

Т. Г. Гончарук

**"ОДЕСЬКО-КАВКАЗЬКИЙ ТРАНЗИТ" У 1820-
1850-х рр.: ПРАВОВИЙ АСПЕКТ**

Функціонуванню транзитної торгівлі між Одесою та Закавказзям у першій половині ХІХ ст. приділялася певна увага у дореволюційній літературі (зокрема в працях А. О. Скальковського, Г. П. Неболсіна, Ю. А. Гагеймстера та ін.). Ґрунтовно цей транзитний шлях, як важливу ланку "західноєвропейського транзиту" через українські землі першої половини ХІХ ст. вивчав О. П. Оглоблін. Однак правовому аспекту функціонування зазначеного маршруту спеціальних розвідок у вітчизняній історіографії ще не присвячувалось.

Ще до виникнення "одесько-кавказького транзиту" функціонували транзитні шляхи, що зв'язували Одесу та митниці на західних кордонах імперії з Австрією, Прусією та Молдовою (у Радзивиліві, Усти-лузі, Брест-Литовську, Гродно, Юрбурзі, Дубоссарах та Могилів-Подільському). Найуспішнішим з них виявився маршрут Лейпциг —

Броди — Радивилів — Одеса. Він мав загальноєвропейське значення за часів "Континентальної блокади" й досяг найбільших показників у 1808 р., коли ця галузь торгівлі отримала від уряду особливих привілеїв. Однак внаслідок дії заборонного указу від 24 березня 1810 р.¹ одеський транзит фактично занепадає. Відродження зазначеного транзиту було безпосередньо пов'язано з проголошенням одеського порто-франко та нетривалим періодом політики "російського фритредерства", а його функціонування регламентувалося додатковим актом від 5 серпня 1818 р.² до російсько-австрійського трактату від 21 квітня 1815 р. та затвердженими царем 14 серпня 1818 р. положеннями "Про транзитний торг від Європейського кордону до Одеси" (указом від 11 вересня 1820 р. зазначені правила були поширені і на транзит товарів до Одеси з "Царства Польського"³). Вищезгадані правила визначили шляхи, якими мали прямувати товари від західних кордонів до Одеси та у зворотному напрямку, місця перевірки цих товарів, розміри транзитного мита (30 копійок сріблом з пуда товарів бруто), застав за товари тощо⁴.

Проте "одеський транзит" у 1820-х — 1830-х рр. прямував не тільки вже традиційним для часів "Континентальної блокади" маршрутом: Лейпциг — Броди — Радивилів — Одеса — Константинополь. З'явився новий шлях транзитних товарів — через Кавказ до Персії. Виникнення останнього зумовлювалося пільгами, що їх отримав "Закавказький край" у 1821 р.

8 жовтня 1821 р. іменним указом "головнокомандуючому" Грузією О. П. Єрмолову довіреній йому провінції, що надто терпіла "через нестачу капіталів та торговельних закладів", терміном на 10 років було "подаровано" низку пільг. Серед яких, зокрема, надання усім російських та іноземним підданним, які створили у краї торгові доми, прав купців першої гільдії без сплати відповідних податей, а також встановлення єдиного для всіх ввезених до Грузії іноземних товарів мита у розмірі 5% їхньої вартості⁵. В указі 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 доставляти туди транзитні товари з Центральної Європи через Одесу, що потім могли або продаватися на місці, або прямувати через Грузію до Персії. Цьому сприяло й облаштування єдиного на той час порту на грузинському узбережжі у Редут-Кале.

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 зв'язав виробників у Німеччині зі споживачами у Персії шляхом: Лейпциг — Броди — Радзивилів — Одеса — Редут-Кале — Тифліс — персидський кордон. Отже, виникла нова галузь торгівлі, яка позитивно відбилася на загальних показниках товарообміну Одеси, Бродів й, особливо, Грузії.

Проте "російське фритредерство" тривало недовго. Наляканий приливом іноземних товарів та зміною не на користь Росії зовнішньоторговельного сальдо, уряд імперії вже від 1821 р. вдався до низки заходів, найкардинальнішим з яких був тариф 1822 р., що мав протекціоністський, "заборонний" характер. Первісно зазначені протекціоністські заходи не зачіпали прав закавказького транзиту (так, коли уряд у 1 червня 1821 р. намагався майже повністю скасувати одеське порто-франко міжнародний транзит мав зберегти усі свої привілеї)⁶. Однак з часом захисники промислових та фіскальних інтересів звернули увагу і на цю галузь товарообміну.

До таких захисників належав міністр фінансів імперії у 1823-1844 рр. Є. Ф. Канкріна, відомий своїми висловлюваннями супроти "епідемічних впливів мрій про вільну торгівлю"⁷ та привілеїв окремих регіонів. Канкрін вважав недоречним продовження терміну дії митних пільг Закавказзя й зокрема прав транзиту. Опонентами Канкріна виступали генерал-губернатор південних українських губерній М. С. Воронцов, його приятель "кавказький намісник" О. П. Єрмолов та тифліський губернатор М. М. Сипягін. Однак внаслідок інтриг, що їх здійснювали І.Ф. Паскевич та І. І. Дібіч у березні 1827 р. Єрмолова було усунуто від влади⁸, а Сипягін несподівано помер у 1828 р. Новий "кавказький намісник" І. Паскевич-Єриванський був прихильником політики митного протекціонізму (між іншим, за його пропозицією 3 січня 1831 р було створено спеціальне "товарне депо" у Тифлісі для поширення у Закавказзі російських промислових виробів)⁹ та приятелем Канкріна. Зазначене призначення полегшило останньому підготувати скасування пільг Закавказзя. Щоправда, під час російсько-турецької війни (на прохання, що його подали тбіліські купці 7 травня 1828 р. царю у Єлісаветграді) 12 червня 1828 р. сенатським указом були затверджені "Правила для тимчасового сухопутного транзиту з Одеси до Тифлісу"¹⁰. Вони призвели до різкого підвищення обсягів транзиту, однак діяли лише на час війни.

3 червня 1831 р. царем були підписані "Положення про влаштування торговельних та митних справ у Закавказькому краї", які фактично скасовували усі головні пільги надані краю указом від 8 жовтня 1821 р. Певну роль у ліквідації митних привілеїв Закавказзя та одеського транзиту відіграли статі у "Коммерческой газете" її

редактора, співробітника Канкріна. 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." ¹¹.

"Положення" 3 червня 1831 р. поширювали на митниці Закавказзя дію загального європейського тарифу Російської імперії. Для товарів, що прямували з Одеси до Редут-Кале було зроблене виключення — з них стягували V частину мита. Це стосувалося і товарів, що прямували через Одесу з Бродів. Рух транзитних товарів з Одеси регламентувався згідно зі спеціальними "Правилами про транзит, очистку та складування товарів у Закавказькому краї" доданими до положень (Зокрема, тюки з товарами в Одесі мали бути запечатані особливим "одеським закавказьким штемпелем", запломбовані та ув'язані "з видачею на провезення до Редут-Куле від Одеської митниці ярликів, до яких прикріплюються за підписом члена й печаткою її докладного реєстру товарам записаних у ярлику, з визначенням міри та ваги та з засвідченням про сплату за них у Одесі закавказького мита," прямувати ¹²). Таким чином, Одесі трішки "підсолодили пілюлю", надавши їй ніби якихось надзвичайних прав. Що не забув відзначити і "Одесский вестник" ¹³.

Однак насправді зазначенні виключення не могло врятувати "одесько-кавказького транзиту". Його обіги почали різко падати, маршрут транзиту перейшов на турецьку територію (до Трапезунду), куди переселилася з Грузії й певна кількість багатих купців. Гагеймстер 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 та назавжди? Указ 3 червня 1831 р., що ліквідував усі права транзиту." ¹⁴. Перешкоджали транзиту також і деякі митні заходи російського уряду на західному кордоні (наприклад сенатським указом від 30 грудня 1829 р., за поданням Канкрі-на, було заборонено застосовувати особисту за поруку замість майнових та грошових застав під час провезення транзитних товарів від західного кордону імперії до Одеси) ¹⁵.

Воронцов міг переконатися у згубних наслідках "Положень" 3 червня 1831 р. для торгівлі Закавказзя під час своєї подорожі Чорним морем на пароплаві "Петр Великий" у 1836 р. ("Приведення тутешньої торгівлі під загальні правила, скасування транзиту ...майже знищили колишні промисли та квітучий стан базару у Редут-Кале." — відзначав Воронцов у доповідній записці царю) ¹⁶. Після відставки та смерті Канкріна продовжувачем його політики став

Ф. П. Вронченко, що перебував на посаді міністра фінансів у 1844-1852 рр. Проте позитивний вплив на розвиток Закавказького транзиту мало призначення у 1844 р. головнокомандуючим російських військ на Кавказі та "Намісником кавказьким з необмеженими повноваженнями" М. С. Воронцова. Він після свого прибуття до Тифлісу (25 березня 1845 р.), ініціював низку законодавчих актів щодо покращення становища краю. Серед них, 14 грудня 1846 р. було підписано указ про "полегшення торгівлі Закавказького краю", яким, зокрема, встановлювався безмитний транзит "європейських товарів з Редут-Кале та Сухум-Кале до Персії через Тифліс та Нахичевань, і персидських товарів з Баку у Редут-Кале та Сухум-Кале". Звичайно, функціонування зазначеного транзиту було жорстко регламентовано причому транзит європейських товарів мав контролюватися особливо (транс-порти з товарами рухалися спеціальною дорогою через Тбілісі, Єреван та Нахичевань, з державним конвоєм, мали перевірятися у Редут-Кале, Тбілісі та на Гюлістанській митниці тощо)¹⁷. Внаслідок дії зазначеного указу транзитні товари з іноземних портів отримали перевагу перед тими, що прибували з Одеси (адже на останні продовжувало поширюватися "Положення" від 3 червня 1831 р.). Тому логічним продовженням дій Воронцова було підписання 29 травня 1847 р. за його поданням "Правил для відправлення з Одеси до Закавказького краю товарів неочищених 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 морем¹⁸. Таким чином, зберігалися дві конкуруючі між собою гілки транзиту: Лейпциг — Броди — Радзивилів — Одеса — Редут-Кале — Персія, а також: Одеса — Редут-Кале — Персія. Завдяки Воронцову Одеса отримала низку інших привілеїв щодо торгівлі у портах Закавказзя (наприклад, дозвіл безмитного привезення з Одеси до Редут-Кале "харчових припасів та предметів військового одягу для військ, розташованих на східному березі Чорного моря", який 29 травня 1846 р. "продовжено на майбутнє до закінчення терміну, призначеного для існування Одеського порто-франко."¹⁹). Однак зазначені зміни законодавства не могли кардинально покращити стан транзиту, бо, по-перше, транзитний маршрут вже перейшов до турецьких теренів, подруге, сприятливими були лише правові умови для транзиту товарів з Одеси до Персії, а не для їх споживання у Закавказзі.

Слід згадати й те, що внаслідок дій австрійського уряду та сприяння з боку російського економіста та дипломата, відомого фритредера Л. В. Тенгоборського були повернуті певні привілеї транзиту

Броди — Одеса (право застосовувати особисту запоруку замість застав за товари, тощо). Зазначені полегшення транзиту знайшли відбиток у статтях російсько-австрійського торговельного трактату від 28 червня (10 липня) 1847 р.²⁰ та у сенатському указі від 29 січня 1848 р. "Про додаткові правила щодо транзитної торгівлі з Бродів до Одеси та про збільшення прав Радзивилівської митниці"²¹. Припинення дії "одесько-кавказького" транзиту у першій половині XIX ст. було пов'язано зі скасуванням прав одеського порто-франко ("транзит зникає після р. 1857 у зв'язку зі знесенням одеського-порто-франко", — писав Оглоблин)²².

Таким чином, у 1821-1857 рр. правові умови функціонування "одесько-кавказького транзиту" суттєво змінювалися принаймні двічі. У 1831 р., коли дію транзиту було фактично унеможливлено, а також у 1847-1848 рр., коли правові умови для транзиту стали більш сприятливими й могли спонукати до його відродження.

Примітки:

1. Полное собрание законов Российской империи (далі — ПСЗРИ). — Собр. 1. — Т. 31. — № 24.565. — С. 592.
2. ПСЗРИ. — Собр. 1. — Т. 35. — № 27.453. — С. 413-415.
3. ПСЗРИ. — Собр. 1. — Т. 37. — № 28.418. — С. 444, 445.
4. ПСЗРИ. — Собр. 1. — Т. 35. — № 27.479. — С. 449-454.
5. ПСЗРИ. — Собр. 1. — Т. 37. — № 28.771. — С. 871, 872.
6. Там само. — № 28.633. — С. 716, 717.
7. Б-ов И.Н. Граф Е. Ф. Канкрин и его двадцатилетнее управление русскими финансами // Русский вестник. — 1895. — Т. 239. — № 8. — С. 236.
8. 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.
9. ПСЗРИ. — Собр. 2. — Т. 6. — Отд. 1. — № 4.238. — С. 4, 5.
10. ПСЗРИ. — Собр. 2. — Т. 3. — № 2.2093. — С. 621, 622.
11. Небольсин Г. Статистическое обозрение внешней торговли России. — СПб., 1850. — С. 375.
12. ПСЗРИ, — Собр. 2. — Т. 6. — Отд. 1. — № 4.622. — С. 443, 444.
13. Внутренние известия. Одесса, 19-го Сентября // Одесский вестник. — 1831. — 19 сентября
14. Hahemeister I. Memoire sur le commerce der ports de la Nouvelle-Roussie, de la Moldavie et de la Valachie. — Odessa, 1835. — Р. 176; Скальковский А. Записки о торговых и промышленных силах Одессы. — СПб., 1865. — С. 93.
15. ПСЗРИ. — Собр. 2. — Т. 4. — № 2.3392. — С. 965.
16. Зиссерман А. Воронцовский "Перипл" Черного моря // Русский архив. — 1894. — Т. 2. — № 6. — С. 225, 226.

17. ПСЗРИ. — Собр. 2. — Т. 21. — Отд. 2. — № 20699. — С. 642-646.
18. ПСЗРИ. — Собр. 2. — Т. 22. — Отд. 1. — № 21.275. — С. 503, 504.
19. ПСЗРИ. — Собр. 2. — Т. 21. — Отд. 1. — № 20.064. — С. 568, 569.
20. Собрание трактатов и конвенций, заключенных Россиею с иностранными державами, по поручению Министерства иностранных дел составил Ф. Мартене. — СПб., 1878. — Т. 4. — Ч. 1. — С. 576-580.
21. ПСЗРИ. — Собр. 2. — Т. 23. — № 21.948. — С. 85-87.
22. Оглоблін О. Нариси з історії капіталізму на Україні. — Х., 1931. — С. 65.