, 1901. – 201 с.
527. Покровский М. Избранные сочинения. / Покровский М. – М.: Мысль, 1965. – Кн. 2. – 664с.
528. Покровский С.А. Внешняя торговля и внешняя политика России. – М.: Наука. – 1947. – 314с.
529. Поляков В.Л. Таможенная политика царского правительства / Поляков В.Л.
530. Порто-франко в Одессе // Правда. – 1878. – 1 февраля, 5 марта.
531. Потанин В.В. Экономическая политика царского правительства после Крымской войны (1856-1858гг.) / Потанин В.В. – Л.: Изд. Лен. у-та. – 1966. – 15с.
532. Пресняков А. Экономика и политика в польском вопросе начала ХІХ века / Пресняков А. // Борьба классов. – 1924. – № 1-2. – С. 29-49.
533. Політична історія Гетьманщини ХVІІІ в. у документах і матеріалах /Л.Г. Мельник. – К., 1997. – 682с.
534. Половников А.П. Торговля старой России / Половников А.П. - М.: Гос. издательство торговой литературы., 1958. – 100с.
535. Полонська-Василенко Н. Історія України. В 2-х т. – К.: Либідь, 1993. – Т.1. – 418. – Т.2. – 608с.
536. Поляков В.Л. Таможенная политика царского правительства и ее влияние на развитие отечественной промышленности в период разложения

феодалной системы (Конец XVIII-первая четверть XIX вв.). Автореферат. канд. диссертации. / Поляков В.Л. – Л. Изд. Лен. у-та., 1976. – 18 с.

537. Попруженко М.Г. Посвященное в 1806 г. Одессе стихотворение / Попруженко М.Г. // ЗООИД. –Т.29. –С. 86, 87.

538. Попруженко М. Участие Одессы в возрождении народа болгарского / Попруженко М.Г. // ЗООИД. –1912. –Т.30. – С. 402 – 432.

539. Потанин В.В. Экономическая политика царского правительства после Крымской войны (1856-1858 гг.). Автореф. канд. дисс. / Потанин В.В. – Л. Изд. Лен. у-та. 1966. – 15с.

540. Похвиснев М.Н. Алексей Петрович Ермолов (по поводу помещенных в «Русской старине» материалов Ермолов, Дибич и Паскевич) / Похвиснев М.Н. // Русская старина. – 1872. – Т.4. – С. 480 - 486.

541. Похилевич Л. Сказание о населенных местностях Киевской губернии / Похилевич Л. – К.: Б.и., – 763с.

542. Пресняков А. Экономика и политика в польском вопросе начала XX в. / Пресняков А. // Борьба классов. – 1924. – № 1-2.

543. Прицак О. Ще раз про союз Богдана Хмельницького з Туреччиною / Прицак О. // Український археографічний щорічник. (Нова серія). – К., 1993. – В.2. – С.45-56.

544. Программа обозрения внутренней торговли России //Записки Общества сельского хозяйства Южной России. - 1840. - С. 439-45.

545. Прошлое и настоящее Одессы. – Одесса, 1894. – 48с.

546. Прыжов И.Г. История кабаков в России в связи с историей русского народа. / Прыжов И.Г. Казань: Молодые силы, 1914. – 204 с.

547. Развитие исторической науки в Академии наук Украинской ССР 1936-1986 гг. – К.: Наукова думка., 1986. – 226 с.

548. Ракович Г. О состоянии табачной промышленности в Малороссии и о средствах ее улучшения / Ракович Г. //Журнал Министерства государственных имуществ. 1841. – Ч. 3. – С. 438-451.

549. Рахматуллин М.А. Хлебный рынок и цены в России в первой половине XIX века / Рахматуллин М.А. // Проблемы генезиса капитализма. - М: Наука, 1970. - С. 334-412.
550. Реєнт О. П. Україна в імперську добу (XIX – початок XX ст.) / Реєнт О. П. (Інститут історії НАН України). – Київ, 2003. – 340 с.
551. Річицький А. До проблеми колоніальності та націоналізму / Річицький А. // Більшовик України. – 1928. – № 2. – С. 74-94.
552. Річицький А. М.Слабченко. Организация хозяйства Украины от Хмельниччины.../ Річицький А. // Червоний шлях. – 1923. – № 5. – С. 12-14.
553. Рожков Н.А. Город и деревня в русской истории. / Рожков Н.А. – С.Пб.: Тип. Исаковича., 1902. – 84 с.
554. Рожков Н. Русская история в сравнительно-историческом освещении. Основы социальной динамики./ Рожков Н.А. – Л.-М.: Книга, 1928. – 382с.
555. Рожкова М.К. К вопросу о значении ярмарок во внутренней торговле дореформенной России / Рожкова М.К. // Исторические записки. -1955. - Т. 55. -С. 298-314.
556. Рожкова М.К. Торговля / Рожкова М.К. // Очерки экономической истории России первой половины XIX в. - М., 1959. - С. 246-275.
557. Розвиток історичної науки в Україні за роки Радянської влади. - К.: Наукова думка., 1973. - 264 с.
558. Рубинштейн Н.Л. Сельское хозяйство во второй половине XVIII в. / Рубинштейн Н.Л. – М.: Госполитиздат, 1957. – 495 с.
559. Рубинштейн Н.Л. Территориальное разделение труда и развитие всероссийского рынка / Рубинштейн Н.Л. // Из истории рабочего класса и революционного движения. – М.: Наука, 1958. - С. 88 -100
560. Рудницький С. Чому ми хочемо самостійної України? / Рудницький С. – Львів, 1994. – 38с.
561. Рыбинский В.А. Пятидесятилетие Ялты. 1837 – 1887. / Рыбинский В.А. – Ялта, 1887. – 139с.

562. Рындзюнский П.Г. Гильдейская реформа Канкрина 1824 года
Рындзюнский П.Г. //Исторические записки. 1952. – Т. 40. – С. 121-144.
563. Рындзюнский П.Г. Городское гражданство дореформенной России.
/ Рындзюнский П.Г. – М.:Книга. – 1958. – 237с.
564. Рындзюнский П.Г. Изучение городов России первой половины XIX
века / Рындзюнский П.Г. //Города феодальной России. – М.: Наука, – С. 65-77.
565. Рындзюнский П.Г. Изучение социально-экономической истории
России XIX в. в советской историографии / Рындзюнский П.Г. // Советская
историческая наука от XX до XXII съезда КПСС. – С.187-214.
566. Савелов Л.М. Николаев и Одесса летом 1853 г. / Савелов Л.М. //
ЗООИД. –1902. –Т. 24. – С. 6, 7 (Смесь).
567. Самарцев І. Євреї в Україні на початок ХХ ст. / Самарцев І. //
Український історичний журнал. 1994. – № 4. – С. 19-29.
568. Саркисян С.К. Улицы рассказывают. Очерки./ Саркисян С.К.,
Ставицир М.Ф. – Одесса, 1976. – 216с.
569. Свободные экономические зоны. Порто-франко: Краткий
библиографический указатель. [Сост. С.М. Кириченко, Л.В. Новикова]. –
Одесса: Астропринт, 1993. – 38 с.
570. Семенов А. Изучение исторических сведений о российской
внешней торговли и промышленности / Семенов А. СПб: Тип. Безобразова,
1859. – Ч.1. – 517 с.
571. Сидоренко О.Ф. Українські землі у міжнародній торгівлі (IX –
середина XVII ст.). / Сидоренко О.Ф. – К., 1992.
572. Сигида Г.А. Зовнішньополітичний фактор у процесі формування
купецтва Південної України в першій половині XIX ст. / Сигида Г.А. // Наукові
праці історичного факультету Запорізького державного університету. –
Запоріжжя, 2006. – Вип.10. – С. 68 – 79.
573. Сикар. Г. Письма о Крыме, об Одессе и Азовском море. / Сикар. Г.
– М.,1810. – 58с.
574. Сикар Г. Письма об Одессе / Сикар. Г. // СПб., – 146 с.

575. Симонович. О порто-франко вообще Симонович П. //Одесский вестник. 1833. - № - № 40, 41,43.
576. Симонович П. О разведении винограда / Симонович П.// Листки Общества Сельского Хозяйства Южной России (далі – ЛОСХЮР). –1838 –№3. –С.132.
577. Скальковский А. Днестр и его значение в торговле и промышленности Южной России / Скальковский А. // Экономический указатель. – 1858. – Вып. 15(67). – С. 322–327
578. Скальковский А. Заслуги Одессы перед Отечеством / Скальковский А.// Памятная книга Одесского градоначальства на 1880 год. – Одесса, 1879. – С. 30 – 45.
579. Скальковский А. Записки о торговых и промышленных силах Одессы. / Скальковский А. – С.Пб.: Тип. Безобразова, 1865. – 105 с.
580. Скальковский А. Историко-статистический опыт о торговых и промышленных силах Одессы. / Скальковский А. – Одесса: Тип. Нитче, 1839. – 96 с.
581. Скальковский А. Коммерческое народонаселение города Одессы/ Скальковский А. // Одесский вестник. – 1845. – 20 января.
582. Скальковский А. Овцеводство и торговля шестью в Новороссийском крае/ Скальковский А. // Журнал министерства внутренних дел. – 1857. – №10. - С. 13-26.
583. Скальковский А. О направлении железных дорог в Южной России/ Скальковский А. // Экономический указатель. – 1858 – Вып. 11 (63). – С. 230 – 234
584. Скальковский А.А. Первое тридцатилетие истории города Одессы. 1793–1823. / Скальковский А. – Одесса, 1837. – 234с.
585. Скальковский А. Сравнительный взгляд на Очаковскую область в 1790 и 1840 годах / Скальковский А. // ЗООИД. –1844. –Т.1. –С.273.

586. Скальковский А. Торговля Бессарабии с Галициею в / Скальковский А. // Записки Императорского общества сельского хозяйства Южной России. 1844. – С. 145-148.

587. Скальковский А. Торговля, заводская, фабричная и ремесленная промышленность в Одессе / Скальковский А. // Труды Одесского статистического комитета. -1865. – Вып 1. – С. 241-263.

588. Скальковский А. Торговля и торговая промышленность в Новороссийском крае./ Скальковский А. //Журнал министерства внутренних дел. – 1850. – Ч. 29. – С. 177-215, 313-360.

589. Скальковский А. Торговое значение Одессы / Скальковский А. // Экономический указатель. – 1857. – Вып. 13. – С.306 – 310.

590. Скальковский А.А. Хронологическое обозрение истории Новороссийского края. 1730-1823. / Скальковский А. – Одесса - Ч. 2. – 382с.

591. Скальковский А. Черные дни Одессы / Скальковский А. // Памятная книга Одесского градоначальства на 1880 год. – Одесса, 1879. – С. 73– 98.

592. Скальковский А. Ярмарки или сухопутные пути Новороссийского края / Скальковский А. //Журнал министерства внутренних дел. – Ч. 11. – С. 77-154.(отд.III).

593. Скрипник М. З приводу економічної платформи націоналізму Скрипник М. // Більшовик України. – 1933. – № 6. – С. 44-50.

594. Слабеев І.С. З історії первісного нагромадження капіталу на Україні. (Чумацький промисел і його роль у соціально-економічному розвитку України XVIII - першої половини XIX ст.) / Слабеев І.С. – К.: Наукова думка, 1964. – 218 с.

595. Слабченко М. Боротьба за системи землеволодіння і форми господарки в Україні XIX - XX ст. / Слабченко Т. – Одеса:ІНО., 1927. – 68 с.

596. Слабченко Т. До історії аграрних криз на Україні в XIX ст. / Слабченко Т. // Записки Одеського наукового при У.А.Н. товариства. Секція соціально-історична. – 1928. – Ч. 2. – С. 3-21.

597. Слабченко М. Матеріяли до економічно-соціальної історії України XIX ст. / Слабченко Т. – Одеса: ДВУ., 1925. – Т.1. – 324 с.
598. Слабченко М. Организация хозяйства Украины от Хмельниччины до Мировой войны. Очерки торговли и торгового капитализма. [В 3-х т.]/ Слабченко Т. – Одесса: Держвидав України, 1923. – Т. 3. – 312с.
599. Слабченко М. Проф. А.П. Оглоблин. Очерки истории украинской фабрики. Предкапиталистическая фабрика / Слабченко Т. // Записки історико-філологічного відділу ВУАН. – 1926. – Кн. 7-8. – С. 557-560.
600. Слабченко М.Е. Протокол отпускных писем за гетмана Апостола 1728 года тут и по отъезде его велможные записки щоденния при конце того ж года 1728. / Слабченко Т. – Одесса, 1913. – 68с.
601. Слабченко М. Передмова. / Слабченко М. // Записки Одеського при У.А.Н. товариства. Секція соціально-історична. 1928. - Т. 3. - С. 3-6.
602. Смоленский А. Статистическое описание Керч-Еникальского градоначальства / Смоленский А. // Новороссийский календарь на 1841-й год. – Одесса, 1840. – С. 260-298.
603. Смолій В.А. Про пошук нових теоретичних та методологічних підходів до вивчення історії України / Смолій В.А. // Матеріали науково-освітньої конференції: Історіографічна спадщина науки історії України (погляд з кінця XX ст.). – Глухів., 1997. – С. 3-5.
604. Смольянинов К. История Одессы. / Смольянинов К. – Одесса: Городская типография, 1853. – 284с.
605. Сокальский И. Несколько слов о значении железных дорог для одесской торговли / Сокальский И. // Одесский вестник. – 1857 . – 30 апреля.
606. Сокальский И. Очерк торговли хлебом в 1858 году и значение Одессы в этой торговле. / Сокальский И. – Одесса: Гор. тип., 1854. – 48 с.
607. Соколов Г. Историческая и статистическая записка о военном городе Елисаветграде / Соколов Г. // ЗООИД. –1848. –Т.2. – С. 393.394.
608. Соколовская Т. Материалы по истории масонства в русской армии / Соколовская Т. // Русская старина. –1907. –№7. –С. 198, 212. –№ 8. –С. 409, 426.

609. Соболев М.Н. Таможенная политика России в первой половине XIX в. / Соболев М.Н. – Томск: Типография Сибирского общества печатного дела, 1911. – 850 с.
610. Стасюк М. Економічні відносини України до Великої Росії і Польщі/ Стасюк М. //Записки Українського Наукового Товариства в Києві. - 1911. -Кн.8. -С.88-112; -Кн. 9. - С. 86-120.
611. Статистика. Разные статистические сведения об Одессе // Новороссийский календарь на 1835 г., издаваемый П.М. – Одесса: Гор. тип. 1834. – С. 95 – 126.
612. Статистическое обозрение Одессы // Новороссийский календарь на 1837 г. – Одесса: Гор. Тип. 1836. – С. XLI – LXXX.
613. Статистические сведения о Новороссийском крае // Новороссийский календарь на 1836 г. – Одесса: Гор. тип. 1835. – С. 59 – 93.
614. Стемповский. О трудах Дюка де Ришелье по части управления в Полуденной России/ Стемповский. // Вестник Европы. – 1824. – №16. – С. 284 – 301.
615. Стойкович П. Две главы из экономической истории Новороссийского края/ Стойкович П. //Южный сборник. – 1859. – № 2. – С. 91-110.
616. Стойкович П. Конкуренты Новороссийского края по отношению к второстепенным отраслям отпускной торговли / Стойкович П.// Одесский вестник. 1859. - № 106, 107.
617. Стойкович П. О значении конкуренции в хлебной торговле по отношению к Новороссийскому краю / Стойкович П.//Южный вестник.-1859. - № 1. -С. 21-54.
618. Столбуненко М.М. Зовнішньоторговельні та зовнішньополітичні чинники розвитку морського торговельного флоту та судноплавства на Півдні України (кінець XVIII – перша половина XIX ст.). Дисертація на здобуття ступеня кандидата історичних наук./ Столбуненко М.М. – Одеса., 1997. – 192 с.

619. Струве П. Крепостное хозяйство. Исследование поэкономической истории России VIII -XIX вв. / Струве П. – С.Пб.: Тип. Сабашникова, 1913. – 340с.
620. Субтельний О. Україна. Історія. / Субтельний О.– К.: Либідь, 1991. – 736с.
621. Тарасенко-Отрешков Н.И. Значение системы свободной торговли./ Тарасенко-Отрешков Н.И. – С.Пб.: Тип. М. В. Д., 1857. – 115 с.
622. Татищев С.С. Внешняя политика императора Николая Первого. Введение в историю внешних сношений России в эпоху Севастопольской войны. / Татищев С.С. – С.Пб.: тип Ак. наук, 1887. – 318 с.
623. Тарле Е.В. Континентальная блокада. / Тарле Е.В. - М.: Тип. Московского у-та., 1913. – 215 с.
624. Теплицький В.П. Буржуазно-ліберальна економічна думка на Україні в 60-ті роки XIX ст. / Теплицький В.П.// З історії економічної думки на Україні. - К., 1961. - С. 24-55.
625. Тихонов Ю.А. Проблемы формирования всероссийского рынка в советской историографии / Тихонов Ю.А. //Актуальные проблемы истории России эпохи феодализма. – М.: Изд-во АН СССР, 1970. – С. 200-223.
626. Томулец В.Н. Торговое законодательство и торговля Бессарабии с другими губерниями России в дореформенные десятилетия (1812 – 1861 гг.). Дис. на соиск. уч. ст. к. и. н. 07.00.02./ Томулец В.Н. – Кишинев, 1998. – 212с.
627. Томулец В.М. Торгові зв'язки Бессарабії з Україною 1812-1830рр./ Томулец В.М. // Український Історичний Журнал. – 1987. – № 6. – С. 78-85.
628. Трегубов Н. Предисловие к «Письмам об Одессе» Г.Сикара / Трегубов Н. //Дух журналов. 1818. – Ч. 30. – С. 20 – 58.
629. Третьяк А.И. Южная Украина в системе политических отношений Европы конца XVIII в. Диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук. / Третьяк А.И. – Одесса, 1996. – 189 с.

630. Тройницкий А.Г. Устья Дуная и усть-дунайские острова / Тройницкий А.Г. // Одесский вестник. – 1835. – 9 октября, 12 октября, 16 октября, 9 октября.

631. Туган-Барановский Н.И. Русская фабрика в прошлом и настоящем./ Туган-Барановский Н.И. – С.Пб.: Тип. Попова. 1893. – 317 с.

632. Україна і світ: Історія господарства від первісної доби і перших цивілізацій до становлення індустріального суспільства. К.: Генеза, 1994. 324 с.

633. Фадеев А.В. Развитие капитализма вширь в пореформенной России / Фадеев А.В.//Доклады и сообщения института истории АН СССР. 1956. - Вып. 10. - С. 6-7.

634. Феденьов Р.К. Перші градоначальники Одеси: історичний досвід управління містом. / Феденьов Р.К., Якубовський О.П. – Одеса: Астропринт, 2002. – 159 с.

635. Федоренко П.К. М.Є.Слабченко Матеріали до економічно-соціальної історії України ХІХст. / Федоренко П.К. // Україна. – 1929. – №4. – С. 9-23.

636. Федоров И. Столетие Одессы с портретами административных и общественных деятелей и с видами Одессы. / Федоров И. –Одесса, 1894. – 78с.

637. Фельдман В. С. “...Близ переплетчика Вольтера”/ Фельдман В. С. // Знамя коммунизма. – 1987. – 4 июля.

638. Фидлер В. О хлебной промышленности на Юге России/ Фидлер В. // ЗОСХЮР. – 1861. – №6 – С. 332-334.

639. Флоровський А.В. Депутаты Войска Запорожского в законодательной комиссии 1767 г. / Флоровський А.В. – Одеса: Тип. Ничше, 1912. – 54 с.

640. Фундуклей И. Статистическое описание Киевской губернии./ Фундуклей И. – С.Пб.: М.В.Д., 1851 –1852. – Т. 1. – 655с., Т. 3. – 602 с.

641. Хромов П. А. Очерки экономики докапиталистической России./ Хромов П. А. – М., 1988. – С. 230;

642. Цагалов Н.А. Очерки русской экономической мысли периода падения крепостного права. / Цагалов Н.А. – М.: Политиздат, 1956. – 249с.
643. Цетлин Л. Одесса / Цетлин Л.// Энциклопедический словарь Русского библиографического института Гранат. –Издание 7-е. –М. –Т. 30. – С.503.
644. Чарнецкий В. Порто-франко в Одессе / Чарнецкий В.// Вечерняя Одесса. –1988. – 2 сентября.
645. Чулков М. Историческое описание российской коммерции при всех портах и границах от древних времен до ныне настоящего и всех преимущественных узаконений по оной государя императора Петра Великого и ныне благополучно царствующей императрицы Екатерины Великая. / Чулков М.– С.Пб., 1786. –Т.2. –Кн.2. – 382 с.
646. Шандра В. Адміністративні установи Правобережної України кінця ХУІІІ – першої половини ХІХ ст. в російському законодавстві: джерелознавчій аналітичний огляд. / Шандра В. – К., 1998.
647. Шандра В. Новоросійський та бессарабський генерал-губернатор М.М. Воронцов/ Шандра В. // Український історичний журнал. – 2002. – № 1. – С. 67–79.
648. Шандра В. Патрісія Герлігі Одеса. Історія міста, 1794 – 1914 / переклад Юрія Олійника – К.; Критика, 1999. –383 с. / Шандра В. // Український гуманітарний огляд. –2 000. – В.3. – С. 270–175.
649. Шапошников Н.Н. Таможенная политика России до и после революции. / Шапошников Н.Н. - М.-Л., 1921. 98 с.
650. Шидловский А.Ф. Александр Григорьевич Тройницкий (одесский период службы) / Шидловский А.Ф. // Русская старина. –1897. –№2. – С.382-385.
651. Шильдер Н.К. Таганрог в 1825 г. / Шильдер Н.К.// РС. –1897. –Ч.1. –С. 20.

652. Шмаков А. Исторический очерк основания и развития Одессы // Памятная книжка Одесского градоначальства на 1870 г. / Шмаков А. –Одесса, 1869. –С. 81.
653. Шмидт А. Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба. Херсонская губерния. / Шмидт А. – С.Пб.:Военная тип., 1862. – Ч.1. – 605с., - Ч.2 -878 с.
654. Шостак А.И. О младенчестве Одессы. / Шостак А.И. – Одесса, 1844. – 12 с.
655. Шпунт Р. Слабченко М. Боротьба за системи землеволодіння і форми господарства в Україні ХІХ-ХХ ст. Одеса, 1927 / Шпунт Р. //Більшовик України. - 1928. - № 3. - С. 84 -86.
656. Шпунт Р., Слабченко М. Матеріали до економічно-соціальної історії України ХІХ ст. - Т.1-2./ Шпунт Р. //Більшовик України. - № 2. - С. 96-102.
657. Штукенберг И.Ф. Статистические труды. / Штукенберг И.Ф. – С.Пб.: тип. М.В.Д., 1860. – Т.2. – С. 314 с.
658. Шугуров М.Ф. История евреев в России / Шугуров М.Ф. // Русский архив. – 1894. – Т.1. – №.4. – С.450 – 498.
659. Шульга І. Соціально-економічне становище Закарпаття в другій половині ХVІІІ ст. / Шульга І. – Ужгород: Закарпаття, - 282 с.
660. Щербинин М.П. Биография генерал-фельдмаршала князя Михаила Семеновича Воронцова./ Щербинин М.П. – С.Пб., 1858. – 318 с
661. Эрдели А. Проселочные или транзитные дороги, как статья дохода / Эрдели А. // Одесский вестник. – 1863. – 26 октября.
662. Юзефович М. Еврейский у нас вопрос. / Юзефович М. – К.: Тип. Фрица, 1871. – 24 с.
663. Юровский В.Е. Министр финансов Е.Ф. Канкрин / Юровский В.Е. // Вопросы истории. – 2000. – №1. – С. 141-158.
664. Юрченко П. Историко-статистический очерк торговли города Херсона // ЗООИД. – 1883. – Т.13. – С. 155 – 189.

665. Юрченко П. Предисловие переводчика / Юровский В.Е.// Лагорио Ф. Четыре эпохи в жизни города Феодосии. –Б.г. –С. 7, 8.
666. Яворський М. Україна в епоху капіталізму. В. 1. Період початкової акумуляції. / Яворський М. – Харків: ДВУ, 1924. – 234 с.
667. Яковлєва Т. Гетьманщина в другій половині 50-х років XVII століття: причини та початок Руїни/ Яковлєва Т. – К., 1998. – 478с.
668. Яковцевский В.Н. Купеческий капитал феодально-крепостнической России. / Яковцевский В.Н. – М.: Наука, 1853. – 264 с.
669. Янсон Ю. Крым, его хлебопашество и хлебная торговля/ Янсон Ю. - С.Пб.: Тип. Безобразова, 1870. - 68 с.
670. Янсон Ю. Статистическое исследование о хлебной торговле в Одесском районе / Янсон Ю. // Труды экспедиции, снаряженной императорским вольным экономическим и русским географическим обществом для исследования в России. – С.Пб.: Тип. В.Безобразова и комп., 1870. – Т. 2. - 500 с.
671. Янсон Ю. Хлебная торговля на Волыни. / Янсон Ю. – С.Пб.:Тип. Францева, 1870. – 124с.
672. Ястребов Ф.О. Розклад і криза феодально-кріпосницької системи. Зростання капіталістичних відносин на Україні (кінець XVIII – перша половина XIX ст.)// Історія Української РСР. –К., 1953. –Т.1. –С. 399.
673. Ястребов Ф. Україна в першій половині XIX ст. / Ястребов Ф. – К.:Д.В.У. 1939. -244 с.
674. Яцунский В.И. Промышленный переворот в России/ Яцунский В.И. // Преподавание истории в школе. - 1955. - № 5. С. 44-45.
675. Ящук В. І. Радзивілів./ Ящук В. І. – Рівне, 2004. – 143с.
676. Baracz X.S. Wolne miasto handlowe Brody. / Baracz X.S. – Lwow, 1865. – 242 p.
677. Castelnau G. Essai sur l'histoire ancienne at moderne dela Nouveiie-Russie. / Castelnau G.– Ed.1 – Paris, 1820. – 314 p.

678. Castelnau. *Traite sur le Commerce de la Mer Noire.*/ Castelnau. – Paris, 1787. – 302 p.
679. Gamba. *Voyage dans la Russie meridionale, et particulierement dans les provinses situees au-dela du Caucase.*/ Gamba. – Paris, 1826. – P.1. – 278 p.
680. Hahemeister I. *Memoire sur le commerce der ports de la Nouvelle-Roussie, de la Moldavie etde la Valachie.* / Hahemeister I. – Odessa, 1835. – 312 p.
681. Herlihy Patricia. *Russian Wheat and the Port of Livorno - 1794 - 1865.* /Herlihy P. - Cambridge, Offprint Series – 15. – P. 53-62.
682. Herlihy Patricia. *Greek Merchants in Odessa in the Nineteenth Century* // Herlihy P. // *Harvard Ukrainian Studies.* - 1970. - Volume 3-4 - P.399-420.
683. Herlihy P. *Ukrainian Cities in the Nineteenth Century* // *Rethinking Ukrainian History.* / Herlihy P. – Edmonton: University of Toronto Press, 1981. – P.130-139.
684. Hommaire de Heell X. *Les steppes de la Mer Caspienne et la Russie Meridionale. Voyage pittoresque et scientifique.* / Hommaire de Heell X. – Paris-Strasbourg, 1843. – 248 p.
685. Jones R. E. *Ukrainian Grain and East by Nineteenth century* // *Ukrainian Economic History.* / Jones R. E.– Cambridge: Harvard University Pres,1994. – P.210-227.
686. Kahan A. *Essays in Jewish social and economic history.*/ Kahan A. – Chicago: University of Chicago Press, 1986. – 208p.
687. Kahan A. *The plow, the hammer, and the knout : an economic history of eighteenth-century Russia.* / Kahan A. – Chicago: University of Chicago Press, 1985. – 399p.
688. Kahan A. *Russian economic history: the nineteenth century.*/ Kahan A. – Chicago: University of Chicago Press, 1989. – 244p.
689. Melnyk L. *Industrial Development and the Expansion of Free Labour in the Ukraine during the First Half of Nineteenth century* / Melnyk L.// *Ukrainian Economic History.* – Cambridge: Harvard University Pres, 1994. – P.246-260.

690. Ribas M. Saggio sulla citta di Odessa./ Ribas M. – Genova, 1988. –
108 p.
691. Traite sur le Commerce de la Mer Noire. –Paris, 1787. – 316 p.

ДОДАТКИ

1. Указ Сенату „Про дозвіл польським підданам здійснювати у Росії торгівлю”.

18 листопада 1784 р.

(ПСЗРИ. – Сорбр.1. – Т. 22. – №16.093. – С. 243 – 246)

„Пособствуя распространению торгу на Черном море, Мы снабдили оной разными выгодами и облегчениями, не только в пользу верных наших подданных, но и для иностранных народов, особливо же таких, с коими или особенные постановления по торговле Мы имеем, или же которым по искренней дружбе между Государствами отличным образом Мы доброхотствуем. В числе сих народов Польша обращала всегда на себя наше внимание и радение о добре ея, как то мы доказали оное пред светом многократными заступлениями, дабы торговля ея от разных сторон стесняемая, воспользовалась возможным облегчением. Видев же, что все то было недостаточно, старались Мы открыть сей соседственной и дружественной с нами державе, посредством собственных наших владений. Способы надежные и выгодные, обращать избытки тамошние в пользу ея, и получать нужное из чужих земель, доводом тому служит учреждение о транзитном, или переходном торге чрез Ригу, в тарифе сентября 27-го 1782 года изданное и статья 12 при означенном тарифе изображенная, которую Мы после и на Екатеринославское наместничество распространили; но дабы вящее подать еще ободрение Польскому торгу чрез Екатеринославское Наместничество и Черное море, мы ныне признали за благо сделать в пользу одного следующего постановления до будущего нашего соизволения и до усмотрения мер лучших и надежнейших

1. В изъявлении доброжелательства нашего к Польше, присвоаем ей статью шестую указа нашего от 27 сентября 1782 года при тарифе изданного, и которая слово от слова гласит тако: «хотя сей общий тариф имеет служить для всех портов наших, на Черном и Азовском морях лежащих; но мы для ободрения тамошнего торга, уменьшаем платеж пошлин по оному одной четвертою частию, в пользу подданных наших и тех народов, с которыми будут у нас сделаны точные о том постановления, в замену приобретаемых от них выгод и облегчений для русской торговли. Исключая из такового исключения в пошлинах те товары, о коих именно в тарифе показано, чтоб собирать с них пошлину и в Черноморских портах наравне с другими таможенными, или где точно же сказано в том тарифе, какую пошлину при Черноморских портах брать.» Вследствие чего уменьшением таковым в пошлине в портах наших на Черном и Азовском морях польские обыватели имеют пользоваться.

2. Подтверждаем сим для неперемного исполнения статью 6-ю указа нашего от 24 февраля, в которой написано: «как в статье 12 помянутого указа нашего от 27 сентября 1782 года написано: родящиеся около Малороссийских и Белорусских Наместничеств в польских местах товары. А именно пеньку, лен, мед, воск, вошину, масло конопляное и льняное, воловьсы сырые кожи, всякой хлеб, щетину, семя льняное и конопляное, деготь, разную деревянную посуду, лес и прочие потребные деревенским жителям вещи и всяких зверей пропускать в Россию чрез пограничные Таможни без взятья пошлин:

то для выгоды жителей Наместничества Екатеринославского и для доставления удобнейших средств, таковые припасы и вещи отправлять в пользу торговли морем и далее, силу сия статьи во всем ея разумении распространяем и на границы означенного Наместничества.»

3. Город Херсон долженствует быть единственным портом, чрез который перевозной, или транзитный торг производиться имеет, как для выходящих в другие Государства Польских товаров, так и для приводимых из чужих краев всяких вещей для отпуска в Польшу.

4. Назначить по усмотрению Екатеринославского и Таврического Генерала-Губернатора одну особенную пограничную таможенную, чрез которую Польские товары для отпуска за море привозиться будут в Екатеринославское Наместничество; равным образом и привозимые заморские товары в Херсон чрез ту ж пограничную таможенную в Польшу выпускаемы быть должны. При назначении для таковой пограничной таможни места, соображать удобность для перевозного торга, с удобностью упреждать и пресекать всякие вопреки пользы казенной и торговой здешней вредные покушения.

5. Со всех иностранных товаров, с коих при ввозе заплачена полная пошлина, при вывозе их из Херсона за море, удерживать только в казне осьмую долю; а 7 частей возвращать тому, кто привез и отпускает оные. Сей возврат производить только в годовой срок, считая от дня отправления товаров из Таможни, а не далее.

6. Иностранные товары, кои по установлению о перевозном торге подлежат уступке в пошлинах должны быть не в мелких партиях, мерные же чтоб были не меньше цельного куска, например: сукна, шелковых и шерстяных материй, холста, лент, флеру и прочего тому подобного; в рассуждении весовых товаров, не ниже 200 фунтов, исключая из того пряное коренье и зелье, шелк, чай и прочее, что не меньше 10 фунтов быть долженствует; количество же напитков должно быть не меньше бочки или оксофта; а количество счету подлежащих мокрых товаров, как то: вина и прочих напитков в бутылках и склянках, не меньше 50 бутылок или склянок; количество же шляп, шапок, колпаков, чулок и прочаго должно быть не меньше дюжины; а ценовые в тарифе означенные и неименованные товары по цене не ниже 100 рублей.

7. Купец на таковые товары должен непременно подавать всякий раз в таможенную объявление, с показанием, на каком корабле, или с каким фурманом, и когда он сии товары получил из чужих краев. Таможня имеет всегда сличать сие объявление с таможенными книгами, и при досмотре оных товаров надлежащим образом поверять, и потом дать записку на провоз их, сказав, куда именно оные следовать должны до другой Таможни, для такового транзита определенной, из которой давать знать в первую, что все сходно явилось, и что товары за границу или за море выпущены, и тогда уже купец может требовать уступки, или возвращения пошлин, как в статье 5-й изъяснено.

8. Не запрещается Польским обывателям ввозить их товары, или же вывозить иностранные и через другие Таможни; но уже на оных не могут они

иметь права пользоваться никакою уступкою, или возвращением пошлин.

9. Прилагается при сем таблица Польским товарам (смотри приложение Общего тарифа отпусковых товаров мин. Г. под №15.520) с означением, каковую пошлину при выпуске их в чужие края из Риги брать положено, и которой повелеваем в точности следовать, и при вывозе из Херсна на Черное море для отправления в чужие в края, уменьшая только сию пошлину четвертою долею, по принятому для Черноморского торга правилу.

10. В случае покушения, под видом транзитного торга провозить потаенным образом товары, с виновными поступать непременно по силе установлений Государственных при тарифе, и в пополнении тому Изданных; которых и вообще относительно сего переходного торгу соображаться.

11. По таком облегчении Польского переходного торга необходимо есть принять меры предосторожности, дабы под образом сего не произошли ущербы в таможенных наших доходах и вред вообще Российской торговли: и для того повелеваем действие по сему начать не прежде, как устроив надлежащим образом, по силе указа нашего от 27 сентября 1782 года таможенную стражу и цепь, без установления которой и сей транзитный торг отнюдь не должен начинать своего действия.

12. Сверх пограничной для переходного торгу, и сверх Херсонской и других портовых таможен, оставить еще по усмотрению Генерал-губернатора в Екатеринославском наместничестве не более, как одну пограничную таможенную, для ввоза и вывоза товаров в том Наместничестве; прочие же, яко ненужные и могущие затруднить должны противу потаенного предосторожности, запретить.

13. Уменьшение четвертой части пошлины и платеж оной ходячею монетою Российскою простирается единственно на портовые таможи и на переходной Польский торг; но в пограничной таможне в платеже пошлин сполна, и во взыскании, с кого следует, ефимков поступать по общим Государственным установлениям.

14. При всех сих учреждениях переходного торга и таможен, при каждой из них должны заведены быть и карантинные дома, да и таможенную цепь и стража осторожность от наносу опасной болезни всемирно наблюдать обязаны.

15. А как Область Таврическая изобилует солью, для употребления здоровою и прочною: то, предполагая во-первых достаточное ею снабжение той самой области и Губернии Екатеринославской, трех Малороссийских и прочих мест, кои оною довольствуются с запасными магазинами, на основании устава о соли, Мы желаем, чтоб остатки оной могли обращены быть с пользою казенною, для выгоды не только Польского края, но и других наших соседей: почему наш Генерал-Губернатор Екатеринославский и Таврический, по учреждении там Казенной Палаты, не оставит сделать о сей части распоряжения.”

2. Додатки до митного тарифу по Європейській торгівлі 1796 р. Додаток „Г”.

(ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т.45. Книга тарифов. Приложения к отделению
второму. – С. 11, 12)

„О перевозных или транзитных товарах

*О перевозе или транзите иностранных из Европы чрез Россию в
соседственные Европейские чужие земли товаров, с нижеследующим при
том наблюдением*

1) Со всех иностранных товаров, заплативших при привозе полную по Тарифу пошлину, при вывозе их из России в соседственные Европейские чужие земли, удерживать в казне осьмую только длю, а достальные семь частей возвращать Российским купцам; но оный возврат производился б в годовой токмо срок, считая от числа отправления товаров из Таможни, а не далее. С оксофта ж виноградной водки оставлять в казне заплаченной пошлины четыре рубля, а с каждого фунта чаю, ввезенного через Европу, шесть копеек; напротив же того с иностранной соли и сельдей ничего в пошлине не уступать, а все то, что с них при привозе плачено было, оставлять в казне. 2) Те иностранные товары, кои по предыдущему пункту подлежат уступке в пошлинах, должны быть не в малых, но в великих партиях, а мерные товары чтоб были не мене целого куска, на пример: сукна, шелковой и шерстяной материи, холста, лент и прочаго, в рассуждении весовых товаров не ниже двух сот фунтов; из чего однакож исключается пряное коренье и зелие, шелк, чай и прочее, что не меньше десяти фунтов быть должно; количество же напитков должно быть не мене целой бочки или оксофта; а количество счету подлежащих мокрых товаров, как то: вин и прочих напитков в бутылках и склянках, не пятидесяти бутылок или склянок; количество же чулок, колпаков, платков и прочаго, должно быть не мене дюжины; а ценовые в Тарифе означенные и неименованные товары должны быть по цене не ниже ста ефимков. 3) Каждому купцу на таковые товары надлежит непременно подавать всякий раз в таможду объявление, с показанием, на каком корабле или с каким фурманом и в котором году он сии товары получил из чужих краев. Таковое объявление имеет Таможня всегда сличать с Таможенными книгами, и при досмотре оных товаров поверять, сходствуют ли они с теми книгами, и есть ли на них подлежащие клеймы; потом сняв с них стемпели, если все по досмотру в весе и мере явится сходно, те ящики кипы и бочки, в коих таковые товары укладываются, надлежащим образом запечатать, и о том прописать на ерлыке обстоятельно. После того запечатанные ящики, кипы и бочки купец имеет везти через то место, которое от Правительства единственно для транзита уже определено или впредь назначено будет. Из оной же таможни, по учинению ею точного по ерлыку досмотра товарам, представлять в ту Таможню, из которой тот купец первоначально отправился, надлежащий аттестат в том, что все явилось в сходстве, и что товары действительно за границу выпущены. По исполнении сего и может купец требовать уступки в пошлинах как то в 1 пункте предписанию. 4) Для вывозу переходных товаров с коих в пошлинах делается уступка, назначить одну только дорогу чрез определенную на то пограничную Таможню, как о том в предыдущей статье сказано. Впрочем не подлежит воспрещать купцам по удобности чрез другие дороги вывозить из

России иностранные товары за границу; токмо те, кои чрез другие дороги повезут свои товары, не могут уже пользоваться означенною в пошлинах уступкою. 5) Ежели случится, что Российские купцы при учреждениях, клонящиеся к расширению торговли и сопряженной с оною для купечества выгоды, отважатся вывезенные за границу и в пошлинах уступку получившие товары, тайно опять ввозить, или под именем соседственных чужих земель продуктов к переходу или транзиту подлежащих, объявлять будут в Таможнях такие, которые должны по Тарифу платить пошлину сполна, и дерзнут таковой потаенный производить торг ко вреду пошлинного сбора сами, или кому в том помогать станут; то со всякого оказавшегося в сем преступлении взыскать сверх конфискации товаров, за первый раз денежную пеню против того, чего товары стоят, а в другой раз наказать его таким же образом и к тому еще лишением купеческого права, и судить его уголовным судом.”

3. Іменний указ Сенату „Про дозвіл російським підданам вивозити ліс з Галичини для відправлення за море”.

1 квітня 1802 р.

(ПСЗРИ. – Собр1. – Т.27. – № 20.211. – С.87)

„В следствии прошения, дошедшего к нам от рижского купца Муйжеля , о дозволении ему провозить к Рижскому порту покупаемый в Галиции лес для отпуска одного за море, рассмотрев предложение сие в общем его виде, мы находим, что разрешение транзитного лесного торга из Галиции чрез Российские владения, может открыть Российским подданным новую отрасль промышленности и народной пользы; а потому и повелеваем: 1. Вывоз леса из Галиции чрез Российские пределы для отпуска одного за море всем российским подданным дозволить беспрепятственно. 2. Дозволение сие распространить не только на Рижские порт, но и на все Черноморские. 3. Пошлину с сего леса, при отпуске его из портов Российских за море, взимать точно на том основании, как она установлена общими узаконениями с лесов вывозимых из России. Правительствующий Сенат не оставит посему учинить все надлежащие распоряжения.”

4. Затверджена царем доповідь міністра комерції „Про не стягування мита з кукурудзи, що її привозять у Дубоссари для відправлення через Одеський порт до чужих країв”

7 серпня 1803 р.

(ПСЗРИ. – Собр1. – Т.27. – № 20.887. – С.882)

„Доклад: Мариупольский помещик коллежский советник Гаюс, имея поручение от одесских контор доставить к ним 10.000 четвертей кукурузы для отправления ея от тамошнего порта за море по недостатку сего произведения в тамошнем краю, выписал из Молдавии в дополнение вышеупомянутого количества 3.000 четвертей. Дубоссарская таможня при впуске ея в Россию, определила взыскать пошлину по 30 копеек с рубля, как с товара неименованного. Помещик Гаюс находя для себя отяготительным

такое взыскание, просит от оногo вовсе избавить. Государственная Коммерц-Коллегия рассмотрев такую просьбу и почитая, что кукуруза есть род гороху, полагает взыскать с нее пошлины по 80 копеек с четверти, на что испрашивает моего утверждения. Хотя я и не имею права осуждать положение Дубоссарской таможни, что определила она с кукурузы, как с товара в тарифе неименованного, взыскать по 30 копеек с рубля, но не могу одобрить оногo, а тем менее согласиться с мнением государственной Коммерц-Коллегии, чтобы причислять ее к роду гороха; в транзитном положении при ныне действующем тарифе напечатанном повелено: со всех иностранных товаров заплативших полную по тарифу пошлину при вывозе их из России в соседственные Европейские чужие земли удерживать в казне восьмую долю, а остальные семь частей возвращать. Но дабы не затруднить сей возникающей транзитной ветви дачею аттестатов в одной таможне и предъявлением оных в другой, не благоугодно ли будет Вашему Императорскому Величеству повелеть привозимую в Дубоссары кукурузу для отпуса оной через Одесский порт в чужие края освободить от всякой пошлины впредь до общегo о транзитном торговле постановления; взысканную же ныне с коллежского советника Гаюса за кукурузу пошлину ему возвратить

Резолюция: Быть по сему."

???? Затверджена царем доповідь міністра комерції „Про дозвіл провозити коси, отримані з цісарських володінь через Дубоссарську та Могилівську митниці”

„Доклад: Ростовский купец Щеткин, по препоручению от Рыльского именитого гражданина Филимонова, просит моего ходатайства, о позволении пропустить получаемые из Цесарских владений сенокосные косы чрез Дубоссарскую и Могилевскую таможни, по той причине, что торгующие претерпевают большие убытки и теряют время, обвозив оные по реке Дунаю и от сей мореходными судами чрез Черное море в Одессу, та что иногда, по ненахождению в Галацкой пристани судов, при обвозе оных сухим путем чрез дальнее расстояние, зимнее время проходит, и к ярманкам в некоторые губернии косы доставляемы быть не успевают. – По справке с законами оказалось, что Именным Высочайшим указом, при ныне действующем Тарифе напечатанном, к Таможням Дубоссарской и Могилевской повелено товары привозить только Турецкого произведения, и потому из Цесарских владений сенокосные косы чрез помянутые Таможни не пропускаются.

Из дел предместника моего явствует, что в 1880 году, по всеподданнейшему докладу его, по просьбе помянутого Филимонова завезенные к Дубоссарской Таможне 247 бочек с сенокосными косами, поелику судов в Галацкой пристани на тот раз не было, Высочайше дозволено было пропустить.

Представляя на благоусмотрение Вашего Императорского Величества все обстоятельства сего дела, осмеливаюсь испрашивать Монаршего повеления, дозволить из Цесарских областей сенокосные косы привозить чрез Дубоссарскую и Могилевские Таможни; я тем более намериваюсь

испрашивать сей Монаршей воли, что товар сей, будучи тяжеловесным и в укладке громоздким, не может быть удобным к тайному провозу; сократившейся же к провозу путь доставит земледельцам пользу.

Резолюция: Быть по сему.”

5. Именной Указ Сенату про влаштування одеського транзиту.

5 березня 1804 р.

(ПСЗРИ. – Собр1. – Т.28. – № 21.196. – С.192 –195)

„О дозволенни Российским и иностранным купцам всякие иностранные товары, кроме запрещенных, привозимые морем или из других Российских городов в Одессу, отправлять транзитом в Молдавию, Валахию, Австрию и Пруссию и привозимые из означенным мест на границы России препровождать транзитом в Одессу для отпуску за море.

Транзитный торг, будучи по всем отношениям своим выгоден государству, давно уже обращал на себя внимание правительства. При общем тарифе 1782 года обнаружено было транзитное положение для товаров перевозимых через Ригу в Польшу, Литву и Курляндию; а при общем тарифе, который ныне действует предписаны и самые правила какие при перевозе иностранных товаров Российскими купцами из Европы через Россию наблюдать должно; но как ни мест, ни же дорог, через которые дозволить транзит назначено не было то и положение сие без действия оставалось.

Ныне видя из опыта, сколько Одесский торг соответствует дарованным от Нас вспоможениям, признали Мы за благо в вящее ободрение оного установить транзит на следующем основании; чего ради повелеваем:

1. Всем российским и иностранным купцам, пользующимся правом заграничного торга по законам, дозволить всякие иностранные товары, кроме запрещенных по тарифу, привозимые морем, или из других российских городов в Одессу, отправлять транзитом в Молдавию и Валахию, Австрию и Пруссию; и равным образом дозволяется иностранные товары из означенных мест на границы Наши препровождать транзитом же в Одессу для заморского отпуску.

2. В тех местах, где по сему назначению транзит производиться имеет, Начальникам губерний определить дороги, и Министра коммерции о положении их уведомить.

3. Товары транзитом в Молдавию и Валахию отправляемые из Одессы выпускать через Могилевскую и Дубоссарскую таможи. Отправляемые же товары в Австрию выпускать через таможду Радзивилловскую, а те кои в Пруссию назначены будут через Крынскую таможду; равномерно привозимые к сим пограничным четырем таможням иностранные товары, в транзит объявленные, выпускать за море через таможду Одесскую.

4. Если за привезенные товары или в Одессу, или в помянутые пограничные таможи внесется полная пошлина и оные объявлены будут в транзит, то поступать с оными, так и касательно количества, в которм они отправлены быть должны и прочего обряда по точной силе положения, какое изображено в конце обеих частей нынешнего действующего общего тарифа.

5. Буде же объявятся в транзит такие товары, которые в других таможенных пошлину уже заплатили и из внутренних городов привезены, или в Одессу, или в помянутые пограничные таможи то дозволить транзит в том только случае, когда о действительной заплате пошлин представлено будет достаточное свидетельство из той таможни, в которую пошлины поступили, и когда таможенные стемпели, на товарах быть должныствующие, ясны и сомнению не подвержены; а возврат чинить не иначе, как в то время, когда получится верное удостоверение в отпуске товаров за границу из тех таможен, которые для сего именно назначаются сим указом, и именно с того количества товаров, какое действительно за границу выпущено будет, поступая в сем случае на основании 4 пункта.

6. В облегчение же купечества, и дабы торговой ветви сей дать возможнейшею силу при Одесском порте, предоставляется торгующим в Одессе на волю, при объявлении товаров туда привезенных и для транзита назначенных, вносить им полную пошлину, или вместо оной представить на дежное поручительство, засвидетельствованное в Судебном месте и удостоверяющее, что полная по тарифу пошлины внесены быть имеют, коль скоро товары за границу не будут отправлены.

7. Благонадежным поручительством почитаться должны, или залого недвижимого имения, или по крайней мере поручительство торгового дома, или Конторы, количеством торгового в городе известного и тут находящегося; сие последнее утверждается свидетельством градоначальника.

8. При отправлении привозных иностранных товаров из означенных выше сего пограничных таможен транзитом в Одессу, поручительств не принимать, а взыскивать с тех товаров полную пошлину, из которой семь частей по выпуску за границу возвращать хозяевам, а осьмую удерживать в казне, как упомянуто в конце обеих частей действующего Тарифа.

9. Сверх сего Всемилостивейше соизволяем, чтобы по выпуске за границу товаров, в приложенном у сего реестре названных, прямо ли в Одессу из чужих краев морем, или в пограничные таможи, о которых выше упомянуто, из-за границы, привезенных, или в те же места из внутренних Российских городов доставленных, возвращается вся заплаченная хозяевами пошлина, не изъемя из того возврата и того сбора, какой положен с шелку, хлопчатой бумаги и сырой шерсти в пользу карантинных, по утвержденному докладу 1800 года Июля 7 дня.

10. Поелику в числе товаров сих есть и такие, кой ввозятся в Государство без пошлин, а выпускаются с пошлиною, то при транзитном выпуске оных пошлин отвозных не брать.

11. Все сии товары при транзитном отправлении должны быть в том количестве, какое утверждено во 2-м пункте транзитного положения в ныне действующем Тарифе.

12. Когда товары, за которые в заплате пошлин приемлется в Одесской таможне поручительство и следовательно пошлины в казну еще не поступят объявлены будут в транзите, тогда таможня, досмотрев оные, и, записав счет, вес, меру и качество в особую шнуровую книгу, должна запломбировать ящики, бочки, кипы и проч. казенным и для того особо сделанным клеймом,

и таким образом, чтоб без повреждения открыть их было невозможно; взять с хозяев расписку в верном доставлении товаров в выпускную таможенную по учрежденной дороге, под опасением взыскания цены оных, буде при отпуске обнаружится какая-либо утрата, и выдать ярлык; копию с такового ярлыка немедленно послать от себя в ту Таможенную, из коей выпуск тем товарам назначен, другую за надлежащею скрепою отставить у себя в числе таможенных документов, а на объявлении отметить, под каким № и когда ярлык для транзитного прохода дан.

13. В ярлыке означить не только количество и качество товаров, но притом сколько именно ящиков, бочек, кип и проч., когда и с каким извозчиком отправлены и сколько на каждое товарное место транзитных клейм положено, каким именно путем товары должны следовать и в какие таможни для поверки и для выпуска назначены.

14. Для отвращения всякого злоупотребления в течении транзита, товары, кои на поручительстве из Одесской таможни выпущены и при ярлыке до границы отправлены, повелеваем на пути поверять, а именно: товары в Молдавию, Валахию и Австрию отправляемые, поверять в Дубоссарской таможне, а те кои в Пруссию сухопутно назначены будут, или же отправляются таковые Огинским каналом, или Днестром, представляется назначить места для поверки Начальникам губерний, которые должны уведомить о том Министра коммерции, для должного с его стороны по сему предмету распоряжения.

15. Поверка состоит в скорейшем освидетельствовании состояния транзитных клейм, в сличении числа их с числом, в ярлыке означенным, и в подписке на том же ярлыке, что места с товарами привезены в целости.

16. Всякою по сему предмету медленность (если число товарных мест и транзитных на оных клеймах будут целы) строжайше взыскивать с тех, кому помянутая поверка поручена будет, под опасением отрешения их от мест за напрасную проволочку.

17. Когда при поверки товаров окажется, что увязка и транзитные клейма повреждены, или утрачены, так, что товарное место без затруднения открыть можно, тогда товары задерживать и против ярлыка освидетельствовать, и буде обнаружится какой-либо недостаток, или подмен в качествах и сортах, то наличные товары конфисковать и поступить с ними, как с утаенными товарами от пошлин поступать велено; за недостающее число взыскать цену с хозяев, которую обратить в число наличного товара, а с извозчиком поступить, как с тайнопровозителями в законах предписано.

18. Если при поверки товаров на пути объявят провозители, что ярлык ими неумышленно утрачен, а транзитные клейма найдутся в целости: тогда обязана Таможенная сочинить всем товарным местам опись и отдать оную провозителям; но в то же время таковые же описи отправить, одну в Одесскую таможенную, а другую в ту, из коей выпуск тех товаров назначен; и если в сей последней против присланного ярлыка недостатка не окажется, тогда утраты в вину не ставить; буде же обнаружится какой-либо недостаток или подлог: тогда поступать, как в 17 пункте сказано.

19. Если те, кои провозят товары, предусмотрят какую-либо невозможность ехать по дороге, от Правительства для Транзита определенно, или на пути внезапно встретят таковую, тогда обязаны они объявить о том или предварительно в Одессе, о чем в данном означить должно, или в первом городе Городничему, который имеет на том ярлыке означить, когда они явились и какую объявили причину отклонения их от настоящего тракта; тут должен Городничий поверить: цели ли все транзитные клейма, и верно ли против ярлыка число товарных мест; буде же помянутые провозители с учрежденной дороги своротят и поедут другою, и о том в первом городе не объявят, или нарочно объедут оный и в том пойманы, или уличены будут: с таких товаров возврата в пошлинах не чинить, а в случае данного поручительства в пошлине, как выше сказано, пошлину с поруки взыскать вместо пени.

20. По привозе товаров, при ярлыке отправленных с коих пошлины еще не поступило в ту Таможню, из которой должны они выпускаться за границу: сия последняя обязана без замедления уведомить о том первую; при подаче же от хозяев или их поверенных надлежащего объявления на оные, имеет Таможня освидетельствовать против ярлыка и объявления, как самый товар, так и все число товарных мест и транзитных клейм, и буде окажется верно, тогда выпустив товары за границу, записать количество и качество оных в шнуровую книгу, ярлык оставить у себя в числе таможенных документов, на объявлении отметить: под каким No и когда ярлык в таможню, откуда они отправлены были, при получении которого взятое поручительство в Одессе уничтожается.

21. Буде же провозитель товаров объявит в выпускной таможне, что по случаю какого-либо внезапного запрещения в соседственных Державах на такие товары, какие препровождаются транзитом, выслать за границу он их не может, или по другим каким причинам оставляет лонные на внутреннее употребление: в таком случае Таможня, освидетельствовав товар против ярлыков, принимает законную пошлину, и сообщает о том Одесской Таможне, которая поручительство уничтожает.

22. На препровождение товаров за поручительством из Одессы транзитом за границу и на возвращение свидетельства, что те товары действительно за границу выбыли или не выбыли, полагается шесть месяцев времени, по истечении которого взыскивать уже с поручителей пошлину.

23. В прочем все сие распоряжение не относится до товаров, заплативших при привозе их полную пошлину. Товары сии дозволяется привозить произвольными дорогами до самых тех таможен, из которых выпуск транзитных товаров назначен, при соблюдении точной силы 4 пункта сего указа, и во всем на основании транзитного положения ныне действующего Тарифа.

24. Все таможни, из коих выпуск транзитных товаров дозволяется сим указом, обязаны транзитные акты без всякого изъятия и шнуровые книги посылать на ревизию с прочими документами.

25. Если бы при исполнении сего нового установления случились непредвидимые неудобства, Градоначальник в Одессе, а в других Губерниях

управляющие гражданской частью обязаны требовать разрешения от Министра Коммерции, который по мере важности обстоятельств, должен представлять оные Нашему благоусмотрению.”

6. „Реєстр транзитних товарів, за які при вивезенні за кордон повертати усе ввізне мито, а вивізного не стягувати (до указу 5 березня 1804 р.)”

5 березня 1804 р.

(ПСЗРИ. – Собр.1. – Т.45. III. Общее дополнение к тарифам. – С. 56)

„Товары бумажные: Бурметы. Басма Индейская. Бисти, Кадифы или порывала столовые. Выбойка Бухарская. Занавесы. Кумачи Азиатские. Кушаки. Гумай или Персидская кисея. Матерпак, Тастары и Чадры. Китайка всякого рода. Аладжи. Бязи. Хамы. Сусы. Бумага хлопчатая, сырец, пряденая и белая.

Шелковые товары: Шелк: Турецкой, Китайской и Персидской, сырец также пряденой крашеной. Мухояр. Дарай. Парчи Турецкие и Персидские.

Полушелковые товары: Аладжи. Шемандрузы. Кутни.

Шерстяные товары: Армячное полотно. Армяки шитые Уральские и всякие Азиатские. Шерсть верблюжья и всякого рода иностранная сырая. Попоны Азиатские. Пух козий. Шали. Ковры.

Разного рода другие товары: Корольки Китайские. Ергаки. Чай. Ревень. Масло деревянное. Всякого рода вины. Сахар. Кофе. Товары под статью: *корень и зелье пряное* в общем Тарифе назначенные.

Краски: Консенель. Индиго. Крап. Морена. Бузгунчу. Брусковая. Сандал тертой и не тертой. Дерево разное к крашению употребляемое. Смола Персидская и Аравийская.”

7. Іменний Указ Сенату „Про проголошення в місті Одесі на п’ять років магазинів для складування товарів”.

5 березня 1804 р.

(ПСЗРИ. – Собр.1. – Т.28. – № 21.197. – С.195 –197)

„Известно, с каким попечением воздвигли Мы Одесский торг в пользу Государства. Видя из опыта, колико приращение онаго соответствует намерениям Нашим, в вящее ободрение сего торга Всемилостивейше повелеваем:

1. Учредить в городе Одессе складочные магазины на пять лет, считая с состояния сего указа.

2. С начала открытия в сем году навигации, все иностранные товары, какие в Одессу привезут морем, и которых ныне действующим Тарифом привоз не возбранен, могут по силе сего постановления пользоваться сею складкою без взыскания пошлин.

4. Ежели по краткости времени Правительство не успеет определить места и здания, для складочного магазина нужных: то дозволяется складку товаров чинить в частных магазинах, где будет позволено от градоначальника.

5. С товаров, кои в продолжение полутора года будут из магазина выпускаемы на внутреннюю продажу, брать надлежащую пошлину и другие

узаконенные сборы, кроме амбарных денег, которые взыскивать в то время, когда складка производится будет в магазинах выстроенных от казны; а с тех товаров, кои в течение помянутого времени будут принимаемы из магазинов для отправления их морем в другие чужестранные порты, пошлин и других узаконенных сборов не брать, а взыскивать токмо амбарные деньги, как выше сказано. Коль же скоро срок для складки назначенный минет, а товары из магазинов вывезены не будут; тогда, куда бы они назначены ни были, взыскивать с оных пошлину и другие сборы, как законами предписано.

6. Положение, на котором может существовать амбарный сбор сей, обязан Градоначальник представить в свое время чрез Министра Коммерции и Наше утверждение.

7. Буде пожелает кто из торгующих обратить складочные свои товары все, или частию сухопутным транзитом чрез Россию за границу, тогда поступать с такими товарами по транзитному положению.

8. Доколе казна не построит собственных своих магазинов, частные, или купецкие магазины для складки должны быть предварительно назначены, перенумерованы, в благонадежности освидетельствованы, и приняты в казенное ведомство.

9. К складочным магазинам определить особых чиновников, о числе и содержании коих, равномерно и о сумме, на канцелярские расходы нужной, предоставляется Градоначальнику чрез Министра Коммерции на утверждения Наше представить.

10. Чиновники сии должны состоять в ведомстве Градоначальника, и определяемы быть от него.

11. Начальствующий амбарный Пристав должен иметь за всеми магазинами надзирание, где товары хранятся в складке.

12. Магазины должны состоять за печатью Пристава и за печатью Таможни, а общие ключи должны храниться у него.

13. К складочным магазинам определить военный караул.

14. Тот из торгующих, кто намерен воспользоваться складкою товаров, обязан подать о том объявление в таможду.

15. Таможня, приняв таковое объявление и будучи уведомлена от Карантинной конторы, по силе 70 § Карантинного Устава, о готовности товаров к выпуску, назначает магазины для складки оных, и дает приказ за подписанием Присутствующего одному их подчиненных своих чиновников явиться в Контору. – Места, долженствующие иметь особое карантинное клеймо, припечатать казенною печатью, препроводить в складочный магазин, от Таможни назначенный и в приеме и целости оных расписку представив в Таможню.

16. По силе 22 § Карантинного Устава, таможня имеет реестр всего груза каждого корабля для предварительного сведения – Присутствующий Таможни, дав приказ на препровождение товара в складочный магазин, должен отметить на самом реестр против каждого товарного места, которого числа поступили, и когда получена в прием и целости оных расписка.

17. Сверх сего обязана Таможня иметь особые шнуровые книги, в которых означать: 1. имя корабля и корабельщика; 2. когда из Карантинной

Конторы поступили складочные товары в ведение Таможни; 3. клеймо и Но места и кому адресовано; 4. когда и под чью расписку в складочный магазин принято; 5. когда из магазина для законной очистки или для обратного отправления получено, и под которым Но объявление т на тот товар подано.

18. С товарами на ордер адресованными или хотя и на имя, но на которое для складки предварительного объявления не подано, поступать на основании указа 1764 года Генваря 14 дня. Буде же в течении узаконенного времени, для сохранения гибельных и негибельных товаров положенного, явится хозяин и подаст на основании закона объявление, что тот товар назначил к складке: тогда таможня из собственных пакгаузов ея отправляет оный в складочный магазин, как в 16 пункте сказано; а если помянутый срок кончиться, а хозяева товару не явятся, тогда с таковыми поступать по 13 статье указа при Тарифе 1797 года существующаго.

19. Попечению Пристава верить, чтобы в магазинах, к складке товаров назначенных, потаенного или постороннего ходу не было, и буде таковое случиться, о том рапортовать Градоначальнику и уведомлять Таможню, которая без утверждения Градоначальника о благонадежности магазина, приказа, дозволяющего складку товаров, давать не должна.

20. В каждом магазине должны быть кладовые книги перенумерованные и за печатью Градоначальника, в которых означать: 1) имя корабля и корабельщика; 2) когда из Карантинной Конторы или Таможни поступили товары в магазины; 3) клеймо и Но места и кому адресовано; 4) когда и под чью расписку в складочный магазин принято; и 5) по какому ярлыку из магазина выпущено.

21. Ответственность Пристава состоит в том, чтобы печати и замки, у дверей амбарных находящиеся, печати, на товарных местах и самые места были целы. Если же случиться принять в магазин место поврежденное, или явится в чем либо наружный недостаток: тогда обязан Пристав без малейшего отлагательства отметить о том на приемной расписке, рапортовать Градоначальника и уведомит Таможню, которая в то же самое время обязана призвать хозяина, и товары освидетельствовать, и какие недостатки окажутся, о том записать в своем журнале с подпискою самого хозяина в свидетельстве.

22. Буде бы случилось, что некоторые товары, по свойству своему порче подверженные, пришли во время складки в повреждение, или случится в мокрых товарах течь, или другая какая-либо трата, а хозяин оных будет в отлучке, то в предупреждение всякого сомнения, хозяин в первоначальном объявлении своем обязан назвать Комиссионера, при котором Присутствующие Таможни должны товар освидетельствовать, и если в самом деле названо будет, что товар портится, тогда поступать мс оным как в 11 статье указа, пред ныне действующим Тарифом напечатанного повелено; если же и Комиссионера в городе не будет, то более 24 часов его не ожидать и помянутое свидетельство чинить по рапорту Пристава.

23. Когда хозяева пожелают товар из складочных магазинов принять, или для внутренней распродажи, или для отправления в другие Российские порты, тогда обязаны они подавать по узаконенной форме объявление в

таможню. Таможня, отрядив одного Присутствующего с потребным числом чиновников в складочные магазины, обязана учинить досмотр товаров, объявленных на внутренне употребление, взыскать пошлину на законном основании и на выпуск оных из магазина дать ярлык.

24. Если же товары объявлены к вывозу в другие иностранные порты, то оные будучи по точной силе 38 § Карантинного Устава Таможнею досмотрены, должны быть в количестве и качестве своем приведены в известность, в вторичному свидетельству уже не подвергаются, а следует токмо, буде с объявлением сходны, места товарные запечатать казенною печатью, и дать ярлык Приставу, для выпуска оного товара прямо на корабль. Амбарный на ярлыке, из Таможни данном, когда товар выпущен из магазина, с тем же ярлыком отправляет товар на корабль за надлежащим присмотром, где Гавенмейстер, утвердив подпискою своею доставление места, целость печати и прием оного, возвращает ярлык в Таможню; а в своем журнале отмечает: на какой корабль. Сколько каких мест, от кого и когда принято, соблюдая в сем случае тот же порядок, какой установлен при общем отпуске товаров из портов.

25. По примеру всех Таможенных документов, посылаемых на ревизию, кладовые книги должны поступать на ревизию равномерно.

26. В прочем во всех случаях, могущих встретиться при объявлении, досмотре и выпуске складочных товаров, поступать по точной силе тех узаконений, какие в производстве сего рода ныне действуют.

27. Если б при исполнении сего нового установления случились непредвиденные неудобства. Градоначальник обязан требовать разрешения от Министра Коммерции, который, по мере важности обстоятельств, имеет оные предоставлять Нашему благоусмотрению.”

8. Рапорт одесского градоначальника А.Е.Рішельє Херсонскому військовому губернатору А.Г. Розенбергу.

25 березня 1804 р.

Одеса

(ДАОО. – Ф.1 – Оп.220. – Спр.13. – Арк.40)

„Милостивый государь Андрей Григорьевич!

По получении мною из Правительствующего Сената всемилостивейшим указав в пользу ободрения и распространения торговли одесской монаршею благодтию и щедротами воздвигнутой, я тогда же сделал мое отношение к господину военному губернатору подольскому и волынскому касательно положения дорог для транзитной перевозки товаров. А между тем как дороги через Вознесенск и местечко Архангельск, Новомиргород и Умань поставляли меня в нерешительности, дожидался я прямого положения и наконец получил оное от господина Ессена.

Сообразив существующее положение и самое расстояние дорог, останавливаясь во мнении, что на основании высочайшего указа 14 пункта поверяться могут товары идущие отсель транзитными правилами в Молдавию и Валахию через Дубоссарскую таможню в Дубоссарах; - через Могилевскую можно сделать по мнению господина военного губернатора

подольского в Балте посредством городничего и поветового стряпчего, а потом уже в Могилеве; – отправляющихся на Радзивиловскую таможенную, когда поверяться в Балте, кажется более и не нужно, ибо весь путь составляет внутренность мест не сопряженных границам; – следующие на Крынскую таможенную в Балте же; – водяная коммуникация зависящая от предприимчивой промышленности по Днестру вполне утвердится отправление Огинским каналом, нынче будет за собою наблюдение иметь 1-е в Дубоссарах; 2-е в Могилеве и 3-е в Исаковецкой таможене недалеко от Жванца, но поелику утверждение дорог транзитных зависит от господина министра коммерции, я деланное расписание подобное прилагаемому у сего представил его сиятельству на благо рассмотрение.

Имея честь с совершенным почтением и преданностью быть вашего превосходительства милостивого государя!”

9. Затверждена царем доповідь міністра комерції „Про штат Одеських магазинів для складування”

26 серпня 1804 р.

(ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 44. – Отд. 2. – К № 21.433. – С. 42, 43 (II))

„Доклад. Указом Вашего Императорского Величества, данным Правительствующему Сенату сего года Марта в 5 день, о складочных в Одессе магазинах, 9 пунктом предоставлено Градоначальнику составить штат сим магазинам, каковой присланный ко мне от одесского градоначальника на утверждение Вашему Императорскому Величеству представляю.

Резолюция. Быть по сему.”

10. Указ министру комерції М. Румянцеву „про дороги назначені для одеського транзитного торгу”.

25 вересня 1804 р.

(ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 28. – № 21. 530. – С. 711;
ДАОО. – Ф.1. – Оп. 220. – Спр.13. – Арк.44)

„Граф Николай Петрович. Хотя в указанное правительствующему сенату сего года марта в 5 день об Одесском транзите и назначено товарам отправляемым в Молдавию и Валахию через Дубоссарскую и Могилевскую таможенную поверку производить – в Дубоссарах, но как по усмотрению местных начальников, в рассуждении отправления на Могилев поверить удобнее быть по близости пути в городе Балте Подольской губернии; то утверждая представленное вами расписание дорог для транзитного торга из города Одессы и обратно, повелеваю: согласно сему расписанию поверку транзитных товаров в Молдавию и Валахию отправляемых производить в Дубоссарах и в помянутом городе Балте; в сем же городе поверку товарам отправляемым в Австрию и Пруссию. - Сплаваемые Днестром товары поверять в Могилеве, что на Днестре, а Огинским каналом в местечке Телеханах. - Поверку сию производить без всякой медленности на основании параграфов 15 и 16-го помянутого указа об Одесском транзите в городах где нет таможен магистратским членам, а в местечке Телеханах находящимся

там чиновникам департамента водных коммуникаций впредь до нового распоряжения. В прочем пребываю к вам благосклонный.”

11. Розклад шляхів для транзитного обігу від міста Одеси до вказаних нижче держав та у зворотному напрямку.

(ДАОО. – Ф.1. – Оп. 220. – Спр.13. – Арк. 45, 48; ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 28. – № 21. 530. – С. 711)

Расписание дорог для транзитного обращения от города Одессы в следующие государства и обратно в Одессу				
В Молдавию и Валахию		в Австрию	в Пруссию	Водою: Днестром и Огинским каналом
На Дубоссарскую таможенно	На Могилевскую таможенно	На Радзивиловскую таможенно	На Крынскую таможенно	
<p><i>В Херсонской губернии:</i></p> <p>Через Дальническую почтовую станцию – Слобод. Полковницы Турчаниновой. – Слобод. Капитана Шостака – Слобод. Надв. Советн. Андрияша – урочище Девку – селение Малоешты – город Григориополь в Дубоссары 125 верст Поверке на основании указа о транзите в Одессу быть в Дубоссарах</p>	<p><i>В Херсонской губернии</i></p> <p>По большому Куяльнику через вершины Телигула – на Севериновку – Село Бузиново – трактир полковника Курсакова – Слобод. Жураковского – Слобод. Белковича – Селение Велигоцулова – – – – Ананьева – – – – Байталы в город <i>Бальту</i> Под. губ. 180 верст в <i>Подольской губернии</i></p> <p>Через селение Перейму – – – – Стратиевку – Город Ольгополь – Селение Вербку – – – – Луг – – – – Рудницкое – корчму Малеваную – – – – Выгоду – Селение Ольшанку – Местечко Ямполь – Селение Грушку – – – – Слободку – Корчму Сказанецкую В город <i>Могилев</i></p>	<p>По Херсонской губернии до города <i>Бальты</i> оттуда большою почтовою дорогою до Радзивилова, а именно: <i>В Подольской губернии</i> Через селение Перейму – – – – Стратиевку – Город Ольгополь – Селение Жабокричку – – – – Ободовку – – – – Стратиевку – Мест. Верховку – Селение Козинцы – – – – Савинцы – – – – Капустины – – – – Кирнасовку – Мест. Тульчин – Селение Гриненки – Город Брацлав – Селение Волчек – Мест. Немиров – Селение Гунку – – – – Супруновку – – – – Великой лес – – – – Росошу – Мест. Вороновицу – Город Винницу – Селение Якушинцы – – – – Ксаверовку – – – – Лупашевку – Город Литин – Селение Дьяковцы – – – – Вербку – Город Летичев – Селение Требуховку – – – – Голосков – – – – Маслевцы – – – – Капустин – Город Проскуров – Селение Заречье – – – – Гриневцы – – – – Лесовые – – – – Пашковцы – – – – Зарудье <i>В Волынской губернии:</i> через селение Западницы – – – – Чепелевку – – – – Корчевку – – – – Чугузы – Корчму Загасцкую – Город Кременец – Корчму Гряды в местечко <i>Радзивилов</i></p>	<p>Херсонской губерниєю до города <i>Бальты</i> оттуда Подольской губерниєю до селения Зарудья наконец: В Волынской губернии</p> <p>До города Кременца, оттуда:</p> <p>Через местечко Верба – Город Дубны – Корчму Выгода – Город Луцк – Мест. Рожище – Селение Свидинка – Вулька Любитовска – Город Ковель – Мест. Несухонжи – Село Датино – Мест. Ратно. <i>В Гродненской губернии:</i> через село Мокраны – – – – Поженину – Г. Бржест – Волчин в <i>Крынки</i>.</p>	<p>Днестром до Могилева в Подольской губернии 520 верст, а от сюда сухим путем в <i>Подольской губернии</i> через селение Виндичаны</p> <p>– – – – Котюжане – Мест. Снетков – Селен. Суповку – – – – Верховку – – – – Сеферовку – – – – Гавришовку – – – – Мест. Бар – Селение Слободку – – – – Галузинцы – – – – Корытинцы – Мест. Дерезан – Селение Новоселку – – – – Коржевцы – – – – Яцковцы – – – – Свиному – – – – Баламутовку – Г. Проскуров. а отсель большою купеческою дорогою до селения Моркан в Гродненской губернии По сему водяному тракту Херсонский Военный Губернатор назначает поверку делать в <i>Могилеве</i></p> <p><i>Огинским каналом в Пруссию</i></p> <p>Киевский Военный Губернатор назначает для поверки местечко <i>Телеханы</i> в Минской губернии.</p>
По сим трем трактам полагается поверка товаров транзитных в города <i>Бальте</i>				

Подлинное подписал министр коммерции граф Румянцев”

12. Іменний указ Сенату „Про створення митної застави у селищі Маяках...”.

17 березня 1805 р.

(ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 28. – № 21.670. – С. 900)

„Учреждая в селении Маяках, повыше Овидиополя лежащем, таможенную заставу под ведением Одесской таможи на тот конец, чтобы на блюдать за погрузкою и выгрузкою товаров, по Днестру сплавляемых, ради заграничного из Одессы отпуска, хотя бы и на правах транзита, или обратно из Одессы в верх реки, Мы утвердили той заставе штат, который отсылаем в Правительствующий Сенат, предоставляя министру коммерции сделать надлежащее по тому распоряжение.”

13. Іменний указ сенату „Про очистку товарів митом у Таганрозькому та Феодосійському портах протягом шести місяців”.

12 травня 1805 р.

(ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 28. – № 21.748. – С. 1025)

„В облегчение торговых изворотов в Таганроге и Феодосии, впредь, доколе на устроение складочных магазинов и на транзитное положение не последует особых указов, соизволяем: возобновить в сих двух портах действие 5-го пункта указа 1764 года генваря 14 дня, и вместо шестинедельного срока, какой по силе помянутого указа положен был на заплату пошлин за выпущенную часть товара, продолжить срок на шесть месяцев, удерживая в залог часть товаров на тех правилах, какие изображены в помянутом указе. Буде же в течении сего времени товары, в таможнях находящиеся, начнут приходить в повреждение: то, не соблюдая истечения 6 месячного срока, поступать по статье 11 указа 1797 года Октября 12, пред Тарифом напечатанного.”

14. Указ міністру комерції М. Румянцеву „Про зміну дороги у Подільській губернії для одеського транзиту”.

4 серпня 1805 р.

(ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 28. – № 21.864. – С. 1153;

ДАОО. – Ф.1. – Оп. 220. – Спр. 13. – Арк. 56)

„Граф Николай Петрович. Из уважения к представлению вашему, что по отзыву Подольского гражданского губернатора в числе Одесских транзитных дорог, мною утвержденных ноябрю в 25 день прошлого 1804 года сухопутная дорога в Подольской губернии для товаров сплавляемых рекою Днестром от местечка Держани через селение Новоселку, Коржовцы, Яцковцы, Свинну крайне испорчена, что полою водою снесены там мосты и гати и что поправка сей дороги отяготит тамошних обывателей, я позволяю по положению того губернатора, обратить транзитную дорогу из местечка Держани в город Проскуров через село Мостевцы. Впрочем пребываю к вам благосклонный.”

15. Іменний указ Сенату „Про поширення дії указу 12 травня цього року, про відстрочку стягнення мит, на місто Одесу”.

8 вересня 1805 р.

(ПСЗРИ. – Собр.1. – Т. 28. – № 21.905. – С.1221)

„Оставляя в своей силе указ Наш от 5 марта 1804 года о складке товаров, учрежденной в Одессе, в вящее облегчение торговых изворотов в сем городе, повелеваем: отсрочку взноса пошлин дарованную Таганрогу и Феодосии указом нашим от 12 мая сего года, распространить и на Одессу точно на тех же правилах, какие в помянутом указе предписаны.”

16. Іменний указ Сенату „Про поширення проголошеного указом 5 березня 1804 р. складування товарів в Одесі і на Феодосію й про складування у збудованих там магазинах визначених у ...реєстрі товарів”

16 березня 1806 р.

(ПСЗРИ. – Собр.1. – Т.45. III. Общее дополнение к тарифам. – С. 57, 58)

„Учрежденную указом нашим марта в 5 день 1804 года складку товаров в Одессе, повелеваем распространить во всей силе и на Феодосию, с тем только дополнением, что Европейские запрещенные товары, в приложенном реестре наименованные, если привозимы будут в Феодосию для отпуску транзитом в Анатолию и Левант, позволяем принимать и складывать в построенных там магазинах, возлагая на особенное попечение Градоначальника, дабы разрешаемые сим указом Нашим товары, вместо своего назначения, не могли, не могли водворяться в Россию.

Само по себе разумеется, что сим отменяется в Феодосии действие указа Нашего, в 12 день Мая 1805 года данного, об отсрочке взноса пошлин за товары.

Реестр запрещенным к привозу товарам, которые позволяется в Феодосии складывать для отпуску транзитом в Анатолию и Левант.

Часы карманные, золотые, серебряные, а равно часовые цепочки, ключики и крючки, штопоры и перчатки золотые и серебряные, с резьбою, живописью и другими украшениями, которые привозить запрещено.

Онныя ж вещи стальные, томпаковые и из прочего метала.

Гребни роговые, также и из слоновой и рыбьей кости и черепаховые.

Из белого железа или жести сделанные всякие вещи и посуда; таковые ж покрытые лаком и раскрашенные цветами.

Игры шахматные, тавлейныя и другого рода, с прибором к тому принадлежащим.

Мельницы кофейные орехового и прочего дерева.

Из меди красной и зеленой луженые и нелуженые чайники, кофейники, подсвечники, подносы, поддоны и прочие тому подобные мелочи.

Медь всякая в котлах, в кубах, в тазах, равно и во всякой посуде луженой и нелуженой.

Медные гладкие и отливные с узорами украшения не золоченые, и такие же скобы, бляхи, петли и прочее.

Наперстки медные, стальные и железные.

Табакерки и коробочки бумажные и костяные, роговые, черепаховые и всякие, которые по Тарифу привозить запрещено.”

????Іменний указ сенату „Про поширення складування товарів на Таганрог???? ”

30 березня 1806 р.

(ПСЗРИ. – Собр. 1. – №22.078. – Т.29. – С. 155.)

„Учрежденную Указом нашим марта в 5 день 1804 года складку товаров в Одессе повелеваем распространить во всей силе и на Таганрог.”

17. Іменний указ сенату „Про пропуск іноземців, що їдуть з Одеси за кордон через Радзивилів за паспортами Херсонського військового губернатора”

22 травня 1808 р.

(ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 30. – № 23.005. – С. 264)

„Уважив представление херсонского военного губернатора о затруднениях, коим подвергаются по общим правилам о паспортах те из иностранцев, которые приезжая в Одессу, надобность имеют следовать через Радзивилов в разные заграничные места, мы повелеваем: таковых иностранцев, из Одессы едущих, пропускать свободно за границу чрез Радзивиллов по паспортам херсонского военного губернатора”

18. Іменний указ сенату

12 червня 1808 р.

(ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 30. – № 23.087. – С. 321)

„В дополнение указа нашего марта в 16 день 1806 года изданного об учреждении складки товаров в Феодосии, повелеваем допустить к складке для отпуска транзитом и ценные товары”

19. Іменний указ Сенату. „Про транзитний торг з Молдавії, Волощини, Австрії та Пруссії через Одеський порт до чужих країв”.

2 жовтня 1808 р.

(ПСЗРИ. Собр. 1. – Т.30. –№23.292 –С.595 – 598)

„Учредив в 1804 году положение транзитного торга из Молдавии, Валахии, Австрии и Пруссии чрез Одесский порт в чужие края, и желая, при настоящих неудобных обстоятельствах по случаю войны, для торговли доставить возможнейшие выгоды подданным Нашим, Мы вознамерились облегчить сей транзит на следующих основаниях:

1. Всякому из Российских подданных, имеющему право заграничного торга, дозволяем для отправления чрез Одесский порт Черным морем в другие государства выписывать на свой счет или на счет другого, всякие иностранные товары, даже и те, которых ввоз в Россию запрещен, кроме однако ж Английских, о коих выписыватели в объявлениях должны показывать под присягою, что в числе транзитных товаров не находятся.

2. Для привоза иностранных товаров в сей транзит объявленных, назначаем таможни: Радзивилловскую, Крынскую, Могилевскую и Дубоссарскую. Количество транзитных товаров не может быть менее того, как определено в тарифе 1797 года в статье о транзите.

3. Отправление сих товаров при пограничных таможах производить самим купцам, к которым товары адресованы или поверенным, с ответственностью за них в сем случае.

4. По привозе транзитных товаров к пограничным таможням, купец или поверенных имеет подавать вдвойне объявление, с описанием числа кип, ящиков, бочек или других мест, их знаков и что в каждом содержится.

5. Купец или поверенный, написавший такое объявление, должен отвечать за верность оногo.

6. Пограничная таможня основавшись на сем объявлении не должна вскрывать или развязывать мест назначенных транзиту; разве которое место не надежно увязано, так что можно вынуть или подменить товары, тогда понуждать экспедитора произвести новую увязку за счет хозяина.

7. Каждое место с товаров назначенное к транзиту, должно быть обозначено явственными марками и перенумеровано, буде много мест под оною меркою находится. Пограничная таможня запломбировав сии места надежным образом, чтоб без повреждения пломб нельзя было их вскрыть, взыскивает по весу каждого места, какой бы товар в оном ни находился транзитную пошлину.

8. Объявленный товар к транзиту и заплативший за них вышешоказанную пошлину обязан сверх того представить пограничной таможни ручательство, что те товары доставит в Одессу и сложит в складочные магазины до отправления морем. Ручательство сие должно быть от купца или другого Российского подданного по уверению транзитной таможни. Сия таможня должна также принять ручательство и живущего в Одессе купца, имеющего право заграничной торговли или его поверенного; лишь бы сопровождено оно было аттестатом Одесской таможни, свидетельствующим, что ручательство того купца благонадежно и что Одесскою таможною в равном обстоятельстве было принято.

9. По заплате пошлин и по представлении ручательства товарные места отдавать на руки купцу или его поверенному для доставления в Одессу; для чего давать ему от пограничной таможни ерлык с описанием знаков и весу каждого места и сколько взято с них транзитной пошлины и с означением, что оныя следуют в Одессу для отправления морем вне государства.

10. Ерлыки сии должны быть в тройне: один остается в пограничной таможне, другой выдается купцу или его поверенному, а третий с объявлением о его товарах, как сказано в §4, отсылать в Одесскую таможню.

11. Транзитные товары повелеваем доставлять в Одессу непременно учрежденными уже для транзита дорогами.

12. Транзитные товары по привозе в Одессу представлять прямо в таможню, которая освидетельствовав их, складывает в складочный магазин, где и будут находиться, пока купец не найдет случай отправить их морем.

13. Сие свидетельство должно состоять в осмотре каждого места и пломб, в сличении примет оногo с купеческой декларациею и ерлыком, и в поверке веса.

14. Если пломбы и увязка не попорчены и если вес сходен: то поверку делать наружно не вскрывая мест; разве сам хозяин по сомнению станет того

требовать, тогда производить сей осмотр в таможене на счет хозяина; буде же по состоянию пломб и увязки, таможня найдет причину подозревать, что места были вскрыты, или вынуты товары: в том случае сомнительные места досматривать; и буде товары найдутся сходными против декларации, следовательно повреждение мест неумышленное, тогда те места вновь увязать за счет хозяина без всякого другого взыскания; но если явится недостаток против декларации, тогда хозяина наказывать по обстоятельствам следующим образом.

15. Если недостаток будет в товарах к привозу позволенных, тогда с хозяина взыскать двойную пошлину со всех товаров, в попорченном месте находившихся, первоначально в декларации показанных; буде явится недостаток в товарах запрещенных, тогда оставшиеся в поврежденном месте товары конфисковать, и сверх того с хозяина взыскать в пеню цену всех товаров, первоначально в том месте содержавшихся, с оставлением ему права отыскивать сие на тех, которые его подвергли тому наказанию.

16. Одесская таможня, положив товары в складочные магазины, дает хозяину в том свидетельство, по которому пограничная таможня должна возвратить ручательство в § 8 упоминаемое.

17. Время для отправления транзитных товаров морем полагается год, считая со дня выдачи ерлыка от пограничной таможни; в прошествии сего срока, буде товары еще не отправлены виною или нерадением хозяина или его поверенного, брать с позволенных товаров полную по Тарифу пошлину, а запрещенные конфисковать.

18. Но буде найдется, что неотправление последовало не виною купца, а по прекращению судоходства, или по другим непреоборимым причинам: тогда товары оставлять доле в складочных магазинах; однако же буде чрез три месяца по прошествии сих препятств купец товаров еще не отправит, тогда подвергать его прописанному в § 17 наказанию.

19. Само по себе разумеется, что за все время, пока товары будут лежать в складочных магазинах, купец должен платить амбарные деньги; по выходе же товаров из магазинов, таможене наблюдать, чтоб оные действительно были отправлены.

20. Кроме прописанных в сем постановлении наказаний, всякого избличенного в обмане по транзиту предавать суду, как преступника законов.

21. Во всем прочем повелеваем поступать по правилам в указе Марта 5 дня 1804. года, об Одесском транзите прописанном.”

20. Іменний указ Сенату „Про продовження на п’ять років складування товарів в місті Одесі”.

9 квітня 1809 р.

(ПСЗРИ. – Собр. 1 – Т. 30. – № 23.572. – С. 904)

„Учрежденную указом Нашим 1804 года Марта 5 дня складку товаров в городе Одессе, сроком на 5 лет, повелеваем продлить еще на 5 лет, на том же самом основании”

21. Іменний даний Сенату „Про штат феодосійських магазинів для складування”

30 квітня 1809 р.

(ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 44. – Отд. 2. – № 23. 618. – С. 144, 145(II))

„Утвердив прилагаемый у сего штат складочным в Феодосии магазинам, повелеваем правительствующему Сенату привести оный в исполнение

Штат складочных магазинов

Звание чинов	В	В	Жалованье одному
	Одессе №21433 августа 26 1804	Феодос ии №23618 апреля 30 1809	
Число людей			
Амбарный пристав 8 или 9 кл.	1	1	500
Надзирателей	2	2	350
Канцелярист	1	1	250
Копиист	1	1	150
Сторож	1	1	60
На канцелярский расход дрова и свечи	р.	р.	200
Итого в Феодосии	6	6	1860
Всего в Одессе	–	–	3720

Караул у складочных магазинов должен отряжаем быть из воинских команд”

22. Указ Сенату „Про транзитный торг через Одесу”.

24 березня 1810 р.

(ПСЗРИ. – Собр. 1. – СПб., 1830. – Т. 31. – № 24.565. – С. 592)

„Рассмотрев правила, на производство транзитного торга постановленные в указе 1808 года Октября 2 дня, и сообразив оныя с изданным Положением о торговле на 1811 год, находим Мы нужным сделать на оных следующие перемены, соответствующие настоящему течению заграничного торга, и в следствие того, отменяя действие сего указа повелеваем:

1. Транзитный торг через Одессу дозволить одними только незапрещенными Положением о торговле на 1811 год товарами, досматривать оные при ввозе в Россию и вывозе в чужие края, на точном основании указа 5 марта 1804 года.

2. По всем прочим местам, где транзит производится для Азиатской торговли оставить действие правил, при Тарифе 1797 года на сей предмет изданных, дозволяя привозить не только иностранные товары, коих впуск в Россию на сей 1811 год не запрещен.

3. Приходящие для транзита товары пропускать чрез те токмо таможни, которые вообще для привоза иностранных товаров назначены.

4. На сем основании во всех таможнях, к которым будут привезены для транзита запрещенные ко ввозу на сей 1811 год товары, оных не попускать с получения в тех таможнях сего указа, но в постановленные ниже сроки, не конфискуя оных, высылать только обратно.

5. Сроки сии назначаются на товары, для транзита сухопутно привозимые, шесть недель после издания сего указа; для товаров же морем в Одессу из Европейских портов приходящих, 1 число июля, а для товаров из всех других мест приходящих 1/13 октября 1811 года.

6. По прошествию сих сроков, все запрещенные на сей год товары, хотя бы оные были привезены под предлогом транзита, конфисковать на основании Положения о торговле на 1811 год.”

23. Положення комітету міністрів „Про відновлення складування товарів в Одесі”

3 березня 1814 р.

(ПСЗРИ. – Собр.1. – Т. 32. – №25547. – С. 754)

„Комитет, по выслушании записки Министра Финансов о возобновлении складки товаров в Одессе положил: складку в Одессе товаров на том основании, как учреждена она указом 5 Марта 1804 года, возобновить, согласно с представлением министра Финансов, еще на два года; о том для надлежащего, по силе параграфа 29 учреждения Комитета министров, исполнения сообщить Министру Финансов выписку из сего журнала.”

24. Положення комітету міністрів „Про відновлення складування товарів в Одесі терміном на два роки ”

15 травня 1816 р.

(ПСЗРИ. – Собр.1. – Т. 33. – №26270. – С. 665)

„Утвержденная Высочайшим Его Императорского Величества указом от 5 Марта 1804 года в городе Одессе складка товаров, продолжавшаяся в действии до 5 Марта сего года, состоявшимся 25 прошедшего Апреля положением Комитета Г.г. Министров, на нее последовало и Высочайшее Его Императорского Величества соизволение. О чем сообщив по принадлежности Херсонскому Военному Губернатору для учинения со стороны его надлежащего распоряжения, имею честь Правительствующему Сенату донести.”

25. Протокол засідання Державної Ради Російської імперії з розглядом справи про надання Одесі порто-франко.

5 квітня 1817 г.

(Архив Государственного Совета. –Т.4. Царствование Императора Александра I. (с 1810 по 19 ноября 1825 г.) Журналы по делам Департамента Государственной Экономии. – Ч.2. – СПб., 1881. – С. 1324).

Рассматриваемы внесенные министром финансов: 1) записка *об учреждении в Одессе порто-франко*, в коей, по основанию представления к нему от херсонского военного губернатора, обстоятельно изложены уважения, побуждающие к таковому учреждению; 2) проект манифеста по сему предмету; 3) план окрестности Одессы, изготовленный для поднесения на Высочайшее утверждение для определения черты порто-франко. Департамент Экономии, утверждаясь на истории Европы, которая время начатия в оной просвещения, благоустройства и обогащения считает с тех пор, как на Севере возникли анзатические свободные города, на Юге же, по Средиземному морю, порто-франки, и следуя долговременным опытам других народов, имеющих торговые сношения областями, признал предложения сии не только полезными в отношении торговли, но и необходимыми даже и для обезопасения тамошнего края от моровой язвы и в сем убеждении не остановился сделать *решительного заключения своего*, чтобы утвердить представления министра финансов о учреждении в Одессе порто-франко в той черте, какая на плане для оного показана, а проект манифеста об оном нашел сообразным началам, в записке министра финансов изложенными. – 9 апреля. –

В общем Собрании Государственного Совета мнение это утверждено. Манифест 16 апреля 1817 года”.

26. Маніфест про створення в Одесі порто-франко.

16 квітня 1817 р.

(ПСЗРИ. – Собр.1. – Т. 34. – №26792. – С. 208–211)

“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-франков на Черном море, начиная с города Одессы. По рассмотрении сих предложений, вняв мнению Государственного Совета, Всемилостивейше даруем и утверждаем Порту и городу Одессе права и свободу торговли, присвоенные Порто-франко, на следующем основании:

§ 1. Округ города и Порта, на который простираются права и свобода торговли означен на утвержденном Нами плане, определяющем черту 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 запрещаются. Привозимые товары впускаются в город и его округ без Таможенного осмотра и без подачи установленных объявлений. Из сего изъемяются только до истечения настоящего на содержание в Одессе винного откупа срока, то есть: до 1 Января 1821 года, всякого рода хлебное вино и водки, равно и другие крепкие напитки, тарифом к ввозу запрещенные.

§ 3. Вывоз из Одессы иностранных товаров, назначаемых для распродажи внутри Государства, дозволяется токмо чрез две Таможенные заставы, устроенные при воротах на черте Порто-франко, по правилам общего тарифа и учреждений, изданных на привоз в Россию иностранных товаров. По сему все товары, ввезенные в Одессу, коих привоз в Россию запрещен общим тарифом, не могут быть пропущены чрез черту Порто-франко иначе, как транзитом для вывоза за границу, на основании тех правил, кои на сей предмет вслед за сим будут изданы. Те же из запрещенных товаров, которые, не быв назначаемы для транзита, останутся за нераспродажею внутри черты города, дозволяется отправлять за границу морем обратно без платежа пошлин; равно и Российские произведения и товары, кои, быв привезены в Одессу, останутся не отпущенными за границу, могут обратно быть вывезены из черты города в Россию беспошлинно.

§ 4. Надеюсь, что таковые права, даруемые Порту и городу Одессе, освобождающие внешнюю торговлю от всех затруднений по сношениям с Таможенною, послужат вернейшим средством к предохранению верноподданных наших от внесения заразы: Мы повелеваем и подтверждаем всем и каждому из производящих Иностранную торговлю, равно хозяевам и шкиперам кораблей, приходящих в Одессу, о строгом наблюдении, чтоб все товары и вещи, привозимые из-за границы, предъявляемы были в карантине без малейшей утайки. Всякое нарушение сего правила тем более будет не извинительно, что привоз всех товаров и вещей дозволен и освобожден от пошлин, и самое корыстолюбие не может иметь побуждений к тайному провозу товаров, сопряженному с опасностью внесения заразы.

§ 5. Отпуск товаров из Одессы за границу производиться должен, на общих правилах, и по сему все то, что по тарифу к отпуску из России воспрещено, не дозволяется равномерно отпускать и из Одесского Порта.

§ 6. В Одессе должны состоять сверх заставы со стороны моря, две заставы, вне рва, которым город будет окружен для ограничения Порто-франко. Все привозимое в Одессу морем или сухопутно из внутренности Государства, пропускается чрез сии заставы, свободно и беспошлинно, но при погрузке товаров для заграничного отпуска взимается пошлина, учрежденная общим тарифом, по примеру прочих Портов, на основании существующих Таможенных постановлений.

§ 7. Сухопутный привоз и вывоз товаров, должен производиться не иначе, как чрез учрежденные две заставы при воротах рва окружающего город Одессу. По сему возбраняется содержать и употреблять к сему суда, лодки или плоты, для переплытия лиманов: Дальницкого и малого

Куяльницкого, и в случае замерзания их запрещается всем и каждому, не исключая и поселян ближних деревень, переходить или переезжать оные под каким бы то предлогом ни было.

§ 8. Желавшие отправлять из Одессы внутрь Государства или транзитом иностранные товары обязаны объявлять о том Одесской Таможне, которая по надлежащему осмотри, взимает пошлину, прикладывает к товарам штемпеля, а к ящикам и местам пломбы, и выдает свидетельство на число товарных мест или бочек, для пропуска чрез заставы, с означением, что определено для провоза транзитом или для ввоза в Россию. Все места, ящики и бочки, снабженные пломбами и свидетельствами, выпускаются не иначе из Таможни, как непосредственно для провоза чрез заставы. В свидетельствах, из Таможни выдаваемых, означается день и час их выпуска и оные предъявляются заставе при самом к ней приезде. Застава сличает и поверяет число и тожество мест, знаков и номеров, равно и целость пломб. Поели такового осмотра, если найдут все в исправности, с мест назначенных для ввоза в Россию снимает пломбы, оставляя у себя выданное из Таможни свидетельство. На отправляемых же транзитом местах оставляет пломбы и выдает провозителю ярлык, который обязывается он представить в ту Таможню, чрез которую вывезены будут товары за границу.

§ 9. Иностранные товары, отправляемые из Одесского Порта в другой Российский Порт, должны быть также объявляемы Таможне, которая по осмотри оных взимает пошлину по тарифу и выдает свидетельство с означением мест, их знаков и номеров, равно и того, что пошлина с них взята, и с приложением к ним пломб. – Свидетельство сие предъявляется в заставе, в Порте учрежденной, которая по надлежащей поверке и осмотре пломб, допускаете к нагрузи на корабли и, учиня на свидетельстве свою надпись, возвращает хозяину или корабельщику для предъявления в той Портовой Таможне, чрез которую они для ввоза в Россию назначены.

§ 10. Всякое несходстве и неверность, найденные заставами при осмотре провозимых мест, с выданными из Таможни свидетельствами, почитается подлогом, и по донесении заставъ Таможня поступает в сих случаях па основании существующих правил.

§ 11. Все предметы, привозимые в Одессу изнутри Государства сухопутно, как для потребления в самом городе, так и для транзита, или же для отпуска за границу, при пройди чрез заставы, не платят никакой пошлины, но гб из оных, которые впоследствии из окружности уже города назначаемы будут к отправлению за границу или транзитом, подвергаются всем правилам, предписанным в общем тарифе и прочих Таможенных узаконениях.

§ 12. В отношении предметов, привозимых морем в Одессу из других Российских Портов, наблюдать общие правила, таможенными узаконениями предписанные.

§ 13. Свобода, даруемая торговле Порта и города Одессы, не отменяет предосторожностей и мер, постановленных для предохранения от внесения заразы, и потому все карантинные учреждения, на сей предмета изданные, должны быть во всей силе и строгости соблюдаемы всеми прибывающими в

Одессу море.

§ 14. Настоящие права, даруемые городу Одессе и его Порту на свободу торговли, воспримут свою силу и действие с того времени, как скоро предназначенная для окружности города черта окопана будет ровом, такой ширины и глубины, которые бы могли препятствовать свободному переходу и проезду чрез ров, кроме определенных на то ворот, и не иначе, как мимо заставь и караулен; что все произвести и содержать приемлет город Одесса на собственное иждивение. Срок, к которому все вышеозначенная работы будут окончены и с которого откроется Порто-франко, имеет быть благовременно объявлен во всеобщее известие.

§ 15. Настоящими правами на свободную торговлю, Порт и город Одесса имеет пользоваться в продолжении тридцати лет, после истечения коих, по усмотревши пользе и выгод, с оными сопряженных, могут оные быть распространены и на должайшее время.

В С. Петербурге, Апреля 16 дня 1817 года. На подлинном подписано Собственною Его Императорского Величества рукою тако: “АЛЕКСАНДРЪ”

27. Додатковий акт до трактату 21 серпня / 3 травня 1815 р. між Австрійською та Російською імперіями „Про пояснення та доповнення умов Віденського трактату 21 квітня / 3 травня 1815 р., стосовно торгівлі та промисловості Польських провінцій” (Уривок).

„Ст. XII. Высокие договаривающиеся стороны, для вящего ободрения взаимных торговых сношений Одессы с Бродами, заключили сообразно с XXVIII Статьею Венского трактата 21 апреля/3 мая 1815 года, особое постановление, приложенное к настоящей статье, будет приведено в действие с 1/13 сентября нынешнего года; оное долженствует служить правилам при сем транзите, и в том, что касается именно до таковой торговли между Бродами и Одессою, может быть переменяемо не иначе, как с обоюдного согласия.

Ст. XIII. Кроме означенного в предыдущей статье, высокие договаривающиеся Державы, желая открыть способы к транзитному торгу и между другими местами взаимных владений своих, положили, с обеих сторон дозволить своим подданным производить транзитный торг всякими товарами, как произведениями их края, так и иностранными, даже теми, ких привоз запрещен (исключая только порох), на условиях, означенных в следующих статьях.

Ст. XIV. люди, кои в силу предшедшей статьи будут иметь право производить транзитный торг, могут ездить с товарами за границу и из-за границы с дозволенными товарами, предъявляя паспорта, данные от Правительств их, или от Главных окружных уездных правлений, или даже от местных Начальств, если первое слушком далеко. Они могут о провозимых (транзитруемых) или вещах, им принадлежащих или вверенных, объявлять сами, не прибегая ни к чьему посредству; могут опрavlять оные или привозить сами, провожать, складывать, отправлять снова и возвращается без товаров, или с другими товарами.

Ст. XV. Транзитные вещи могут быть привозимы и вывозимы чрез всякую главную пограничную заставу обоюдных таможен.

Ст. XVI. Пошлины за транзит в Австрии будут собираемы по тарифу о транзите 1788 года, вновь начертанному в 1807 году, а в нынешнем Царстве Польском назначаются сборы по крайней мере не свыше сих в Австрии установленных. Сии пошлины будут взимаемы один только раз со всех товаров, какого либо рода, привозимых чрез владения Австрийские в области принадлежащие Его Величеству Императору Всероссийскому или их оных областей в другие земли и равномерно один же раз со всяким товаров привозимых чрез Царство Польское, как из владений Австрийских, так и в оные из других земель.

Вышеозначенные пошлины, никогда и ни в каком случае не могут, относительно к подданным Высоких договаривающихся сторон, быть возвышены, без предварительного о том соглашения.

С произведений земли и промышленность Провинций нынешнего Царства Польского, кои будут привозимы чрез Австрийские в Польше владения опять в Царство Польское, и с произведений земли и промышленности Провинций принадлежащих Его Величеству Императору Всероссийскому, кои чрез Австрийское в Польше владения будут привозимы в Царство Польское, или оттоле в оные провинции, а равно и с произведений земли и промышленности Австрийско-Польских провинций, кои будут провозимы чрез Царство Польское опять в те же Провинций(?) или Польские провинции, другой Державе принадлежащие, не должно быть собираемо транзитных пошлин. От местных таможен будут выдаваемы свидетельства, об отпуске сих товаров, с означением, откуда и куда оные отправлены.

Если одна из Высоких договаривающихся сторон в пользу какой либо другой Державы уменьшит полагаемые за основание в сем транзите пошлины, вообще ли на все провозимые товары, или в особенности на иные стать, то сими выгодами воспользуются и подданные Высоких договаривающихся сторон наравне с теми, коим будут дарованы самые большие преимущества.

Ст. XVII. Кроме означенных в предыдущей статье транзитных пошлин, и платы за взвешивание, за письменные виды (ерлыки) и квитанции, за пломбы и клеймы, за мосты и дороги, не будет с провозящих товары взыскиваемо никаких иных податей. Бывшие доселе в Царстве Польском поборы так называемые, Тантимы, Ибергтраг, Акциденция, за скрепу (виза). Ажио, и все прочие сего рода, будут отменены.

Ст. XVIII. Дабы ободряя сколько можно торг транзитный, в то же время предупредит злоупотребления, ущерб консомационных податей и могущий произойти для народной промышленности вред от привоза и продажи запрещенных товаров, сим постановляется, что хозяева, комиссионеры и извозчики будут обязаны делать пограничным таможенным заставам подробные объявления о провозимых ими товарах, в случае нужды подвергая оные осмотру. За произведения незапрещенные они должны будут вносить в виде залога для обеспечения все следующие за провоз таких вещей

пошлины, а за те, кои запрещены, по 60 на сто с цены товара, по оценке, коей правила будут в надлежащее время установлен Финансовыми правлениями обоюдных государств. Вместо чистых денег на сию сумму может быть вносим акт поручительства надежного человека, подданного той державы. После отвоза товаров за границу, из внесенных сумм для обеспечения, будут вычтены следующие за транзит пошлины, а остающиеся деньги или акт поручительства незамедлительно возвращены.

Ст. XIX. Финансовыми Правлениями обоюдных государств будут определены наказания тем, кои окажутся виновными в злоупотреблениях; оными же будут приняты надлежащие меры для установления надлежащего порядка в свидетельствовании вещей, привозимых транзитом. Но сии меры должны быть таковы, чтобы от них торгующие и хозяева не имели причины жаловаться на остановки или убытки.

Ст. XX. Привозимые транзитом товары могут во время провоза быть проданы оптом. Но чрез сию продажу свойство оных не изменяется; они не перестают быть товарами для транзита. Однако же незапрещенные вообще к привозу могут поступать в продажу и в употребление как в Варшаве, так и в прочих местах, где в последствии будет таможенными установлениями дозволено. Но при сем хозяева оных товаров для транзита, и комиссионеры их должны соблюдать с таможенными постановлениями обоюдных государств....”

28. Указ Сенату „Про дозвіл привозити до Радзивилівської митниці усіх товарів, дозволених тарифом 1816 р. ...”.

14 вересня 1818 р.

(ПСЗРИ. – Собр.1. – Т. 35. – № 27.477. – С. 449.)

„Все дозволенные к привозу в Россию по тарифу 1816 года товары, не изъемя и непоименованных, привоз коих дозволен только к Санктпетербургскому и Одесскому портам, повелеваю разрешить с 1 сентября сего года привозить на Радзивилловскую таможеню, со взиманием положенных по оному тарифу пошлин, и с соблюдением всех установленных правил.”

29. Затвержене царем положення „Про транзитний торг від Європейського кордону до Одеси”.

14 серпня 1818 р.

(ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 35. – № 27.479. – С. 449–454)

„О транзитном торге от европейской границы в Одессу. – С приложением начертания правил, кои имеют быть применены к общим уставам для российских и австрийских таможен.

Именной указ Сенату. Утвердив в следствии трактата дружбы, заключенного в Вене 21 апреля / 3 мая 1815 года, препровождаемое при сем положение о транзитном торге от Европейской границы в Одессу, с приложением при оном 1) росписи товарам, кои транзитной пошлине инее не подлежат; и 2) расписание дорог для транзитных товаров, идущих из Одессы в места, означенные в § 1-м положения о транзитном торге, и из оных в Одессу, повелеваю с 1 сентября сего года сие Положение с следующими к

оному приложениями в исполнение.

ПОЛОЖЕНИЙ О ТРАНЗИТНОМ ТОРГЕ

§ 1 Всем Российским купцам, пользующимся правом заграничного торга, и иностранным, хотя бы и не имели пребывания в России и не были записаны в гильдиях, дозволяется отправлять транзитные товары от границ: Молдавии, Австрии и Пруссии в Одессу, или, из одного города к помянутым границам, от собственного своего имени и без всякого посредничества, объявляя их в таможене при ввозе в Россию, посылать или самим отправлять с ними до места их назначения, складывать их там, или отпускать за море и свободно возвращаться из Одессы чрез те же границы с товарами, или без товаров.

Сей транзитный торг производить можно всякими произведениями и товарами, даже и теми, кои запрещено провозить для внутреннего употребления в России, исключая только порох, с наблюдением следующих постановлений.

§ 2. Для привоза товаров, в транзит назначенных, определяются таможен: Радзивилловская, Устилужская, Брест-Литовская, Гродненская, Юрбургская, Могилевская на Днестре и Одесская.

§ 3. Дороги, по которым должны следовать назначенные в транзит товары, показаны в прилагаемом при сем расписании.

§ 4. За всякий товар, привозимый к которой либо из вышеупомянутых таможен, и объявленный в транзит, за исключением товаров, поименованных в прилагаемой у сего особой росписи, должно платить транзитной пошлины по 30 коп. серебром с пуда брутто. Сию пошлину взимать только однажды по всей дороге, назначенной для транзитного торга; сверх же оной пошлины, от купцов не требовать никаких иных издержек на таможенное отправление (или за очистку в таможене), кроме постановленных формально обнародованными о том Учреждениями, не делая никакого различия между российскими подданными и иностранными.

§ 5. По привозе транзитных товаров к одной вышесказанных таможен, должно представить в оную тройным числом подробное объявление о содержании каждой кипы, бочки, ящика и проч. за подписью хозяина товаров, или его комиссионера, которые отвечают за верность объявления, одно из сих объявлений остается в привозной таможене, другое посылается в отпускную таможену, а третье безотлагательно в Департамент Внешней торговли.

§ 6. Все товары, объявленные подлежащими транзитной пошлине, яко поименованные в росписи, о которой в § 4 упомянуто, досматриваются в Одессе прежде дальнейшего отправления; напротив того, товарам, о коих объявят, что назначенные в том же § пошлины за них заплачены будут, досмотра не делать, исключая только случаев: в 1-х, когда отпускная таможенна возьмемет основательные причины и подозрению, что кипы, бочки или ящики на дороге были вскрыты, и во 2-х, когда хозяин товаров потребного от него по 10 § залога, или поручительства представить не захочет, а станет требовать, чтобы товарам был сделан досмотр и от него были приняты только постановленные в том же § пошлины.

§ 7. Когда неподлежащие транзитной пошлине товары будут в таможене осмотрены и найдены сходными с объявлением, то она обязывает хозяина, уложить их и увязать таким образом, чтобы на дороге ничего из оных неприметным образом не могло быть вынута; прилагает к ним такое число пломб, какое признает нужным, выставляет на каждой кипе, бочке или ящике знаки и номера, и взвеса особо каждое товарное место, составляет ерлык, с означением в нем номеров и знаков каждой кипы, бочки, или ящика, их содержания, веса, числа положенных на них пломб и сколько взято пошлины. Сей ярлык выдает она провозителю товаров и, списав с него три копии, препровождает одну, вместе с поданным от того же купца одним объявлением в Таможню, чрез которую оные товары должны быть выпущены, другую в Департамент Внешней торговли, а третью отставляет при деле.

§ 8. Напротив того, в отношении товаров, за которые должно платить пошлину, таможня полагается во всем, что касается до содержания каждой кипы, бочки, или ящика, на объявлении хозяина товаров, или его комиссионера, и означает все подробности сего объявления в ерлыке, который составляется, как сказано в предыдущем §. Ей поставляется только в особенную обязанность строго надзирать, чтобы товаров было вскрыть их на пути, без повреждение пломб, коих прикладывается, сколько таможня, по своему усмотрению, признает за нужное; а потом, взвесив особо каждую купу, бочку, или ящик, и взыскав транзитную пошлину против оказавшегося веса и купеческого показания, выдает купцу ерлык и препровождает одну с одного копию в Одесскую таможню, а другую приобщает к делу.

§ 9. В ерлыках означается число дня, в который товары будут отправлены, место, куда они назначены и имя провозжателя. Срок ерлыков для транспортов от Радзивилова, Могилева и Дубоссар до Одессы, или из Одессы к сим Таможням, назначается только два месяца; для транспортов же, идущих от Прусской границы, 4 месяца. Если, по прошествии сих сроков, товары не прибудут к месту назначения, а замедление не докажется законными причинами, то с хозяина товара брать штрафу за каждый пуд брутто пор два рубля серебром, предоставляя ему отыскивать свои убытки на виновных в замедлении.

§ 10. Всяк, желающий отправить транзитом товары, должен, сверх платежа положенной в § 4 транзитной пошлины, представить поручительство в сумме, определяемой следующим образом:

За товар, транзитной пошлине неподверженные, а досматриваемые Таможнею, должно быть поручительство в сумме, равной той пошлине, которую заплатить за них надлежало бы, если бы они привезены были для внутреннего в государстве потребления; да сверх того, равно как за товары общим тарифом к привозу беспошлинно дозволенные, по 4 рубля серебром с пуда брутто.

Что ж до товаров, за кои без различия, положено транзитной пошлины по 30 копеек с пуда и кои осматриваемы не будут, то различать товары, позволенные по тарифу к привозу, от запрещенных. В первом случае привозители обязаны представить в привозную таможню залог, или поручительство:

1. В сумме, равной той, которую составила бы пошлина за привоз и потребление, исчисляя оную по объявлению провозителя.

2. В сумме, равной той, которая составит, считая за каждый пуд брутто по 50 рублей серебром с весу товара.

Если ж, напротив того, представленные для транзита товары, суть к привозу запрещенные; то поручительство должно состоять в сумме равной считая по сту рублей серебром за каждый пуд брутто.

Хозяевам, кои не захотят представить вышеизъясненных поручительств, а пожелают, чтобы товары их в привозной таможене были осмотрены, оказывать удовлетворение и от них требовать поручительство только в сумме, равной той пошлине, которую за те же товары внести надлежало бы, если бы оные привезены были для внутреннего в государстве потребления; а сверх того, равно как за товары, общим тарифом к привозу беспошлинно дозволенные, по 4 рубля серебром с пуда брутто. Но если сии товары окажутся из числа запрещенных к привозу, то за них предоставлять поручительство, считая по сту рублей серебром с пуда.

Буде хозяин товаров, назначенных в транзит, не мог бы приискать потребного поручительства, то он должен внести в таможену под залог точно такую же сумму наличными деньгами, в приеме коих ему будет выдана законная квитанция.

Поручительство или залог хранить в таможене до тех пор, пока товар доставлен будет на место своего назначения в надлежащей целости и выданный на него ерлык предоставлен будет обратно.

§ 11. В виде поручительства Таможня принимать должна, или благонадежное свидетельство или недвижимое имение в России состоящее и принадлежащее российско-подданному, или иностранцу, в России поселившемуся, или же письменное поручительство, составленное в законной форме и силе, Российского подданного, или поселившегося в России иностранца, состоящих записанными в 1 гильдии купечество.

Залог денежный, не иначе должен состоять как в Российской или иностранной настоящего достоинства монете. По приеме залога, таможня и хозяин прикладывают к оному свои печати.

§ 12. Поступавшие в привозные таможни залогов, или поручительств выдаются обратно хозяину товаров, или его комиссионеру, без малейшего задержания, как скоро от них предоставлен будет выданный на товар ерлык с пометою той таможни, чрез которую они вывезены из государства. Для предъявления сих помеченных ерлыков о товарах, следующих с прусской границы, полагается сроку по крайней мере 6 месяцев со дня их выдачи; а во всех прочих, следующих другими транзитными дорогами, 4 месяца.

§ 13. Если бы, объявивший товары для транзита, пожелал иметь на оное, не один ерлык, а несколько, для разделения товаров на разные транспорты: то выдать оные по числу поданных им порознь товаров.

§ 14. Транспорты товаров, отправляемых в транзит, должны быть поверяемы в городах, особенно помеченных в приложенном при сем расписании о транзитных дорогах, в коих полицмейстер или городничий обще с членом магистрата должны поверку транспорта помечать на ерлыках своею

подписью.

§ 15. По веерка состоит в точном, но самом скором освидетельствовании всех приложенных к кипам пломб, равно как самих кип, и если окажется, что они таковы, как в ерлыках означено, то сие без малейшего замедления должно быть помечено на том же ерлыке, после чего транспорт отпускается в дальнейший путь без всякого задержания.

§ 16. За всякую в поверке медленность (если товарные места найдены будут в должной исправности), подвергаются строгому взысканию и наказанию те лица, на коих сия поверка возлагается.

§ 17. Если напротив того, при поверке транспорта, будет найдено, что увязка и пломбы на тюках повреждены так, что товары могли быть вынуты; то Полицмейстер или Городничий обще с членом Магистрата оставляет особое письменное свидетельство, в котором должно быть объяснено замеченное повреждение, а также показание провозчиков, отчего оно могло случиться. Сие свидетельство приобщится к ерлыку, с отметкою на оном о приложении свидетельства; к попорченным же товарным местам приложены будут новые печати, или пломбы Полицмейстера или Городничего обще с членом Магистрата; после чего весь транспорт отпускается в дальнейший путь до места своего назначения; а поверявший транспорт отправляют немедленно с почтою как в привозную так и в отпускную таможду по одной копии с приобщенного к ерлыку свидетельства.

§ 18. Если при поверке транспортом на пути, провозители объявят. Что ерлык ими случайно утрачен, а транзитные пломбы найдутся в целости: тогда Полицмейстер или Городничий обще с членом Магистрата обязаны составить всем товарным местам опись и отдать оную провозителям; но в то же время таковые же описи отправить, одну в таможду, чрез которую товары впущены; а другую в таможду, в которую товар назначен; и если в сей последней противу объявления и присланного в копии ерлыка, недостатку не окажется, тогда утраты ерлыка в вину не ставить и провозители освобождаются от всякой ответственности; буде же обнаружится какой либо недостаток, или подмен в товарах, тогда поступать как сказано в § 22.

§ 19. Если провозчики увидят, что назначенною для транзита дорогою ехать нельзя, или на пути с ними встретится какое либо препятствие: то они обязаны объявить о том Полицмейстеру или Городничему ближайшего города, который имеет обще с членом Магистрата означить на ерлыке, когда они явились и что ими объявлено о причине, для которой они поехали другою дорогою; полицмейстер же или Городничий обще с членом Магистрата должны поверить тогда: целы ли все транзитные пломбы и верно ли против ерлыка число товарных мест. Буде же провозчики, оставя учрежденную дорогу, поедут другою, не объявив о том в первом городе Полицмейстеру или Городничему, или нарочно обойдут оный: то как скоро будут пойманы и уличены в том, с них взыщется за каждый 25 верст, которые проедут они не предназначенной для транзита дорогою, по 25 руб. серебром, и за раз, когда не представят ерлыка для поверки в городах для того назначенных, по 50 руб. серебром, хотя бы товарные места найдены были в совершенной исправности

§ 20. По уважению дарованных городу Одессе прав порто-франко, все привезенные чрез Россию в Одессу, для заморского отпуска товары, признавать как бы выпущенными из Государства, как скоро оные поступят в пределы Порто-франко и будут приняты, поверены и найдены в целости главною Одесскою таможеню.

§ 21. На основании 6 §, по привозе назначенных в транзит товаров к отпускной таможене, она прежде всего должна поверить число кип, бочек, или ящиков, их знаки, номера, вес и целость транзитных пломб; и все сие будет найдено в надлежащей исправности, то таможня выдает в том свидетельство, прописав оное на ерлыке препровождавшему транспорт и возвращает оный ерлык хозяину, или комиссионеру, дабы он, по предъявлении оного в привозной таможене, мог получить обратно залог свой, или представленное по нем поручительство.

§ 22. Если же, напротив того, при сей поверке окажется на пломбах повреждение, то таможня вскрывает все те кипы, бочки или ящики, на коих пломбы не в целости, и буде найдет в них точно то, что показано в объявлении, то взыскивает с хозяина товаров только по одному рублю серебром за каждый пуд брутто со всех кип, бочек и ящиков с поврежденными пломбами, и возвратив ему товары, позволяет их за границу вести.

Буде же при поверке найдено, что товары не сходны с объявлением, то не только все кипы, бочки или ящики, в коих окажется не то, что об них объявлено, будут конфискованы, но за каждый пуд брутто, сколько в них будет весу, таможня взыщет по 4 рубля серебром, в виде пени, а также всю ту сумму с полна, которую по 10 § внесена в залог, или, на которую представлено поручительство; да сверх того учинит досмотр и всем прочим кипам, бочкам или ящикам, на которых будут пломбы в целости, и пропустив такие только товарные места, кои окажутся сходными с объявлением, она поступит, как выше сказано, со всеми теми, в коих найдено будет не то, что было объявлено.

§ 23. Если бы однако ж Таможня решилась вскрыть товарные места, на коих пломбы не очевидно повреждены, или сделала бы то не имея основательных причин к подозрению в подлоге; то сие будет признано привязкою и притеснением, за что подвергнется она наказанию по всей строгости.

§ 24. Если хозяин назначенных в транзит товаров, по какой либо причине пожелает переменить их назначение и продать для внутреннего потребления в России: то на пути сделать сего не может, а должен ехать в ближайший город по транзитной дороге, объявить Полицмейстеру или Городничему и своим намерением и просить сопроводить транспорт до ближайшей главной таможни. (Сею выгодою не могут однако же пользоваться те транспорты, неисправность которых была уже на пути замечена: таковые должны непременно следовать до места, куда сначала были назначены). Полицмейстер или Городничий, к которому он явится с таким объявлением, выдав ему обще с членом Магистрата паспорт, уведомят о том без замедления, как главную таможеню, в которую оный

товары должны быть представлены, а также обе Таможни привозную и отпускную; по прибытии же в главную таможню, товары будут осмотрены, и если не подлежат они ни пени ни конфискации: то хозяин платит одну только привозную пошлину за вычетом транзитной, если бы она была уже заплачена, и ему возвращаются залого, или представленный по нем поручительства.

§ 25. Само собою разумеется, что иностранные товары, ввезенные для внутреннего употребления Империи, и как таковые очищенные привозною пошлиною, с таможенным свидетельством в заплате пошлины, могут вывезены чрез таможни в § 2 означенные, не подвергаясь никакому правилу, для транзита постановленному, и не платя отпускной пошлины; но в сем случае не получают уже возврата привозной пошлины.

§ 27. В случае, если хозяин или провозчик товаров нечаянно умрет, не сделав никаких распоряжений касательно транспортов или подвод своих, и если то или другое должно быть принято под сохранение местного начальства: то те из вещей его, кои без повреждения хранится не могут, или сбережение коих было бы сопряжено с большими издержками продать на законном основании с публичного торга. Вырученные же от сей продажи деньги и прочие вещи, сохраненные в натуре, отдать без замедления наследникам или доверенным кои явятся с надлежащими свидетельствами от того начальства, в ведомстве которого умерший находился. Из сих денег вычтутся токмо те расходы, которые употреблены для публичной продажи и сбережения помянутых вещей.”

30. Розклад доріг для транзиту до Положення від 14 серпня 1818 р.

(ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 35. – С. 455)

„Расписание дорог для транзитных товаров, идущих из Одессы в места, назначенные в § 1 Положения от транзитном торге и т из оных в Одессу

Дороги, по которым должны следовать в транзит товары из Одессы в нижеследующие земли и из оных в Одессу

	Молдавия	Австрия		Пруссия	
Через Дубоссарскую таможню	Через Могилевскую таможню	Через Радзивиловску ю таможню	Через пограничные таможни Нехаевскую на Висле, Качевскую, Калишскую, Прашковскую, Челядскую	Через таможни Вериболовскую, Рачкинскую, Шичинскую, Хориеловскую	
Гор. Григориополь Город Дубоссары М. П.Т.	г.Балта М.П.Т. Ольгополь Мест. Ямполь Могилев М.П.Т.	Города Балта М.П.Т. Ольгополь Брацлав М.П. Т. Винница Литин Летичев Проскуров М. П.Т. Кременец Радзивилон	Товары коим можно идти в Устилуг, должны следовать по одной дороге с товарами, назначенными через Радзивилон в Кременец, а оттуда в Дубно М.П.Т. Луцк Владимир и Устилуг	Товары коим нужно идти через Брест Литовский, должны следовать по одной дороге с товарами назначенным и в Радзивилон, а оттуда в Дубно М.П.Т. Луцк Ковель М.П.Т . Ратно (?) Брест- Литовск	Товары должны идти тою же дорогою, которая показана для Брест- Литовского, а оттуда в Гродно М.П.Т. Транзитная дорога из Одессы до Юрбурга по Днестру и каналом Огинского. Днестром до Могилева, а оттуда сухим путем в Снешков Бар Дережаны Порскуров М.П. Т. до Моркана в Гродненской губернии, а оттуда каналом Огинского, Щарою и Неманом до Гродны М.П.Т. и Юрбурга

В городах, при коих выставлены в сем расписании буквы М.П.Т. (место поверки товаров), должна происходить поверка транспортов с назначенными в транзит товарами по силе 14-го § положение о транзите

31. „Реєстр транзитних товарів, з яких транзитне мито не стягується (до указу 14 серпня 1818 р.)”

14 серпня 1818 р.

(ПСЗРИ. – Собр.1. – Т.45. III. Общее дополнение к тарифам. – С. 68)

„Товары бумажные: Бурметы. Босма Индейская. Бисти, Кадифы или порывала столовые. Выбойка Бухарская. Занавесы. Кумачи Азиатские. Кушаки. Гумай или Персидская кисея. Матерпак, Тастары и Чаадры. Китайка всякого рода. Аладжи. Бязи. Хамы. Сусы. Бумага хлопчатая, сырец, пряденая и белая.

Шелковые товары: Шелк: Турецкой, Китайской и Персидской, сырец также пряденой крашеной. Мухояр. Дарай. Парчи Турецкие и Персидские.

Полушелковые товары: Аладжи. Шемандрузы. Кутни.

Шерстяные товары: Армячное полотно. Армяки шитые Уральские и всякие Азиатские. Шерсть верблюжья и всякого рода иностранная сырая. Попоны Азиатские. Пух козий. Шали. Ковры.

Разного рода другие товары: Корольки Китайские. Ергачи. Чай. Ревень. Масло деревянное. Всякого рода вины. Сахар. Кофе. Товары под статью: коренья и зелье пряное в общем Тарифе назначенные.

Краски: Консенель. Индиго(брусковая). Крап. Морена. Сандал тертой и не тертой. Дерево разное к крашению употребляемое. Смола Персидская и Аравийская”.

32.Іменний указ сенату про початок дії одеського порто-франко

4 липня 1819 р.

(ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т.36. – № 27.866. – С. 257,258)

„Манифестом Нашим 16 апреля 1817 г. дарованы городу Одессе и его порту права и свободы торговли, присвоенные порто-франко, и возвещено, что о действительном открытии оного благовременно будет объявлено во общее известие. Усматривая ныне из представленных Нам донесений, что устройство черты порто-франко и прочих заведений к оному принадлежащих, окончены, Повелеваем: с 15 августа сего года открыть в Одессе порто-франко на основании правил в манифесте напечатанных”.

33. Указ Сенату „Про поширення виданого 14 серпня 1818 року положення про транзитний торг й на Царство Польське”.

24 травня 1820 р.

(ПСЗРИ. – Собр.1. – Т.37. – №28.281. – С. 444, 445)

„Изданное 14 августа 1818 года о транзитном торге Положение, по коему дозволено отправлять товары от границ Молдавии, Австрии и Пруссии в Одессу, и из оного города к помянутым границам, Повелеваю распространить и на Царство польское, разрешая сим отправлять из оного товары в Одессу, и из Одессы в Царство, на правилах, в означенном Положении изображенных, с означением на привоз и вывоз таможен Устилужской, Брест-Литовской и Гродненской, а для следования транспортов дорог, какие показаны по расписанию к оному положению приобщенному, и с назначением на проход транспортов 4 месячного. А на обратное

представление ерлыков шестимесячного сроков”

Кошторис витрат на утримання службовців Одеського митного округу у 1820 р.

(ДАОО. – Ф.40. – Оп. 1. – Спр. 58. – Арк. 5)

«Расписание сумм ассигнованных к отпуску из Херсонской казенной палаты на 1820-й год, жалование и на расходы по штату положенных на таможи и заставы одесского округа

	рубли	к.	В какие сроки суммы сии назначено отпускать
<u>В Одесскую таможду</u>			
На жалование начальнику одесского округа ему на квартиру, на проезды, на чиновников, на секретаря и на писцов при чем положенных и на канцелярские расходы	8200		Жалование за две трети по прошествии, а за последнюю треть в конце года, на квартиры же на проезды и на расходы в начале каждой трети. Присутствующим жалование за две первые трети по прошествии, а на последнюю в конце года, прочим же чинам и служителям и на расходы в начале каждой трети.
На жалование и расходы сей таможи	26.900		
На жалование и расходы для трех застав порто-франко	12.750		
Таможенного присмотра надзирателям их помощникам и объездчикам на жалование и сим последним на мундиры и лошадей.	53.500		
Итого	101.350		
<u>в Николаевскую заставу.</u>			
На жалование и расходы сей заставы	3600		
<u>в Херсонскую заставу</u>			
На жалование и расходы сей заставы	3600		
<u>в Овидиопольскую заставу</u>			
На жалование и расходы сей заставы	3600		
Всего	111.600		

34. Рапорт одесского градоначальника Миколи Трегубова херсонському військовому губернатору Олександрю Ланжерону щодо доцільності зміни одеського порто-франко

20 серпня 1820 р.

№3551.

(ДАОО. –Ф.2. –Оп.1. –Спр. 41. –Арк.16, 22 – 24.).

“Ваше Сиятельство имели счастье сами объявить Государю Императору в бытность его в Вознесенске о желании одесских обывателей и о выгоде перевести черту Порто-франко. И изволили испросить высочайшую волю на представление об этом проекта.

По сему поводу я собирал почетных обывателей и горожан, кои по выборам присутствуют в разных Присутственных местах и также приглашал Таможенного округа начальника в строительный комитет, где вместе с членами оною, сделан при сем приложенный приговор, в том чтоб черту Порто-франко испросить перевести к оборонительным казармам, – Которой Вашему Сиятельству честь имею представить вместе с проектом.

Выгоды Новой черты Порто-франко

Выгоды оной пред теперь существующею чертою суть следующие:

1) Таможенные заставы будучи у самого города облегчает надзор стражи по всей черте, и вместо 24 верст, останется оной только около 6 – Следовательно вчетверо сократится стража объездчиков и казаков; первых содержание останется в казне, а последних в пользу Города, поелику лошади кордонных казаков фураж получают в летние месяцы во время подножного корма от Градской Думы. Российские же товары, тогда легко могут быть выпускаемы по проекту Градского Головы Инглези.

2) На ежегодное содержание нынешней черты, по вычислению будет ежегодно выходить до 50 тыс.: то есть рва, рогаток и двух родов стражи; по сокращению же черты все сие, как выше сказано, стоить будет только 4-ю часть издержек.

3) Заставы тогда будут под глазами окружного начальства и Градская Полиция может тогда быть исправнее в надзоре по ее обязанности.

4) Даже самая таможня тогда переведена быть может к средней городской заставе, называемой *Дюковскою* откуда как на Херсонский так и на Тираспольский тракты есть дороги и могут товары по осмотре при самой черте быть выпущены без пломб. Отпускные же товары морем пропускаться будут как и теперь чрез внутреннюю заставу; которая по исправлении дороги на военную Гавань, должна быть опять тут, где теперь Таможня.

5) Окончателный ров чрез Пересыпь который продолжают рыть, будет стоить еще до 50 тыс. и по известному грунту не будет прочен, чрез что и содержание его будет городу стоить больших издержек, да и проводится он чрез дачи и сады некоторых обывателей городских, коим за то надобно удовлетворение; когда же черта будет подвинута, тогда все сии неудобства сами собою уничтожатся. План Города и предполагаемой новой черты Порто-франко при сем прилагается.

6) Для жителей городских, помещиков живущих на хуторах городских и колонистов, выгода от сближении черты та, что не будут объезжать и

делать круг до 20 верст и более; ни одна дорога, ни один Лиман не запрется как теперь, что ни рыбу ловить, ни по оному переходить по льду не позволяется, и казаки перестанут делать пустые притязание; словом все будет под глазами.

Черта прикасается кладбища для того что прямо чрез мост в ворота кладбища тела несены были, которое кругом обнесено стеною и будет сии одни только ворота.

Фонтанная застава вновь прибавляется, поелику чрез оную весь город пользуется водою, чрез оную лежит дорога на все приморские дачи и Городской ботанический сад.

План предполагаемый черте Порто-франко при сем прилагается”.

35. Правила про обмеження одеського порто-франко затверджені царем.

11 липня 1821 р.

§ 1. Для складки привозимых морем в Порто-франко иностранных товаров, освобожденных манифестом 6 апреля 1817 года от платежа установленных общим тарифом привозных пошлин, определяется особенный квартал по близости карантинна и гавани, долженствующий содержать в себе одни магазины, обнесенные стеною. Магазины сии должны быть удобны, прочны и благонадежны к охранению товаров от повреждения. Сей, отделенный со всех сторон, квартал составит склад товаров Порто-франко и заключать будет его пределы. Для надзора вне стены учреждается таможенный присмотр; а для ввоза и вывоза товаров, ворота с таможенною заставою.

§ 2. Все товары привезенные морем, по окончании карантинного очищения и по получении о том Одесскою таможенною от карантинна уведомления, должны поступать прямо в магазины Порто-франко под присмотром таможни, дабы ничего мимо оных провезено не было, без таможенного однако же осмотра и без подачи установленных объявлений. Товары в сих магазинах могут храниться по усмотрению купечества бессрочно, за печатью и ключом самих только хозяев.

§ 3. На основами Карантинного Устава статей 35, 36 и 43 обязаны карантинны требовать от шкиперов список привезенным товарам и вещам, а в случай невозможности шкипера представить самому такого списка, оный составляется в карантине по его показанию, также обязаны карантинны по содержанию 191 статьи сообщать таможенне подробные сведения и реестры всем привозимым товарам, подлежащим и не подлежащим заразе: обязанности сии во всей точности должны быть выполняемы и Одесским карантинном, не взирая на существующее Порто-франко и освобожден” от платежа привозной пошлины.

§ 4. Приходящие сухопутно товары, не подвергаясь очищению в карантине, привозятся прямо к таможни и из оной по удостоверении в надлежащем их привозе и по освидетельствовании на местах целости пломб и неповрежденности самих мест, их увязки и упаковки, пропускаются в

магазины Порто-франко. Из сего исключаются одни транзитные товары, которые должны непременно складываться в пакгаузы Одесской таможни, а не в магазины Порто-франко, в недостатке же таможенных пакгаузов складываются в частные магазины, самим купечеством нанимаемые и состоящие в ведении таможни, в которых и хранятся товары до самого отпуска за море, или до обращения, на основании § 24 Положения о транзитном торге от Европейской границы в Одессу, на внутреннее потреблено. Буде же при освидетельствовании окажется повреждение или потеря пломб, повреждение их увязки или повреждение товарных мест, или же хотя бы только упаковки оных, обязана Одесская таможня вскрыть все таковые места и с привезенными по Положению о перевозе и складке товаров от впускных таможен в складочные, поступает по сему Положению, а с привезенными по Положению о транзитном торге от Европейской границы в Одессу, поступает по оному.

§ 5. Учрежденные общим тарифом пошлины консомационные или внутренние, со всех товаров назначаемых на потребление в городе Одессе с его округом присваиваются на все время существования Порто-франко в пользу города и причисляются к прочим городским доходам для устройства и содержания общественных заведений и учреждений к благосостоянию торговли и жителей относящихся. Первоначально определяются они особенно на построение магазинов Порто-франко и обнесение их стеною.

§ 6. Поелику консомационная пошлина с потребляемых в Одессе и ее окружности товаров обращается в пользу города, то для обеспечения его в верности сбора предоставить оному иметь с своей стороны при Одесской таможне одного или двух депутатов, избираемых на каждый год из числа жителей, особенного доверия достойных, которые и утверждаются в сие звание Херсонским Военным Губернатором.

§ 7. Сложенные в магазинах Порто-франко товары за ключом и печатью самих хозяев, могут оставаться в оных бессрочно, по их произволению, и выпускаться или на потребление в город Одессу и его округ, также на провоз во внутренние города Империи, или же к обратному отвозу за границу, по назначению хозяев.

§ 8. Назначаемые в Одессу для тамошнего потребления иностранные товары, быв изъяты от платежа привозной пошлины, освобождались и от таможенного осмотра и подачи объявлений: но как установленная тарифом консомационная пошлина определена с меры, веса и счета товаров, и по сему для взыскания оной должны быть товары досмотрены и поверены в качестве и количестве против показания хозяевами сделанного, то отныне на выпуск из магазинов Порто-франко для потребления в Одессе и ее окружности товаров должны быть поданы подробные объявления в таможню, которая обязана при депутатах от города Одессы досмотрев товары в тех же магазинах, в коих сложены, поверить им меру, вес или счет, сообразно тому с чего консомационная пошлина по тарифу назначена, потом исчислить оную на самом объявлении и утвердить своею подписью обще с депутатами города Одессы; подлежащие клейму, заклеить особенным для города Одессы клеймом; к товарным местам приложить таможенные пломбы и, по взыскам

положенной консомационной пошлины, выдать на пропуск оных чрез устроенную при воротах Порто-франко заставу ярлык, с означением числа мест, их знаков и номеров, и числа наложенных пломб. Застава сия сличает и поверяет число и тожество мест, их знаки, номера, равно число и целость пломб. Поле такового осмотра, если найдет все в исправности, снимает пломбы и пропускает товары, оставляя у себя выданный из таможи ярлык.

§ 9. Назначаемые из магазинов Порто-франко товары для отвоза во все прочие города Империи, таким же образом выпускаются по подачи объявлений в таможду и по очищении полною по тарифу пошлиною, то есть, привозною и консомационною, с приложением общего таможенного клейма. Но на местах отправляемых в складочные таможи на основами Положения о перевозе и складке иностранных товаров от впускных таможен в складочные, и на местах отправляемых транзитом оставляются пломбы и выдаются обратно провозителям ярлыки для представления оных в первом случае в складочную таможду, а в последнем в ту, чрез которую вывезены будут товары за границу.

§ 10. Как пошлина консомационная с товаров в Одессе и ее окружности потребляемых, взиматься будет не в казну Империи, а в пользу города, и для предупреждения злоупотребления в ущерб государственных доходов, также для охранения производимой в прочих местах Империи торговли от подрыва, клеймо на товары оплаченные одною только консомационною пошлиною устанавливается особое от, налагаемого на заплатившие полную по тарифу пошлину, то буде окажутся где-либо вне города Одессы с окружностью, манифестом 16 апреля 1817 года определенной, товары с клеймом показывающим их назначена для города Одессы, не подлежащие клейму окажутся очищенными одною только консомационною пошлиною, с оными, равно как с хозяевами, провозителями или продавцами поступать по узаконениям о тайном провозе. Напротив того вне города Одессы и его окружности дозволяется свободное обращение товаров оплаченных полною, то есть привозною и консомационною пошлиною в казну Империи, и имеющих таможенное клеймо, без всякого с них в пользу сего города взыскания.

§ 11. Если из числа заклеянных клеймом для города Одессы товаров пожелает кто обратить некоторые на распродажу вне окружности оною, тот обязан подать в Одесскую таможду объявления и доплатить привозную по тарифу пошлину, а таможда приняв оную при депутате города, исчисляет следующую с сих товаров в пользу казны консомационную пошлину и за подписом депутата требует и получает оную в возврате из кассы города. В сем случай прикладывается к таковым товарам общее таможенное клеймо для свободного обращения их во всей Империи.

§ 12. Из сложенных в магазины Порто-франко товаров дозволяется купечеству отправлять на общих правилах за границу морем обратно по усмотрению надобности такое оных количество, какое пожелают, без всякого платежа консомационной пошлины.

§ 13. До построения магазинов Порто-франко и обнесения оных стеною привозимые товары складываются в ведении Одесской таможи в ее

пакгаузы, а в случае неместительности оных в частные амбары, нанимаемые самими купцами, и хранить товары в ведении же таможи, за ключом и печатью ее и хозяина, с подлежащею в том его ответственностью.

§14. Все доселе ввезенные и в продаже обращающееся в округе Порто-франко без платежа консомационной пошлины иностранные товары, должны быть объявлены, описаны и сложены в магазины, или оплачены сею пошлиною. Почему возложить на Херсонского Военного Губернатора обвести торгующих в округе Порто-франко, чтобы в течение одного месяца непременно объявили все находящиеся у них на лицо иностранные товары, ввезенные с открытия Порто-франко, предоставя ему назначить от себя особых чиновников и членов магистрата, которые бы вместе с чиновниками таможи сделали подробные тем товарам описи с показанием им качества и количества мерою, весом или счетом, сообразно означения в тарифе, и представили бы оным ведомости за общим подписанием в Одесскую таможню и Департамент Внешней Торговли, сложив самые товары в пакгаузы Одесской таможи, а в случае неместительности оных в магазины нанимаемые самими купцами, которые состоять должны в ведении таможи за печатью и ключом ее и хозяина, с подлежащею его в целостном сохранении товаров ответственностью; или выдав им оные с заплаатою консомационной пошлины, буде тогда же внести ее пожелают; и в сем случав к товарам клейму подлежащим, имеет таможня приложить особенное клеймо , на котором должны быть означены слова: для города Одессы такого-то года . По истечении же выше определенного срока со всеми необъявленными и оказавшимися в Одессе и ее окружности на продаже иностранными товарами неоплаченными консомационною пошлиною, а следовательно и неимеющими клейма, поступать как с утаенными от пошлин, то есть конфисковать в пользу открывателя и взыскать консомационную пошлину в пользу города Одессы. Буде бы при учинении описи товарам, на коих по свойству их не могут быть ни вытканы, ни выделаны фабричные клейма и знаки, встретилось сомнение в их происхождении, то есть иностранного ли они, или Российского изделия, удостоверяться в том свидетельством членов магистрата и фабрикантов или сведущих купцов”.

36. Затвержені царем „Правила на провезення з Одеси через Бессарабську область до князівства Молдавського транзитних іноземних товарів”.

12 лютого 1824 р.
(ПСЗРИ. – Собр.1 – Спб., 1830.
– Т. 39. – № 29 785. – С. 96.

„1. При привозе транзитом товаров от Одессы в Молдавию чрез Дубоссарскую Таможню, или чрез Таможню Могилевскую, на которую привоз оных также позволен, таможи сии на основании § 21 Положения о транзитном торге поверяют товарные места и пломбы, и если все найдено будет в надлежащей исправности, оставляя у себя ерлык Одесской таможи и приложив к местам свои пломбы, не снимая пломб Одесской таможи,

оправляют немедленно товар к той таможне, на Бессарабской границе находящейся, на которую назначен провоз в Молдавию, снабжая оный засвидетельствованною копию ерлыка Одесской таможни и от себя на оной свидетельством, что места найдены в надлежащей исправности.

2. Если пломбы повреждены, а товар оказывается против объявления верным то, взыскав по 1 пункту § 22 Положения надлежащую пеню, поступать далее, как выше сказано, уведомляя в обоих случаях подлежащую Бессарабскую таможню, о том, сколько положено новых пломб.

3. Если товар оказывается несходным с объявлением Одесской таможни, Дубоссарская и Могилевская таможни исполняют 2 пункт § 22 Положения, и товар конфискованный не может отправлен быть в виде транзитного.

4. Таможни Бессарабские по получении товаров в исправности, сняв как те, так и другие пломбы, оправляют пломбы сии в Дубоссарскую и Могилевскую Таможни и уведомляют те Таможни на копии ерлыка о исправном получении товаров.

5. Дубоссарская и Могилевская Таможни, получив пломбы и копию ерлыка с уведомлением на оной о исправном доставлении товаров, оставляют с уведомления копию у себя, подлинное присовокупляют к ерлыку Одесской таможни и дают на основании § 21 Положения свидетельство, приписывая оное на подлинном ерлыке о исправном доставлении товаров к Таможне Бессарабской.

6. Одесская Таможня не иначе возвращает залог, как по получении сего свидетельства.

7. В случае же повреждения пломб Дубоссарской и Могилевской Таможен во время провоза товаров от сих Таможен чрез Бессарабскую область, или же несходства с объявлением Одесской Таможни, поступают Бессарабские Таможни по § 22 Положения о транзитном торге.

8. Срок для доставления транзитных товаров из Одессы чрез Таможню Дубоссарскую или Могилевскую в отпускную Таможню Бессарабскую, из которой они должны быть оправлены в Молдавию, назначается два месяца, а срок для предъявления обратно в Одесскую таможню выданных ею ерлыков со свидетельством Дубоссарской или Могилевской Таможни и отпускной Бессарабской таможни, для получения по оным залога или поручительства, определяется четыре месяца.”

37. Виписка з журналів Комітету міністрів щодо пропозицій про зміни режиму одеського порто-франко .

6 липня 1825 р.

(ДАОО. – Ф.59. – Оп. 2. – Спр. 747. – Арк. 41- 45.)

Министерство Финансов Департамент внешней торговли.

О предложениях по Одесскому порто-франко.

Состоящий при Новороссийском генерал-губернаторе титулярный советник Инглези, служивший прежде в одесской таможне составил некоторые предположения об отвращении по тамошней торговле разных злоупотреблений и о доставлении оной с тем вместе больше выгод.

По поручению графа Воронцова, сии предложения были рассмотрены и дополнены начальником Одесского таможенного округа, князем Трубецким, коллежским асессором Калиновским и титулярным советником Студзинским, а потом сообщены министру финансов, который по предворительном соглашении с Новороссийским генерал-губернатором предписал исполнить с нужными отменами те из них, кои зависели от его распоряжения. Но следующие четыре предположения требуют утверждения высшего Правительства а именно.

1-е. О перенесении нынешней черты Одесского Порто-франко на другое место.

2-е, Об утверждении в Одессе особой сухопутной Таможни для товаров , отправляемых оттуда во внутрь Империи.

3-е, О дозволении принимать в сей Таможне от всех сословий письменные и словесные объявления на товары вывозимые за черту Порто-франко.

4-е, О постановлении, чтобы Российские фабричные изделия, клеймению не подлежащие, при отправлении за черту Порто-франко, почитаемы были наравне с иностранными товарами.

О черте Порто-франко.

Относительно существующей ныне черты Одесского Порто-франко представляется весьма важные неудобства, ибо:

а.) Сия черта проходит во многих местах между близких с обеих сторон строений, так что товары легко могут быть перебрасываемы за черту.

в.) Она отделяет от города все мельницы и фонтаны, из коих жители пользуются водою от сего происходит затруднение в досмотре провозимого в зернах хлеба и водовозных бочек, коих ежедневно проходит чрез обе заставы до тысячи и в которых удобно могут быть скрываются товары.

с.) Равным образом сия черта отделяет от города принадлежащие к нему хутора и предместья: Молдаванку и Пересыпь, которые пользовались прежде правами Порто-франко. Посему жители сих мест, не имея возможности доставить необходимые для них вещи, принуждены изобретать средства к тайному вывозу оных из Одессы, не только в избежании платежа пошлин, но и потому, что сами не имеют права объявлять покупки свои в Таможне.

g.) Вывоз из Одессы привозимых в город на продажу сена, и других запасов в предместные хутора, доставляет тайно-провозителям возможность скрывать в возах товары.

е.) Обыватели предместий Молдаванки и Пересыпи, оставляющие большею частью низший класс одесских граждан не только лишены выгод предоставленных городским жителям свободною торговлею; но отбывая с ними одинакие подати и повинности; отделены от города чертою Порто-франко, не имея с ними свободного сообщения, не могут с надлежащею удобностью заниматься ни промышленностью, ни работами, от которых должны иметь пропитание.

f.) Сверх сего непрерывные сношения по Коммерции города Одессы с Турецкими владениями, где зараза никогда не прекращается, подают повод к

опасениям, что зло сие, не смотря на все предосторожности, может в Одессе появиться. При таком несчастии невозможно будет употребить надежнейших способов к совершенной безопасности ниже иметь свободу в действиях и распоряжениях местного начальства по сему случаю, если будет оставлена нынешняя черта, весьма близкая к городским строениям и отделяющая город от предместий.

По всем сим причинам Г. Новороссийский Генерал-губернатор, признав необходимо нужным учредить черту в другом месте, составил назначение, где удобно провести оную, особую Комиссию из начальника Одесского таможенного округа князя Трубецкого, из состоящего при графе Воронцове, свиты Его императорского Величества по квартирмейстерской части капитана графа Серристора, одесского городского архитектора Боффо и пристава одесской городской земли Миколаевича, которые исполнив возложенные на них поручения, представили прилагаемую при сем карту, на коей означена черною линиею предполагаемая новая черта присоединяющая к одесскому порто-франко оба предместья: Молдаванку и Пересыпь, фонтаны, множество колодезей, пруды и ветряные мельницы.

Соглашаясь на проведение черты в избранном помянутою комиссиею месте, граф Воронцов в последствии, а именно пред последним отъездом своим из С. Петербурга, уведомил Министра Финансов, что для облегчения обратного вывоза из Одессы Российских товаров, будет выгодно провести вновь предполагаемую черту не за предместьем Пересыпью, как первоначально предполагалось, но чрез средину Пересыпи, а именно по ручью, разделяющему сие предместье на две части из коих ближняя к городу вошла бы в состав Порто-франко, а остальная послужила бы к устройению фабрик, магазинов и разных художественных заведений, для выделки или складки товаров, которые быв уже оплачены пошлиною, могли бы продаваться для беспрепятственного вывоза во все внутренние города империи: Поелику же решительное определение изложенного здесь предмета, требует соображение некоторых местных подробностей то граф Воронцов просит предоставить ему снести о сем окончательно по возвращении своем в Одессу, а между тем; так как в предложенном им направлении новой линии 9/10 части ея перемен не требуют; то исходатайствовать ему позволение приступить к учреждению сей линии в западной части города от фонтанов, и в Северной, со включением предместья Молдаванки в предполагаемую новую черту, которую граф Воронцов получает составить из двух параллельных рвов, в сажень глубиною каждый, и в расстоянии 10 или 20 сажений один от другого, поставив на одном из валов рогатки; так и на постройку по новой линии 12 домов для объездчиков и одного нового таможенного дома для заставы, так же на переделку прежнего таможенного дома для другой заставы, которые расходы по смете означенной Комиссии составляют около 150. 000 рублей, принять не счет городских доходов.

Министр финансов, находя с своей стороны предположение о перенесении черты одесского порто-франко весьма уважительным, полагает предоставить Г. Новороссийскому генерал-губернатору сделать распоряжения о приведении [оного] в исполнение на изъясненном оснований

оного со всеми дополнениями, какие им в отношении к предместью Пересыпи могут быть признаны нужными.

Об учреждении особой сухопутной Таможни.

Что принадлежит до учреждения в Одессе особой сухопутной Таможни, то предположение сие основывается с одной стороны на оказавшейся невозможности, при настоящем составе Одесской Портовой Таможни, содержать многочисленные и разнородные дела ея в должной исправности, что и было уже причиною различных упущений; с другой же стороны полагается разделением нынешних ея занятий на две особые части, устроить на лучшем основании ход Одесских таможенных дел, при чем доставит и тамошней торговле значительные удобства.

Признавая таковое предположение основательным, Министр Финансов, согласно с мнением Г. Новороссийского генерал-губернатора полагает.

1-е) Учредить в Одессе особую сухопутную Таможню для товаров, отправляемых за черту Порто-франко во внутренние города империи и вывозимых из Одессы сухопутно транзитом за границу.

2-е) Нынешней Одесской портовой Таможни поручить все прочие дела о товарах, привозимых в Одессу морем и отправляемых оттуда водою же за границу и в другие Российские порты.

3-е) Сию последнюю Таможню перевести к морскому берегу на то место, где построен новый пакгауз для складки товаров; и занимаемые ею ныне здания, кои по местоположению своему весьма удобны для устройства в них биржи, отдать на сей предмет городу, который обязуется принять на себя постройку нового для Таможни здания со всеми удобствами для помещения, какие будут нужны.

4-е) Буде граф Воронцов признает удобным провести новую черту Порто-франко чрез предместье Пересыпь, или вблизи оного, то упразднить Херсонскую заставу одесского порто-франко, устроив на самой черте предполагаемую новую сухопутную Таможню, которая, по досмотре товаров и окончании прочих таможенных обрядов, обязана будет пропускать товары тотчас за черту.

5-е) Тираспольскую заставу Одесского порто-франко, по малому количеству провозимых чрез оную товаров, оставить для пропуска одних проезжающих воспретив вовсе провоз товаров чрез сию заставу.

и 6-е) Утвердить прилагаемы при сем для обеих Одесских таможен штаты по коим требуется ежегодно всего 38.900 руб. против суммы, отпускаемых на содержание нынешней Таможни, более 11.000 руб. Но если как полагать можно, упразднена будет Херсонская заставка Одесского Порто-франко, то за исключением отпускаемых для оной 4250 руб. расходы на содержание новой Таможни увеличатся только в 750 рублями.

О дозволении принимать от каждого письменные и словесные объявления на товары.

В отношении к предполагаемому дозволению принимать в одесской сухопутной Таможне от всех сословий письменные и словесные объявления на вывозимые из Одессы во внутрь Империи товары, г. Новороссийский генерал-губернатор изъясняет, что мера сия весьма полезна и даже

необходима тогда процветала, когда с отправлением за границу в большом количестве произведений Российских, удобно расходились привозимые в Одессу иностранные товары. Тогда город сей был главным Коммерческим местом для жителей Херсонской, Подольской, Волынской и Киевской губерний. В Одессу стекались не одни промышленники, но и помещики, обращая туда все избытки свои, взамен оных покупали там все для них потребное. Это давало новую жизнь Одесской торговле и обогащало город и весь край. Но когда при учреждении в Одессе порто-франко, право подавать в таможенную объявление с вывозимых оттуда товаров предоставили одному купечеству 1-й гильдии, с того времени промышленники, приезжающие в Одессу для закупки товаров, должны зависеть от произвола лиц, обративших право 1-й гильдии в промысел, к ним же принуждены прибегать помещики и другого звания люди, если пожелают вывезти самые малозначительные вещи, а бедные поселяне лишены возможности покупать для себя необходимое. Таковые затруднения отняли охоту приезжать в Одессу для закупки товаров и сделали большой подрыв тамошней торговли.

Министр финансов находит, что дозволение каждому подавать в сухопутную Таможенную объявление о вывозимых за черту Порто-франко товарах, не будучи нарушением гильдейских преимуществ купеческого сословия, как не доставляющее никакого права на торговлю, должно быть напротив того признано весьма полезным и для самих торгующих в Одессе, ибо дозволением сим значительно облегчается вывоз оттуда товаров. Посему и полагает допустить оное с тем, чтобы словесные объявления принимаемы были от каждого лица не чаще, как один раз в месяц, и тогда только, когда пошлина с вывозимых товаров не превышает десяти рублей серебром, а для товаров беспошлинных, когда стоимость их не составляет более ста рублей серебром же; потому что дозволение принимать от всякого сословия объявления на неограниченную сумму и столь часто, как кто пожелает, может подать повод к злоупотреблениям, для отвращения коих ни дозволять ни купцам, ни их приказчикам или поверенным, ниже кому либо из принадлежащих к торгующим сословиям делать словесные объявления.

О сравнении Российских товаров с иностранными при вывозе за черту Порто-франко.

Что касается до Российских фабричных и заводских изделий, клеймению не подлежащих, то Министр финансов находит необходимую нужным поставить, чтобы таковые изделия, при отправлении из Одессы во внутрь Империи, почитаемы были наравне с иностранными; поелику в противном случае иностранные товары беспошлинно могут быть провозимы под видом Российских. Хотя же сия мера может казаться стеснительною в отношении к Российским товарам, провозимым в Одессу из внутри Империи, которые при обратном оттуда отправлении подвергаться будут платежу пошлины; но при сем следует принять в соображение: во первых, что Российские фабричные и заводские изделия, клеймению не подлежащие, кои одни только полагается подвергать устанавливаемому правилу, не могут быть привозимы в Одессу в значительном количестве, ни для отправления за границу, ни для потребления в самом городе, ибо вообще иностранные изде

лия получают там большую часть и дешевле и добротнее Российских; а во 2-х привозимые в Одессу из внутренних городов товары могут быть откладываемы в той части предместья Пересыпи, которую граф Воронцов полагает оставить за чертой, где можно хранить их до того времени пока на представится случая продать оные для потребления в Одессе, или вывоза за море. Таким образом не будет надобности платить пошлину за Российские изделия, отправляемые обратно во внутренние города по случаю непроджи их в Одессе; что же принадлежит до изделий, могущих выделываться в сем городе, то с одной стороны несправедливо бы было дозволить совершенно свободный провоз оных во внутрь империи, поелику в Одессе все нужные для них материалы могут быть получаемы, с платежом одной только пятой части пошлины противу взимаемой в других Российских портах, с другой же стороны весьма затруднительно и почти невозможно бы было воспрепятствовать тому, чтобы никакие иностранные клеймену не подлежащие товары не были вывозимы из Одессы под видом тамошних изделий. По ходатайству г. Новороссийского генерал-губернатора Министр финансов, считая возможным для поощрения промышленности города Одессы, допустить для некоторых там выделываемых товаров в особые исключения полагает сделать распоряжение о постановлении по сему предмету надлежащих правил, коль скоро получены будут ожидаемые от графа Воронцова о таковых товарах сведения, которые намеревался он доставить по возвращении своем в Одессу и собрании там всех местных обстоятельств.

Сии предположения министр Финансов имеет честь представить на благорассмотрение и утверждение комитета гг. Министров.

На списке написано:

Верно: Министр Финансов генерал-лейтенант Канкрин.

38. Затверджене царем положення Комітету міністрів „Про дозвіл приймати у заставу, за товари, що відправляються до митниць для складування й транзитом, кам'яні будівлі які розташовані у повітових містах та містечках”

24 жовтня 1825 р.

(опублікований Сенатом 11 січня 1826 р.)

(ПСЗРИ. – Собр.1 – Спб., 1830. – Т. 40. – № 30.544.

– С. 541–544)

„В заседании 23 июня слушана записка Министра Финансов от 15 июля за №12321 (по Департ. Внеш. Торговли), внесенная в Журнал Комитета под №1208 о разрешении принимать в залог, за отправляемые в складочные таможи и транзитные товары, каменные строения в уездных городах и местечках состоящие. Комитет, принимая в уважение особенные причины, по которым Министр Финансов признает нужным дозволить по всему таможенному ведомству принимать в залог за отправляемые в складочные таможи и транзитом товары каменные строения в уездных городах и местечках состоящие, полагал: утвердить сие предположение, дополнив к оному, чтобы при предоставлении таковых залогов прилагаемы были ясные

удостоверения о принадлежности оных тем лицам, кто их предоставляет; на что и испросить высочайшее соизволение. В заседании 24 октября объявлено Комитету, что Государь император на положение Комитета соизволяет. Комитет определил: сообщить о том Министру Финансов к исполнению выпискою из журнала.

Записка. В Высочайше утвержденном 14 августа 1818 года положении, о транзитном торге от Европейской границы в Одессу между прочим постановлено: § 10 желающий отправить транзитом товары должен сверх платежа положенной транзитом пошлины, 30 коп. серебром с пуда брутто, предоставить поручительство за товары досмотренные, позволенные к привозу, в сумме равной пошлине по тарифу; да сверх того за оные товары и за товары беспошлинно доставленные, по 4 руб. серебром с пуда брутто. За товары недосмотренные позволенные в суме равной пошлине и по 50 руб. серебром с пуда брутто, а за запрещенные по 100 руб. серебром за каждый пуд брутто. § 11. В виде поручительства Таможня принимать должна, или благонадежно свидетельство на недвижимое в России состоящее и принадлежащее российско-подданному или иностранцу, в России поселившемуся, или же письменное поручительство, составленное в законной форме и силе Российского подданного или поселившегося в России иностранца состоящих записанными в 1 гильдии купечество. По содержанию Таможенного Устава 14 декабря 1819 года § 267: Купец пользующийся складочным правом, при отправлении товаров из впускной Таможни в складочную Таможню, если пожелает, чтобы его товары не были в оной досмотрены должен представить залог или поручительство на сумму по 5 руб. серебром за каждый фунт брутто, а если будут досмотрены товары то на сумму оставляющую пошлину. § 268 того Устава, предоставлено принимать в виде поручительств законное свидетельство на недвижимое имение принадлежащее Российскому подданному или иностранцу, в России поселившемуся, или же поручительство, в законной форме и силе, подданного Российского, помещика недвижимого имения, или купца Российского и иностранного в России поселившегося, пользующихся правом заграничного торга. На основании сих узаконений, по таможенному ведомству за отправляемые в складочные таможни и транзитом в Одессу товары до сего времени принимаемы были залогом и поручительства, заключающиеся в свидетельствах на каменные дома, лавки и погреба, состоящие в уездных городах, а более во владельческих местечках и особенно поручительства Российских купцов, пользующихся правом заграничного торга; каковых залогов и поручительств по одной Радзививловской Таможне в течение 1824 года представлено более нежели на 2.000.000 руб. После того, по случаю встретившегося на счет означенных залогов со стороны Радзививловской Таможни недоразумения, принято было в соображение: в 1817 году состоялось Высочайше утвержденное постановление, чтобы по поставке в казну 1819 года вина, принимать в залог каменные строения, в обеих столицах и Губернских городах состоящие, а таковые же строения, в уездных городах находящиеся, принимать запрещено по той причине, что в случае взыскания с поставщиков, продажа оных бывает

не только затруднительна, но и невозможна, по неявке желающих к покупке; а Высочайше утвержденными 14 мая 1818 года и 1 мая 1823 годов положениями Комитете Гг. Министров разрешено принимать в залог по винным откупам и по всем вообще казенным подрядам и поставкам каменные строения в портовых городах: Таганроге, Одессе, Феодосии и Либаве: каковое дозволение Высочайше утвержденными в 13 день Декабря 1824 года журналом Комитета гг. Министров распространено и на город Кронштадт. Согласно сему от Министерства Финансов дано было начальнику Радзивиловского таможенного округа разрешение; допустить принимать в залог за отправленные в складочные Таможни и транзитом в Одессу товары, каменные строения, но не иначе, как те, кои допущены к принятию в залог по поставкам вина на основании выше приведенных постановлений, то есть: состоящих в Столицах, Губернских городах и некоторых портовых с тем впрочем, что если бы при исполнении сего могло встретиться какое-либо затруднение или неудобство, в таком случае об оных представить. В следствии чего Начальник округа согласно с донесением к нему Радзивилловской таможни, вошел в представлением, что в приискании залогов, кои бы состояли из каменных строений, в губернских городах находящихся, на весьма значительные суммы, каковые по ходу Коммерции необходимо нужны и кои простираются иногда в один раз более 300.000 рублей, купцы всегда не только будут затрудняться, но и встречать неудобство и совершенную невозможность, почему неминуемо должен приостановится ход коммерции, и преимущественнее транзитный торг в Одессу, а между тем могут даже возникнуть и злоупотребления привозом товаров тайно в подрыв правильной торговли и к ущербу казенного интереса; из дел же видно, что купечество, отправляя через Радзивилловскую Таможню свои товары в складочные Таможни и транзитом в Одессу в течении нескольких лет, никогда не подвергалось никакой ответственности, исполняя в точности таможенные правила; от коего всегда принимаемы были в залог каменные строения, в уездных городах и местечках состоящие; при том хозяин товара, оберегая в пути свою собственность от всякого повреждения и подвергая транспорт установленному в городах освидетельствованию, не может в таком разе попасть той ответственности, каковой подвергаются часто поставщики вина по разным многим случаям. Равным образом и некоторые купцы 1-й гильдии, производящие торговлю при Радзивилловской Таможне, в принесенной Министру Финансов просьбе, упоминая о затруднении в приискании залогов, состоящих в каменных строениях, в Губернских и портовых городах находящихся, что не могут они подвергаться такой ответственности, как подрядчики, и что заготовили они на прежнем основании потребное количество залогов, заключающихся из свидетельств на каменные строения, в уездных городах и местечке Радзивиллов состоящие, закупили за границую значительное количество товаров для отправления транзитом в Одессу и складочные Таможни, а посему употребив свои капиталы на закупку товаров, и находясь совершенной невозможности приискать себе свидетельства на каменные строения, состоящие в Губернских и портовых городах, на так великую сумму, каковая требуется по

закону в залог, должны приостановить производимый доселе торг и вместе с сим подвергаясь неминуемой потере капиталов и не устояв в своих условиях начали уже лишаться доверия по коммерции, просили о учинении распоряжения, чтобы принимаемы были от них залого по прежнему. Министр Финансов приняв во уважение описанные в представлении Начальника Радзивиловского таможенного округа и в просьбе купцов обстоятельства, и соглашаясь, что приискивание залогов заключающихся в каменных строениях, в столицах, Губернских и портовых городах состоящих, по значительности суммы, каковая в залог требуется, должно быть затруднительно, притом не видя из дел Департамента Внешней торговли, чтобы купечество, отправляющее товары в складочные Таможни и транзитом в Одессу подвергалось значительному взысканию, разрешил по Радзивиловскому округу, допустить в течение нынешнего года принимать залого по прежнему, полагая и на будущее время в отвращение всякого стеснения коммерции позволить по всему таможенному ведомству принимать в залог за отправляемые в складочные Таможни и транзитом товары каменные строения, в уездных городах и местечках состоящие, строго подтвердив, кому следует, чтобы в препровождении и проверке означенных товаров все правила, в транзитном положении и Таможенном Уставе содержащиеся точно были исполняемы; но не решась сам собою приводить сего в исполнение, предоставляет о том Комитету Г.г. Министров и испрашивает утверждения.”

???. Записка „пана Шостака” про відновлення прав одеського порто-франко подана генерал-губернатору М. Воронцову

1826 р.

(ДАОО. – Ф.1. – Оп. 190 (1826 р.). – Спр. 28. – Арк. 10 – 14)

„Многие кричат о выгодах и невыгодах порто-франко о нарушении его привилегии, и часто после долговременных споров, иные спрашивают что такое порто-франко. В Одессе понимают многие сущность его, но иные чувствуя вблизи непосредственно стеснение от него и не понимая выгод, действующих посредственно ропщут, многие же, яко то краснорядцы и таможня, по личным выгодам, порту франко противоречат.

По мнению моему существенно и важно порто-франко нарушено только одною статьею без всякой нужды затеянною и поддержанной таможенными чиновниками, именно: взятием пятой части пошлины в пользу города при впуске товаров в город, а не при вывозе их за черту оногo, под предлогом дабы на потреблять пошлины на консомации собственно города, что по своей незначительности не может сравниться в параллель с несправедливостью не устоять в слове пред целым светом, и вредом коммерции причиненным, ибо кроме того что пятая часть сей пошлины составляет около шести процентов на сто, а с иных товаров и 20 процентов (что будучи один раз взято, хотя бы даже и возвращено было при вывозе обратно, не вознаградит понесенных невыгод) и формы таможенные ужасают торговлю.

Купец находившись в Марселе, например, с товаром на миллион, мыслит: «Зачем мне переписываться и вверять свои товары комиссионерам. На дорогие товары фрахт не дорог, порто-франко Одесское обеспечивает меня в безшиканной и беспошлинной выгрузке в город, и таковом же возврате, буде не продам товара». Он приезжает в город, из десяти таковых на удачу без риска приехавших, едва ли десятый не найдет себе дела, и не выедет обратно; прочие же остаются в дела завязавшись, и доставляют собою и граждан и новые капиталы, что опыт показывает во всех новых колониях, и Петербургская адмиралтейская набережная.

Хозяева без крайней нужды не посылают в Одессу больших своих капиталов комиссионерам, а от сего нет в ней постоянной коммерции, и бывают непомерные перемены в цене нашим продуктам; ибо комиссионеры не смеют и не могут много покупать на спекуляцию, и класть в магазины как делается в Риге и Петербурге* где живут большие капиталисты, что и в Одессе сделалось бы через тридцать лет свободы, более может быть, нежели в сказанных городах.

В первые три года истинного порто-франко, выстроилось домов в Одессе на большую сумму нежели во все предыдущие годы: ибо иллюзия приводит руки и капиталы в движение, что производит вещи, а вещи уже не иллюзия, и кто построил дорогие строения в каком месте, тот поневоле делается его жителем; а множество таковых совокупленных неволь в одном месте уничтожают уже неволю: ибо где много капиталистов соединятся там без сомнения родится коммерция; даже на местах менее благоприятствующих коммерции нежели Одесса; а где люди богатые и коммерция, там будут все способы и приятности жизни, что привлечет и другие состояния. Вышесказанною иллюзией истинного порто-франко Россия приобрела бы в 30 лет на месте Одессы, чрез малое пожертвование, величайший с капитальными строениями город, выстроенный большею частью на чужие капиталы; приобрела бы множество богатых ежели не именем, то существом подданных* * : ибо опыт показывает, что редкие купцы не остаются там вечными жителями, где они раз выгодными делами завязались; а где в Европе выгоднее для денежной прибыли капиталисту поселиться, как в Одессе? Соединение же разных состояния людей вместе доставит нам выше сказано приятности жизни, что уже в Одессе и имеет успехи; и город коммерческий и капитальный возбudit трудолюбие; следовательно доставит и богатства Южному краю, что и опыт уже сильно показал. — За что уже нужды останавливать сие полезное начало, мелочными проформами доставляющими мелочные выгоды. Настоящие, на счет великих будущих и весьма близких?

Поелику цель Одесского порто-франко состоит в том, чтобы привлечь капиталистов, и на счет их выстроить город; а главное возбudit трудолюбие в Южном крае их индустриею и капиталистами, и сим умножить богатство России, то и следует по примеру других таковых вольных городов, дать внутри Одессы полную свободу приезжать в нее, продавать, покупать все и всякому что кто хочет* * *, не запрещать и не приневоливать строится (: как

сие заведено в Одессе по некоторым обстоятельствам частным) записываться в гильдии, проходить разные мытарства, коих здесь по кратости не можно исчислить, словом въезжать в город и в городе предоставлять полную коммерческую свободу, а при выезде требовать соблюдения всех проформ постановленных законами – достичь сего весьма легко и неубыточно; а последствия будут весьма важные, как по коммерческим выгодам, так и по примирению с целым сословием Европейского купечества* * * * .

Город предложил брать 1/5 пошлины для своей выгоды; таможенные настояли брать ее при входе, а не при выходе для своей; но как теперь сию пользу отнимают у города, то и самой думе выгодна полная свобода, нежели малая выгода хотя бы ее и предоставляли.

Какая разница для пользы денежной, брать полную пошлину при выходе товаров из города и отделить 1/5 в пользу города и брать ее при входе как теперь берут?

Ежели малая выгода только на малой части консомации городской то сие сожаления достойно!”

ПРИМІТКИ:

* Примітка Шостака: „В Одессе, когда потребность пшеницы слишком настоятельна, то комиссионеры умышленно возвышают ее цену, дабы им пользоваться на счет верителей, а когда требование мало, или совсем нет, то они не соглашаются на малые свои капиталы покупать ее ни по чему; в первом случае обижают своих верителей, а в последнем нас; и сим обескураживая своих верителей и нам расстраивают вконец коммерцию”.

* * Примітка Шостака: „Кто дает доход государству, тот также полезен как и подданные!”

* * * Примітка Шостака: „Малые исключения касательно откупа, предоставляя сие попечению откупщиков, не сделают много препятствий”

* * * * Примітка Шостака: „ В первом указе о учреждении порто-франко , все сии удобства оговорены ясно???? ”

Записка М. Воронцова „Про відновлення порто-франко в Одесі”

Подана 31 травня 1826 р.

У Царському селі

„Для удобнейшего сбыта произведений Новороссийского края и смежных с ним губерний, для привлечения в Одессу большего числа торговцев на жительство; и особенно для удаления причин, побуждающих к тайному вывозу товаров мимо карантинной стражи, и следовательно к внесению в пределы России моровой язвы, блаженной памяти Государю Императору Алексею Павловичу угодно было, вняв мнению Государственного совета Высочайшим манифестом 16 апреля 1817 года объявить в Одессе порто-франко. Бесчисленны были выгоды, которых ожидала Россия от учреждения столь благодетельного; но ожидания таковые остались тщетными потому, что открытие порто-франко требовало разных построений на которые употреблено около двух лет; по окончании же оных беспокойства случившиеся в Оттоманских владениях еще не дали времени

дождаться благотворных последствий свободной торговли, как вдруг Высочайшим указом 9 июня 1822 года Порто-франко Одесское так изменено, что сохранило только прежнее имя, потеряв все главнейшие выгоды свои как для государства, так и для частных выгод купечества.

Правда, что товары приходящие в Одессу и остающиеся в оной без вывоза внутри России до ныне платят только 1/5 часть пошлины; но снисхождение сие не достаточно для замены тех затруднений, штрафов, акциденций и разных взысканий, которым хозяева товаров и шкипера ныне подвергаются в Одессе, подобных всем прочим российским портам, за упущение форм, таможенным уставом предписанных. Быв прежде избавлены от всякой в сем отношении ответственности, и от всяких ограничений, они не могли иметь никакой выгоды ввозить контрабанду в Одессу, и избегать надзора карантинного. Ныне тайный ввоз товаров предоставляет те же выгоды в Одесском порте, как и в других; следовательно один из главных и самых полезных видов правительства в учреждении порто-франко, а именно отвращение поводов к внесению заразы, уже более не существует, и никакой надзор в свете заменить его не в состоянии: ибо малейшая вещь, сокрытая от досмотрщика только для избегания таможенных форм, может распространить язву между тысячами людей.

Сверх того в первоначальном учреждении Одесского порто-франко не было никаких запрещений*; ныне же оные существуют, и следовательно Одесса уже не есть настоящее порто-франко, и иностранцы, в нее приходящие, не могут быть уверены, что все их товары будут впущены. Отсюда рождается сомнение, недоверие и неизбежное уменьшение торговли.

Все сии причины побуждают меня подвергнуть их Высочайшему воззрению Вашего Императорского Величества и всеподданнейше просить о восстановлении Одесского порто-франко в том виде, который был оному предназначен манифестом 1817 года, без всяких запрещений на ввоз в порто-франко и на торговлю в нем**. Вывоз же из одного внутри Империи останется в настоящем виде, и следовательно при оном все таможенные учреждения могут быть не только соблюдаемы, но даже усилены.

Выгоды от такового восстановления для всего государства будут весьма важны: ибо в 1-х увеличится торговля и усилится сбыт наших произведений которые от недостатка покупателей ныне в великом числе гниют и пропадают без всякой пользы, во 2-х уничтожатся все поползновения к внесению заразы. В противоположность двум столь важным пользам потери для казны никакой быть не может; ибо сбор 1/5 части таможенных пошлин ныне взимаемый за товары в Одессе потребляемые, поступает не в Государственную казну, но в доход Городской, а город охотно готов пожертвовать оным для получения многих выгод, неразрывных с свободную торговлею. Пожертвование сие хотя и уменьшит значительно доходы Одессы, но не истощит источников оных: ибо 1/5 часть пошлины с товаров, за черту порто-франко внутрь Империи отправляемых, будет по-прежнему поступать из таможни в пользу города на основании Высочайшей воли покойного Государя Императора, даровавшего Одессе сию статью дохода навсегда***.

ПРИМІТКИ:

* У чернетці примітка М. Воронцова, яка була закреслена до оригіналу документу не потрапила: «Исключение для хлебного вина, водки и подобных крепких напитков было тогда сделано только до окончания срока откупа, для сохранения условия прежде заключенного с откупщиком на 4 года. Ныне сие исключение можно предупредить: ибо откупа винные возобновляются с началом 1827 года, и торги на них еще не произведены».

** Примітка М. Воронцова: «Торговля внутри Порто-франко должна быть подвергнута только одному исключению относительно крепких напитков, откуп которых составляет главнейший доход города. Почему следует постановить, чтобы ром и водка ввозимые в Одессу, дабы мелочною продажей не вредили питейному откупу, были складываемы в магазины под присмотром откупщика до продажи их оптом или до выпуска за черту порто-франко. В городе же сих продуктов никому не продавать бутылками, штофами и ведрами иначе как с позволения откупщика».

*** В чернетці закреслено «навсегда» і написано «бессрочно».

**?? Записка міністра фінансів Є.Ф. Канкріна «Стосовно відновлення
Одеського порто-франко у тому вигляді, який було йому надано
маніфестом 1817 року»**

23 червня 1826 р.

(ДАОО. – Ф.1. – Оп. 190 (1826 р.). – Спр. 28. – Арк. 19 – 12)

„Новороссийский генерал-губернатор граф Воронцов подносил Его Императорскому Величеству всеподданнейшее представление, о восстановлении Одесского порто-франка в том виде, который был оному предназначен Манифестом 1817 года и Государю Императору благоугодно было повелеть Министру Финансов внести обстоятельства сии на рассмотрение Комитета г.г. Министров.

Исполняя сим Высочайшую волю Министр Финансов считает в пояснение дела сего изложить предварительно все изменения, коим подвергаем был Порто-франко в Одессе со времени учреждения оного.

В Сентябре месяце 1819 года открыт был оный на основании Высочайшего Манифеста 16 апреля 1817 года, с которого прилагается у сего экземпляр под лит: А и коим дарованы городу Одессе на 30 лет права и свобода торговли, присвоенная Порто-франко. Оные состояли в том, что в округе Порто-франко на пространстве 24-х верст дозволялся беспошлинный привоз всех иностранных товаров кроме крепких напитков; при чем товары впускались без таможенного осмотра и без подачи объявлений.

Уже в 1821 году представление местного начальства и жалобы с одной стороны о неудобствах для жителей города и проезжающих, от включения в черту Порто-франко всего города с предместьями и загородными местами, а с другой о необходимости поставить преграду контрабанде и отвратить вред, наносимый оною как правильной торговле и возникающей у нас Мануфактурной промышленности, так и казне; побудили правительство ограничить порто-франко особенным кварталом; о чем состоялся всеподданнейший доклад бывшего Министра Финансов рассмотренный в

Комитете гг. Министров и удостоенный Высочайшей конфырмации в 1 день июля 1821 года /:приложение под лит Б:/

Трудности встреченные при исполнении некоторых правил сим докладом постановленных были причиною, что учрежден был особый комитет под руководством тайного советника Рибопьера, по представлению коего изданы новые правила при Высочайшем указе от 9 июня 1822 года /:приложение под лит. С:/

Вместе с сим ассигновано на устройство сокращенной черты порто-франко и построение складочных магазинов для товаров и проч. до 300/т. рублей, которые уже израсходованы.

Новая черта Порто-франко открыта в 1823 году но в 1824 по поводу открытия злоупотреблений, граф Воронцов представил о преобразовании Порто-франко т.е. отделение черты от города и учреждение кроме Портовой еще и Сухопутной таможни. И сие представление рассмотренное в Комитете гг. Министров удостоено Высочайшего утверждения 12 января сего года /:приложение под лит Д/

О сем обнародовано Указ Правительствующего Сената от 17 марта сего год, ныне же граф Воронцов предлагает обратиться опять к старому положению по манифесту 1817 года.

Ходатайство его на основании прилагаемой в копии записки состоит в следующем:

1. Что Одесское порто-франко сохранило только прежнее имя, потеряв все главнейшие выгоды как для Государства, так и для частных выгод купечества.

2-е. Что купцы быв прежде избавлены от всяких ограничений, не могли иметь никакой выгоды ввозить контрабанду в Одессу и избегать надзора карантинного, ныне же тайный ввоз товаров представляет те же выгоды в Одесом порте, как и в других; и следовательно один из главных и самых полезных видов Правительства в учреждении порто-франко, а именно: отвращение поводов к внесению заразы, уже более не существует и никакой надзор в свете заменить его не в состоянии.

3. Что от восстановления порто-франко на прежнем основании увеличится торговля, усилится сбыт наших произведений которые от недостатка покупателей ныне в великом числе гниют и уничтожаются все поползновения в внесению заразы.

4. Что в противность двум столь важным пользам потери для казны никакой быть не может; ибо сбор 1/5 части таможенных пошлин ныне взимаемый за товары в Одессе потребляемые, поступает не в Государственную казну, но в доход городской; а город охотно готов пожертвовать оным для получения многих выгод, неразрывных с свободную торговлю. Пожертвование сие хотя и уменьшит значительно доходы Одессы, но не истощит оных: ибо 1/5 часть пошлины с товаров, за черту порто-франко внутрь империи отправляемых, будет по прежнему поступать из таможни в пользу города на основании Высочайшей воли покойного Государя императора, даровавшего Одессе сию статью дохода бессрочно.

По соображениям сих предположений Министр Финансов отдавая полную справедливость благости намерения Графа Воронцова, однако долгом своим поставил объяснить.

1. Что Одесский порто-франко не оказал ожидаемых выгод, тому виною ни образ устройства порто-франко, ни же таможенные предосторожности, которые существуют во всей Европе и во многих землях строже нежели у нас; но причины естественные, а именно:

Одесса не имеет ни одного из тех. Свойств, которые нужны для порто-франко. Для сего требуется необходимо положение Центральное, которое бы способствовало дальнейшему отправлению привозимых товаров, в разные чужие государства, или по меньшей мере в другие порты той самой земли. Из Одессы напротив того кроме внутренних губерний России некуда доставлять товары даже в несколько значительном количестве.

Доказательством сему между прочим служит порто-франко в Триесте, который упал с того времени, как Венецианские области сделались Австрийскими и прекратилась контрабанда, привозившаяся в оные из Триеста.

Но сие неудобство было бы не столь значительно, если бы черта порто-франко с самого начала ограничена была подобно как в Генуе Венеции и проч. некоторою частью гавани или особыми большими магазейнами. Сии магазейны хотя существуют в Одессе, так что складкою товаров в оных можно бы избавиться от таможенных форм, не избавляясь однако же от карантинных обрядов; но тем не менее включен весь город в черту порто-франко, от чего родиться должно стеснение для внутренней торговли; каковое невыгодное положение в последствии будет еще ощутительнее потому что Одессу сделали уездным городом, вопреки мнению Министра Финансов, ибо нельзя соединить в одном городе столь противоположных назначений, каковы порто-франко по привозу, главнейший пункт заграничных отпусков; участие во внутренней промышленности и вместе с тем уездное правление.

Итак если бы ослабить надзор на черте порто-франко, для облегчения сообщений с внутренними местами, то Одесса сделалась бы средоточием всей контрабанды. От сего терпел бы не только казенный доход, но и внутренняя наша промышленность, подкрепленная одною запретительною системою, которую должно или поддерживать как Франция или ослабить как нынче Англия, достигнув своей цели долгим сохранением сей системы. Казенные доходы необходимы, а торговую систему еще надолго нельзя перемывать без крайних неудобств. Сверх того от контрабанды терпела бы и правильная торговля в Одессе.

Заключение же будто бы по восстановлении в Одессе порто-франко на прежнем основании не будет никакой выгоды производить контрабанду, опровергается событиями, следствием коих было изменение испрашиваемого ныне порядка.

2. Обеспечение от заразы нельзя достигнуть свободною торговлею, ибо к прокрадыванию товаров побудить могут одинаково и желание избегнуть платежа пошлины, и намерение уклониться от выдержания долговременной

карантинной очистки и всех карантинных обрядов а предположив уже возможность тайного спуска товаров с кораблей; зараза может еще скорее водворится от малой вещицы, нежели от больших товарных мест; и так если бы принять сие средство, яко единственное, и вернейшее для предупреждения моровой язвы, то надлежало бы уничтожить взимание пошлин и учредить порто-франко во всех портах, куда приходят корабли из сумнительных мест.

Настоящее запрещение привоза некоторых товаров не может равным образом, чрез тайное водворение оных быть причиною внесению заразы, ибо стальные, железные, и другие, соль и крепкие напитки суть товары зашумлению не подлежащие.

3. Для торговли от предлагаемой графом Воронцовым перемены никаких значительных выгод ожидать не можно, отпуск наших продуктов отнюдь не умножится; ибо они покупаются по мере надобности, а если бы впустить и все изделия Англии и Франции свободно в Россию, то в порты Средиземноморья ни одной четверти пшеницы более не возьмут, нежели столько сколько им нужно.

Может быть из России переселится в Одессу несколько более дворянских семейств во уважение дешевизны предметов роскоши, за что однако переходить будет более денег из государства, при чем и казна лишится некоторого дохода; ибо в других местах употребляли бы сии предметы по заплате пошлин; впрочем и сие привлечение не весьма нужно; ибо ныне взимаемые в Одесе пошлины $\frac{1}{5}$ — часть против общих суть довольно низки и служили бы достаточным привлечением богатых жителей, если бы климат и другие обстоятельства тому способствовали.

4. Одесский порто-франко открыт 1 сентября 1819 года

В 1820 таможня дала дохода по привозу всего на все только 735,010 р. 62 $\frac{1}{4}$ к.

1821-----840.437р. 17

$\frac{1}{2}$ к.

По преобразовании порто-франко и при возобновлении запретительной пошлины город получал одной пятой пошлины

1823 -----637.599 р. 91 $\frac{1}{2}$ к.

1824 -----818,466 р. 99 к.

1825 -----666,607 р. 87 $\frac{3}{4}$ к.

В сложности ежегодно 700.000 р.

Доход сей составляет пятую часть пошлины со всех вообще

Привозимых в Одессу в показанные годы иностранных товаров, но сколько из того числа пришлось бы на потребление в самой Одессе определить невозможно; ибо хотя и иметься за означенное время сведение о таможенном доходе поступившем в казну, однако он не достигает полных $\frac{4}{5}$ заключааясь в товарах не вывезенных, о которых неизвестно, обращены ли они на потребление или остаются на месте на лицо, сверх того получает Одесса пятую часть пошлины по тарифу 1819 года и с таковых товаров, которые к ввозу внутрь России по ныне действующему тарифу запрещены.

Но как граф Воронцов изъявляет согласие города довольствоваться пятою частью пошлины с тех только товаров, которые будут вывозимы за черту порто-франко, то взяв за основание казенный доход с привозимых т.е. 4/5 пошлины

За 1823 -----	976,728 руб. 97 $\frac{3}{4}$ коп.
----1824-----	1,248,880 ----48-----
----1825-----	1,532,484-----561/4----

В сложности ежегодно 1,250,000 рублей

Обнаруживается, что город получал бы на свою часть только 312,500 руб., но как ныне получает он в сложности ежегодно до 700 т. то лишился бы ежегодного дохода более 388 т. руб.

Потеря сия для города должна быть тем чувствительнее, что с будущего года прекратится должен и откупной доход, уступленный городу от казны на 25 лет, кои минули и что там траты больших сумм на разные построения, кои оказались неисправными, много еще остается делать по строительной части. Вообще министр финансов не может согласиться чтоб назначенный городу Одессе временный доход на счет казны, кои ныне составляют до 1,200,000 руб. были оному оставлены бессрочно, ибо тут нет никакой соразмерности против других городов и общих надобностей Государства. Притом приметно, что подобные общественные доходы нередко употребляются роскошно и без надлежащего хозяйства и отчетности, тогда когда производится по особым ассигновкам, постройка производится гораздо правильнее.

Впрочем вся разность между первоначальным и нынешним образованием порто-франко заключается только в нижеследующем:

- 1) Сокращена черта оного противу установленной манифестом 1817 года
- 2) Подаются в таможеню объявления о количестве привозимых товаров
- 3) Взимается одна пятая часть пошлины в пользу города
- и 4) Не впускаются на внутреннее потребление иностранная соль и железные и чугунные товары.

Меры сии признаны нужными по следующим уважениям.

1) Сокращение черты необходимо для дальнейшего надзора и нисколько не предосудительного свободе торговли, для которой достаточно бы одного квартала на подобие всех прочих порто-франко.

2) Объявление и досмотры в таможене могли не существовать по манифесту 1817 года потому, что город тогда еще не получал еще 1/5 части пошлин со всех привозимых в Одессу товаров, но ныне обряды сии стали необходимы по случаю устройства сбора в пользу города.

Вообще сии обряды для купечества не тягостны, ибо они ему известны, и они имеет пособие экспедиторов или комиссионеров для своего облегчения

3) Сей доход без которого Одесса в теперешнем состоянии обойтись не может, ибо расходы городские превысили бы доходы, служит при том уравнильнейшею раскладкою, потому. Что таковую повинность легче

могут нести достаточные граждане, как например купечество и потребители предметов роскоши, нежели бедные ремесленники и другие из малоимущего класса промышленников.

Наконец 4) Как по нынешнему положению для Одесское порто-франко, запрещены к привозу только иностранная соль, крепкие напитки, изделия железные, стальные и чугунные, из которых ничто не подлежит зачумлению, то запрещение сие хотя бы побудило к тайному привозу сих предметов, не угрожает однако же опасению насчет заразы.

Сверх сих обстоятельств Министр Финансов обязан представить на уважение комитета гг. Министров, что он весьма далек от мысли, стеснять привозную часть торговли до такой степени, чтобы другие народы, нашли невыгодным брать наши продукты, но во всяком деле должно держаться середины, ибо сие расширение допуска предметов роскоши, не может принести важной пользы торговли и вредит Государству, предметы же роскоши наиболее принадлежат Франции, которая у нас берет не весьма много и ныне стесняет нашу хлебную торговлю затрудняя складку хлеба в Марсели.

Когда ввоз товаров в Одессу будет беспошлинный и без ведома таможи, то надобно будет усугубить строгость надзора на черте порто-франко, для избегания водворения во внутрь России контрабанды и запрещенных товаров, но и за всем тем невозможно будет их удерживать.

Без всякой пользы пойдет больше денег из Государства на предметы роскоши без коих обходится можно, тогда когда и по кредитной части мы должны высылать столь огромные суммы.

С уничтожением таможи в Одессе весьма ослабятся и карантинные предосторожности, ибо таможи служат поверкою карантина.

Наконец многие, судя по вывозу хлеба из Одессы во время бывшей войны в Европе и неурожаев, имеют ожидания увеличенные насчет сего города, который будучи местом весьма уважительным для торговли, достаточным всякого внимания правительства, не может однако же быть поднят свыше той меры которая предназначена естественным порядком вещей.

От сих увеличенных ожиданий происходят жалобы и предположения некоторых жителей Одессы о переменах в устройстве порто-франко, другие же сколько министру финансов известно думают напротив, что Порто-франко приносит городу более невыгод нежели пользы.

По всем сим причинам Министр Финансов полагал бы ближайшим и полезнейшим ограничить Одесский порто-франко в малой черте около гавани наподобие других порто-франко.

Но как частые перемены относительно сего порта могут расстраивать купеческие щеты и некоторые жители может быть избрали Одессу для своего пребывания потому, что предметы роскоши дешевле, Министр Финансов заключает оставить дело в нынешнем положении впредь до ближайшего на опыте усмотрения, что действительно следует переменить. В сем мнении подкрепляется он и тем, что не имеет в виду просьбы всех одесских жителей или большинства их и что всякая перемена положения вещей сама по себе

суть неудобство, которое часто превышает ожидаемые от сей перемены выгоды, того года когда самая публика нередко найдет способ облегчить частными стараниями существующие по каковой либо старой форме неудобства, как особливо приметно в Англии.

Все сие Министр финансов имеет честь предать благоусмотрению Комитета Министров».

39. Сенатський указ „Про правила для тимчасового сухопутного транзиту з Одеси до Тбілісі”.

12 червня 1828 р.

(ПСЗРИ. – Собр. 2. – Т. 3. – №. 2093. – С. 621, 622)

„Правительствующий Сенат *слушали*: во 1-х, рапорт Г. Министра Финансов, что Новороссийский и Бессарабский генерал-губернатор сообщил ему от 7 числа Мая, что Тифлисские купцы представили в Елисаветграде Его Императорскому Величеству всеподданнейшее прошение, о дозволении им, по случаю войны с Турциею, везти иностранные товары из Одессы в Тифлис сухопутным транзитом, и что Государю Императору благоугодно было, приняв изъясненную просьбу с милостивы вниманием, повелеть препроводить оную к нему Министру Финансов на тот конец, что если не окажется каких либо особенно уважительных препятствий к удовлетворению просьбы помянутых купцов, то Его Императорское Величество предоставляет ему Министру Финансов исполнить сие без испрошения другого Высочайшего повеления для выигрывания времени, без чего купцы могли бы быть в большой потере. В исполнение сего Высочайшего повеления, Г. Министр Финансов сделав надлежащее распоряжение о допущении сухопутного транзита из Одессы в Тифлис для тех товаров, кои привезены будут в Одессу до 1 сентября сего года, и которые могли быть выписаны ранее, и доносит о сем Правительствующему Сенату, и предоставляя при том правила, на основании коих предписано привести помянутый транзит в действие, просит о приказании обнародовать такое распоряжение для всеобщего сведения. И во 2-х, предоставленные при сем правила для временного сухопутного транзита из Одессы в Тифлис, в которых значит: 1) По привозе транзитных товаров в Одессу, сухопутная Одесская таможня должна досмотреть и поверить их на основании §21 Положения о транзитном торге от Европейской границы до Одессы, Высочайше утвержденного 14 августа 1818 года. 2) Если хозяин или его Комиссионер, отправляющий товары сухопутным транзитом из Одессы в Грузию, предоставит в Одесскую сухопутную Таможню поручительство или залог, постановленный § 10 помянутого положения, то она, согласно § 21, выдает ему свидетельство с прописанием оногo на ерлыке для получения по оному обратно поручительства или залога из впускной Таможни, чрез которую товары ввезены в Россию. 3) После сего Одесская сухопутная Таможня по выдаче объявления на отправление помянутых товаров сухопутно в Грузию, должна по уложению и упаковке оных, места запломбировать надлежащим образом и потом выдать на провоз в Тифлис по § 7 Положения о транзитном торге ерлык с прописанием, что места сии

должны быть представлены в целости в Тифлисскую таможенную для очистки установленную пошлиною без означения однако ж срока для действия для действия ерлыка. 4) Вместе с тем Таможня снимает с ерлыка три копии, две из них отсылает по принадлежности, как сказано в § 7 помянутого Положения. 5) По выпуске из Одесской сухопутной Таможни мест с означенными товарами, Хозяин или Комиссионер отправляет вместе с ерлыком в Тифлис путем, какой признает удобнейшим; и как транзит сей дозволяется только на время, то транспорты сии во время пути не подвергаются нигде проверке со стороны местных Начальств. 6) Но если Хозяин или Комиссионер пожелает, чтобы товары его были отправлены сухопутным транзитом без представления нового залога или же поручительства в Одесскую сухопутную Таможню, то сие дозволяет она с тем, чтобы залог или поручительство, представленные в впускную Таможню, оставались в оной до получения свидетельства от Тифлисской таможни о исправном доставлении в оную товаров. По чему Одесская сухопутная таможня по проверке таковых товаров, как сказано выше в 1 пункте, уведомляет ту впускную таможню только о привозе с присовокуплением, чтобы залог или поручительство были удержаны ею впредь до получения помянутого извещения от Тифлисской таможни. 7) По получении сего извещения, Одесская сухопутная Таможня уведомляет подлежащую впускную Таможню, для возвращения по принадлежности залога или поручительства. 8) В случае несоблюдения сих правил, поступать во взысканиях на основании положения о транзитном торге. *Приказали:* об означенном учиненном Г. Министром Финансов вследствие Высочайшего Его Императорского Величества повеления распоряжении, для сведения и повсеместного обнародования послать указы: во все Губернские и Областные места, также к Гг. Министрам, Исправляющему должность Государственного Контролера, Военным генерал-губернаторам, Военным Губернаторам управляющим гражданскою частью, Генерал-губернаторам, Градоначальникам и Войска Донского Наказному Атаману; а в Святейший Правительствующий Синод, во все Департаменты Правительствующего Сената и в Общие оных Соборания сообщить ведения.”

40. Іменний указ Сенату „Про дозвіл Радзивилівській митниці стягувати мито з товарів, вказаних у реєстрі, що додається”.

22 липня 1828 р.

(ПСЗРИ. – Собр.2. – Т.3. – №2170. – С. 705)

„Для облегчения в Южном крае России торговли, прекратившейся по случаю разрыва с Портою Оттоманскою, Повелеваем:

1. Разрешить в Радзивилловской таможене очистку пошлиною товаров, в прилагаемой росписи поименованных.

2. Срок на очистку пошлиною товаров сообразно прочим Таможням 1-го класса, назначить и для Радзивилловской шестимесячный, не предоставляя однако же ей складочного права.

3. По назначении сего срока не, не дозволять уж перевозку из Радзивилова товаров, очищаемых там пошлиною на складку в другие

Таможни.

4. Транзитный провоз товаров из Радзивилова в Одессу, оставить на прежнем основании.

Правительствующий Сенат не оставит сделать по сему надлежащие распоряжения.

Дополнительная роспись товарам, назначенных очисткою пошлиною в Радзивилловской Таможне

Аптекарские материалы, исключая запрещенных. Бакан. Бумажные изделия, не запрещенные Тарифом. Бусы на нитках. Бритвы и перочинные ножики. Гарус. Гранаты в деле на, т. е. на нитках. Грибы в масле, уксусе и рассолах. Каменья разные без оправы. Карандаши цветные. Кораллы на нитках и не в деле. Краски миниатюрные, согласно с Тарифом. Ладон всякий. Лазурь всякая. Льняные изделия, незапрещенные тарифом. Мушкатные орехи и цвет. Мыло всякое. Мягкая рухлядь, незапрещенная Тарифом. Напитки, исключая арака, рома, шрома, водки Французской и всех запрещенных. Овощи соленые. Перчатки, незапрещенные тарифом. Трубки курительные, кроме запрещенных. Тюль шелковая, нитяная и бумажная. Чубуки натуральные без мундштуков. Шали, платки и кушаки Турецкие. Шелк. Шелковые изделия, незапрещенные Тарифом. Шерстяные, позволенные в Юрбурге и Поланген. Шафран. Янтарь без оправы.”

41. Сенатський указ „Про застави щодо перевезення іноземних товарів до митниць, де дозволено складування, та транзитом”.

30 грудня 1829 р.

(ПСЗРИ. – Собр.2. – СПб., 1830. – Т. 4. – № 3392. – С. 965.)

„Правительствующий Сенат слушали представление г. Министра Финансов, что комитет Гг. Министров, по рассмотрению представления его, о залогах по перевозке иностранных товаров в складочные таможни и транзитом, журналом, состоявшимся 19 Ноября и 3 сего Декабря Высочайше утвержденным постановил: для обеспечения вполне сумм, определенных 10 § положения от транзитном торге, высочайше утвержденного 14 августа 1818 года и 267 § Таможенного устава о перевозке товаров в складочные Таможни, принимать на будущее время по Таможенной части такие только залогов, какие назначено ныне принимать при заключении контрактов по питейным откупам с 1831 по 1835 год, по правилам, Высочайше утвержденным 8 прошедшего Октября, с соблюдением оных при представлении залогов и с прибавлением к тем городам, кои во 2 пункте правил поименованы городов Ковно и Могилева на Днестре и местечек: Юрбурга, Бердичева и Радзивилова для оных залогов по Таможенной части, начав действие такового постановления с 1 Марта будущего года. Он Г. Министр Финансов, донося Правительствующему Сенату о сем Высочайше утвержденном постановлении, просит о повсеместном для надлежащего исполнения оногo, опубликовании.

Приказали: для должного по означенному положению Комитета Гг.

Министров исполнения, к Г. Министру Финансов послать указ, каковыми для сведения, повсеместного обнародования и должного, до кого касаться

будет исполнения, дать знать всем Губернским и Областным правлениям, Правительствам, Войсковым канцеляриям и Присутственным местам, также прочим Гг. Министрам, Военным генерал-губернаторам, Военным Губернаторам управляющим и гражданскою частью, Генерал-губернаторам и Градоначальникам; а в Святейший Правительствующий Синод, во все Департаменты Правительствующего Сената и в Общие оных Собрания сообщить ведения.”

42. Сенатський указ „Про правила, складені Міністерством фінансів, відносно торгівлі з Одеси до кордону Молдови, і про надання Ізмаїльській митниці права відправляти привезенні до неї іноземні товари на складування”(Уривок).

7 березня 1831 р.

(ПСЗРИ. – Собр. 2. – Т. 6. – Отд. 1. – № 4409. – С. 216.)

„1) Транзитная торговля от Одессы до границы Молдавии должна следовать прежним своим трактом, т. е. на города Дубоссары или Могилев, дорогою, означенною в особом расписании Высочайше утвержденного положения о транзите 1818 года Августа 14 дня. 2) Но как вследствие передвижения Днестровской таможенной линии, находящиеся в сих двух городах Таможни с 1 марта сего года упразднены и следовательно все действия оных по транзитной торговле прекратятся, то назначенная в Могилеве и Дубоссарах поверка транзитным товарам, на основании 14 и следующих параграфов вышеупомянутого Положения 1818 года Августа 14 дня, должна производиться Полицмейстером или Городничим обще с Членом Магистрата. 3) От Дубоссар или Могилева транзиту следовать, как и прежде на Скулянскую таможду, находящуюся на границе Молдавии, и сей Таможне исполнять правила, предписанные в Высочайше утвержденном положении 14 августа 1818 года, наравне со всеми Таможнями, для транзитного торгова от Европейской границы в Одессу назначенными. 4) Срок для доставления товаров от Одессы до Скулянской таможни и для предъявления обратно ерлыков, должен оставаться назначенный в 8 § Высочайше утвержденных 12 февраля 1824 года правил, на провоз из Одессы чрез Бессарабскую область в княжество Молдавское транзитных товаров.”

43. Переказ змісту „Положень про торгівлю Закавказького краю” від 3-го червня 1831 р. газетою „Одесский вестник”.

(Внутренние известия. Одесса, 19-го Сентября // Одесский вестник. –1831. – 19 сентября)

„Недавно получено здесь, Высочайше утвержденное прошлого 3-го июня новое Положение об устройстве торговых и таможенных дел в Закавказском крае. Поспешаем сообщить читателям следующую выписку:

1.) Десятилетняя льгота о плате 5% вместо пошлины в Закавказском крае с 1 октября нынешнего года оканчивается;

2.) Для черноморских портов и Кавказкой линии, а равно внутри Закавказского края относительно товаров Европейскому тарифу подлежащих принят руководством Европейский таможенный устав и прочие к тому

относящиеся узаконения.

3.) Всякий привоз европейских товаров в Закавказский край чрез Турецкую и персидскую границы и Каспийское море запрещен.

4.) Товары, привозимые в закавказский край Черным морем чрез Одессу и прямо из чужих краев подвергаются Европейскому тарифу согласно с особенным составленным для сего применением. – Вообще пошлина для Закавказского края уменьшена вдвое.

5.) Иностранные товары к привозу в Закавказский край дозволенные, отправляемые чрез Европейскую сухопутную границу, для Транзита в тот край, имеют быть привозимы в Одессу, на основании положения о транзитном торге 14-го августа 1818 года.

6.) По прибытии в Одессу товары сии досматриваются и очищаются определению для Закавказского края пошлиною, а потом, по заклеивании, особым Закавказским штемпелем (если клейму подлежат), и по увязке и запломбировании допускаются под таможенным присмотром к погрузке в корабли с выдачею на провоз в Редут-Куле и Поти (если там будет устроен порт), от Одесской таможни ерлыков с подробными реестром товаров и с удостоверением об уплате за них Закавказской пошлины.

7.) Равномерно, привезенные к Одесскому порто-франко морем товары, если отправляемы будут в Редут-Куле, подлежат очистке пошлиною в Одессе, на таком же основании, как сказано в предыдущем пункте.

8.) Право очистки иностранных товаров *Закавказскою пошлиною* даровано одному Одесскому порто-франко.*

9.) Дозволяется привозить в Редут-Куле прямо из чужих краев те только товары, кои находятся при тарифе в росписи под литерою А. – Следовательно, Одесский порт может отсылать туда вдвое больше иностранных товаров, чем чужие края.

10.) Никакой иностранный товар не может быть отправлен из Одессы в закавказский край, не быв очищен в Одесской таможне Закавказскою пошлиною.

(*) *Примечание.* Другие Черноморские порты могут тоже отправлять иностранные товары в Редут-Куле. Но в сем случае вносится полная Европейская пошлина, т. е. вдвое более против Закавказской.”

44. Затверджене царем „Положения про облаштування торговых та митних справ у Закавказькому краї”(Уривок).

3 червня 1831 р.

(ПСЗРИ. – Собр.2. – Т. 6. – Отд. 1. – № 4622. – С. 443 – 447)

”....
ПРАВИЛА О ТРАНЗИТЕ, ОЧИСТКЕ И СКЛАДКЕ ТОВАРОВ, В ЗАКАВКАЗСКИЙ КРАЙ ПРИВОЗИМЫХ

Гл. I – О товарах, доставляемых из Одессы в Черноморские порты Закавказского края.

1) О доставляемых в Одессу сухопутных транзитных товарах.

§ 1. Иностранные товары, к привозу в Закавказский край дозволенные отправляемые чрез Европейскую сухопутную границу, для транзита в тот

край, имеют быть привозимы в Одессу, на основании Положения о транзитном торге 14 августа 1818 года.

§ 2. По прибытии в Одессу, товары сии, доставляются и очищаются определенной для Закавказского края пошлиною, а потом по заклеивании особым Одесским Закавказским штемпелем (если клейму подлежат) и по увязке и запломбировании, допускаются под таможенным досмотром, выдачею на провоз в редут-Кале от Одесской таможни ерлыков, к коим прикладывается за подписью Члена и печатью его подробный реестр товарам, по принадлежности, мера, и веса, и с удостоверением об уплате за них в Одессе Закавказской пошлины.

Примечание. Само по себе разумеется, что если вместо Порта в Редут-Кале, будет устроен другой около Поты, или будут существовать оба, или откроется еще новый, то правила сии будут относиться ко всем.

§ 3. Отправляемым на вышеописанном основании, из Одессы в Закавказский край товарам и взысканной за оные пошлине, Одесская таможня обязана вести особые книги и счета, и пошлина сия по счетам присоединится к таможенному доходу Закавказского округа.

§ 4. Европейские товары, снабженные одним Одесским или местным Закавказским штемпелем, не могут быть возвращены в Россию, и, в случае привоза, почитаются контрабандными, исключая тех случаев, где дозволено отправлять оные в Астрахань.

2) О товарах, доставляемых морем к Одесскому порто-франко.

§ 5. Привезенные морем к Одесскому Порто-франко товары, если отправляемы будут в Редут-Кале, подлежат очистке в Одессе, по тем же правилам, которые в § 2 изложены.

§ 6. Если кому рассудится отправить в Закавказский край товары, уже оплаченные одною пятою частью пошлины, для местного в Одессе потребления: то поелику сия пятая часть пошлины в казну не поступает, во избежания запутанности в счетах, оную не зачитать, а взимать полную Закавказскую пошлину.

§ 7. За сими постановлениями, из Одессы никакие товары не могут быть отправлены в Закавказский край без предварительной очистки Закавказскою пошлиною.

3) Об иностранных товарах, отправляемых из других Российских Черноморских, Азовских и Дунайских портов.

§ 8. Как право очистки иностранных товаров Закавказскою пошлиною, для отправления в Редут-Кале, даровано одному Одесскому порто-франко, то все прочие Российские таможни по Черному морю не могут пропускать таковых товаров в Редут-Кале иначе, как по очистке оных полною Европейскою пошлиною. По сему самому в сих таможнях и не полагается прикладывать на товары Закавказские штемпеля: однако надлежит исполнять обряд обвязки, означения веса и меры, запломбирования и выдачи ерлыков и реестров, в § 2 постановленных.

4) О приеме отправленных товаров в Редут-Кале.

§ 9. По привозе товаров, отправленных из Одессы или других Российских портов, на вышеписанном основании в Редут-Кале, Таможня сего порта

по поверке мест, в ерлыке отпускной Таможни показанных равно и в целости пломб, приступает к подробному освидетельствованию товаров, и буде все оные против ерлыков и реестров найдет в исправности и с надлежащими клеймами, то отдает оные в полное и свободное распоряжение хозяина.

§ 10. Если бы, при освидетельствовании товаров в Редут-Кале, оказались несходства, то поступать следующим образом: а) если найдены будут товары, в реестре не показанные, или незаклейменные в Одессе Закавказским штемпелем; или же вместо показанных дозволенных запрещенные, то оные признавать тайно водворенными; б) если из значащихся в реестрах или ерлыках товаров каких либо вовсе не окажется: то взыскивать за оные в штраф против реестра полную Европейскую пошлину, без зачета уплаченной в Одессе или в другом Порте, буде хозяин не представит законных доказательств, что они при провозе погибли; буде же, при верности товаров, окажется одно повреждение пломб, то за каждый пуд брутто того места, на коем повреждение оказалось, взыскивать по одному рублю серебром.

Примечание. Когда с товарами должно будет поступать как с тайно водворенными: то в потребных случаях исчислять пошлину Закавказскую, а не пошлину Европейскую.

§ 11. буде хозяева товаров в Редут-Кале пожелают отправить оные без подробного освидетельствования в Тифлисскую таможню, то сие им дозволяется, если число пломб окажется верным т пломбы без повреждения; но в сем случае товары не отдаются в их распоряжение, а отправляются в Тифлисскую таможню с надписью на ерлыке о верности мест и целости пломб, под конвоем и тем порядком, как в следующей главе постановлено.

Гл. II. – О товарах, доставляемых из иностранных портов прямо в Закавказский край

...

§ 13. Товары, из Редут-Куле в Тифлисскую таможню транзитом отправленные, препровождаются под конвоем Таможенного Досмотрщика или Объездчика, в партиях по удобности (елико можно регулярно еженедельно) и с учреждением станции для смены конвоя и Таможенных служителей. Хозяева товаров обязаны выдавать Досмотрщику сему или объездчику и конвойным конным каждому по двадцати пяти копеек серебром в сутки кормовых денег.

§ 14. Товары, таким образом из Редут-Куле в Тифлис препровождаемые, должны следовать по назначенной для того со стороны местного Начальства постоянной товарной дороге, и Таможенный служитель, оные препровождающий, обязан наблюдать, под строжайшею ответственностью, дабы сие непременно исполняемо было, и чтобы транспорт не останавливался в пути без крайней надобности.

§ 15. По прибытию товаров в Тифлисскую таможню, они очищаются пошлиною по принадлежности, с соблюдением общего Таможенного порядка. В случае же несходства против ерлыков или повреждения пломб поступать следующим образом: а) если найдены будут места в ерлыке не показанные, то оные признавать тайно водворенными; б) если из значащихся

товаров, некоторых вовсе не окажется, то за оные взыскивать по пяти рублей серебром с каждого пуда брутто, буде не представится законных доказательств, что они погибли; в) в случае же повреждения токмо пломб, по одному рублю серебром за каждый пуд поврежденного места..

§ 16. Если бы на пути в Тифлис каким-либо случаем пломбы и увязки так повредились, что товары вынуть можно; то Таможенный служитель, транспорт препровождающий, должен явиться к первому Военскому или Гражданскому начальнику, и просить об освидетельствовании поврежденных товарных мест; по учинению чего, тот Начальник выдает письменное свидетельство, в котором должно быть объяснено замеченное повреждение, а также показание перевозчиков отчего оно могло случиться.

Сие свидетельство поверявший транспорт выдает Таможенному служителю для представления в Тифлисскую таможду; к испорченным же местам прилагает новые печати. Штрафов за повреждение пломб в сих случаях не взыскивать.

§ 17. Если Тифлисская Таможня, получив копии с ерлыка и прочих документов от Редут-Кульской отправленного транспорта с товарами, найдет, что оные не доставлены к ней к тому времени, когда бы транспорту по обстоятельствам прибыть можно было: то немедленно принимает, по усмотрению своему ближайшия меры к открытию тому причин.

§ 18. Буде бы при сем обнаружилось, что таковой транспорт не ограблен хищниками, ил не погиб от каких-либо естественных причин, или не остановился по дороге, а товары водворены тайно какими-либо ухищрениями или насилием, или же обменены: то с оными, буде отыщутся поступать как с тайно водворенными; а буде отысканы не будут, взыскать с них в пять раз Закавказскую пошлину; буде же нельзя дойти до точного количества товаров, то пяти рублей серебром за каждый пуд брутто. Половину взысканной суммы отдавать открывателям; препровождающего транспорт служителя, в случае участия, и виновных в особом преступлении предавать суду.

§ 19. Транспорты, коим надлежало следовать по товарной дороге под конвоем, если открыты будут по боковым дорогам или направлениям, остановить и исследовать тому причины. Если при них находится будет Таможенный служитель с конвоем и не будет в виду несомненных причин, по коим он принужден оставить товарный тракт, то он предается суду, как за намерение содействовать контрабанде, а за товары взыскать при очистке двойную Закавказскую пошлину. Если же транспорт найден будет без конвоя, то исследовать тому причины, буде не откроется достаточного основания, поступать с товарами, как с контрабандою, за другие же преступления, если бы обнаружались судить виновных по законам.

Впрочем не почитать оставлением товарной дороги такие случаи, где по разлитию вод, повреждению мостов или совершенному расстройству дороги, транспорт своротил в сторону следуя, однако же по направлению к таможди.

§ 20. Привозимым в Тифлисскую таможду, на основании сей главы, товарам, даруется складочное право, то есть, дозволяется оставлять оные в

сей Таможне без платежа пошлин пять месяцев; но в случае недостатка в пакгаузах, хозяева обязаны нанимать оные.

§ 21. Постановление вышеизложенное относится и к товарам, кои быв очищены в Одессе, или другой Российской таможне, по желанию хозяина, вместо поверки и выпуска в Редут-Куле, отправляются в Тифлис, исключая, как само собой разумеется, платежа пошлины, уже внесенной.”

45. Листа міністра фінансів Є. Канкріна виконуючому обов'язків Новоросійського та Бессарабського генерал-губернатора Ф. Палену з викладом незручностей від одеського порто-франко

20 жовтня 1831 р.

(ДАОО. – Ф.2. – Оп.1. – Спр. 126. – Арк. 2, 3.).

“Мнение об пользах Одесского Порто-франко, даже между жителями сего города различны, и по моему убеждению привилегия сия приносит сему городу, и особенно Государству, более вреда нежели пользы, по следующим причинам:

1; Существо Порто-франко должно состоять в том, чтоб порт по местоположению своему мог быть антерпо товаров, для снабжения иностранных земель; но сие относится к Одессе в весьма малой степени.

2; Предосторожности нужные против контрабанды, значительно стесняют Одесских жителей и приезжающих, особенно с тех пор, как Одесса сделалась уездным городом.

3; Но не смотря на сии стеснения, разными способами водворяется много контрабанды из Одессы во внутренность Империи, во вред наших фабрик и Государственных доходов, кои посла толь дорогих войн и умножения долгов, имеют нужду в подкреплении, чтоб не приступить к другим налогам.

4; Казна от уменьшения пошлины в Одессе, теряет свой доход от потребления сего города, а наши фабрики часть сбыта.

5; Торговля от сего не облегчается, а внутренняя от двойных таможен и разных предосторожностей стесняется; внешняя же в виде вывоза поступивших в Одессу Иностранных товаров в другие владения, есть малозначащая, и оною быть не может, по близости Константинополя. Одни те, кои может быть выигрывают, суть содержатели магазинов и лавок.

6; Нельзя оспаривать, что Одесские жители выигрывают от того, что на иностранные товары платят меньше пошлины, а для роскоши приятно получать запрещенные товары, число коих впрочем, в последние годы, постепенно было уменьшено. Но с другой стороны, Порто-франко возвышает несколько цену внутренних товаров, затрудняет сбыт Одесских изделий, уменьшается приезд многих лиц образованного класса; в излишней же роскоши нет особой пользы, притом многие дешевые Русские изделия могли быть израсходованы в Одессе, кои нынче вытесняются. Нельзя также сказать, что привоз в Одессу запрещенных товаров и уменьшенная в городе пошлина, умножая привоз, поощряют отвозную торговлю.

Количества сих товаров малозначительны, и судя вообще Порто-франко затрудняет отпуск привозимых товаров во внутренность Государства, а

отвозная торговля такого рода, что при благоприятных конъюнктурах всегда будет хороша, а в противном случае ничем ей помочь нельзя.

7; Все сие препятствует Одессе быть, так сказать, южною Столицею Империи, и более вредит, нежели способствует благосостоянию оной.

По всем сим причинам представляется полезнейшим, ограничить Одесское Порто-франко в Таможенной черте, по первоначальной мысли, позволить чтоб товары лежали в депо год, при вывозе за границу не платили бы пошлины, а при выпуске из Таможни для употребления в Одессе или отпуске во внутрь, платили бы общую Европейскую пошлину.

В возмездие убытков жителей от платежа высшей пошлины, которая впрочем вознаграждалась наиболее сама по себе, можно бы увеличить доход города и оказать некоторые другие облегчения, и сверх того содержать один Пароход от казны, принимая недовыручки от рейсов в Цареград на счет тамошних доходов.

Не угодно ли Вашему Сиятельству будет, почтить сие подробным Вашим по сему замечанием, изложив при том, нет ли затруднений относительно магазинов, или других препятствий при ограничении Порто-франко в Таможенной черте и какие изволите полагать вознаграждения. Впрочем и не излишне было бы узнать чрез отделение Коммерческого Совета, самое мнение лучшей части граждан.”

46. Відповіді Одеського відділення Одеського відділення комерційної ради на запитання міністра фінансів Є. Канкріна щодо впливу одеського порто-франко на господарство міст і краю

1832 р.

(Медзыховский К.Ю. О свободных гаванях. – СПб., 1910. – С.95-98)

Первый вопрос. Какое влияние имеет нынешнее Одесское порто-франко на внешнюю торговлю в отношении привоза из-за границы товаров?

Одесское Порто-франко имеет самое благотворное действие на внешнюю торговлю, соделывая Одессу складочным местом всех иностранных произведений.

Из сего проистекают следующие выгоды:

1) Слабые и недостаточные еще капиталы здешнего города, употребляемые на внешнюю торговлю, увеличиваются сохранением 4/5 пошлины, которые, хотя бы потом товар и был вывезен из Одессы внутрь Империи, уплачиваются иногородними, а не здешними капиталами.

Сии последние напротив того все вполне остаются в Одессе и служат к новым оборотам для увеличения как привоза иностранных товаров, так и отпуски Российских произведений за границу.

2) Значительный ввоз в Одессу иностранных товаров основан не на одних расчетах местного потребления, но и на возможности делать здесь запасы, которые, до продажи, служат обеспечением разных оборотов, приносящих пользу внутренней торговле.

3) С другой стороны привоз сюда иностранных товаров доставляет возможность заблаговременно составлять за границею запасы российских произведений (в особенности пшеницы) не ожидая больших требований, и

променивать оные на иностранные товары исподволь, по мере встречающихся выгод.

4) Обоюдными оборотами сими распространяются торговые сношения Одессы и увеличивается кредит ее за границую.

5) Порто-франко умножает число приходящих сюда с грузом и балластом кораблей и избавляет торговлю от необходимости нанимать суда за границую, что влекло бы за собой большую потерю времени и лишние издержки.

Преимущество, доставляемое Одессе сим обстоятельством, весьма важно. Надежда на получение здесь обратного груза российских произведений и возможность сбывать здесь привозные товары, побуждает шкиперов идти сюда с иностранными грузами за низкую цену. В то же самое время и тот же самый выигрыш на фрахт дает возможность здешнему купечеству скорее и выгоднее снабжать корабли обратными грузами российских произведений. Таким образом товары, ввезенные за малую плату, а иногда и совсем без платы, рождают вывоз товаров. А поелику иностранные негоцианты не стали бы предпринимать таких оборотов, если бы не надеялись воспользоваться выгодами Порто-франко, то очевидно, что без даруемых им привилегий, вывоз российских произведений был бы здесь гораздо менее. В сем положении находится большее число Английских кораблей, которые чаще всего приходят в Одессу на вышеозначенных условиях. То же будет и с Американскими судами, если уничтожение Порто-франко не пресечет едва рождающейся торговли Одессы с Америкою.

6) Порто-франко привлекает сюда иностранные капиталы, от чего здесь умножились Банковые и Комиссионерские Конторы, а последствием соединения городских капиталов с иностранными было то, что мы в короткое время получили здесь настоящую возможность покупать во всякое время все привозимые сюда из внутренней России произведения хлебопашества и разных отраслей промышленности, чем весьма много поощряется земледелие Херсонской и соседственных с нею губерний.

7) Порто-франко рождает транзитный торг чрез Одессу, с одной стороны в Грузию, а с другой в Польшу и Австрийские владения. Если обстоятельства политически не воспрепятствуют распространению торговли, и если откроется регулярное, паровое судоходство между Одессою и Константинополем, то транзит сей должен получить развитие несравненно большее против нынешнего: на севере может он распространяться до внутренности Германии, а на востоке пустить ветви свои из Грузии в Персию и обратно. В таковых сношениях Одесса можете принять сильное участие, но не иначе как при существовании в ней Порто-франко.

Второй вопрос. Какое влияние имеет Порто-франко на вывоз товаров за границу?

Порто-франко, увеличив ввоз товаров иностранных, много содействовало к оживлению вывоза Российских произведений и тем возвысило здесь цену сих последних, так, что оные всегда продаются в Одессе гораздо дороже нежели во всяком другом порте Черного и Азовского морей. Объяснить это не трудно: иностранный купец, имеющий здесь в

городе свои товары, гораздо скорее решается выписывать отсюда российские произведения, с другой стороны те же иностранные товары, отданные на сохранение Одесскому купцу, внушают сему последнему более доверия к заграничному корреспонденту, и служат обеспечением сделок с ним, побуждают скорее высылать ему в долг русские товары. Таковые заказы и обоюдные сделки суть следствие Порто-франко.

Скажем более: Одесский Порто-франко и свободный ввоз в оное иностранных товаров, споспешествует к оживленно отвозной торговле всех портов Черного и Азовского морей. Иностранные купцы, имеющие в Одессе склады товаров, часто высылают деньгами стоимость оных в Таганрога, Мариуполь, Феодосию и Бессарабию для составления грузов с российскими произведениями. Деньги на таковые обороты даются здесь хозяевам товаров не по чему иному, как потому, что товары их, оставаясь здесь до продажи, служат обеспечением займа.

В подкрепление рассуждений наших, мы можем привести пример, ясно доказывающий, сколь много может поддерживать отвозную торговлю российских произведений, свободный привоз в Одессу иностранных товаров. Быстрый упадок цен на пшеницу в 1819 году во всей Южной Европе, ввергнул Одесскую торговлю в великую опасность, которая была отвращена только тем, что упавшая в цене пшеница была променена в портах Средиземного моря на иностранные произведения, но промен сей не мог бы иметь места без существования здесь Порто-франко. Никто бы не решился взять за свою пшеницу такие товары, которых не имел бы возможности ввезти сюда беспошлинно.

Неуместно излагать здесь теоретические доказательства того, что отвозная торговля соразмеряется всегда с привозною и обратно, и что следовательно умножена привоза, при существовании Порто-франко, увеличивает вывоз, но не излишне будет, в подкрепление сей истины выставить здесь цифры, извлеченные из таможенных ведомостей. Баланс торговый всегда склоняется здесь на сторону отпуска, и Порто-франко, увеличив, как привозную, так и отвозную торговлю, отнюдь не разрушило пропорции прежде существовавшей между ими. Нам могут возразить, что 1817 и 1818 годы составляют исключение из сего правила, но мы будем отвечать, что годы сии составляют несчастную эпоху неурожая, постигшего почти всю Южную Европу, и что на чрезвычайных требованиях пшеницы, произведенных сим обстоятельством, нельзя основывать обыкновенных коммерческих расчетов.

Прочие годы представляют следующие результаты:

	Привоз	Отвоз
в 1812 году	2.165.228 руб.	5.855.045 руб.
1814	3.541.112	7.2-20.356
1819	5.152.379	15.225.883
1822	6.822.298	13.108.388
1824	6.946.714	13.039.573
1825	5.801.012.	20.029.370
1826	6.879.504	14.711.834

1827	10.185.367	18.479.652
1830	10.505.219	30.214.802

Здесь не включен ни привоз, ни отвоз монеты: ибо если суммы оной сложить с ценностью товаров, то окажется, что самый величайший привоз был в те годы, когда почти ничего не привезено, кроме денег, а вывезено на десятки миллионов пшеницы, купленной за сии деньги. Таковы 1816, 1817, 1818 годы и часть 1819 года. Мы сравниваем только привозы и вывозы товаров.

Остановимся на 1827 и 1830 годах. Оные отнюдь не могут почитаться замечательными по крайнему неурожаю хлеба в Европе, однако ж в каждом из них отпущено отсюда за границу гораздо более пшеницы, нежели в 1816 и 1817 годах, известных и достопамятных по всеобщему почти голоду в Западной Европе. Подкрепим это ссылкой на таможенные ведомости, в коих находим, что:

в 1816 году вывезено из Одессы	1.068.788	четвертей	пшеницы
” 1817 ” ” ” ”	1.161.190	”	”
” 1827 . ” ” ”	1.200.526	”	”
” 1830 ” ” ” ”	1.200.444	”	”

Заметим сверх того, что в 1817 и 1818 годах, в некоторых государствах Европейских и особенно во Франции выдавались премии за привоз хлеба, между тем как в 1827 и 1830 ввоз хлеба во многих частях Европы был запрещен. Франция дала первый тому примерь, Испания и Неаполитанское Королевство последовали оному. Сардиния, не имев возможности вполне подражать им, затруднила ввоз хлеба большим возвышением пошлины на оный при получении под иностранным флагом.

Сравнительные выводы сии весьма важны. Мы видим из них, что отпуск пшеницы нашей возвысился без всяких насильственных причин, и благоприятное обстоятельство сие не может быть приписано ничему иному, как влиянию Порто-франко, распространившего сношения наши с портами Средиземного моря. Говоря вообще, нельзя отвергать правила, что никакой народ не покупает хлеба более, нежели сколько ему нужно на продовольствие, но с другой стороны, нельзя не согласиться в том, что не одна Россия производит пшеницу, и что товар сей можно получать из других земель, если вывоз одного от нас делается затруднительным.

Указываемое здесь влияние Порто-франко Одесского на хлебную торговлю будет еще сильнее, ежели Франция примет предложенный ей закон касательно ввоза пшеницы. Того же должно ожидать и при изменении нынешнего законодательства Англии по части хлебного торга, изменение, которое необходимо должно случиться рано, или поздно.

К ответам нашим на первые два вопроса должны мы присовокупить, что донныне нельзя было в полной мере оценить всех выгод Порто-франко, ни воспользоваться оными вполне, по причине непрерывных почти на то препятствий стеснявших свободу торговли, препятствий таких, коих отворотить не могло ни купечество, ни само Правительство.

В Августе 1819 года открыто здешнее Порто-франко, с допущением в оное всех вообще товаров без всякой пошлины, а в 1821 году возгорелась вой на Греков против Порты. Вредное влияние сего происшествия и возникшие от того притеснения Турецкого Правительства судам, шедшим в Черное море, или выходящим из оногo, продолжались несколько лет. Между тем в 1822 году произошло преобразование Одесского Порто-франко, с наложением на привозные товары 1/5 части пошлин. Изменение сие также на время остановило торговые обороты, пока основательно не узнали правил, на коих оно сделано. В 1825 году край Новороссийский страдал от недостатка урожая, и жестокая зима истребила в нем множество скота. В 1827 году торговля была потрясена Наваринскою битвою и ожиданием последствий от оной. В 1828 и 1829 гг., порты Черноморские были закрыты по причине войны с турками. Война сия едва начала приближаться к концу, как в Одессе появилась чума, продолжавшаяся до начала 1830 года. В Ноябре того же года посетила нас холера, возвратившаяся потом в 1831 году. Страх, ею наведенный, еще не прошел, когда вспыхнуло пламя мятежа в Польши и присоединенных от оной губерниях: Подольской, Волынской и Киевской, которые составляют житницы Одесской торговли, ибо пшеница их не имеет другого истока за границу, кроме нашего порта.

Следовательно Одесса беспрепятственно пользовалась выгодами своего Порто-франко только в конце 1819 и в 1820 годах. На сии полтора года торгового спокойствия считаем одиннадцать лет неблагоприятных, и несмотря на все бедствия, на все потери от них последовавшие, благосостояние города нашего ежедневно возрастает, народонаселение быстро умножается, торговые обороты увеличиваются, в отвозной торговле ежедневно появляются новые отечественные произведения, которые прежде отсюда не вывозили, и донныне не вывозят из других Черноморских портов.

Нам могут возразить, что те же выгоды извлекли бы мы из складки товаров (entrepots) в магазинах таможенных, без заплаты пошлин. Мы будем отвечать, что склад не заменяет Порто-франко. Сложенные под присмотром товары составляют мертвый капитал, бесполезный для частных торговых оборотов. Товары в магазинах Таможни служат лишь обеспечением пошлины, между тем как хозяин их лишается возможности обеспечивать ими новые торговые предприятия, как он сие делает в Порто-франко, имея товар в своих руках.

И так, чем долее будет находиться товар в складочном месте, тем более потерпит торговля. Продажа такового товара отменяется многими затруднениями: магазины всегда заперты и запечатаны, хозяин не может ни принести товара к покупателю, ни показать ему оногo на месте во всякое время, и сверх того он не может иметь над ним непрерывного надзора, необходимого для сохранения многих вещей, подверженных порче. Неудобства сии, которые мы здесь лишь слабо очертили, доказывают, что складочное место не удовлетворяет потребностей нашей торговли.

Третий вопрос. В чем состоит влияние Порто-франко на внутреннюю промышленность Одессы?

Учреждение Порто-франко обязана Одесса распространением своим, больше! частью зданий, ее украшающих, и другими выгодами. Без Порто-франко благосостояние ее было бы совсем не то, в котором она находится. Значительная часть торговых барышей употребляется здесь на построение разного рода зданий. Нет сомнения, что и без Порто-франко жители здешние строили бы дома и магазины, но пусть сравнят ежегодное количество построек во время предшествовавшее учреждению Порто-франко с последовавшими годами. Пусть особенно примут в соображение величину и внутреннюю отделку прежних и нынешних домов. Сии последние несравненно обширнее и отделаны несравненно большею роскошью, следовательно стоили более денег, кои разошлись между ремесленниками всякого рода и показывают избыток, которого прежде не было. Строений здесь весьма много, новые здания всякого рода непрерывно воздвигаются, но квартиры дороги и значительные доходы, приносимые как домами, так и магазинами, не уменьшаются. Это происходит от непрерывного движения народонаселения и деятельности, рождаемой в городе Порто-франко.

Той же причине должны быть приписаны весьма значительный выручки рабочих людей, употребляемых к сохранению и перевозу товаров, барыши мелочной торговли, и доходы всех классов народа, посредственно или непосредственно употребляемых торговлею. Без Порто-франко они бы не имели средств к безбедному существованию, и не могли бы сносить чрезвычайную дороговизну двух самых необходимых для жизни вещей топлива и воды. Ныне же получают они так много, что если сравнить ежедневную выручку поденщика в Одессе с ценою вещей, необходимым для его существования, даже с некоторым избытком, то оказывается, что плата за труд здесь дороже, нежели в Англии, или каком либо ином Европейском государстве.

Вот почему Одесса беспрестанно увеличивается, улицы украшаются новыми зданиями, в окрестностях города возникают новые слободы, и народонаселение здешнее увеличивается в пропорции, далеко превышающей все исчисления натурального умножения. В 1820 году город наш, с пригородными селениями имел постоянных жителей не более 35.000, ныне количество сие возросло до 53.000, не считая временно пребывающих здесь русских и иностранцев.

Четвертый вопрос. Каково влияние Порто-франко вообще на промышленность Южной России?

Существование Одесского Порто-франко имеет весьма благотворное влияние на промышленность не только Новороссийского края, но и некоторых отдаленных губерний.

Мы уже сказали, что оно увеличивает вывоз многих российских товаров как отсюда, так и из портов Черного и Азовского морей, куда высылаются для сего из Одессы деньги, обеспеченные привезенным сюда иностранным товаром. Такое умножение вывоза поощряет и увеличивает производительность, а следовательно рождает между производителями новые источники народного богатства. Доказательством тому служить появление в Одессе, с 1819 или 1820 годов, между отвозными товарами таких статей, кои

прежде отсюда мало или вовсе не вывозились, и на кои теперь требования или постоянно продолжают, или даже умножаются ежегодно. Приведем в пример сало: по таможенным ведомостям, до открытия Порто-франк, оно почти не заметно. Потом вывоз оно стало ежегодно и быстро умножаться, равно как отпуск кож и воска:

Года.	Сало.	Кож и изделия кожаные	Воск
1814	84.554		1.000
1815	72.175		45.705
1816	103.397		63.727
1817	90.318	25.364	78.802
1818	185.110	24.185	33.838
1819	368.782	74.274	74.060
1820	1.137.461	58.124	151.343
1821	1.591.340	275.836	97.462
1822	991.723	579.293	43.956
1823	2.184.762	797.775	149.465
1824	1.764.566	560.245	321.182
1825	2.687.334	601.247	478.857
1826	2.654.822	427.931	441.661

Мы могли бы тоже сказать о шерсти о размножена мериносов в окрестностях Одессы и некоторых других, быстро возрастающих статьях торговли и народной промышленности.

Нельзя не согласиться и в том, что умножение слабых капиталов здешних, дав купечеству Одесскому более возможности скупать все привозимые сюда Российские произведения, доставило более положительности доходам помещиков окрестных областей, и это тем заметнее, что в то самое время, когда цены недвижимым имениям внутри России упали почти ежегодно, доходы помещиков, привозящих свой хлеб в Одессу, возросли или по крайней мере не уменьшились.

Мы сказали, что не только ближние, но и некоторые отдаленные области России, чувствуют пользу существования Порто-франко в Одессе, и это доказывает множеством рабочих всякого рода, ежегодно приходящих сюда для снискания себе пропитания, зарабатывающих здесь более нежели где-нибудь в России заработать можно, и возвращающихся с нажитыми деньгами в отдаленные дома свои, где пользуются плодами здешних трудов. С открытием Порто-франко увеличились здесь постройки и обороты всякого рода, а потому и число людей сих умножилось.

Пятый вопрос. Существует ли равновесие между выгодами и невыгодами Порто-франко, в отношении города Одессы и южной России?

Неудобства Порто-франко, или лучше сказать возражения делаемые против оно, заключаются в следующих главнейших статьях:

а) Затруднение ввоза иностранных товаров в Империю двумя таможенными линиями.

б) Препятствия, противопоставляемые свободным ввозом сюда иностранных товаров развитию мануфактурной промышленности в Одессе и ее окрестностях.

в) Невозможность привозить в Одессу изнутри Империи российские изделия для потребления, потому что они вытесняются иностранными и потому, что затруднительно вывозить их отсюда обратно в прочие города Новороссийского края.

и г) Потеря казною терпимая от неплатежа пошлин с товаров, потребляемых внутри Порто-франко.

Легко доказать, что сии неудобства совсем не таковы, как некоторые полагают: будем отвечать на каждое из них.

а) на первое: скажем, что черта Портовой Таможни принадлежит внешней торговле и что ее не могут считать неудобством и, которые пользуются при ввозе избавлением от пошлины. Люди сии суть продавцы товаров! на месте, и для них существует одна лишь Портовая Таможня. Они остаются здесь как будто бы за границею и не стесняются сухопутною чертою, отделяющею Порто-франко от Империи. Сия вторая черта учреждена для покупателей, которые приезжают сюда, как бы они приезжали в чужое государство, покупать иностранные произведения. Следственно для них существует также одна лишь таможенная черта. Существование двух таможен между портом Одесским и внутренностью Империи еще и потому не может почитаться стеснением для торговли, что здесь негоцианты, выписывающие товары из-за границы, и купцы получающие оные от них для вывоза за черту, составляют два отдельные класса. Одни другим не делают помешательства, и одни других не заменяют. Первые не имеют связей внутри России. вторые не сносятся и не желают сноситься с иностранными портами. Впрочем если бы кто захотел товар заграничный очистить полною пошлиною в Портовой Таможни и везти оный прямо за черту Порто-франко, тот имеет на сие полное право, и никакого препятствия ни с какой стороны не встретит. Следовательно ввоз иностранных произведений в Россию чрез Одессу не затруднен двойною преградою и таможенные формы здесь ничуть не сложнее тех, которые существуют на других границах Империи. Одни лишь путешественники по делам неторговым сюда приезжающие, могут жаловаться на стеснения им причиняемые Порто-франко, но жалобы их ничтожны, в сравнении с выгодами, проистекающими от сего учреждения для торговли.

Противники Порто-франко уверяют, что оное не только затрудняет вывоз из Одессы товаров внутрь Империи, но совсем отвращает от нас купцов самых близких к нам городов, побуждая их выписывать товары из Риги и Петербурга и скорее переносить издержки отдаленного провоза, нежели делать закупки здесь. Обстоятельство сие справедливо, но причины оногo совсем иные. Купцы Харьковские, Киевские, Елисаветградские и другие предпочитают закупать иностранные и особенно колониальные товары из Балтийских портов, потому что оные там дешевле нежели здесь, а

дешевизна их происходит от следующих причин: а) они там получают прямо из мест, где рождаются или производятся, а к нам доходят чрез посредство портов Средиземного моря, и следовательно не из первых рук, б) фрахт судов, приходящих в Балтийское море, гораздо ниже здешнего, несмотря на то, что мы пользуемся передними и обратными рейсами, как уже сказано, без сей выгоды фрахт был бы здесь еще дороже, в) застраховка кораблей идущих в Черное море, почти постоянно вдвое выше премий, платимых в Балтийском море. Что касается до торговли Одессы с Англиею, то острахование оной стоит втрое дороже, нежели в С.-Петербурге или Риге, г) к сим издержкам присоединяются расходы на карантинное очищение, или на двойные бочки, и клеенчатые или смоляные обертки с Консульскими свидетельствами, если товар нужен скорее и хозяин желает избавить его от очищения и задержания в Карантине.

С другой стороны купцы внутренних российских городов, находят в Петербурге и Риге те же преимущественные выгоды в отправлении своих товаров за границу, особенно в Авглию и вообще в Северную Европу, или даже среднюю: они платят менее фрахта и меньшую страховую премию против нас.

Если присоединить к сему, что в С.-Петербурге и Риге несравненно более капиталистов, нежели в Одессе, что они имеют как за границую, так и внутри России наследственные связи, то не мудрено объяснить, почему русский купец Курской, Харьковской или даже Киевской и Екатеринославской губерний, предпочитает иметь сношения с С.-Петербургом, нежели с Одессою, не взирая на близость расстояния.

б) Ответ на второе возражение.

Мануфактурная промышленность не может получить в Одессе значительного развития по причинам весьма очевидным: во-первых потому, что здесь работники очень дороги, во-вторых, здесь нет воды, без которой трудно обойтись в больших мануфактурах, в-третьих, здесь чрезвычайно дорог лес, от чего всякое паровое производство делается почти невозможным, наконец, в-четвертых, здесь нет капиталов свободных.

При сих почти непреоборимых препятствиях могут здесь существовать мануфактурные заведения только для изделий выносящих большие расходы. Вот почему мебель, музыкальные инструменты, шоколад, конфеты и может быть еще кое-какие немногие вещи, выделяются здесь с большим искусством и выгодною, но значительной мануфактуры нет ни одной и не было до учреждения Порто-франко, в то время, когда предместья городские были вне черты Порто-франко, в свободном сообщении с Империею. По тем же самым причинам, здесь даже не выделяют и таких вещей, кои бы могли быть с великою выгодною отправляемы за границу.

в) Ответ на третье возражение.

Из российских изделий вытесняются здесь иностранными только те, которые не доведены до необходимой степени совершенства, и притом столь дороги, что не уступают заграничным. Из прочих же большая часть весьма выгодным образом соперничествует с иностранными. Сюда принадлежат стеклянные изделия всякого рода, фарфор, бумага писчая и типографическая,

парусина, тики, нанки, все кожаные изделия, также медные и железные и проч. Затруднения при обратном вывозе сих товаров внутрь Империи, не заслуживают внимания потому, что Одесса стоит на краю России; и что чрез нее не проходить дорога из внутренних губерний, кроме как в Константинополь. К сему можно присоединить, что низший класс народа почти не потребляет здесь никаких иностранных изделий, а довольствуется отечественными, и от того число жителей, заменяющих свои товары иностранными, весьма невелико.

г) Ответ на четвертое возражение, большею частью изложен выше. Если некоторые путешественники, выезжая отсюда во внутренние губернии, вывозят с собою более вещей нежели им нужно, то количество таких товаров весьма ничтожно, тем более, что здешнее Таможенное начальство не руководствуется дополнительными к Таможенному Уставу правилами о пассажирских вещах, а поступает гораздо строже и пропускает вещей гораздо менее, нежели где-нибудь на русской границе. Впрочем, если и сия строгость недостаточна, то удобнее можно постановить преграду вывозу товаров из Одессы в Империю путешественниками, нежели воспрепятствовать привоз оных из-за границы в Одессу, и тем разрушить благосостояние города, который заключает в себе зародыш силы, богатства и деятельности всякого рода, но по новости своей не может еще существовать без отеческого попечения о нем Правительства, к великодушию которого жители его привыкли простирать руки, воссылая благодарение за блага, которыми они под сенью его пользуются.

Для полного удовлетворения вопроса о равновесии выгод и невыгод Порто-франко, мы, изложив мнение наше о тех неудобствах, кои приписываются сему учреждению, должны были бы теперь описать всю пользу из оного проистекающую но она уже изъяснена весьма подробно в ответах наших на предшествовавшие вопросы. Не утруждая внимания начальства вторичным рассмотрением всех выгод, извлекаемых Одессою из существующей в ней ныне свободной торговли: мы обратим внимание попечительного Правительства только на вредные последствия могущие произойти от уничтожения Порто-франко.

Во-первых: при перемене сей Россия потеряла бы необходимую для на родного блага преграду от вторжения чумы, что и было в виду Правительства при первоначальном учреждении Порто-франко, как то видно из Высочайшего Манифеста 16 Апреля 1817 года. Одесса, находясь ближе других коммерческих портов Черного моря к Константинополю, и впуская в порт свой более кораблей и товаров неминуемо подвержена гораздо большей опасности от моровой язвы. Контрабанда непосредственно с моря на берег, почти не может ныне иметь здесь места, по причине уменьшения таможенных пошлин. Купец или шкипер, который бы решился на запрещенный торг, выиграет только 1/5 пошлины, установленной тарифом во всей России. Выгода сия так мала, что она далеко не вознаграждает опасности и издержек, неразлучных со всяким тайным ввозом. При уничтожении же Порто-франко ввоз в Одессу контрабанды сделается весьма выгодным и удобным по открытому положению в здешнем заливе берегов

морских и удобству везде приставать. Тайный привоз товаров, могущий существовать между городом и внутренностью Империи, не представляет никакой опасности в отношении к чуме, и всем известно, что благодаря черте Порто-франко и неусыпному надзору над оною контрабандного торга здесь ныне нет. Наконец должно взять в соображение, что если чума и будет завезена в Одессу, как то было в 1829 году, Империя легко может быть предохранена от оной посредством черты Порто-франко, что уже опытом доказано и самым очевидным образом.

Во-вторых: уничтожение Порто-франко уменьшит привоз сюда товаров, а чрез то убавится и вывоз российских произведений. Одесские негоцианты не в состоянии заранее делать заготовлений отвозных товаров, во должны будут производить закупки не иначе, как по получении требовали из-за границы.

В-третьих: необходимым следствием такового уменьшения вывоза и ввоза будет уменьшение доходов городских, упадок ценности здешних домов и магазинов и недостаток в средствах к пропитанию низших классов жителей Одесских.

В-четвертых: особенно чувствительны будут потери купечества, ведущего в Одессе заграничный торг. Одной лишь свободе здешнего порта обязаны мы чрезвычайною скоростью, с какой составилось большое число купеческих имуществ, на сей же свободе и на продолжении оной основаны коммерческие планы большей части здешних торговых домов. Уничтожение Порто-франко неминуемо расстроит их и будет причиною отъезда тех, которые были привлечены сюда обещанными выгодами.

Приняв в соображение, что многие иностранцы участвуют в заведениях Одесских легко предсказать можно, что сочувствие уничтожения Порто-франко отзовется в иностранных портах и нанесет убийственный удар кредиту нашему, на прочность которого иностранцы перестанут надеяться.

В-пятых: Переворот сей не может не имеет влияние даже и на некоторые внутренние губернии, коих жители тысячами приходят сюда для заработков, как уже объяснено в своем месте. С уничтожением Порто-франко уменьшатся постройки, уменьшится нужда в рабочих и упадет плата им за труд.

Все вышеупомянутые частные потери повлекут за собою и убытки для казны. С уменьшением торговых оборотов уменьшатся доходы с гербовой бумаги, сборы за пересылку писем по почте, сумма платимая за содержание питейного откупа и некоторые другие сборы.

Шестой вопрос. Какие суть главные побудительный причины к поддержанию, или желанию к уничтожению нынешнего Порто-франко?

Нам кажется, что все вышесказанное неоспоримо доказывает возможность выгод, приносимых Порто-франко, как Одессе так и всему краю, и незначительность тех неудобств, на кои можно указать, и которые неизбежны во всяком многосложном государственном учреждении.

С покорностью перенесем мы все, что Правительству угодно будет сделать в отношении к нынешнему состоянию Одессы, но не можем заранее не предвидеть, что уничтожите Порто-франко прежде тридцатилетнего срока

, торжественно дарованного Высочайшим Манифестом блаженной памяти ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА I-го от 16 Апреля 1817 года, причинит многим из нас великие убытки. Преимущество сие тем для нас драгоценнее, что мы по географическому положению нашего города, подвержены многим невыгодам, которых не чувствует купечество северных портов, а именно: 1. Всякая война с Турцией, не только причиняет черноморской торговле препятствия, но совершенно останавливает оную. 2. Карантинные предосторожности постоянно стесняют оную во всякое время года. Неудобство сие тем тягостнее, что мы, для собственного нашего и всей Империи благосостояния, не можем и не должны просить никаких облегчений в сем отношении. 3. Главнейшая отрасль здешней торговли, заключающаяся в отпуске пшеницы, подвержена гораздо большим затруднениям и рискам, нежели прочие, как потому, что цены на хлеб чрезвычайно быстро изменяются, так и потому, что товар сей может легко повредиться. 4. Невыгоды фрахта и премий застрахования судов, посещающих Черное море, против тех, которые ходят в Балтийское море, уже описаны, и отвратить оных нет возможности, по географическому положению нашего порта и по трудностям судоходства.

Вот все, что почитаем мы должным повергнуть снисходительному вниманию Правительства. Представляем объяснения сии в уверенности, что все купцы и жители Одессы, знающие истинные выгоды здешней торговли и сведущие в ход оной, будут одинакового с нами мнения”.

47. Записка Ізмаїльського градоначальника С. Тучкова виконуючому обов’язки новоросійського та бессарабського генерал-губернатора Ф. Палену „Про предмети, що стосуються Ізмаїльського градоначальства”.

1832 р.

(КПА. – Ф. 56. – Оп. 1. – Спр. 185. – Арк. 5 – 9)

„Записка о предметах относящихся до Измаильского градоначальства
1-е О судоходстве по Дунаю

Известно, что река сия впадает тремя устьями в Черное море из числа которых Килийское или ближайшее к левому берегу оной в устье своем имеет такие деньги, что едва небольшое плоскодонное судно проходить может. Следующее за сим Сулинское хотя гораздо глубже но за всем тем большие суда подымающие от 150 до 200 ластов не могут не перегружаясь через сие гирло или рукав проходить, каковая перегрузка кроме утраты времени стоит купцам от 70 до 200 р. серебром издержки. Остальные же два то есть: Георгиевское и Портичи вовсе несудоходны, а потому в облегчение торговли должно одно из вышеупомянутых устьев то есть: Килийское или Сулинское очистить и углубить посредством паровой машины, для чего потребно обозреть оные искусными гидравликами и мореходцами, которое из них окажется удобнейшим и выгоднейшим к таковому очищению. Взглянув на карту и даже на натуральное положение обеих сих рукавов, всякий признает, что очищение Килийского будет выгоднее ибо кроме того, что через оное сократится путь слишком вдвое, нежели чрез Сулинское, судна могут идти одним ветром до самого Измаила, между тем как

Сулинское представляя по изгибам своим слишком вдвое путь, требует от семи до девяти перемен ветров, так, что по Килийскому следуя одним ветром можно выйти в море через несколько часов, а для таково ж хода по Сулинскому потребно иногда две недели и более. – Но по словам некоторых мореходцев предстоит совершенная невозможность в очищении рукава или гирла Килийского, по причинам множества мелких островов находящихся перед самым впадением сего рукава в море. Я должен повторить здесь сказанное выше сего, что для разрешения настоящего обстоятельства неминуемо должно к обозрению упомянутых мест употребить не только искусных и опытных, но даже совершенно беспристрастных гидравликов и мореходцев, и притом присовокупить, что как при градоначальстве так и при Дунайской флотилии не имеется другой карты устьев Дунайских кроме снятой во время начальствования над всеми здесь местами покойного адмирала Рыбаса; а потому нужно бы иметь вернейшую карту как на сей предмет так и в отношении к рыбным ловлям, о которых ниже сего упомянуто быть имеет.

Определив единожды навсегда один из рукавов для судоходства должно устроить при оном прочный и правильный маяк.

Издержки употребленный правительством для очищения одного из сих рукавов и даже для всегдашнего содержания при оном паровой машины могут вознаградиться и в последствии времени приносить пользу казне, если определить известную хотя умеренную плату по числу ластов с каждого проходящего судна, каковую подать купцы охотно согласятся платить, ибо кроме выигрывания времени платеж за проход не сравнится с суммою платимую за перегрузку. К сему должно присовокупить что не одни проходящие к Измаильскому поту будут приносить доход, но и все идущие вверх и вниз реки Дуная в Черное море и из оногo.

2.е Об островах Дунайских

На основании III статьи Андрианопольского трактата, все острова образуемые различными рукавами реки Дуная, на пространстве от впадения в Дунай реки Прута и до соединения Георгиевского гирла с морем, принадлежат России. Острова сии сколько мне известно всегда приносили значительный доход турецкому правительству от рыбных промыслов, производившихся в пересекаемых оные заливах и рукавах. Между тем как со стороны нашего правительства доход сей совершенно теряется по не приведению в известность даже самого количества таких мест. В числе коих находятся острова Чатал, Лети и Георгиевский. Что принадлежит до сего последнего то едва ли могут пользоваться оным города и селения Измаильского градоначальства, ибо оный отделяется от них двумя рукавами Дуная. Но Чатал и Лети которые оба в существе своем составляют один и тот же остров разделяемый речкою Шолдою, если бы Дунайская флотилия и кордонная стража достаточны были оцепить оные по воде и берегу Сулинского гирла, так чтобы можно было пользоваться оными без выдержания карантинных, то кроме выгоды в достаточном топливе, для Измаила-Тучкова и Килии и разных селений камышом и дровами, и в

доставлении дубовых лесов для исправления Дунайской флотилии, правительство может обрести в особенности значительную пользу как выше сказано чрез отдачу на откуп многие рыбные ловли.

3-е. О черте градоначальства.

Черта сия проведена от озера Ялпуга до Катлабуга, не доходя селения ЧесмыВаруит, и простираясь вверх к озеру Китаю огибает Гаджикурдскую волость, а потом склоняясь к Дунаю идет до Черного моря.

В сем пространстве заключается несколько колонистских селений, и все земли за исключением городских выгонов Измаила и Кили а также принадлежащей Гаджекурдской волости и селению Вилкову находятся во владении колонистов, а потому оба города никакой пользы не получают от распространения черты градоначальства и нуждаются даже в самой пастьбе для скота, особливо Измаил по своему пространству и народонаселению. Если бы колонии находящиеся в черте градоначальства поступили бы в заведывание оною, тогда бы сделав верное исчисление жителям сказанных колоний, отмежевав определенное им количество земли, остальную можно было бы присоединить к городу, но и тут вероятно скажут, что сии земли принадлежат не одним находящимся в черте колонистам, а и другим оставшимся вне оной. За всем тем мне неминуемо нужно прислать землемера для означения черты градоначальства.

4. О садах

В правилах Высочайше утвержденных для руководства Измаильского строительного комитета между прочим в §§ 69 и 70 сказано: для разведения садов, фабрик, кирпичных и прочих заводов отводить жителям имеющим в городе значительные постройки от 10 до 25 десятин земли. Но таковой дачи никто еще не получил да получить не может ибо город Измаил имеет только трехверстное пространство земли и если отделить таковую дачу хотя несколькоим, то не останется места для выгона скота; между тем в городской даче находится множество садов которыми не только владеют люди разного звания и состояния, но даже сеют хлеб при оных стесняя тем городской выгон.

Еще про сие время не известно по какому праву сказанные люди владеют теми садами. В одно время Бессарабское общественное правление назначило в продажу более 400 таковых садов; но оные названы были спорными и исполнение приостановлено, впрочем известно, что в 1809 году когда турки оставили Измаил, то в самой крепости осталось очень малое количество жителей, а город Тучков вовсе не существовал.

Для разрешения сего обстоятельства необходимо потребно??? составить особую Комиссию, которая истребовав и рассмотря документы, определила правильность оных и буде таковые окажутся недостаточными хотя бы приобретены были чрез покупку отобрать от владельцев помянутых садов, а дабы не лишились они преимущества назначенного им в 69 и 70 § постановления Строительного комитета, то отмежевать им из земли под теми же садами находящейся от 2 до 8 десятин смотря по значительности их

построек в городе и утвердить за ними на основании упомянутого §. Остальные же за тем сады причислить к городской даче. Сады могут быть оставлены в пользу города или быть розданы впоследствии обывателям произведшим вновь значительные постройки.

Для промера и приведения в известность сказанных садов при учрежденной для того комиссии необходимо нужен землемер.

5. О плане города

В начале города предположена была одна главная площадь на которой места в отсутствие мое розданы были людям разного звания и застроены так, что не осталось нисколько для присутственных мест. Почему в 1820 году на плане утвержденным бывшим Полномочным наместником Бессарабской области генерал-лейтенантом Бахметьевым представленном от меня, предположено было еще две площади под названием Греческой а другая Армянской, на которые кварталы на первой определены были для присутственных мест, а на Армянской для лавок, и я приглашен был его превосходительством в президенты Строительного комитета, но за отсутствием моим и по сложении сей должности все кварталы на Греческой площади отданы и застроены разными обывателями, а армяне взяв свидетельства еще в 1820 году ничего на Армянской площади не построили и потому в необходимости нашелся я назначить еще новую площадь для присутственных мест и дома градоначальника под названием Сенной а чрез незастроенную Армянскую площадь продолжить широкую и большую улицу Дунайский проспект и раздать места лицам могущим построить приличные на оной здания.

Но поелику надеяться можно, что город пространством и народонаселением по времени будет возрастать то и предположено еще во второй части оногo еще две площади одна под названием Рыбной а другая Нижней и затем город Тучков будет иметь пять площадей и 45 улиц.

6. О Порто-франко

Для приведения города в цветущее состояние Коммерческое общество просит меня о исходатайствовании прав порто-франко для города Измаила, по крайней мере хотя на пятнадцать лет; на сие обязанностью считаю представить, что хотя город Измаил и имеет складочную таможенную; но выгоды оно не могут быть сравнимы с преимуществом порто-франко, что ж принадлежит до черты оногo, то самое местное положение города Измаила способствует к принятию мер против контрабанды, ибо сухая граница назначенная на плане градоначальства, простирается от озера Ялпуга до Катлабуга не более как на двенадцать верст, с права ограждается город сей рекою Репидой, а слева Кислицею, и так вовсе не нужно будет больших издержек, как было то в Одессе для устройства вала и рва на большом пространстве для к пресечению контрабанды при порто-франко.

48. Прохання купців до російського в м. Бродах консула про видачу багаторазових паспортів

21 жовтня 1834 р.
(ЦДІАК – Ф.442. – Оп. 195. – Спр. 679. – Арк. 4)
„Волынской губернии разных купцов
и комиссионеров пребывающих здесь же
по коммерческим делам
по законным паспортам

Прошение

Со времени учреждения в здешнем городе императорского Российского консульства, правительство наше обращая всенеустанное старание, к распространению отечественной промышленности, и к облегчению правильной торговли, производимой с вольным городом Бродами, признало учинить распоряжение на выдачу русским купцам западных губерний годичных паспортов на многократные поездки в течении каждого года из России за границу. –

Пользуясь таковою благодетельною от правительства мерою, мы без затруднения переезжали чрез Радзивиловскую таможду в Броды и на том основании, отправляя без всякого затруднения торговлю нашу, как собственную, так и по комиссии от других русских купцов не имеющих здесь постоянного пребывания. –

Ныне таковые паспорта впредь не будут нам выдаваемы, ибо для некоторых купцов и комиссионеров учинены были со стороны местно начальства представления, на выдачу таковых на неоднократные проезды, а Его превосходительство господин Волынский гражданский губернатор снабдил их таковыми с дозволением проезда границы одного только раза. –

Так как изменение выдачи паспортов на многократные проезды за границу как выше изменено, мы можем чувствовать стеснение в отправлении правильной торговли нашей, ибо обстоятельства оной состоящие не только в покупке и продаже товаров, но и в отправлении таковых чрез Радзививловскую таможду, требуют почаще прибыть сюда с российскими продуктами, и возвратиться отсюда обратно с покупаемыми здесь иностранными товарами, для отправления их чрез Радзивиловскую таможду.

А потому Императорского Российского консула покорнейше просим дабы мы не лишились такой благой выгоды оживляющей торговлю нашими отечественными продуктами и произведениями, исходатайствовать от Министерства финансов позволения на выдачу нам паспортов на многократные проезды через границу на прежнем основании, по известности Императорскому Российскому консульству образа нашей торговли подкрепить нашу просьбу своим ходатайством.

Радзивиловская купчиха первой гильдии Розалия Закс
Поверенный первой гильдии купца, купец третьей гильдии Лейба Дувидов
Поверенный купца первой гильдии, купеческий сын Шоель Бернштейн
Уполномоченный Бердичевского торгового дома купцов Ейвина и сына,
купец Меер Зак.”

Лист полковника корпусу шляхів сполучення О. Шишова генерал-губернатору М. Воронцову

26 липня 1837 р.
м. Київ

(ДАОО. – Ф. 1. – Оп. 249 (1838 р.). – Спр. 303. – Арк. 6,7)

«Ваше Сиятельство!

Зная патриотическое участие, принимаемое Вашим Сиятельством в приведении в исполнение, предположений сколько трудных, сколько обещающих несомненных польз для государства; предположений имеющих целью самоскорейшее и благодетельнейшее учреждение сплавного и взводного судоходства чрез бурные Днепровские пороги, я уверен что для возвышенного ума, стремящегося ко всему высокому, полезному, отечественному любопытно знать о успехе производящихся работ на Старокойдацком пороге и о судоходстве в нынешнем году чрез Днепровские пороги существовавшем, с его последствиями. Умев вполне ценить высокое Ваше ко мне благорасположение и доверенность, которыми до этого времени меня удостоить изволили; честь имею доложить Вашему Сиятельству:

Опытная работа, производимая на Старокойдацком пороге реки Днепра, будет непременно окончена в будущем Августе 15-го числа; того месяца канал будет вполне открыт для сплава. – Во время пребывания моего на этих работах с 12-го числа Июня по 15-е настоящего Июля месяцев составлена мною смета на два канала, подобные Старокойдацкому, чрез пороги: Сурской и Лохинской; по которой, на эти сооружения исчислено суммы 594. 146 руб. по ценам справочным.

Во время бывшего в нынешнем году судоходства чрез Днепровские пороги от начала и до закрытия его, с 30 Марта по 2-е Июля пропущено к г. Херсону: судов 336 и плотов 936 с грузом, оцененным самими хозяевами в 5, 028742 р. Исключая прочие пороги, в одном только Ненасытецком от несчастных случаев в нынешнее судоходство потонуло лоцманов и рабочих 19; разбито барок 5 и плотов 13 ½.

С чувствами глубочайшего высокопочитания и совершенной преданности имею счастье именоваться и быть навсегда

Вашего Сиятельства
Покорнейший и преданнейший слуга
Алексей Шишов»

49. Рапорт Керч-єнікальського градоначальника З. Херхеулідзе виконуючому обов'язки новоросійського та бессарабського генерал-губернатора П. Федорову з пропозицією створення в Керчі порто-франко

18 березня 1844 р.

(ДАОО. – . – Ф.1. – Оп.191 (1838 р.). – Спр.70. – Арк.. 45 – 49)

„Господину исправляющему должность новороссийского и бессарабского генерал-губернатора

Я имею честь получить предписание Вашего Превосходительства от 15 февраля текущего года, за №1897 и приложенную к оному копию отношения к Вам господина Министра внутренних дел.

Государь Император обратив взор свой на происшествия нарушившие карантинные постановления, изволил сам избрать и указать меру вернейшую, для охранения империи от чумной заразы и вместе не препятствующую его высоким видам относительно будущности Восточного берега. А чтобы эта мера во всем соответствовала обстоятельствам и местности Керченского градоначальства, Его Величество Высочайше повелел, сообразить: «не будет ли признано возможным учредить карантинную линию вне городской черты, с объявлением этого города Порто-франко, и затем уже со строгостью соблюдать все правила карантинного устава».

Вследствие таковой Высочайшей воли и в точное исполнение предписания Вашего Превосходительства честь имею представить: План местности города Керчи с его карантинном с его окрестностью, план Таманского полуострова и мои по этому поводу соображения и заключения.

Причин которые бы могли препятствовать отделению Керченского градоначальства чертою Порто-франко не существует.

Положение Керченского полуострова таково, что все его действия сосредотачиваются в самом городе и его карантине. Суда, по причине мелководья могут приставать только в самой Керчи или к его карантину, а потому вся соль, добываемая из Эльконского и Чокракского озера, складывается в городе, и потом уже развозится сухопутно и морем для продовольствия внутренних губерний. Все наши произведения, назначаемые на иностранные корабли, грузящиеся через Карантин и не входящие в Азовское море, складываются в Керченских магазинах. Наконец из Керчи отправляются вовнутрь России: соленая рыба, ловимая здесь миллионами и рыба идущая из Черномории, каменный уголь, антрацит, некоторые заграничные товары и проч. – Рабочий же класс, занимающийся подвозом и нагрузкою всех этих произведений, живет большею частью в ближайших предместьях города.

При осуществлении сего предположения по многосложности самого дела конечно встретятся и некоторые трудности, ибо в случае появления заразы на Восточном берегу или в Керчи, приступая к строгим карантинным действиям, дабы не выпустить заразу из черты порто-франко, надо будет вместе с тем устранить всякое препятствие в свободном сообщении Восточного берега с Керчью, которая служит как бы основною точкой всех его торговых и многих административных сношений, соприкосновенных с Карантинным и Таможенным Керченским управлением(*). Но все эти затруднения уничтожатся при усердии исполнителей. Потребуется временные издержки, которые при увеличении пошлинного сбора, в короткое время пополнятся, и которые при главнейшей цели ограждения империи от заразы, не должны служить препятствием.

Приняв в соображение все вышесказанное, я предлагаю назначить чертою Порто-франко одну из следующих трех линий:

А). Первая и ближайшая к городу линия, проходит от Змеинногородского кордона до Подгорного и в длину имеет по сухому пути 16 верст. На ней кроме четырех ныне существующих по берегу моря кордонов, следует построить 10 новых, каждый с конюшнею на две лошади и

четыре заставы:

- 1) Еникольскую, на дороге идущей к г. Ениколю.
- 2) Аджимушкайскую, по дороге идущей к каменным карьерам.
- 3) Феодосийскую, на почтовой дороге к Феодосии.
- и 4) Опукскую, на дороге к Эльконскому соляному озеру.

Расходу потребуется примерно:

На вырытие канала шириною и глубиною не менее 4-х аршин, всего за 8 000 погонных сажень -----	11.250 р. сер.
На постройку 10 кордонов -----	6.600 р. сер.
На постройку 4 застав -----	8.000 р. сер.
На рогатки близ застав	
и где представится нужда -----	750 р. сер.

26.600 р. сер.

Стражи потребуется на каждый кордон по 4 человека, всего 40 человек.

Замечание: Линия А обозначена для уменьшения издержек и во всяком случае может служить только на несколько лет до размножения керченского населения, тогда должна быть непременно отодвинута. Главные неудобства этой линии состоят в том, что оною отделяются от города все пахотные земли со многими хуторами и отрезывается Ениколь, городок состоящий в 10 верстах от Керчи, населенный греками, занимающимся рыболовством и деланием балыков, около Ениколя упраздненная крепость в которой устроен военный лазарет.

В). Вторая линия, начинается от Камыш буруна идет по берегу Еникольского пролива, берегом Азовского моря, потом оставляя лесной участок идет по меже до Черного моря, и наконец берегом Черного моря, примыкает к мысу Керченского залива, или Камыш буруна (: как видно в прилагаемом плане:) Она длиною со всеми берегами в 61 версту. На ней потребуется: кордонов 40 застав 2.

Расход составит примерно:

На вырытие канала на 10.500 саж. -----	15.750 р.
На постройку 40 кордонов -----	24.000 р.
На постройку 2 застав -----	7.000 р.
На рогатки -----	1.000 р.

47.740 р. сер.

Стражи на 40 кордонов по 4 человека на каждый, всего 160 человек.

Замечание: В линию В: входит большая часть земли градоначальства, способствующая продовольствию города и включается как Ениколь с его уничтоженной крепостью и лазаретом, так все остальные хутора и предместья, в которых живут люди, употребляемые на работы портовые.

С). Третья, возможная линия, идет по тому же направлению, как и линия В, но присоединяет и лесной участок, входящий в состав городской

земли. Она имеет длинны 67 верст. На ней нужно построить 47 кордонов и 2 заставы.

Расходу потребуется примерно:

На вырытие канала 11.000 саж. -----	16.500 р.
На постройку 47 кордонов -----	28.200 р.
На постройку 2-х застав -----	7000 р.
На рогатки -----	1500 р.

53.200 р. сер.

Стражи потребно 188 человек.

Замечание: Линия С заключает всю землю градоначальства и пространство, могущее доставить городу все удобства, когда его многолюдство а равно и торговля достигнут возможной степени преуспевания.

Все эти линии не иначе могут быть устроены как хозяйственным способом исключай строений.

Какая бы ни была выбрана черта, отрезающая Керчь от Крымского полуострова, но она еще несовершенно ограждается от выноса заразы в Черноморию и линию Закубанскую и потому следует устроить линию от Фанагории или около этого места до Бугазского менового двора, с одною заставою на дороге идущей в Екатеринодар, как это обозначено на планах литер А и Б. Бугазская карантинная застава должна так быть устроена, чтобы могла действовать в обе стороны и против Тамани и против Восточного берега, в случае появления заразы в том или другом месте. Бугазская и Таманская карантинные заставы, по близости к Керчи и для избежания в крайних случаях замедления в принятии разрешительных мер, должны состоять в этом отношении в зависимости Градоначальника Керченского. Отделить же Керчь от Тамани столь же невозможно, как бы отделить Керчь от его карантина.

Таким образом Керчь соединясь еще теснее с Восточным берегом и принимая на себя весь риск в случае появления заразы, будет снабжать укрепления всеми предметами необходимыми для жизни.

При установлении Порто-франко, Керчь привлечет капиталы и людей предприимчивых, которые из собственных выгод найдут успешнейшие средства, чем все усилия правительства, для сближения себя с горцами по делам торговым. Промышленники устроят в укреплениях лавки и магазины. Берег будет населяться и горцы ознакомливаясь с прихотями жизни, будут постепенно образовываться и сближаться с нами. Юго-восточные прилегающие губернии откроют новые пути для сбыта чрез Керченский порт своих произведений и даже произведения самой Сибири спустятся по Волге до Керчи, и Керчь про Порто-франко в короткое время обратится в центральное складочное место. Итак учреждение в Керчи Порто-франко принося государству неисчислимую пользу и служа сильным вспоможением к благоустройству нового края, даст вместе с тем, уничтожая причины к тайному выносу вещей с судов и из стен карантина без предварительной очистки, – средство в случае появления заразы вне ограды карантина, пресечь всякое сообщение и без потери времени с прилежащими местами к

Керченскому градоначальству. Что же касается до других крымских портов, в которые суда с восточного берега тоже впускаются по свидетельствам начальника береговой линии, и в которых все таможи и карантинны, исключая Севастопольского, состоят под моим ведением и под моею ответственностью, то учреждение в Керчи порто-франко не принесет для них в карантинном отношении никакой пользы; но я уверен, что нынешний начальник Восточного берега, генерал-майор Будберг, дорожа Высочайшею доверенностью, которою он обличен, избрет на этот счет средство благонадежнейшее и вполне соответствующее воли Государя Императора.

Из всего вышесказанного, Ваше Превосходительство изволит видеть, что слово Порто-франко я принимаю в том значении как оно принимается везде, и полагаю, что устройство его в Керчи, при некоторых изменениях, должно быть на одинаковых основаниях как в портах Южной Европы и в Одессе, где с 1823 года чума выходила из его карантина 3 раза, но ни разу не выходила из черты Порто-франко, держит город во всегдашнем оцеплении только для ограждения от выноса контрабанды, а меры карантинные устанавливаются лишь в случаях появления заразы вне ограды карантина, и действия по градоначальству в случае чумной заразы, в случае появления ее на Восточном берегу, я полагаю должны быть верны, но вместе с тем постепенны и осторожны, дабы преждевременным каким-нибудь распоряжением, вместо пользы не принести вреда по другим частям управления и самому городу. При совершенно благополучном состоянии общественного здоровья в горах и укреплениях о чем можно иметь почти ежедневные официальные сведения, суда приходящие оттуда в Керченский порт, подвергаются тем же правилам карантинного устава как и теперь. При малейшем же сомнении о заразе в которомнибудь из мест Восточного берега, и при получении извещения о сообщении с турецкими контрабандистами которогонибудь из укреплений, суда оттуда приходящие подвергаются уже карантинному испытанию. Если зараза будет распространяться по берегу и дойдет до жителей нескольких укреплений, то вообще все суда, приходящие с Восточного берега должны будут оставаться в карантине не сообщаясь с городом; и в таком случае чрез Бугазскую заставу не иначе выпускать людей, следующих из Анапы, как по исполнении карантинных правил. Если же, по какому-нибудь случаю завезенная в керченский карантин чума оказалась бы вне ограды его и появилась в самом городе, то в $\frac{1}{4}$ часа времени не только один город Керчь, но его карантин, его предместья и весь Таманский полуостров прекращают всякое сообщение с Крымом и Черномориею, и по всей линии порто-франко открываются карантинные действия, до совершенного уничтожения опасности. Если же учреждение карантинной линии вне городской черты Керчи, имеет целью содержать город во всегдашнем оцеплении, дозволяя ему одно лишь сообщение с укреплениями Восточного берега, то от того может произойти сильное затруднение.

Жители вновь населяемого города Керчи, не захотят быть во всегдашней осаде и город опустеет: иностранные консулы, поверенные разных торговых домов и негоцианты, имеющие ежедневные занятия в карантине, должны будут из города выехать. Магазины, выстроенные на

берегу для склада товаров, доставляемых русским каботажом, для нагрузки на заграничные суда, развалятся, городские обыватели, стесненные карантинною линиею, обеднеют и складка наших произведений уничтожится ; рабочий класс людей живущих вне города и занимающихся в городе и его карантине погрузкою судов, разными работами и подвозкою разных предметов и главное доставкою из озер соли от карьеров камня и извести для отправления на Восточный и на Южный берег Черного моря, и в порты Азовского моря, страшась быть всякий раз подвергнуты карантинной обсервации оставят градоначальство и пойдут искать пропитания в другие города и губернии. Русские извозчики по тем же причинам не пойдут в Керчь ; сбыт предметов вывозимых из Керчи и Черномории и необходимых для потребления жителей Южной России прекратится и потому вред, который мог бы от того последовать, по моему мнению неисчислим.

В заключении считаю обязанностью представить на благосклонное рассмотрение Вашего Превосходительства предположение мое относительно иностранных судов входящих в Азовское море. Правительство давно заботится об усилении нашего каботажа и образовании несуществующего доселе в России сословия национальных матросов. Хотя для достижения этого, правительство оказывает разные способы и пожертвования, но дело идет медленно и можно сказать, почти без успеха. Следя внимательно уже несколько лет за причинами, препятствующими полному достижению этой важной и полезной цели правительства, я всегда убеждался, что каботажное наше судоходство не может усилиться или по крайней мере улучшиться до тех пор пока оно не будет иметь исключительного права заниматься перевозкою грузов по Азовскому морю(* *). Препятствие это легко устранить вместе с учреждением в Керчи порто-франко, если не совершенным запрещением впуска в Азовское море судов под иностранным флагом, то по крайней мере усилением здесь срока карантинного очищения. Иностранные шкипера, обязанные теперь по необходимости идти в Азовское море, будут безропотно и даже охотно останавливаться в Керчи, как это уже и теперь многие из них делают, потому, что нагрузка в Керчи иностранных кораблей предметами, доставляемыми из Азовских портов на каботажах, вопреки первоначальных уверений таганрогского купечества, оказывается несравненно удобнее и выгоднее. Сверх того запрещение впуска в Азовское море иностранных судов, уничтожит водворение там контрабанды, которая при теперешнем недостаточных мерах легко прокрадывается в Азовское море. Были даже примеры, что во время пути, контрабанду водворяли там с судов насильственными способами. Для отклонения этого и для поощрения отпускной нашей торговли не будет ли признано полезным все товары идущие в Азовское море и привозимые оттуда досматривать в Керчи, как о сем я уже несколько раз представлял Департаменту внешней торговли. За тем не будет уже надобности в бесполезных кордонах Азовской стражи.

Подлинное подписал: Керчь-Еникальский градоначальник, генерал-майор князь Херхеулидзе.

Примітки З.Херхеулідзе:

(*) Главнейшие предметы служащие для продовольствия и содержания береговой линии и для строений по укреплениям идут из Керчи, Таганрога и Ростова, морская провизия, я полагаю, может отпускатся из здешнего адмиралтейства; сухопутная доставка из Кременчуга и Херсона выгоднее может делаться чрез Керчь чем чрез Феодосию, где для обратного пути извозчики не находят товаров, тогда как в Керчи они берут рыбу, соль и прочее.

(**) Подробное об этом сведение и заключение представлены мною Вашему Превосходительству в донесении от 18-го августа 1843 года за №5604-м.

50. Записка виконуючого обв'язки генерал-губернатора П. Федорова до міністерства фінансів Російської імперії

26 лютого 1846 р.

С. Петербург.

(ДАОО. – Ф.1. – Оп. 167 (1846 р.). – Спр.17. – Арк. 1-6, 15-19.).

Об Одесском порто-франко.

По случаю окончания в скором времени срока для порто-франко в Одессе считаю долгом представить в благосклонное внимание Его Высочайшего Превосходительства Г. Министра Финансов, некоторые весьма важные обстоятельства, сопряженные с теми последствиями, каких ожидать должно от обращения Одессы в число обыкновенных торговых пунктов.

Не говоря о том, как возвысился и украсился этот город в течение почти тридцати лет периода существования порто-франко; не упираясь на этом в ожидании возражения, что Одесса возрастает и красится собственными средствами, – нельзя не сказать, что тамошний порт не есть провинциальный, одному краю России принадлежащий и для этого края полезный, но при действии порто-франко, составляет торговый пункт или рынок, по обширным оборотам второй в Империи после С. Петербурга; обогащает все Южные губернии, которые без Одессы не имели бы способа к сбыту своих земных произведений; доставляет во всю Россию бакалейные и другие товары, коих привоз к иным нашим портам не во всякое время удобен, и наконец дает казне большие выгоды от таможенных сборов. Общий итог заграничных оборотов Одесской торговли простирается иногда в один год почти на сто миллионов рублей ассигнац., и в том числе гораздо более двух третей по отпуску наших произведений, одного хлеба до 2 млн. четвертей. Такое развитие торговли непременно должно относить к действию свободы ее при порто-франко, и опыт у нас именно в Одессе, подтвердил положительно то, чего ожидали тридцать лет тому назад при учреждении Одесского порто-франко, и что мы видим постоянно в других Европейских государствах, где подобные учреждения существуют с большими выгодами. Триест и Ливорно могут служить примером чрезвычайного распространения торговых оборотов для блага государства. Недалекий от нас порт Галацкий, за десять лет пред сим, едва известный в отношении к торговле, ныне с восстановлением в нем порто-франко, далеко идет вперед и уже явно соперничает с Одессою. Чего же ожидать следует, когда Одесса потеряет

нынешние свои права. Тогда наверное лучшие торговые иностранные дома, привлеченные в Одессу выгодами свободной торговли и дешевою жизнью, перейдут в Галацы с тем вместе заграничные богатые торговцы имеющие теперь дела с Одессою, обратятся также а Галацы, где могут и покупать предметы им нужные выгодно и продавать свои товары, ибо без того посредством платы одних денег, торговля не может существовать.

Если для Одессы не продолжится порто-франко, то этот полезнейший в Империи порт, войдет в череду других обыкновенных, каковы: Керчь, Евпатория, Бердянск и Измаил, а между тем сотворенный нами в чужом владении порто-франко в Галацах, более и более возвысится и мы потеряем вовсе то важное влияние не торговлю Европы, какое имеет ныне Одесса.

В России не останется ни одного свободного порта, когда их имеют другие Европейские Державы и когда вблизи нас, при самой границе, открыто порто-франко в Галацах.

Выгоды этого учреждения неисчислимы. Оно дет жизнь торговле, доставляя возможность привозить и отвозить товары с платежом весьма малого сбора. не ограничивает торговли тесными пределами запрещений и разных форм, обогащает город, в который стекается большое население, чтобы жить дешевле и находить пищу для своей деятельности в кругу обширных торговых оборотов. Между тем товары привезенные в порто-франко, идут в значительном числе за черту оного и вовнутрь государства, с платою в пользу казны полной пошлины, и в этом главнейший успех происходит от того, что тут есть мена предметов потребности. Но что еще важное для блага государственного, это заключается в обезопасении пределов Империи от внесения чумной заразы, при существовании порто-франко в одном из главнейших порто Черного моря.

В минувших двух десятилетиях два раза чума была внесена в Одессу и не проникла далее потому, что границы этого города ограждены стражею.

Самая контрабанда, при отделении города особою стражею и особыми сухопутными таможняи; не может существовать в такой степени, в какой не избежна она в других пунктах. где нет столь сильного и бдительного надзора. Если и бывают в Одессе некоторые покушения контрабандистов, то к открытию оных есть все средства, и разве самые ничтожные действия могут ускользнуть от преследования.

Вот причины, по которым. в видах продолжения порто-франко в Одессе признается не только полезным, но совершенно необходимым; тут надобно еще присовокупить, что из доходов, получаемых городом от порто-франко, производятся весьма значительные издержки на содержание карантина, таможен, на устройство и поддержание порта, на Госпитали, казармы, Полицию и проч. и проч. Расходы по этим предметам столь велики, что самый город при обыкновенных его способах, никак не может удовлетворить их, а потому они неминуемо упадут на счет казны, если город лишится настоящих выгод от порто-франко.

В заключении остается присовокупить, что Одесса, по справедливости называется житницею большей части Европы, вполне заслуживает просвещенного благодетельного внимания Г. Министра Финансов, на что и

возлагает все упование свое при предстоящем для нее повороте. Этот город под мудрым покровительством Самодержцев России, в течении полвека возник из ничтожества и исполински развивался к славе отечества и на удивление чужеземцев. С каким же сожалением надобно будет смотреть на упадок этого города, когда отнимутся от него те средства, которые способствовали и еще более могли бы в будущем содействовать его преуспеянию. Опасение об этом тревожит теперь многих, но мысль уничтожить порто-франко, доставившее так много выгод для всего юга России, смею думать, не согласна с видами мудрого правительства и с благородным попечением Его Высокопревосходительства Федора Павловича о развитии и распространении нашей торговли”.

51. Уривки з розмови Сафонова з російським імператором Миколою І.

28 вересня 1846 р.

(Архив князя Воронцова. – Кн. 38. – М, 1892. – С. 403-405,408.).

...

Государь. Ты привез еще представление князя об Одесском порто-франко?

Сафонов. Так точно, Государь. Срок Одесскому порто-франко оканчивается в 1849 году, а потому князь Михаил Семенович считает нужным заблаговременно заняться решением этого дела, дабы дать и правительству, и негоциантам время принять нужные меры в случае какой-либо перемены. При этом Одесское порто-франко имеет связь с представленным проектом о торговле на Кавказе, так что оба эти дела должны быть рассмотрены в одно время. Князь Михаил Семенович надеется, что не встретится препятствий к продолжению порто-франко в Одессе.

Государь. Министр финансов сильно восстает против оногo, доказывает, что порто-франко вредит интересам России и представляет жителям города исключительное право пользоваться иностранными товарами.

Сафонов. Не говоря о том, что порто-франко поставило Одессу на ряду первых городов в России, оно разлило пользу и благоденствие на весь Южный край России, который в Одессе находит верный сбыт хлеба и других произведений. Порто-франко привлекло большие иностранные капиталы, которые разлились по всему краю и доставили пользу как помещикам, так и значительному классу рабочего народа. Уничтожение порто-франко будет большим ударом не только для иностранного, но и для нашего купечества.

Государь. Отчего же для нашего купечества?

Сафонов. Кроме того, что некоторые Русские купцы имеют торговые дома в Одессе и ведут значительный торг хлебом и другими произведениями, многие из них торгуют с прибылью Русскими товарами, и этот торг постоянно усиливается, так например: железные и медные изделия, стекло, нанки, простые бумажные платки, простые тулупы, даже сукна низшего сорта, сбыт которых в последнее время очень увеличился, так что два помещика нашли выгодным открыть в Одессе магазины для продажи сукон.

Государь. Но министр финансов говорит, что в Одессе делается большая контрабанда.

Сафонов. Не стану утверждать, чтобы контрабанды вовсе не было, но смею думать, что она не так значительна и что в общей массе она ничего не значит. Впрочем, это легко поверить, сообразив количество привезенных и вывезенных товаров и местное потребление.

Государь. Но министр финансов говорит, что помещики Подольской, Киевской и других губерний приезжают в Одессу шить себе платье и прочее.

Сафонов. Если бы не было порто-франко, то не было бы негоциантов, не было бы капиталов, никто не покупал бы пшеницу у помещиков, которые, не имея денег, не имели бы возможности приезжать в Одессу и покупать товары. Да и можно ли уничтожить Одесское порто-франко в то время, когда в соседстве открыто порто-франко в Галацах? В случае закрытия Одессы, мы опять все сделали для иностранной державы во вред себе.

...

Сафонов. Дайте, Государь, свободную торговлю Закавказского краю, продолжите на несколько лет Одесское порто-франко, утвердите окончательно транзит на Тифлис, и соедините Одессу с Редут-Кале посредством постоянных пароходных сообщений, и тогда весь тот край примет совершенно другой вид, благоденствие разольется в скором времени и в сильной степени, и откроется торговый путь в Персию не только чрез Тавриз, но и чрез Каспийское море, о котором думал еще Петр Великий.

Государь. О, если бы можно было привести все это в исполнение! Я займусь с особенным вниманием всеми привезенными тобою бумагами и, очень может быть, что, по возвращении из Москвы составлю Комитет под личным своим председательством. Ты отвечай, а я буду помогать. Ну прощай!"

52. Именной указ Сенату „Про полегшения для Закавказького краю у торгівлі” (Подається у скороченому варіанті).

14 грудня 1846 р.

опубліковані 26 грудня 1846 р.

(ПСЗРИ. – Собр.2. – Т. 21. – Отд.2. – №20699. – С. 642 – 646)

„В 1831 году изданы особые положения для устройства торговли в Закавказском крае. – Признавая ныне необходимым по местному положению этого края, оказать оному разные облегчения в торговле Мы Повелеваем: 1) Во всех вообще Черноморских портах Закавказского края, включая и порты Северовосточного берега Черного моря, ввести в действие прилагаемый у сего, утвержденный Нами таможенный тариф (...). 2) Отпуск из Закавказского края товаров за границу; привоз в этот край произведений Персидских и Турецких и вывоз оттуда товаров в Россию, оставить на правилах, ныне существующих. 3) За привозимые из Керчи в Редут-Кале и Сухум-Кале, и из Астрахани в Баку, Российские бумажные изделия выдавать в течение 5 лет, начиная с 1847 года, в виде премии, половину пошлины, взимаемой по общему тарифу за иностранную бумажную пряжу. Премию сию выдавать в Керченской и Астраханской таможнях, по предъявлении

свидетельств Бакинской, Редуткальской или Сухумкальской таможен в действительном привозе означенных изделий в Закавказский край. 4)

Открыть беспошлинный транзит Европейских товаров из Редут-Кале и Сухум-Кале а Персию чрез Тифлис и Нахичевань, и Персидских товаров из Баку в Редут-Кале, на основании прилагаемых у сего, Нами утвержденных правил. 5) Предоставить всем торгующим в Редут-Кале, право обратного привоза оттуда товаров и очистки оных пошлиною в течение годичного срока, подобно тому, как это дозволено в некоторых портах Балтийского и Белого морей утвержденным Нами положением Комитета Министров 3 Сентября сего года (20388). 6) Со всех судов, как Российских, так и иностранных, приходящих из-за границы в порты восточного берега Черного моря и отходящих из оных за границу, взимать ластовый сбор только в половину, т. е. по 2 ½ к. серебр. с ластва за приход и столько же за отход; деньги сии обращать в пользу тех портов, в которых будут взимаемы; и никаких других сборов с судов не взыскивать; и 7) Из общей суммы сбора, имеющего поступать по всем таможенным местам от платежа пошлин за Европейские и колониальные товары, привозимые в Закавказский край, отчислять ежегодно, начиная с 1 января 1847 года, десять процентов пользу края, для употребления по распоряжениям главного начальства на улучшение портов и сообщений.

ВЫСОЧАЙШЕ УТВЕРЖДЕННЫЕ ПРАВИЛА ТРАНЗИТА ЧРЕЗ ЗАКАВКАЗСКИЙ КРАЙ ЕВРОПЕЙСКИХ ТОВАРОВ В ПЕРСИЮ И ПЕРСИДСКИХ ТОВАРОВ В ЕВРОПУ.

Гл. I. – Общие правила.

§ 1. Европейские и колониальные товары, назначаемые для транзита в Персию привозятся в Редут-Кале, или Сухум-Кале и оттуда отправляются чрез Тифлис и Нахичевань до Персидской границы.

§ 2. Персидские товары, назначенные для транзита в Европу, отправляются из Баку чрез Тифлис в Редут-Кале, или Сухум-Кале.

§ 3. Сообразно этому, настоящие правила определяют порядок транзита: 1) от Редут-Кале и Сухум-Кале в Персию; и 2) от Баку в Редут-Кале или Сухум-Кале.

§ 4. Для наблюдения за движением транзита, определяются вновь: 4 помощника разъездного Надзирателя и 20 объездчиков, с содержанием по штату Закавказского таможенного округа определенным.

Гл. II – О транзите Европейских товаров чрез Закавказский край в Персию.

§ 5. Дозволенные к привозу в Закавказский край иностранные товары, в Редут-Кале из-за границы привозимые, по исполнению карантинных правил, разрешается объявить в отправлению транзитом чрез Тифлис в Персию, когда хозяин пожелает ни очистить их пошлиною в Редут-Кале, ни отправить на складку в Тифлис.

§ 6. О товарах, назначенных к отправлению транзитом в Персию, хозяин или поверенный его, подает в Редут-Кальскую таможню, в семидневный срок, формальное объявление, с подробным означением качества, количества и цены товаров, а также с приложением коносаментов, в

тех случаях, где они требуются.

§ 7. По принятии сего объявления и записке его куда следует, таможня делает товарам установленный досмотр, дабы удостовериться, что они в качестве и количестве сходны с объявлением, и что между ими не находится запрещенных к транзитному отправлению предметов; а затем товары укладываются вновь; при чем составляется для выпуска ерлык, в коем означать подробно товары, уложенные в каждом месте, вес каждого места брутто, а также нумера и знаки этих мест. За сим, к каждому месту прикладывается нужное число таможенных свинцовых клейм, или пломб с показанием в ерлыке: сколько на каждое место таковых клейм или пломб наложено; сургучные же печати, по непрочности их, прикладывать к местам воспрещается.

§ 8. Товары, таким образом уложенные, препровождаются из Редут-Кале в Тифлисскую таможню, под присмотром одного досмотрщика или объездчика, в партиях, по удобности; а Редут-Кальская таможня отсылает по почте в Тифлисскую таможню копии с объявления, с коносаментов и с судовой декларации; ерлык же вручается тому служителю, которому поручено конвоирование до следующего поста.

§ 9. Нижним чинам, препровождающим такие транспорты, хозяева товаров обязаны выдавать: конным по пятидесяти, а пешим по двадцати пяти копеек серебром в сутки кормовых денег.

§ 10. Товары, таким образом из Редут-Кале препровождаемые, должны следовать по назначенной для того, со стороны местного начальства, постоянной товарной дороге; а таможенный служащий, оные препровождающий, обязан наблюдать, под строжайшею ответственностью, дабы сие непременно исполняемо было, и чтобы транспорт не останавливался в пути, без крайней надобности. Служители сии сменяются на каждом из учреждаемых на товарной дороге таможенных постов; а помощник Надзирателя, управляющие постами, отмечают на ерлыке о проходе транспорта через их пост и о полном числе товарных мест.

§ 11. В случае какого-либо в дороге повреждения пломб или увязки товарных мест, поступать как постановлено в статьях 2318 и 2319, Т. 6. Св. Уст. Таможен (изд. 1842года).

§ 12. Относительно транспортов, оставивших товарную дорогу и оказавшихся на боковой, поступать, как сказано в статьях 2322 и 2323 того же свода.

§ 13. Товары, отправленные транзитом из Редут-Кале, им Сухум-Кале, должны быть доставлены в Тифлис не позже 4-х месяцев со дня отправления.

§ 14. По прибытии транспортов в Тифлис, таможня поверяет, по ерлыку, число товарных мест пломб, и буде все окажется в целости, то позволяет сему транспорту следовать далее по назначению; присланные же из Редут-Кале документы, относящиеся до того транспорта, отправлять, по почте, в Гюлистанскую таможню, с уведомлением, когда отправился из Тифлиса транспорт.

§ 15. В случае несходства против ерлыков, или повреждения пломб, Тифлисская таможня поступает следующим образом: 1) Если найдут места, в

ерлыке не показанные, то оные признавать тайно водворенными 2) Если из показанных в ерлыке товарных мест некоторых вовсе не окажется, то за оные взыскать тарифную пошлину и, кроме того, по 5 руб. сереб. с каждого пуда брутто, буде нет законных доказательств, что они погибли; и 3) в случае повреждения пломб, или обвязок, подвергает товары досмотру и, буде при сем досмотре откажутся не все противу ерлыка товары, то за недостающие взыскивать тарифную пошлину и сверх того по одному руб. серебр. за каждый пуд брутто поврежденного места.

§ 16. До взноса всех таковых взысканий, таможня не допускает к дальнейшему следованию товары, принадлежащие одному и тому же хозяину

§ 17. Транспорт, пропущенный Тифлисскою таможною, продолжает следование свое в Нахичевань, подвергаясь на сем пространстве всем тем правилам и ответственности, какие определены выше, для товаров, идущих из Редут-Кале в Тифлис.

§ 18. Товары из Тифлиса в Нахичевань следуют чрез Делижанское ущелье и город Эриван, и должны быть доставлены в Гюлистанскую таможню не позже 3 месяцев со дня отправления оных из Тифлиса.

§ 19. По прибытии транспорта в Гюлистанскую таможню, находящуюся в Нахичевани, сия последняя таможня осматривает оный точно так, как предписано выше Тифлисской таможне, и сверх того поверяет действительный вес каждого товарного места против веса, показанного в таможенном ерлыке, если же окажутся какие-либо несходства, или неисправности, то она производит взыскание по правилам, изложенным в § 15; а потом дозволяет транспорту следовать к Джульфинской переправе, и в случае неимения при карантине таможенного чиновника, командирует туда каждый раз, разъездного Надзирателя.

§ 20. Командированный разъездной Надзиратель, или другой таможенный чиновник, сняв пломбы с товарных мест, обязан находится при перевозке товаров чрез Аракс, и за тем написать на ерлыке, за общим подписом его и карантинного Комиссара, что товары такого-то числа за границу вывезены, означив при том имена караванного начальника и каждого из черводаров (проводников), отошедших при товарах за границу. Пломбы и ерлыки разъездной Надзиратель представляет при донесении в Гюлистанскую таможню, которая оставляет пломбу у себя, а подлинные ерлыки, с установленною надписью о вывозе, по снятии с них копии, отправляет в Редут-Кальскую таможню, вместе с всеми прочими документами, присланными из Тифлисской таможни.

§ 21. В случае недоставления товаров в установленные сроки, Тифлисская и Гюлистанская таможни немедленно принимают, по усмотрению своему, ближайшия меры к открытию тому причин, и буде при сем обнаружится, что транспорт не ограблен хищниками, или не погиб от каких либо естественных причин, или не остановился в дороге, то с товарами, если отыщутся, поступать как с тайно водворенными; если же отысканы не будут, то таможни взыскивают с хозяина пошлину по Закавказским тарифным установлениям и сверх того, по 5 руб. сер. с пуда брутто товарного

места. Препровождавший транспорт таможенный служитель, в случае участия, и другие лица, виновные в сокрытии товаров, предаются суду.

Гл. III – О товарах Персидских, отправляемых из Баку а редут-Кале, или Сухум-Кале.

...

§ 30. Все то, что сказано в настоящих правилах о Редут-Кальской таможни, будет в равной мере относиться до Сухум-Кальской, коль скоро в Сухум-Кале будет учреждена таможня, вместо таможенной заставы.”

53. Затвержені царем „Правила для відправлення з Одеси до Закавказького краю товарів, неочищених митом”.

29 травня 1847 р.

(ПСЗРИ. – Собр.2. – Т. 22. – Отд.1.
– №21.275. – С. 503, 504)

„§ 1. Товары, привозимые в Одессу чрез Европейскую сухопутною границу транзитом, на основании правил, изложенных в ст. 1536 – 1589-й Тома 6 Свода Учр. и Уст. Тамож. изд. 1842 года, а также доставляемые морем к Одесскому порто-франко, могут быть, не только очищаемы в Одессе Закавказскою пошлиною, но также отправляемы из сего порта в Редут-Кале и Сухум-Кале, для дальнейшего отправления транзитом в Персию, или для очистки пошлиною как в сих двух последних портах, так и в Тифлисе. К такому отправлению, допускаются только товары, дозволенные к привозу в Закавказский край.

§ 2. Товары, назначенные к отправлению в Закавказский край без очистки в Одессе закавказскою пошлиною, досматриваются в Одесской портовой таможне, которая, удостоверясь, что они к привозу в Закавказский край не запрещены, и составив им подробный реестр, дозволяет увязать их вновь и, по приложении к местам нужного числа свинцовых пломб, допускает их к погрузке в корабли или пароходы, с выдачею на провоз в Редут-Кале или Сухум-Кале ярлыков, в коих показывает точный вес товарных мест и число приложенных пломб. К сим ярлыкам прикладывается за подписью члена и печатью таможни, подробный реестр товарам, в ярлыке значащимся, с означением, по принадлежности, меры и веса товаров, в каждом месте находящихся, и с показанием, что за эти товары в Одессе Закавказская пошлина не заплачена.

§ 3. До выпуска товаров из таможни, она отбирает от хозяина или уполномоченного обязательство о доставлении в течение шести месяцев, со дня отплытия из Одессы, оборотного свидетельства из Редуткальского или Сухумкальского карантинно-таможенных правлений. В этом обязательстве следует показывать полную сумму взыскания, которому отправитель товара подвергается в случае непредставления в срок оборотного свидетельства, на основании следующего § 4.

§ 4. Если кто в продолжении шести месяцев не представит в Одесскую портовую таможню оборотного свидетельства или законного удостоверения, что товары на пути погибли, тогда хозяин подвергается взысканию: за товары дозволенные к привозу по общеевропейскому тарифу – привозной п

ошлины полтора раза; а за товары, запрещенные к привозу по тому же тарифу, – двойной цены сих товаров противу оценки, которую производить в Одесской таможне при досмотре вывозимых запрещенных товаров. В верности платежа сего взыскания должно быть представляемо поручительство двух благонадежных Российских купцов или достаточные залого.

§ 5. По доставлении товаров в Редут-Кале или Сухум-Кале, Карантинно-таможенные правления в сих портах поверяют по ярлыку число и вес товарных мест, а также число пломб, и буде все окажется в целости, то выдают хозяину, или уполномоченному его, вышеозначенное оборотное свидетельство; а затем дозволяют или объявить товары для очистки пошлиною, или отправить на складку в Тифлис, или же отправить транзитом в Персию на основании общих правил; буде же окажутся несходства противу ярлыков, или повреждения пломб, тогда Карантинно-таможенные Правления поступают сообразно с § 15 правил транзита чрез Закавказский край, высочайше утвержденных 14 декабря 1846 года. По взыскании всех определенных в том § штрафов, означенные правления выдают купцу оборотное свидетельство с прописанием взысканных штрафов, дабы купец не подвергался вторичным взысканиям в Одессе.

§ 6. В случае желанья хозяина отправить доставленные во всей исправности товарные места на складку в Тифлис или транзитом в Персию, Карантинно-таможенные Правления: Редуткальское или Сухумкальское, не раскрывая товарных мест, дозволяют сии отправку на точном основании 2312 – 2324 Т.6. Свода. Уст. Тамож. изд. 1842 года, и Высочайше утвержденных 14 декабря 1846 года правил транзита чрез Закавказский край; причем Приавления сии отсылают по почте в Тифлисскую таможню ярлыки и подробные реестры, выданные из Одесской таможни, а от себя вручают таможенному служителю, назначенному для конвоирования товаров, ярлыки составленные сообразно с § 7 вышеупомянутых правил транзита.

§ 7. Не возбраняется дозволять отправления на складку или транзитом в Персию и тех товарных мест, которые оказались несходными с документами Одесской портовой таможни, с тем только, чтобы все надлежащие за неисправности штрафы были взысканы до оправки товаров.

§ 8. Настоящими правилами отменяется ст. 2307 Тома 6 Свода Учрежд. и Уст. Тамож., изд. 1842 года, которою запрещается отправлять товары из Одессы в Закавказский край без предварительной очистки Закавказскою пошлиною.

ПРИМЕЧАНИЕ

(*) *Распубликованы* 26 Июня при указах следующего содержания: Правительствующий Сенат слушали предложение Министра Юстиции, в котором изъяснено: Генерал-адъютант князь Чернышев сообщил ему, что Государь Император, в дополнение к правилам о транзите Европейских товаров чрез Закавказский край в Персию, Высочайше утвержденных 14 декабря 1846 года (20699), изволил признать полезным и необходимым для усиления этого транзита, отрыть еще транзит Европейских товаров между Одессою и Закавказским краем. С этою целью Его Величество в 29 день Мая Высочайше соизволил утвердить представленные Наместником Кавказским

и рассмотренные Кавказским комитетом правила для отправления из Одессы в Закавказский край иностранных товаров неочищенных пошлиною. Таковые Высочайше утвержденные правила он, Министр Юстиции, предлагает при сем Правительствующему Сенату. Приказали: Министру Финансов, Наместнику Кавказскому и Военному губернатору города Одессы, управляющему и гражданской частью, предоставить принять зависящие от них меры к исполнению означенного Высочайшего Его Императорского величества повеления, о чем им, с приложением печатного экземпляра Высочайше утвержденных правил для отправления из Одессы в Закавказский край иностранных товаров, неочищенных пошлиною, послать указы, каковыми для сведения и должного, до кого касаться может, исполнения дать знать Губернским, Областным и Войсковым правлениям и уведомить Министров, Военных генерал-губернаторов, Военных губернаторов управляющих гражданской частью и Генерал-губернаторов.”

54. Протокол переговоров між австрійськими та російськими представниками щодо укладення комерційного договору.

(Уривки)

28 червня (10 липня) 1847 р.

„Транзит из Брод в Одессу

1. Австрийское правительство требовало, чтобы установленные в русских таможах постановления, по которым австрийские купцы обязаны были прибегать к посредничеству русских подданных для пересылки их товары в Одессу, были бы отменены как противные постановлениям 1818 года.

Российскому уполномоченному поручено было объявить от имени его правительства, что подобных распоряжений не было и не могло существовать, как противных заключенным обязательствам, что если австрийские торговцы прибегали иногда к посредничеству русских негоциантов, то это могло быть только результатом их свободного выбора и распоряжений, принятых ими добровольно, сообразно с их удобствами, что если когда либо русские таможи, – чего нельзя почти предполагать, – желали наложить подобное обязательство на австрийскую торговлю, то это было бы злоупотреблением с их стороны, что достаточно было указать с точностью факт, чтобы получить удовлетворение.

Это объяснение признано было вполне удовлетворительным.

2. Австрийское правительство, основываясь на постановлениях 1818 года, требовало восстановления личных поручительств для товаров, посылаемых транзитом чрез Броды в Одессу, поручительств, которые должны были заменить обеспечение наличными деньгами, государственными бумагами и ипотечными документами, требуемое ныне по всей строгости русскими таможами.

3. Русское правительство, с своей стороны, требовало, чтобы таможенный осмотр товаров, посылаемых транзитом ныне необязательный, был бы признан обязательным в предупреждение злоупотреблений, которые совершаются посредством ложных деклараций и, чтобы обеспечение в 100 рублей серебром с пуда для транзитных товаров, запрещенных к вывозу, было возвышено до 600 рублей.

Ad. 2 и 3. Сии два вопроса были разъяснены в отдельном постановлении, имеющем целью изменение определений конвенции 1818 года и приложенном к настоящему протоколу

.....

Непосредственная торговля с Российской империей

...

6. Так как привозные пошлины, принятые ныне в России для зерна, строевого леса и угля, оказываются более умеренным, нежели транзитная пошлина по 30 копеек с пуда, установленная общим правилом для всех товаров, отправляемых транзитом в Одессу, за исключением для которых установлен был в 1818 году вполне свободный привоз, то австрийская торговля пользуется сим обстоятельством для отправки сих трех предметов Днестром и Прутом с назначением в Одессу, оплачивая привозные пошлины по действующему тарифу.

Для предоставления же сей торговли большей безопасности, австрийское правительство желало получить удостоверение в том, что тариф привозных пошлин по этим статьям не будет возвышен, и что транзит может быть всегда совершаем со взиманием пошлин, которые за них надлежит платить в настоящее время.

Соответственно сему предложению, С.-Петербургский кабинет изложил те соображения, которые препятствовали ему принять в этом отношении положительное обязательство, которого последствия могли бы оказаться вредными для интересов Южных провинций Империи, вследствие случайностей, предвидеть которые невозможно.

Тем не менее, желая обезопасить австрийскую торговлю от потерь, которым она могла-бы подвергнуться вследствие внезапного повышения провозных пошлин на вышеупомянутые предметы, русское правительство, чрез своего уполномоченного, объявило, что каждый раз когда оно будет вынуждено возвысить пошлины на хлеб, строевой лес и уголь, привозимые из Австрии, то заблаговременно делается предварительное извещение торгующим в Галиции для руководства в их операциях.

7. Австрийское правительство требовало, чтобы таможня в Радзивилове была сделана таможнею первого класса и разряда, с правом склада товаров по примеру концессии, сделанной для Пруссии в отношении таможен Полангенской, Юрбургской и Таурогенской.

Российское правительство согласилось распространить права Радзивилловской таможни в том же размере, как это сделано было в 1842 году для таможен Полангенской, Юрбургской и Таурогенской, предоставив ей право склада на срок от 6 до 8 месяцев; но при этом поставило на вид, что вышеупомянутые пограничные таможни со стороны Пруссии указом 9 июля 1842 года не были возвышены в таможни первого класса и разряда, так как этим указом им не предоставлено право отсылать товары в другие таможни для уплаты пошлин; что это право также не будет предоставлено и Радзивилловской таможне, и, что к тому же это преимущество не приносило-бы никакой практической пользы для австрийской торговли.

Австрийское правительство объявило себя удовлетворенным сделанною таким образом уступкою в отношении сего пункта...

Заключено в Вене 28 июня (10 июля) 1847 года.

Л. Тенгоборский Тайный советник Е. В. Императора Всероссийского
Барон Карл Клюбек-Клюбек Президент Австрийской Придворной
Генеральной Палаты”

28 червня (10 липня) 1847 р.

„Так как конвенция, заключенная в С.-Петербурге 5 (17) августа 1818 года, породила некоторые затруднения в приложении установленных распоряжений, в ней заключающихся, относительно транзитной торговли из Брод в Одессу, обе Высокие договаривающиеся стороны согласились сделать в ней следующие изменения:

1. Императорское Российское правительство обязывается снова ввести в действие, за исключением нижеизложенных изменений, постановление XI статьи Положения, приложенного к конвенции 1818 года, касательно допущения личных поручительств, которые должны служить обеспечением для товаров, присылаемых транзитом их Брод в Одессу.

2. Будут принимаемы как поручители русские негоцианты первой гильдии в сумме до 30,000 рублей сереб. и купцы второй гильдии до 15,000 р. с.

3. Императорское Австрийское правительство соглашается на то, чтобы поручительства, требуемые для тех транзитных товаров, ввоз которых запрещен в Россию, были возвышены с 100 до 600 рублей серебром с пуда с тарою.

Это возвышение обязательно будет для тех случаев без исключения, а именно: обеспечение будет исполняемо посредством залога в наличных деньгах или в залоговых документах или же оно должно быть заменено личным поручительством.

Делая сию уступку на все время действия настоящего соглашения Австрийское правительство сохраняет за собою на случай право возвращаться впоследствии к размерам обеспечений, назначенным в постановлениях 1818 года.

4. Сохраняя такое же право возвратиться к пределам, назначенным обязательствами, заключенными в 1818 году, Австрийское правительство соглашается на то, чтобы таможенный досмотр, который был только

сокращенный и необязательный в случаях предусмотренных в статье У! положения, приложенного к конвенции 1818 года, был бы обязательным каждый раз, когда хозяин или экспедитор товара, предназначенного к транзиту, пожелает заменить личным поручительством русских негоциантов обеспечение наличными деньгами или залоговыми документами, требуемое ныне в России, на основании действующих законов.

Таким образом, в вышеупомянутом случае, товары, изъятые от таможенного осмотра, на основании положения, постановленного с общего соглашения в 1818 году, будут впредь оному подлежать. Во всяком случае исключаются из сего обязательного осмотра товары, запрещенные к ввозу, для которых заинтересованная сторона предоставит обеспечение в 600 рублей с пуда, и для которых постановления конвенции, соблюдаемые в настоящее время, останутся в силе.

В замен сего, таможня в Разивилове получит инструкцию соблюдать, во всем, что касается таможенного осмотра, приемы и порядок, соблюдаемые в этом отношении в Австрии, по которым осмотр ограничивается частью товаров, объявленных к транзиту, если транспорт товаров заключается во многих ящиках, тюках или связках, за исключением случаев, когда явились-бы основательные подозрения в нарушении таможенного устава. Таможенный присмотр, сверх того, будет устроен так, чтобы от него не последовало ни порчи товаров ни каких-либо расходов для заинтересованной стороны.

5. Для тех товаров, объявленных к транзиту, ввоз которых не запрещается в Россию, и которые будут подвергаемы осмотру на основании настоящего соглашения, сверх привозных пошлин, представляемо будет дополнительное обеспечение в 10 % с суммы пошлин, с тем двояким ограничением, что это дополнительное обеспечение не может никогда быть ниже 4 рублей серебром с пуда, ни превышать 15 рублей с пуда с тарюю.

6. С точностью постановляется, что в случае, когда заинтересованная сторона представит обеспечение а наличных деньгах или государственных бумагах, распоряжения положения, постановленного в 1818 г. (§ 10) касательно дополнительного обеспечения, остаются в своей силе, кроме возвышения обеспечения с 100 до 600 рублей сер. с пуда, требуемого для товаров, запрещенных к ввозу; возвышения остающегося обязательным на все продолжение настоящего соглашения. Таким образом с товаров, дозволенных к ввозу, предоставляемо будет, как в прежнее время для товаров неосматриваемых, обеспечение по 50 рублей серебр., а для товаров, подвергаемых таможенному осмотру только 4 рубля с пуда по весу с тарюю, сверх ввозных пошлин.

7. От свободного выбора австрийских подданных будет зависеть подчинится тому или другому из сих установленных порядков. Смотри по тому, предоставят-ли они обеспечение в наличных деньгах или же обратятся к личному поручительству русских негоциантов.

Русское правительство при этом сохраняет за собою право исключать при принятии личного поручительства тех из австрийских подданных, которые окажутся виновными в нарушении таможенных постановлений, считаемом по действующим в России законам за покушение на контрабанду,

на сколько, разумеется, это нарушение будет надлежащим образом констатировано.

8. Изменяющие прежний порядок постановления, заключающиеся в вышеприведенных статьях и заменяющие некоторые из определений конвенции 1818 года, в видах оживления транзитной торговли из Брод в Одессу, будут обязательны для обеих высоких договаривающихся сторон до конца 1852 года, и оба правительства предоставляют себе в настоящее время войти в соглашение или о продлении действия настоящего акта, или же, о введении в него перемен, необходимость которых может быть указана опытом.

Заключено в Вене 28 июня (10 июля) 1847 года.

Л. Тенгоборский Тайный советник Е. В. Императора Всероссийского.
Барон Карл Клюбек-Клюбек Президент Австрийской Придворной Генеральной Палаты”

56. Сенатський указ, за найвищим повелінням „Про доповнення правил транзиту європейських товарів через Закавказький край”.

28 січня 1848 р.

(ПСЗРИ. – Собр. 2. – Т.23. – №21.948. – С. 84)

„Правительствующий Сенат слушал предположение Министра Юстиции, в коем изъяснено: генерал-адъютант князь Чернышев сообщил ему, Министру Юстиции, что государь император, в дополнение к правилам транзита Европейских товаров чрез Закавказский край в Персию, Высочайше утвержденным 14 декабря 1846 года (20699), согласно представлению Наместника Кавказского и положению Кавказского комитета, высочайше соизволить повелел: 1) Привозимые в Редут или Сухум-Кале Европейские и колониальные товары для транзита в Персию, дозволить отправлять в Тифлис без подачи на оные в Редут-Кальское или Сухум-Кальское Карантинно-таможенные правления объявлений, но с точным соблюдением однако же правила, определенного в ст. 2312 Т.6. Свода Уст. Там. (изд. 1842 г.) с тем чтобы по привозе сих товаров в Тифлис, было там подаваемо надлежащее об оных объявление, по которому Тифлисская таможня обязана подвергнуть транзитные товары подробному досмотру и в дальнейшем отправлении оных в Персию поступать на основании правил транзита. Впрочем предоставить на волю купечества объявления о товарах подавать по-прежнему, в Редут-Кале или Сухум-Кале, как это установлено правилами 14 декабря 1846 года и § 10 таможенных правил для восточного берега Черного моря, Высочайше утвержденных 4 мая 1847 года; и 2) разрешить продажу только в Тифлисе транзитных товаров, как Европейских и колониальных, так и персидских, по предварительной подаче на оные таможенного объявления и очистке установленною пошлиною. О сем Высочайшем повелении он, Министр Юстиции, предлагает Правительствующему Сенату. Приказали: Министру Финансов и Наместнику Кавказскому предоставить принять зависящие от них меры к исполнению означенного Высочайшего Его Императорского Величества повеления, о чем и послать указы, каковыми для сведения и должного, до кого касаться может исполнения, дать знать

Губернским, Областным и Войсковым Правлениям и уведомить министров.”

57. Сенатський указ, за найвищим повелінням „Про додаткові правила щодо транзитної торгівлі з Бродів до Одеси та про поширення прав Радзивилівської митниці”.

29 січня 1848 р.

(ПСЗРИ. – Собр. 2. – Т.23. – №21.948. – С. 85 – 87)

„О дополнительных правилах касательно транзитной торговли из Брод в Одессу, и о расширении прав Радзивиловской таможи.

Правительствующий Сенат слушал донесение Министра Финансов, в коем изъяснено: вследствие состоявшегося во 2 день Декабря Высочайшего Его Императорского Величества Повеления Государственный канцлер Иностранных дел сообщил ему, Министру Финансов, для надлежащего исполнения, что по содержанию акта заключенного в Вене между уполномоченными: с Российской стороны – Тайным советником Тенгоборским и с Австрийской Камеры Финансов, Бароном Кюбеком, постановлены на пять лет, т.е. по конец 1852 года, следующие дополнительные правила, относительно транзитной торговли между городами Бродами и Одессою, а именно: 1) Вместо залогов, требуемых по действующим узаконениям в обеспечение правильной перевозки транзитных товаров, дозволяется хозяевам или отправителям оных представлять при такой перевозке из Брод в Одессу, поручительство Российских купцов 1 и 2 гильдий с тем, чтобы общая сложность всех поручительств купца по транзитному торгу в одно и тоже время не превышала, по поручительству купца 1 гильдии – суммы 30.000 руб. сер., а купца 2 гильдии суммы 15.000 руб. сер. 2) Залоги на товары запрещенные к привозу, должны быть представлены впредь не в сумме 100 руб. сер. с каждого пуда веса брутто, как сие постановлено действующими узаконениями, но в сумме 600 руб. сер. на пуд. Сие возвышение относится на все случаи без различия, т. е. представляются ли залогом наличными деньгами, свидетельствами на недвижимые имущества, или же вместо залога представляются личные поручительства. 3) Узаконенному таможенному досмотру должны быть подвергаемы, без исключения все товары, на которые будут представлены отправителями оных поручительства российских, а не денежные или другие залогом. таким образом, в этом случае, все товары, освобожденные поныне от таможенного досмотра, должны быть впредь оному подвергаемы; но из сего исключаются товары, запрещенные к привозу, за которые должны быть представлены залогом в сумме 600 руб. сер. на каждый пуд веса товара брутто, и для коих остаются вообще в силе ныне существующие об оных постановления. 4) Если объявлен и отправлен транзитный товар, состоящий из нескольких ящиков, кип или мест, то таможенный досмотр должен быть производим не во всем сим помещением, но только некоторой части оных, за исключением того случая, когда таможня будет иметь основательные подозрения о нарушении со стороны объявителя товаров действующих таможенных узаконений. 5) Таможенные досмотры должны быть производимы с осторожностью, для отвращения как повреждения товаров, так и издержек

хозяев. 6) На дозволенные к привозу транзитные товары, который по вышеизложенным правилам будут подвергаться таможенному досмотру, должен быть предоставлен залог, не только на сумму привозных пошлин, но и сверх того дополнительный залог на 10 процентов сих пошлин, с тем ограничением, чтобы сей дополнительный залог ни в каком случае не составлял менее 4 руб. и не более 15 р. сер. с пуда брутто. 7) В случае предоставления на транзитные товары залогов наличными деньгами, или публичными фондами, постановления 1555 ст. Уст. Там., относящихся до требования дополнительных залогов, остаются для сих товаров, в полной своей силе, за исключением только товаров, к привозу запрещенных, на которые следует требовать в залог, как постановлено выше, не по 100 руб., а по 600 руб. сер. с каждого пуда веса брутто. Таким образом, в означенном случае, за дозволенные к привозу товары должны быть представлены залогом не только на сумму привозных пошлин, но и сверх того: за недосмотренные – залог в 50 руб. сер. с пуда брутто, а за досмотренные – залог в 4 руб. сер. с пуда же брутто. 8) За сим таможенный досмотр дозволенных к привозу товаров, равно и размер дополнительного за них залога, будет зависеть от того, предоставят ли Австрийские подданные залог за сии товары наличными деньгами, или публичными фондами, или же обратятся к личным поручительствам Российских купцов. И 9) Не должны быть принимаемы личные поручительства от тех Австрийских подданных, которые окажутся виновными в таких нарушениях Российских таможенных узаконений, кои по сим законам почитаются покушением на водворение контрабанды, но таковые нарушения должны быть достаточным образом доказаны. Вместе с тем Государственный Канцлер уведомил его Министра Финансов, для надлежащего исполнения, что Государь Император Высочайше повелеть соизволил: предоставить Развильовской таможене те же права, относительно складки и очистки привозных товаров пошлиною в течение 6 и 8 месяцев, кои 7 пунктом Именного Его Императорского Величества Высочайшего указа от 9 Июля 1842 года (15830), изображенного в указе Правительствующего Сената от 30 того же Июля, дарованы таможням в Полангене, Тайроггене и Юрбурге. Донося о таковых Высочайших повелениях Правительствующему Сенату для обнародования, он, Министр Финансов, присовокупляет, что об исполнении оных по таможенному ведомству сделано надлежащее распоряжение. *Приказали:* За сделанным Министром Финансов по таможенному ведомству надлежащим распоряжением, Военному губернатору г. Одессы, управляющему и гражданской частью, и Виленскому Военному, Гродненскому, Минскому и Ковенскому генерал-губернатору предоставить принять зависящие от них меры к исполнению означенного Его Императорского Величества повеления, о чем им послать указы, каковым для сведения и должного, до кого касаться может, исполнения, дать знать Губернским, Областным и Войсковым правлениям и уведомить Министров, Военных генерал-губернаторов, Военных губернаторов управляющих гражданской частью и Генерал-губернаторов.”

58. Именной указ проголошений Міністром юстиції „Про правила стягування мит з товарів, що відправляються від кордну Одеського порто-франко до Редут-кальського та Сухум-кальського карантинно-митних правлінь”.

14 березня 1848 р.

(ПСЗРИ. – Собр. 2. – Т.23. – №22.089. – С. 18, 183)

„Генерал-Адъютант Князь Чернышев сообщил ему министру юстиции, что Государь Император, по представлению Наместника Кавказского и по предложению Кавказского Комитета, признавая необходимым при вывозе из Одессы в Закавказский край товаров, оплаченных в Одессу пятою частью пошлины по общему тарифу и подлежащих сверх того взысканию полной Закавказской пошлины, означенную пятою часть уступать торговцам, и по привозе товаров в Редут-Кале или Сухум-Кале, возвращать в таможенный доход Закавказского края из Одесских городских доходов, Высочайше соизволил повелеть: в отмену Ст. 2306 Т.6 Свода Уст. Тамож. (изд. 1842 г.), постановить следующее правило: „При досмотре и отправлении товаров из черты Одесского порто-франко в Редут-Кальское и Сухум-Кальское Карантинно-Таможенные Правления, одесская портовая таможня обязана сделать исчисления причитающейся за них 1/5 части пошлин по общему тарифу, и сообщить сие исчисление означенным Правлениям, с подробным описанием товаров, мест, в коих они заключаются, знаков, номеров, числа и рода таможенных пломб и проч.; Карантинно-Таможенным же Правлениям по привозе к ним товаров, досмотре и очистке их Закавказскою пошлиною за вычетом вышеозначенной 1/5 части, следует вести сей уступленной части пошлин точнейший счет, а Управляющим карантинно-таможенными округами: Закавказским и Сухум-Кальским, надлежит требовать, по миновании каждой трети, возврата недовзысканной пошлины из Одесских городских доходов, по сношениям с Одесским Военным Губернатором. Если же купец пожелает оплатить товар пошлиною в Одессе при самом отправлении оного в Закавказский край то Одесская портовая таможня, означив сие в документах, выданных на отправку, и вычтя из Закавказской пошлины 1/5 часть пошлин по общему тарифу, должна будет требовать возврата сей части от Одесского городского начальства, из доходов города.”

59. Указ про продовження на 5 років та обмеження одеського порто-франко.

6 липня 1849 р.

„1) Права Одесского порто-франко продолжить еще на пять лет, т. е. по 15 Августа 1854 г., но с тем, чтобы с 15 Августа 1849 г. все обрабатываемые на потребление в Одессе иностранные товары, как не очищенные до того числа одною пятою частью пошлины в доход города, так и вновь привозимые, были подвергаемы платежу двух пятых привозной пошлины по действующим там тарифным постановлениям, за исключением: а) виноградных вин, сахара и чая, с коих взимать три пятых пошлины, и б) табака и крепких напитков, как-то: арака, рома, шроиа и водки французской, которые должны подлежать платежу полной тарифной пошлины; и

2) Из тех пошлинных сборов, кои с 15 Августа 1849 года будут поступать в Одесса за потребляемые там иностранные товары, отчислять по прежнему, в пользу сего города, одну пятую часть тарифных пошлин, а остальные обращать в таможенный доход”.

60. Затверджені царем міркування Державної ради „Про транзитне провозення товарів від австрійського кордону до Одеси та у зворотному напрямку”

21 березня 1852 р.

(ПСЗРИ. – Собр.2. – Т. 27. – Отд.1. – №26.119. – С. 223)

„Государственный Совет, в Департаменте Экономии и в общем Собрании, рассмотрев представление Управляющего Министерством Финансов о транзитном провозе товаров от Австрийской границы в Одессу и обратно, согласно с представлением его, Управляющего, *мнением положил*: разрешить транзитный провоз товаров из Австрии чрез местечко Новоселицы в Одессу и обратно на том самом основании, на коем допущен транзит из Австрии чрез Радзивилов в Одессу, с тем чтобы транзитные транспорты подвергались в городе Кишиневе установленной в статье 1567 Уставов и Учреждений Таможенных (Свода Зак. Т. IV) поверке и чтобы весь путь от Новоселицы до Одессы, или обратно совершали они в течение не более двух месяцев, следуя по ближайшему направлению, а именно чрез города: Бельцы, Оргеев, Кишинев, Дубоссары, Григориополь и Тирасполь.

Резолюция. Его Императорское Величество воспоследовавшее мнение в Общем Собрании Государственного Совета, о транзитном провозе товаров от Австрийской границы в Одессу и обратно, Высочайше утвердить соизволил и повелел исполнить.”

61. „Протокол щодо полегшення торгових взаємин між Австрією та Росією та щодо викоренення контрабанди”

21 вересня (3 жовтня) 1851 р.

(Уривки)

(Собрание трактатов и конвенций... – Ч. 2. – № 150. – С. 618 – 621, 634)

„...Австрийское Правительство требовало:

а) чтобы русской таможене в Новоселице было предоставлено право экспедиции товаров, объявленных к транзиту, как при ввозе, так и при вывозе;

в) чтобы зерновой хлеб, доставляемый из Галиции в Одессу по Днестру, подчинен был только транзитной пошлине, которая не превышала бы четвертой доли нынешней привозной пошлины;

...

г) чтобы русской таможене в Новоселице предоставлено было право выдавать паспорта торгующим скотом из Буковины и некоторых округов Галиции, и чтобы вообще русские постановления относительно паспортов были бы смягчены во многих случаях в пользу торговцев австрийских поданных, которые прибывают по их торговым делам.

Ниже подписавшийся Российский уполномоченный, которому многие из сих предложений были уже сообщены нотою от 7(19) минувшаго мая, в своей ответной ноте от 8(20) августа 1851 г. изъяснил, что его Правительство уже сделало удовлетворение желанию, выраженному Императорским Австрийским Правительством относительно транзита чрез таможи к Нововселице; что уже было решено предоставить этой таможе отправление товаров, посылаемых транзитом в Одессу и, что остается только установить правила о расширении прав упомянутой таможи законодательным порядком, – что должно последовать немедленно; что сверх того сей таможе предоставлено выдавать австрийским подданным, производящим торговлю, пропускные билеты для их въезда в Россию, которые туда доставлены будут на бланках г. генералом Федоровым, исполняющим должность Новороссийского и бессарабского Генерал-губернатора.

...

Что касается вопроса предоставит ли Российское Правительство таможе в Новоселице право пересылать транзитные товары при их вступлении в Галицию русский уполномоченный не мог в сие время дать в этом отношении положительного ответа, так как в предшествовавших сообщениях шел вопрос только о транзите товаров, отправляемых в Одессу.

... (М.П.) Тенгоборский, Тайный Советник и Член Государственного Совета.

(М.П.) Ф. Краус, Министр Финансов Австрийской Империи.

(М.П.) А. Баумгартнер Министр Торговли Австрийской Империи”

62. Положения про закрытия одесского порто-франко.

1 июня 1857 г.

“1) По окончании прав Одесского порто-франко с 15 Августа 1857 г. распространить на Одессу общий таможенный тариф.

2) Все те иностранные товары, которые к тому числу останутся там неочищенными установленною для порто-франко пошлиною, подвергнуть платежу полной тарифной пошлины, или допустить к обратному вывозу за границу в течение одного года.

3) Существующий на границах порто-франко таможенный надзор оставить в своем действии, на нынешнем основании, впредь до усмотрения.

4) Как по городу Одессе могут еще обращаться в торговле некоторые иностранные товары, подлежащие на общих правилах, таможенному клеймению, но в прежнее времена выпущенные из Одесской таможи без наложения таможенных клейм, собственно для потребления в пределах порто-франко, то предоставить Одесскому купечеству предъявить о таковых товарах Начальнику Одесского Таможенного Округа подлежащие списки к 15 числу Августа 1857 г. для распоряжения о заклеивании оных. Те же товары, кои к тому времени объявлены не будут и впоследствии окажутся в продаже без надлежащих клейм, подвергать конфискации на общем основании.

5) По случаю прекращения, с закрытием порто-франко, права бессрочной складки иностранных товаров в Одессе, установить там, для склада товаров таковых, годичный срок, на том же основании, как оный определен для С.Петербургского, Рижского и Архангельского портов.

и 6) С 15 Августа прекратить отпуск в пользу города Одессы полной части пошлин с тех иностранных товаров, которые с того времени будут там очищаемы пошлиною, предоставляя главному местному начальству войти в ближайшее соображение и представить свое мнение, сколько нужно будет отпускать от казны ежегодного пособия на покрытие всех расходов города Одессы, по отчислении от полных тех статей, которые относятся собственно до общих государственных или земских сборов”.

63. Наказ міністра фінансів начальнику Одеського митного округу.

1857 р.

“1) О закрытии порто-франко объявить местному купечеству не ранее 1 числа Июля для отвращения усиленного привоза туда иностранных товаров и очистки оных уменьшеною пошлиною к 15 Августа.

2) Те иностранные товары, которые по общему тарифу к привозу не дозволены и кои до 15 Августа, не будут очищены в Одесской портовой таможне пошлиною на основали прав порто-франко, допускать к обратному вывозу за границу, в продолжена одного года, считая с 15-го Августа по точному смыслу 2 и 5 пунктов вышеприведенного Высочайшего повеления.

3) Как годичный срок складки товаров в С.-Петербургском, Рижском и Архангельском портах предоставлен токмо тем лицам, кои пользуются складочным правом, то и тем Одесским купцам, кои пожелают иметь на складке иностранные товары в продолжена одного года со дня привоза, следует для сего испросить установленным порядком вид на складочное право.

и 4) Для товаров, привезенных в Одессу до 15 Августа, складочный срок считать с означенного числа.”

64.Відомість іноземних товарів відправлених з Одеси до Грузії протягом 1829 року за кількістю (в пудах та фунтах) та вартістю („Одесский вестник”. – 1830 – 1 февраля)

	Количество	Руб.
Аптекарских материалов	3п. 4 ф. 29з. 4д.с.	2,070
Бумажных изделий белых	1,501 п. 5 ф. 81 ½ з.	208,880
-----печатных	2,130 п. 5 ф. 32 з.	355,325
-----крашеных	314 п. 5 ¼ ф.	55,250
-----перетканых цветами	556 п. 3ф. 63 з.	92,490
Волос человеческих в деле	1ф.	40
Воды благовонной	9п. 5 ½ ф.	700
Вееров	20 шт.	20
Галантерейных товаров	9 п. 12 ¾ ф.	2,370
Инструментов музыкальных	138 шт.	5,640
-----математических	2 шт.	25
Игол	9 п. 19 ф.	1,400
Кунферштихов на бумаге без рам	4ф.	45
Карандашей	16 ¼ ф.	50
Кофе	320 п. 12 ф.	9,800
Кружев и блондов	9 ф. 73 з.	395
Корицы	11 п. 35 ½ ф.	1000
Карамонов или пружинных музык	70 шт.	880
Кости слоновой в деле	12 з.	20
Льняных изделий	97 п. 22 ф. 67 з.	18,180
Мыла благовонного	104 ½	275
Металлических стальных изделий	49 п. 16 ф. 93 з.	4,855
Золото в деле	2.ф. 91 ½ з.	770
Серебра -----	7ф. 77 з.	430
Железных изделий	3 ¾ ф.	10
Мягкой рухляди	5 п. 23 ф.	1,400
Мушкатных орехов	11 п. 13 ф.	800
Напитки вина виноградного:		
Шампанского	2.945 бут	20,600
Кипрского	24 бут.	75
Рому	4,459 ½ вед.	30,000
Перцу черного в зернах	93 п. 33 ф.	1,800
Платья нового сшитого	60 ф. 89 1/5 з.	415
Перьев страусовых	32 з.	30
Посуды фаянс. позолоченной	2 п. 6 ф. 12 з.	540
Перчатков	25 ¼ ф.	400
Помады	4 п. 19 ф. 85 з.	500
Сахару рафинаду	4,450 п. 20 ½ ф.	120,610
Табаку турецк. листового курит. с стебельками	378 п. 39 ф.	8,065
Тюлю	36 ф. 9 з.	690
Фрукт.: винных ягод	45 п. 39 ф.	450
Чаю	248 п. 33 1/5 ф.	43,100
Часов: карман. золотых	9 шт.	700
-----серебряных	61 шт.	1,350
-----стенных	9 п. 18 ¾ ф.	2,525
Часового внутрен. прибора	84 з.	10
Шелковых тканей	1ё34 п. 38 ф. 31 1/5 з.	102,040
Платков шелковых	12 п. 14 ф. 60 з.	6,860
Лент шелковых	36 ф. 21 з.	370
Шерстяных тканей	1,808 п. 1 ф. 78 з.	319, 140
Плат. и шалей шерстян.	15 п. 7 ф. 56 з.	7,850
Сукна	2,962 п. 217 ¾ ф.	519,270
Казимиру	80 п. 4 ф. 90 з.	14,710
Фланели и фуфак	75 п. 15 ½ ф.	7,475
Чулоч шерстяных	24 п. 16 ½ ф.	2,635
Шляп шелков. дамских	5ф. 42 з.	150
Экипажи: колясок	1 шт.	500
А всего		1,978,865

**65. Відомість іноземних товарів відправлених з Одеси до Грузії
протягом 1830 року за кількістю (в пудах та фунтах) та вартістю (**
„Одесский вестник”. – 1831. – 20 июня).

Звание товаров	Количество	Цена
Бумажных изделий: белых	25п. 28 ф.	7,010
Печатных и набивных	53 п. 22 7/8 ф.	9,670
Перетканых цветных	19 п.6 ф.	4,165
Крашенных	2 ¾ ф.	50
Галантерейных товаров	3 ф. 16 з.	45
Кофе в зернах	287 п. 29 ф.	7, 150
Масла деревянного	44 п.	300
Металлов: Серебра в деле	3ф. 12 з.	220
Железных изделий	5 п. 14 ½ ф.	200
Напитков: Вина виногр. французского	144 бут.	600
Портера	985 бут	2,000
Платья нового сшитого	26 ф. 67 ½ з.	725
Посуды фаянсовой	15 ½ ф.	200
Сахару рафинаду в головах	2769 п. 36 ½ ф.	71.850
Стекля шлифованного	3 п. 12 ф.	220
Табак курительного турецкого листового со стебельками	373 п. 10ф.	8,000
Табак турецкого крошенного	16 п.	500
Трубок курительных	2 п. 81ф.	100
Часов столовых	3 ¼ п.	100
Черепahi в деле	7 ф.	14
Чаю	6 п. 2 ф.	1,100
Шляп дамских соломенных и шелковых	2 ¾	320
Шелковых материй	4 п. 20 ½ ф.	4,729
Шерстяных материй	5п. 39 ½ ф.	1,150
Платков шерстяных	1 ф.	25
Сукна	13 п. 27 ф.	2000
Фуфайки шерстяные	2 п. 17 ¼ ф.	100
А всего		122, 543

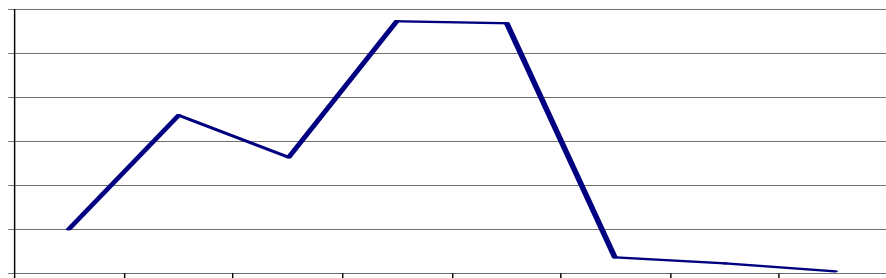
**66. Обіги одеського транзиту
1824 – 1857 рр.
у карбованцях сріблом**

(за відомостями з кн.: Скальковский А.А. Записки о торговых и промышленных силах Одессы. – СПб., 1865)



**67. Обіги каботажної торгівлі між Одесою та Редут-Кале
1825 – 1833 рр.
в карбованцях сріблом**

(за відомостями з кн.: Скальковский А.А. Записки о торговых и промышленных силах Одессы. – СПб., 1865)



**68. „Імена купців, що здійснюють торг привезеними д Одеси
транзитними товарами” (Коммерческая газета. – 1830. – 11 октября)**

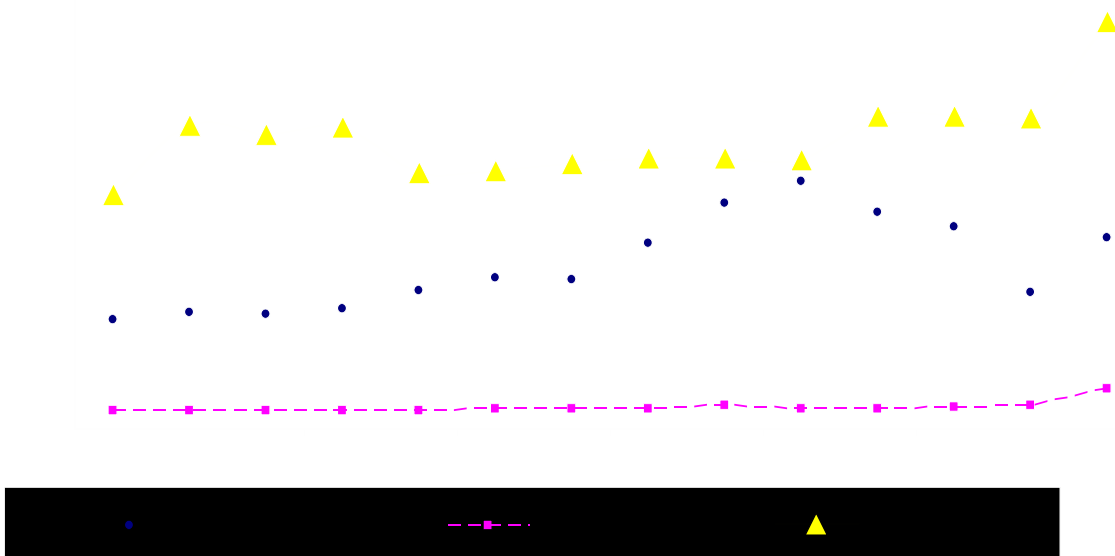
	в 1824 г.	1825 г.	1827 г.	1828 г.	1829 г.
Брац З.	844604	607511	191325	1265	7983372
Бернштейн Б.	–	30250	–	–	108053
Валтер И.	–	5300	2000	2697	–
Гартоно Д.	–	–	–	3053	–
Гессен М	–	2850	–	–	–
Герценштейн Д.	–	–	61200	–	34308
Гольберштам В.	–	–	102555	15000	–
Даргранимер А.	110438	8710	–	–	–
Демолло И.	–	–	93729	–	8413
Дувидов А.	–	–	–	–	23770
Касаткин	101850	–	–	–	–
Кортаци Ф.	–	–	87178	–	–
Маршельштейн З	–	40240	–	–	–
.					
Мешков А.	–	–	–	–	7000
Натанзон Я.	–	–	40770	–	–
Палеолог Д.	–	–	1176588	2961910	1727060
Попов А.	–	–	20010	–	–
Рималивер Х.	104110	31150	–	–	–
Рубо И.	–	–	16730	18108	218870
Руджиери А.	–	2200	–	–	–
Самуильзон М.	–	35000	–	–	–
Сарторий П.	–	2000	650	–	–
Скульская Гене	–	–	–	–	70145
Стифель	–	–	5370	–	–
Сташеров С.	–	–	–	2793	–
Тетельбоиш М.	–	6865	–	–	–
Тработи И.	–	–	–	–	54600
Фалеев А.	–	20800	–	–	–
Филиберт Л.	–	–	–	10794	11750
Хавкин А.	111785	15980	–	313014	346346
Цвибак Мендель	1159324	237585	–	–	–
Шаль А.	–	–	–	45205	58890

69. Таблиця обігів транзиту товарів в Одесі купців 1833 – 1850 рр. (складена за матеріалами газети „Одесский вестник” 1834 – 1851 рр.)

	1833 р.	1834 р.	1835 р.	1836 р.	1837 р.	1838 р.	1839 р.	1840 р.	
Белліно А.	106130	–	–	–	–	–	–	–	–
Вальтер І.	–	–	570	750	–	–	–	–	–
Гартенштейн Д.	–	–	–	–	–	–	–	–	328178
Дезарта К.	–	–	–	–	–	–	74098	–	–
Закс Р.	1281626	960223	1414212	1108636	1472194	1573912	1658568	–	–
Етлінгер І.	–	–	–	1000	–	–	–	–	–
Кортації Д.	965	–	–	–	–	–	–	–	–
Лауро Ф.	–	–	3015	–	300	–	–	–	–
Мангубі Ю.	29348	–	–	–	–	–	–	–	–
Маразлі Г.	2308	–	–	–	–	–	–	–	–
Мон’є О.	–	5010	–	–	–	–	–	–	–
Рафалович А.	–	–	–	–	–	–	39145	–	–
Рубо І.	192335	421567	566300	793120	1004319	863304	64636	–	–
Штігліц Л.	–	1000	300	–	40	–	–	–	–

	1841 р.	1842 р.	1843 р.	1844 р.	1845 р.	1846 р.	1847 р.	1848 р.	1849 р.	1850 р.
Бернштейн Ш.	–	–	–	308485	159958	–	–	–	–	–
Белліно А.	3549	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Вальтер І.	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Видра Г.	–	147868	–	–	–	–	–	–	–	–
Галперсон М.	–	–	–	–	153712	125484	118999	119628	–	–
Галперсон Х.	–	–	–	–	–	–	–	–	154360	–
Гартенштейн Д.	273807	–	–	–	–	83224	57599	80891	125011	31219
Двідов Л.	–	–	–	–	–	–	–	–	–	57531
Ейдельберг І.	–	6185	–	–	–	–	–	–	–	–
Клебер В.	258439	142286	179428	141136	–	–	–	–	–	–
Штрац С.	1310	–	–	–	–	–	–	–	–	–

70. Графіки доходів міст Одеси, Києва та Москви за 1840 – 1853 рр. в карбованцях сріблом (складено за відомостями з видання: Общественное устройство и хозяйство городов. – Спб., 1859. – Т.1. – С. 190, 584, 668).



71. Структура доходів міста Одеси у 1834 р. в карбованцях асигнаціями та процентах (за відомостями з ДАОО. – Ф.59. – Оп1. – Спр. – 1947. – Арк . 5,16.)

