

Т.Г. Гончарук  
(м. Одеса)

### ТРАНЗИТ БРОДИ – ОДЕСА В ПЕРШІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ ст.: ІСТОРИКО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ

Транзит Броди – Одеса в першій половині ХІХ ст. набув загальноєвропейського значення. Його успішне минуле, є одним із чинників, що спонукають до відродження цього маршруту й у наші дні. Транзитна торгівля зазначеного періоду регламентувалася законодавством жорсткіше, ніж будь-яка інша галузь товарообміну. Тому вивчення відповідних правових умов є досить важливим для дослідження функціонування маршруту Броди – Одеса в першій половині ХІХ ст. Правовому аспекту історії транзитної торгівлі приділяли увагу дореволюційні дослідники Ш. Сікар, А. Скальковський, П. Міллер та інші. Досить вагомий внесок у дослідження зазначеної проблематики було зроблено українськими істориками 1920-х рр. у першу чергу О. Оглобліним, який присвятив зазначеному транзиту в дореформену добу низку ґрунтовних статей, що згодом увійшли до його праці „Нариси з історії капіталізму на Україні”. У подальшому окремі аспекти функціонування транзитної торгівлі через українські терени в дореформений період розглядалися у працях О. Дружиніної, І. Гуржія, В. Ващенко й ін. Однак спеціальних досліджень, присвячених, саме правовому аспекту функціонування маршруту Броди – Одеса у першій половині ХІХ ст., здійснено ще не було.

Правова база для функціонування транзиту через терени Підросійської України почала створюватися ще в ХVІІІ ст. Російська імперія в 1780-х рр., намагалася влаштувати „транзитну, або перевізну” торгівлю до своїх чорноморських портів. Указ 18 листопада 1784 р. мав покласти початок транзиту товарів із Польщі до Херсона та у зворотному напрямку, на засадах, подібних до тих, які вже існували що до Риги (указ від 27 вересня 1782 р.)<sup>1</sup>. Зокрема, передбачалася сплата за їх перевезення 1/8 частини мита (7/8 його, сплаченого під час ввезення товарів, мита поверталися при експорті останніх за кордон власнику), встановлювалися мінімальні розміри транзитних товарів. Водночас місцева влада до початку функціонування його мусила запровадити особливі заходи проти контрабанди<sup>2</sup>. Через необхідність виконання зазначених умов, а потім Російсько-турецьку війну 1787 – 1791 рр. митниці для маршруту на польському кордоні в Ольвіополі та Ягорлику було встановлено лише указом від 7 грудня 1792 р.<sup>3</sup> Однак внаслідок поділів Речі Посполитої 1793 у 1795 рр. потреба в зазначеному транзиті зникла, а Ольвіопольська та Ягорлицька митниці, „як внутрішні”, ліквідовано указом від 27 січня 1795 р.<sup>4</sup>

Після зміни кордонів перед губернаторами було поставлено завдання розробити нові шляхи європейського транзиту до балтійських та чорноморських портів імперії. Однак у кінці ХVІІІ ст. цього зроблено не було. Тому загальні правила цей маршрут у тарифі 1797 р. „залишалися без дії”<sup>5</sup>. Іноземні й місцеві урядовці від початку 1790-х рр. пропонували проекти влаштування транзитної торгівлі між Одесою та галицьким „вільним містом” (порто-франко) Броди, розташованим з австрійського боку кордону напроти російського містечка Радзивилова<sup>6</sup>. Сприятлива ситуація для їх реалізації склалася на початку ХІХ ст., коли за часів правління Олександра І, прихильниками розвитку транзиту були міністр комерції М.П. Румянцев і одеський градоначальник та новоросійський генерал-губернатор А.Е. Рішельє (в настанові М. Румянцева А.Е. Рішельє від 1803 р., між іншим, наголошувалося: „транзитний торг, що є надзвичайно вигідним, передаю як предмет цілковитого вашого піклування”)<sup>7</sup>. Відносно легко вирішувалося питання транзиту сировини й сільськогосподарських виробів – товарів,

що не могли зашкодити інтересам російської промисловості. Так, указом від 24 січня 1802 р. було дозволено „транзитний лісний торг з Галичини через російські володіння” до Риги і чорноморських портів із стягуванням експортного мита нарівні з російською деревиною<sup>8</sup>, а 7 серпня 1803 р. надано дозвіл на маршрут через Дубоссари та Одесу молдавської кукурудзи без сплати мита й належної в інших випадках регламентації („щоб не створювати перешкод цій новій транзитній гілці виданням атестатів в одній митниці та засвідченням їх в іншій”)<sup>9</sup>. Останній указ можна вважати початком „одеського транзиту” у XIX ст.

Однак по-справжньому широкі можливості для цієї галузі торгівлі відкрилися після указу 5 березня 1804 р., в якому, з метою заохотити „транзитний торг, що у будь-якому відношенні є вигідним для держави”, і сприяти успіхам зростаючої одеської торгівлі, уряд дозволив транзит незаборонених для ввезення в країну товарів з цього міста до кордонів Молдавії й Волощини (через Дубоссарську та Могилів-Подільську митниці), Австрії (через Радзивилівську) і Пруссії (через Кринську) а також у зворотних напрямках. Умови були традиційними: під час імпорту до Російської імперії власник товару мав сплатити ввізне мито, 7/8 якого йому поверталось під час експорту останнього за кордон. Із значного переліку товарів транзитне мито не стягувалось взагалі. З тих товарів які ввозилися до Одеси морем, дозволялося не сплачувати мито, а лише пред’явити „надійні застави”, як запоруку того, що вони будуть вчасно експортовані за кордон. Проте для таких товарів встановлювалися додаткові заходи контролю за їх пересуванням по країні<sup>10</sup>. Одночасно з указом про транзит було підписано указ про створення в Одесі терміном на п’ять років „вільних складів” для безмитного зберігання товарів протягом 1,5 року<sup>11</sup> (9 квітня 1809 р. функціонування цих складів було продовжено ще на п’ять років)<sup>12</sup>. Історики часто оцінювали осяяний як „маленьке порто-франко” – прообраз майбутнього одеського<sup>13</sup>.

Губернські та повітові чиновники визначили шляхи для транзиту. Позитивом було вже те, що влада тоді звернула увагу на стан доріг, якими давно користувалися торговці й котрі часто були невідомими для адміністрації<sup>14</sup>. 25 листопада 1804 р. цар затвердив „розклад доріг для транзитних товарів, які відправляються до Одеси...”, що мали прямувати через десятки населених пунктів українського Правобережжя. Маршрут Одеса – Радзивилів – Броди мусив здійснюватися “великою поштовою дорогою згідно з розкладом, у Херсонській губернії він проходить через 8 сіл (у тому числі майбутній повітовий центр Ананьїв); у Подільській – через 28 сіл, 3 містечка (Вільхівку, Тульчин і Воронцовку) та 8 міст (Балту, Ольгополь, Брацлав, Немирів, Вінницю, Літин, Летичів, Проскурів); у Волинській – через 5 сіл, містечко Радзивилів і місто Крем’янець<sup>15</sup>.

За пропозицією А.Е. Рішельє, було здійснено низку інших заходів, що сприяли торгівлі між Одесою й Бродами (наприклад, указом від 22 жовтня 1808 р. наказано „іноземців, що з Одеси їдуть, пропускати вільно за кордон через Радзивилів” за паспортами, виданими губернатором)<sup>16</sup>. Пізніше збитки торгівлі через війну у Європі та „Континентальну блокаду” спонукали уряд піти на ще більші поступки транзитну. Указом від 2 жовтня 1808 р. було дозволено його через Одесу до вищезгаданих країн навіть заборонених до імпорту в імперію товарів за винятком англійських (необхідна данина „Континентальній блокаді”), й зроблено деякі інші полегшення для купців, зі збереженням запобіжних заходів проти контрабанди<sup>17</sup>. Зазначені пільги і наслідки Континентальної системи сприяли надзвичайному піднесенню одеського транзиту, особливо на маршруті Броди – Одеса, що зв’язав центральноєвропейських виробників зі споживачами та джерелами сировини на Близькому Сході. „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 цього надзвичайно великі прибутки, значні кошти

заробили також торговці Бродів і перевізники товарів на Правобережжі<sup>18</sup>.

Проте уряд досить швидко почав виявляти занепокоєння через надмірне збільшення ввезення товарів та контрабанди, що шкодили російській промисловості. Вже у 1810 – 1811 рр. було накладено цілу низку обмежень на імпорт, збільшено мита й посилено контроль за кордонами<sup>19</sup>. Зазначені зміни зовнішньоторговельної політики не могли не торкнутися і транзиту. Указом від 24 березня 1810 р. було дозволено здійснювати його лише через ті митниці, до яких законодавством дозволявся ввіз іноземних товарів, а також припинявся транзит тими, котрі, заборонялися для імпорту до імперії<sup>20</sup>.

Ш. Сікар вважає указ 24 березня 1810 р. цілковитою заборонаю транзиту й дорікав уряду за те, що останній було прийнято без попередження, некоректно по відношенню до купецтва („внаслідок чого велику кількість товарів, що були надіслані з різних місць Європи до Бродів або там вже знаходилися для відправлення до Туреччини через Одесу”, потрібно було „відправляти назад із великими витратами”). Він також звертав увагу на те, що втрачаючи вигідну галузь торгівлі, Росія фактично сприяла йому через провінції імперії Наполеона („постанова ця задовольнила бажання Франції, яка вживала всіх 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”)<sup>21</sup>. О. Оглоблін також розцінював зазначений указ як заборону одеського транзиту. З формальної точки зору це було не так. Адже залишався головний його маршрут Броди – Радзивилів – Одеса (до Криносської, Дубоссарської й Могилів-Подільської митниць попередніми розпорядженнями уряду ввіз іноземних товарів було заборонено). В інших питаннях умови транзиту поверталися до положень указу 5 березня 1804 р. Однак новий тариф 1811 р. встановив заборони на імпорт європейських товарів, що становили основу його маршруту через Правобережжя до країн Азії. У такому разі повернення останнього до положень 1804 р. фактично дорівнювалося його забороні. Показово, що уряд продовжував засвідчувати свою відданість принципам сприяння транзиту (одна з „настанов” Департаменту зовнішньої торгівлі Міністерства фінансів, до якого були передані справи ліквідованого Міністерства комерції 25 червня 1811р., була такою: „Транзитна торгівля, своєю дією надає особливої користі державі, тому вона заслуговує особливою заохочення й усунення будь-яких перешкод, як при ввозі, так і при вивозі товарів”)<sup>22</sup>. Проте це були лише декларації.

Відродження маршруту Броди – Одеса було безпосередньо пов’язане з проголошенням одеського порто-франко і нетривалим періодом політики „російського фритредерства”, що мав місце після Віденського конгресу. Серед головних заходів цього періоду варто згадати надзвичайно ліберальний за російськими мірками тарифів 20 листопада 1819 р., проголошення одеського порто-франко 16 квітня 1817 р. (почало діяти 15 серпня 1819 р.)<sup>23</sup>, а також значне полегшення торгівлі в межах колишньої Речі Посполитої, яке передбачалося укладеним 5 серпня 1818 р. „Додатковим актом” до російсько-австрійського трактату від 21 квітня 1815 р., щодо „торгівлі й промисловості Польських провінцій, що входили до кордонів 1772 р. ....”. Одночасно з цим документом, обидві сторони „задля доброго зміцнення взаємних торговельних відносин Одеси з Бродами” та „виходячи з XXVIII статті Віденського трактату 21 квітня /3 травня 1815 року”, уклали „особливу постанову” про маршрут між цими двома містами, яка мала розпочати свою дію з 1 вересня 1818 р.<sup>24</sup>

Зазначена постанова була затверджена царем 14 серпня 1818 р. як положення „Про транзитний торг від європейського кордону до Одеси,” що відроджувало маршрут між Молдавією, Австрією і Пруссією, з одного боку, й Одесою, – з іншого. Причому, зважаючи на проголошене в останній порто-франко, транзитні товари, що прямували від європейського кордону, вважалися „немовби випущеними з держави

відтоді, як вони прибудуть у межі порто-франко і будуть прийняті, перевірені й знайдені цілими головною Одеською митницею". Транзитну торгівлю дозволялося здійснювати всіма товарами окрім, заборонених, зі сплатою мита "по 30 копійок сріблом з пуда брутто" кожного з них (окрім тих, які від цього останнього звільнялися). Власник товару при в'їзді до країни мав внести до митниці заставу, вартістю відповідною сумі ввізного мита, яка йому поверталася, коли товар залишав межі імперії. Замість грошової суми він міг надати заставу (у вигляді цінних паперів чи нерухомості або поручительства іншої особи).

Для імпорту товарів, призначених для транзиту, діяли митниці: "Радзивилівська, Устилузька, Брест-Литовська, Гродненська, Юрбурзька, Дубоссарська, а Могилівська на Дністрі та Одеська." На транзитному шляху влаштовувалися місця перевірки товарів, де звірялися "ярлики" товарних місць (перевірка мусила здійснюватися „точно, але швидко"). На шляху між Одесою і Радзивиловим такі перевірки відбувалися в Балті, Брацлаві й Проскуріві. Положенням встановлювалася низка регламентацій та штрафів за їх порушення: за перевищення терміну перебування транзитних товарів у країні (для маршруту Броди – Одеса такий термін був визначений у два місяці), за його зміну з неповажної причини тощо. „Розклад доріг” для транзиту не був таким докладним, як у 1804 р. В ньому були вказані лише найбільші населені пункти на шляху товарів (від Одеси до Радзивилова вони, згідно з розкладом, мали прямувати через Балту, Брацлав, Вінницю, Літин, Летичів, Проскурів і Крем’янець)<sup>25</sup>.

Положення від 14 серпня 1818 р. (указом від 11 вересня 1820 р. його дію було поширено й на транзит товарів між Одесою та Царством Польським)<sup>26</sup> відкривало широкі перспективи для розвитку транзиту й в першу чергу маршруту Броди – Одеса. Загалом ситуація, що склалася для цієї галузі торгівлі після 1818 р., була подібною до тієї, що мала місце у 1804 – 1810 рр. Але, по-перше, транзит тепер функціонував за мирних умов і мусив конкурувати з традиційними морськими шляхами, яким вже ніщо не перешкоджало; по-друге, останній виник за часів загальних фритредерських тарифів в імперії й проголошення Одеського порто-франко (хоча „вільний порт” у цьому місті впливав на нього дуже неоднозначно, на що звертав увагу О. Оглоблін); по-третє, до „одеського транзиту” в зазначений період вдало приєднався так званий „закавказький транзит”.

Початок останньому поклав указ від 8 жовтня 1821 р. „головнокомандуючому” Грузією О.П. Єрмолову, яким Закавказзю терміном на 10 років було надано низку важливих пільг. Хоча про транзит у зазначеному указі не було сказано жодного слова, проте зменшення для Закавказзя ввізного мита до 5% від вартості товару, а також деякі інші передбачені ним заходи (дозвіл усім торговцям краю користуватися правами купців 1-ї гільдії без сплати відповідних податей, влаштування охорони торговельних шляхів від порту Редут-Кале до Тифліса тощо) забезпечили сприятливі умови для появи маршруту: Лейпціг – Броди – Радзивилів – Одеса – Редут-Кале – Тифліс – Персія. Невдовзі зазначений транзит почали використовувати тифліські вірмени за сприянням бродівських євреїв.

Період „російського фритредерства” виявився нетривалим. Збентежений впливом іноземних товарів та негативним зовнішньоторговельним сальдо, уряд імперії вже з 1821 р. вдався до низки протекціоністських заходів, найсуттєвішим з яких був „заборонний” митний тариф 1822 р. Спочатку різка зміна зовнішньоторговельної політики маршруту Броди – Одеса безпосередньо не торкалася (так, коли уряд 1 червня 1821 р. намагався майже повністю скасувати одеське порто-франко, міжнародний транзит мав зберегти всі свої привілеї)<sup>27</sup>. Однак із часом захисники промислових і фіскальних інтересів звернули увагу й на цю галузь товарообміну.

До таких захисників належав міністр фінансів імперії в 1823–1844 рр. Є.Ф. Канкрін, відомий своїми висловлюваннями проти „епідемічних впливів мрій про вільну

торгівлю”<sup>28</sup> та привілеїв окремих регіонів. Він вважав недоречним продовження терміну дії митних пільг Закавказзя, функціонування одеського порто-франко і прав транзиту. Опонентами Канкріна були новоросійський генерал-губернатор М.С. Воронцов, „кавказький намісник” О.П. Єрмолов та тифліський губернатор М.М. Сипягін. Між іншим, для сприяння транзиту М. Воронцов запропонував 1827 р. проект пароплавного сполучення між Одесою й Редут-Кале, який було підтримано М. Сипягіним (через опір Є. Канкріна та інші причини реалізація зазначеного проекту затягнулася на тривалий час)<sup>29</sup>. Однак внаслідок інтриг з боку І.Ф. Паскевича й І.І. Дибича в березні 1827 р. О. Єрмолова було усунуто від влади<sup>30</sup>, а М. Сипягін несподівано помер у 1828 р. Новий „кавказький намісник” І. Паскевич був прихильником політики митного протекціонізму (між іншим, за його пропозицією, 3 січня 1831 р. було створено спеціальне „товарне депо” в Тифлісі для поширення у Закавказзі російських промислових виробів)<sup>31</sup> та однодумцем Є. Канкріна. Тому зміна влади в Закавказзі значно посприяла урядовцям, які вимагали скасування торговельних пільг для цього регіону.

3 червня 1831 р. царем були підписані „Положення про влаштування торговельних і митних справ у Закавказькому краї”, які фактично скасовували всі головні пільги надані останньому указом від 8 жовтня 1821 р. Певну роль у ліквідації митних привілеїв регіону та обмеженні одеського транзиту відіграли статті в „Коммерческой газете” її редактора, співробітника Є. Канкріна – Г. Неболсіна, який вважав, що до 1831 р. „охоронна тарифна система не мала повного розвитку,” бо „надання Закавказькому краю у 1821 р. пільгової торгівлі ...відкрило там вільний збут іноземним сукнам”<sup>32</sup>. „Положення” 3 червня 1831 р. поширювали на митниці регіону дію загального європейського тарифу Російської імперії. Для товарів, що прямували з Одеси до Редут-Кале було зроблено виняток – з них стягували S частину мита. Таким чином, першому місту трішки „підсолодили пілюлю”, що не забув відзначити й „Одесский вестник”<sup>33</sup>. Однак, насправді, зазначений виняток не міг врятувати „одесько-кавказький транзит”. Обіги останнього почали різко падати, маршрут його перейшов на турецьку територію (до Трапезунда), куди переселилася з Грузії також певна кількість багатих купців. П. Міллер відзначав: „Через це з Кавказу і без того бідного на капітали пішли значні суми, й разом з тим край був позбавлений торговців, котрі були головними продавцями російських товарів у Персії та Закавказзі”<sup>34</sup>. Грузинський порт Редут-Кале занепав (М. Воронцов зміг переконатися в тому під час своєї подорожі Чорним морем у 1836 р.)<sup>35</sup>. Ю. Гагемейстер вважав, що таким чином Росія втратила важливу галузь торгівлі. А. Скальковський, звертаючи увагу на цілковитий занепад транзиту, коментував це так: „Взаємна торгівля двох ринків не могла припинитися водночас, адже потреби та вигоди від неї були обопільними. Що ж знищило її так зненацька й назавжди? Указ 3 червня 1831 р., що ліквідував усі права транзиту”<sup>36</sup>.

На маршрут Броди – Одеса мали негативний вплив також і деякі митні заходи російського уряду на західному кордоні. Так, указом від 30 грудня 1829 р., за поданням Є. Канкріна, було заборонено застосовувати особисту запоруку замість майнових та грошових застав під час провезення транзитних товарів до Одеси<sup>37</sup>. Окрім того, з 1820-х рр. уряд запроваджував спеціальні заходи щодо виселення за межі країни євреїв-іноземців. Це мало особливо вдарити по торгівлі Бродів (деякі тодішні урядовці вважали „контрабандну торгівлю” „головним промислом бродівських євреїв”)<sup>38</sup>. Однак М. Воронцову вдалося зробити для євреїв, які мешкали в межах одеського порто-франко, виняток, посилаючись у тому числі на те, що „вельми важливий транзитний торг, який поширився тут, здійснюється, власне, іноземними євреями”<sup>39</sup>. Внаслідок зазначеного клопотання генерал-губернатора близько сотні впливових купців з Бродів у 1831 р. отримали дозвіл на проживання в Одесі<sup>40</sup>.

Дії російського уряду, що були прямим порушенням постанови 1818 р., викликали незадоволення Австрії. На переговорах з Росією 1847 р. австрійці надавали питанню про транзит Броди – Одеса першочергового значення (їх вимоги стосувалися: „1) транзитної торгівлі з Бродів до Одеси; 2) особистої застави за товари, що провозяться транзитом, яка дозволялася § 11 регламенту 1818 р., але була заборонена...; 3) дозволу іноземцям займатися транзитною торгівлею...; нарешті 4) Австрія бажала, щоб місту Радзивилову було надано статус митниці 1-го рангу і 1-го класу...”). Російський уряд не хотів іти на жодні поступки, однак енергійна діяльність його представника на переговорах талановитого економіста Л.В. Тенгоборського дозволила знайти компроміс, за яким були повернуті й певні привілеї транзиту Броди – Одеса (право застосовувати особисту заставу замість застав за товари тощо). Зазначені положення знайшли відбиток у статтях російсько-австрійського торговельного трактату від 28 червня (10 липня) 1847 р.<sup>41</sup> та в указі від 29 січня 1848 р. „Про додаткові правила щодо транзитної торгівлі з Бродів до Одеси і про збільшення прав Радзивилівської митниці”<sup>42</sup>. Хоча після смерті Є.Канкріна Міністерством фінансів у 1844–1852 р. керував його вихованець й однодумець Ф.П. Вронченко, митна політика імперії зазначеного періоду повільно дрейфувала в бік лібералізму. Скориставшись з цього, Австрія у 1849 р. на чергових переговорах з Росією намагалася знов поставити питання про сприяння транзиту Броди – Одеса. Однак царські урядовці (імперію на переговорах знов представляв Л. Тенгоборський), йдучи на поступки в інших питаннях, зберегли своє упередження проти торгівлі Бродів та навіть успішно переконали австрійських представників у тому, що існування порто-франко в цьому місті „не має жодного розумного пояснення”. Внаслідок цього у російсько-австрійському комерційному договорі 1851 р. жодного слова про транзит Броди – Одеса сказано не було, хоча і розглядалися альтернативні маршрути<sup>43</sup>.

Певні полегшення для „закавказького транзиту” мали місце після призначення в 1844 р. кавказьким намісником М. Воронцова (прибув до Тифліса 25 березня 1845 р.). Він ініціював низку законодавчих актів щодо покращення екологічного становища регіону. Серед них – указ від 14 грудня 1846 р. про „полегшення торгівлі Закавказького краю”, яким зокрема встановлювався безмитний транзит „європейських товарів з Редут-Кале й Сухум-Кале до Персії через Тифліс та Нахічевань і персидських товарів з Баку у Редут-Кале й Сухум-Кале”<sup>44</sup>. Його доповненнями стали підписані 29 травня 1847 р. „Правила для відправлення з Одеси до Закавказького краю товарів, неочищених митом”, якими одеський та закавказький транзити були знову з’єднані. 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<sup>45</sup>. Таким чином, існували дві конкуруючі між собою гілки транзиту: Лейпціг – Броди – Радзивилів – Одеса – Редут-Кале – Персія й Одеса – Редут-Кале – Персія. Причому законодавство сприяло розвитку транзиту до Закавказзя товарів, імпортованих до Одеси морем (указ від 14 березня 1848 р.)<sup>46</sup>, що шкодило останньому з Бродів. У цілому, зазначені зміни законодавства не могли кардинально покращити стан транзиту, бо, по-перше, він уже перейшов до турецьких теренів, по-друге, сприятливими були лише правові умови для маршруту товарів з Одеси через Закавказзя до Персії, а не для їх споживання в ньому.

Законодавство імперії надавало можливість транзиту Броди – Одеса існувати до кінця функціонування одеського порто-франко в 1857 р. Г. Неболсін стверджував, що цей маршрут у 1830–1850-х рр. поступово перетворився на засіб постачання невеликої кількості імпортованих товарів для місцевого одеського споживання. Причому він чомусь не вказував, що такий стан транзиту був зумовлений скасуванням його пільг, для якого сам Г. Неболсін доклав чимало зусиль.

Таким чином, протягом першої половини XIX ст. правові умови функціонування транзиту Броди – Одеса істотно змінювалися кілька разів. Протягом 1804 – 1810 рр. зазначені умови були досить сприятливими для транзитної торгівлі, особливо після запровадження в дію указу від 2 жовтня 1808 р. З 1811 р. до 1818 р. транзит був фактично (але не формально) заборонений. У 1818 р. його відродили. За часів існування одеського порто-франко крутий поворот у політиці відносно транзиту відбувся в 1831 р. До того часу маршрут Броди – Одеса міг відносно успішно функціонувати як доповнення до „закавказького транзиту”. Після того правові умови стали несприятливими та спричинили вихід транзиту за межі імперії. Намагання реанімувати його у 1840-х рр. не могли мати великого успіху, оскільки через опір російських протекціоністів правові умови для цієї галузі товарообміну зазнали лише несуттєвих змін і заохочувальні заходи щодо транзиту мали переважно половинчатий та непослідовний характер.

Загалом для російської політики щодо транзитної торгівлі були характерні суперечливі тенденції. З одного боку – бажання контролювати шляхи міжнародної торгівлі й отримувати від цього прибутки (саме тому імперія мріяла про захоплення більш важливих артерій міжнародного обміну – Дунаю, Константинополя тощо). З іншого – побоювання, що поява в межах держави транзитних товарів буде суперечити принципам суворого митного протекціонізму і зашкодить інтересам скарбниці й російської промисловості. Саме ця суперечливість була причиною піднесення транзиту Броди – Одеса на початку XIX ст. та його подальшого цілковитого занепаду.

<sup>1</sup> Полное собрание законов Российской империи (далі ПСЗРИ). – Собр. 1 – Т. 21. – № 15.520. – С. 680.

<sup>2</sup> Там же. – Т. 22. – № 16.093. – С. 243 – 245.

<sup>3</sup> Там же. – Т. 23. – № 17.087. – С. 385.

<sup>4</sup> Там же – Т. 23. – № 17.095. – С. 642, 643.

<sup>5</sup> *Оглоблін О.* Нариси з історії капіталізму на Україні. – К., 1930. – С. 33.

<sup>6</sup> *D'Huggner V.* Memoire touchant les avantages commerciaux du port d'Odessa // Архив графов Мордвиновых. – СПб., 1902. – Т. 2. – С. 163, 157, 159; Наследие Ф.П. Де-Волана – из истории порта, города, края. – Одесса, 2002. – С. 214, 216, 218.

<sup>7</sup> *Лернер О.М.* Одесская старина. Исторические очерки. – Одесса, 1902. – С. 11.

<sup>8</sup> ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 27. – № 20. – С. 87.

<sup>9</sup> Там же. – Т. 27. – № 20.887. – С. 822.

<sup>10</sup> Там же. – Т. 28. – № 21.196. – С. 192 – 195.

<sup>11</sup> Там же. – Т. 28. – № 21.197. – С. 195, 197.

<sup>12</sup> Там же. – Т. 30. – № 23.572. – С. 904.

<sup>13</sup> *Бернштейн С.* Одесса. Исторический и торгово-экономический очерк Одессы в связи с Новороссийским краем. – Одесса, 1881. – С. 29.

<sup>14</sup> Державний архів Одеської області (Далі – ДАОО). – Ф. 1. – Оп. 220 (1804 р.). – Спр. 13. – Арк. 13, 28, 29, 30, 31, 33, 36.

<sup>15</sup> ПСЗРИ. – Собр.1. – Т. 28. – № 21.530. – С. 712.

<sup>16</sup> Там же. – Т. 30. – № 23.034. – С. 264.

<sup>17</sup> Там же. – Т. 30. – № 23.292. – С. 595 – 598.

<sup>18</sup> *Оглоблін О.* Вказана праця. – С. 37, 38.

<sup>19</sup> ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 31. – № 24.464. – С. 486 – 491.

<sup>20</sup> Там же. – Т. 31. – № 24.565. – С. 592.

<sup>21</sup> *Сикар Ш.* Письма об Одессе. – СПб., 1818. – С. 128, 129.

- <sup>22</sup> ПСЗРИ. – Собр. 1. – Т. 31. – № 24.686. – С. 740, 741, 754.
- <sup>23</sup> Там же. – Т. 36. – № 27.988. – С. 383; Там же. – Т. 34. – № 26.792. – С. 208, 211; Там же. – Т. 36. – № 27.866. – С. 257, 258.
- <sup>24</sup> Там же. – Т. 35. – № 27.453. – С. 413–415.
- <sup>25</sup> Там же. – Т. 35. – № 27.479. – С. 449–454.
- <sup>26</sup> Там же. – Т. 37. – № 28.418. – С. 444, 445.
- <sup>27</sup> Там же. – Т. 37. – № 28.633. – С. 716, 717.
- <sup>28</sup> Б-ов И.Н. Граф Е.Ф. Канкрин и его двадцатилетнее управление русскими финансами // Русский вестник. – 1895. – Т. 239. – № 8. – С. 236.
- <sup>29</sup> ДАОО. – Ф. 1. – Оп. 190 (1828 р.). – Спр. 47. – Арк. 49–51, 60, 61.
- <sup>30</sup> Андреев В. Ермолов и Паскевич // Русский архив. – 1873. – Т. 2. – С. 1575, 1578, 1579; Похвиснев М.Н. Алексей Петрович Ермолов (по поводу помещенных в «Русской старине» материалов «Ермолов, Дибич и Паскевич») // Русская старина. – 1872. – Т. 4. – С. 484–486.
- <sup>31</sup> ПСЗРИ. – Собр. 2. – Т. 6. – Отд. 1. – № 4238. – С. 4, 5.
- <sup>32</sup> Неболсин Г. Статистическое обозрение внешней торговли России. – СПб., 1850. – С. 375.
- <sup>33</sup> Одесский вестник. – 1831. – 19 сентября.
- <sup>34</sup> Миллер П. Русская транзитная торговля в XIX столетии // Русское экономическое обозрение. – 1900. – № 5. – С. 99.
- <sup>35</sup> Зиссерман А. Воронцовский «Перипл» Черного моря // Русский архив. – 1894. – Т. 2. – № 6. – С. 225, 226.
- <sup>36</sup> *Hahemeister I.* Memoire sur le commerce der ports de la Nouvelle-Roussie, de la Moldavie et de la Valachie. – Odessa, 1835. – P. 176; Скальковский А. Записки о торговых и промышленных силах Одессы. – СПб., 1865. – С. 93.
- <sup>37</sup> ПСЗРИ. – Собр. 2. – Т. 4. – № 3392. – С. 965.
- <sup>38</sup> Неболсин Г. Статистические записки о внешней торговли России. – СПб., 1835. – Ч. 2. – С. 141–144.
- <sup>39</sup> Одесский вестник. – 1831. – 14 февраля.
- <sup>40</sup> ДАОО. – Ф. 4. – Оп. 1. – Спр. 341. – Арк. 1 – 486.
- <sup>41</sup> Собрание трактатов и конвенций, заключенных Россией с иностранными державами – СПб, 1878. – Т. 4. – Ч. 1. – С. 546, 576 – 580.
- <sup>42</sup> ПСЗРИ. – Собр. 2. – Т. 23. – № 21.948. – С. 85 – 87.
- <sup>43</sup> Собрание трактатов и конвенций, заключенных Россией с иностранными державами. – Т. 4. – Ч. 2. – С. 615 – 618.
- <sup>44</sup> ПСЗРИ. – Собр. 2. – Т. 21. – Отд. 2. – № 20699. – С. 642–646.
- <sup>45</sup> Там же. – Т. 22. – Отд. 1. – № 21.275. – С. 503, 504.
- <sup>46</sup> Там же. – Т. 23. – Отд. 1. – № 22089. – С. 182, 183.