

Т.Г.Гончарук*

МІЖНАРОДНИЙ ТРАНЗИТ ЧЕРЕЗ ЗЕМЛІ НАДДНІПРЯНСЬКОЇ УКРАЇНИ ПЕРШОЇ ПОЛОВИНИ ХІХ ст.: ІСТОРІЯ ВИВЧЕННЯ

У статті розглядається історіографія історії міжнародної транзитної торгівлі через землі Наддніпрянської України в першій половині ХІХ ст. Визначаються різні оцінки та підходи до вивчення цієї галузі товарообміну в літературі ХІХ – початку ХХ ст. Велику увагу приділено історії вивчення транзитного маршруту Броди – Одеса (1804–1857 рр.). Розглядаються нові методологічні підходи до вивчення історії вітчизняної транзитної торгівлі українських істориків 1920-х рр. та здобутки в дослідженні зазначеної проблематики вчених другої половини ХХ ст.

Проекти розвитку міжнародного транзиту через землі Незалежної України посилюють інтерес до вивчення історичних традицій цієї галузі товарообміну. Тому важливим є дослідження транзиту першої половини ХІХ ст. – періоду, коли землі Наддніпрянщини на нетривалий час стали перехрестям транзитних шляхів, що, між іншим, спричинило появу успішного транзитного маршруту Броди – Одеса (він виник і функціонував за часів «континентальної блокади» у 1804 – 1811 рр., пізніше був відроджений у 1818 р. і з певними обмеженнями проіснував до скасування одеського порто-франко у 1857 р.)¹.

Статистики та історики 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 транзиту особливого значення. Одним із перших звернув увагу на «одеський транзит» негоціант Ш.Сікар. Він уважав транзит найвигіднішою формою товарообміну. У написаних ним у 1811 р. «Листах про Одесу» (російський переклад 1818 р.) зазначалося: «...Усім відомо, що транзитна торгівля, по суті, є найвигіднішою для держави, яка її здійснює, оскільки вона потребує найменшого капіталу для функ-

* Гончарук Тарас Григорович – канд. іст. наук, доцент, докторант кафедри історії України Одеського національного університету імені І.І.Мечникова.

ціонування, а надає роботу для багатьох рук, не завдає збитків, створює новий предмет для праці, й нарешті, збільшуючи збут виробів того краю, сприяє розвитку промисловості»). У своїй праці 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 Леванта мав принести «баришу» понад 981 тис. руб., а вивіз у зворотному напрямку європейських товарів – 245 тис. руб. Говорячи про загальний прибуток негоціантів Одеси, Ш.Сікар відзначав: «Близько двох третин цієї суми, або 818 тис. руб., 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 руб., натомість завантажилися значною кількістю місцевих виробів, причому не тільки традиційних статей експорту, але й таких, «котрі раніше з Одеси ще не відвантажувалися»².

Ш.Сікар добре розумів, що лише наполеонівські війни та «континентальна блокада» могли спричинити успіхи одеського транзиту в «незабутній 1808 р.» Однак він уважав доцільним функціонування цього транзиту і в подальшому. Тому його вельми засмутило скасування пільг транзиту в 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»³.

Схожим було ставлення до значення транзитної торгівлі визначного одеського історика та статистика А.Скальковського. На прикладі багатьох європейських міст він 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 Артачі 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 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 обоюдоцінними. Що ж знищило її так різко і назавжди? Указ 3 червня 1831 р., який скасував усі права транзиту». Він називав і інші причини, що у 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»)⁴.

У порівнянні з транзитом Броди – Одеса сучасники приділяли незначну увагу іншим маршрутам транзиту. Про шляхи Одеса – Варшава, Одеса – Новоселиця та ін. лише згадувалося у зведених таблицях одеського товарообміну. Певного значення дослідники першої половини XIX ст. надавали перевезенню через Наддніпрянщину товарів із Центральної Росії, Білорусі, Бессарабії та інших територій імперії, а також руху імпортованих товарів у зворотному напрямку. Відокремлюючи зазначене перевезення (яке, звичайно, не могло офіційно вважатися транзитом) із загальних обсягів внутрішньої та зовнішньої торгівлі, навіть автори фритредерських поглядів вважали його перспективною й вигідною для місцевого господарства галуззю (на відміну від примусового поширення російських промислових виробів на місцевому ринку). Тому, наприклад, дописувачі «Одесского вестника» сподівалися, що у майбутньому до Одеси прямуватимуть головні маршрути експорту російського воску, ікри, юхти та ін., й імпорту до російських губерній і Північного Кавказу та Поволжя головних імпортованих товарів, у тому числі і тих, що йшли переважно через Радзивилів⁵.

Висловлювали своє ставлення до «одеського транзиту» також і прихильники політики митного протекціонізму. Серед них насамперед слід згадати Г.Неболсіна – багаторічного, беззмінного редактора офіційного органу Міністерства фінансів «Коммерческой газеты», яка від 1828 р. розгорнула кампанію супроти транзиту Броди – Одеса – Тифліс⁶ і, вітаючи скасування прав транзиту та митних пільг Закавказзя у 1831 р., подала перелік своїх публікацій, що відстоювали доцільність зазначеного заходу⁷. Констатуючи у середині 1930-х рр., що «транзит ...помітно занепадає через митні обмеження», Г.Неболсін уважав ці втрати припустимими. Наводячи огляд розвитку «одесько-кавказького транзиту» у 1821–1831 рр., він вказував на багато незручностей транзитного маршруту Лейпциг – Броди – Радзивилів – Одеса – Редут-Кале – Персія: 1) майже цілковита відсутність кредиту для покупців із Кавказу у Лейпцигу («європейські товари, котрі привозилися транзитом, зазвичай, купувалися тифлісцями та вірменами на Лейпцизькому ярмарку здебільшого за готівку й лише останнім часом, за допомогою бродських євреїв, частково в кредит»); 2) необхідність сплачувати мито та застави у Німеччині; 3) дорожнеча перевезень із Лейпцига через Броди до Одеси («для перевезення товарів з Лейпцига до Одеси, вони зазвичай, наймали величезні фури у 8 або 12 конів, що належали бродським євреям. ...За доставку від Лейпцига до Одеси, із заставою, євреї брали від 15 і навіть до 20 руб. з центнера»); 4) незручність і небезпека рейду Редут-Кале, що змушували збільшувати вартість морських перевезень («неспокій моря поблизу Редут-Кале, під час вантаження товарів був приводом для дорогої платні за перевезення морем з Одеси до Редут-Кале; зазвичай платили від 1 1/2 до 2 1/2 руб. із пуда»); 5) складність шляхів від Редут-Кале до Тебриза (Персія). Неболсін уважав, що прибутки негоціантів від одесько-кавказького транзиту не були надзвичайними («багато хто стверджує, що тифліські купці отримували з деяких лейпцизьких товарів як у Тифлісі, так і в Таврісі, по 100%; але взагалі середній чистий барин їх можна припустити в 35% »)⁸.

Піддаючи гострій критиці одеське порто-франко, Г.Неболсін, як і деякі інші непримиренні супротивники цього режиму, вважав, що Одеса не могла бути важливим транзитним пунктом. Після скасування митних пільг Закавказзя, транзит Броди – Одеса, на його думку, перетворився частково на додатковий засіб постачання імпортованих товарів до Одеси, а головним чином, на засіб підживлення контрабанди за кордони одеського порто-франко. Він, зокрема, зазначив: «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, оскільки він у транзиті участі не бере, а порто-франко, через яке здійснюється контрабанда у різних її видах і різними шляхами, на збитки вітчизняної та задля збагачення іноземної промисловості».

Загалом Г.Неболсін не полюбляв не тільки торгівлі одеської, а й бродівської, вважаючи контрабандну торгівлю «головним промислом бродських євреїв»⁹. Він і в подальшому не змінив своїх поглядів на указ 3 червня 1831 р., вважаючи, що протекціоністська митна система імперії до його підписання не спричиняла стрімкого розвитку російського сукняного виробництва («охоронна тарифна система не мала цілковитого розвитку. Надання Закавказькому краю у 1821 р. пільгової торгівлі ...відкрило там вільний збут іноземних сукон»), і лише скасування митних пільг Закавказького краю значно поліпшило стан російської промисловості на внутрішньому та зовнішньому ринках¹⁰.

Традицію негативного ставлення до транзиту Броди – Одеса на початку ХХ ст. продовжували інші російські автори, які стояли на протекціоністських позиціях або захищали фіскальні інтереси. Так, критик одеського порто-франко К.Медзиховський уважав, що Одеса і південь України знаходилися поза межами магістральних транзитних шляхів і могли до них підключитися винятково за надзвичайних політичних умов і лише на короткий термін¹¹.

З інших позицій оцінював одеський транзит дореформеної доби дослідник історії цієї галузі торгівлі початку ХХ ст. П.Міллер. Хоча він не знаходив на теренах Росії значних традицій транзиту у попередні періоди (окрім часів Київської Русі), проте вважав, що у ХІХ ст. імперія втратила унікальну можливість розвинути цю досить вигідну гілку товарообміну. Використавши матеріали російських архівів, П.Міллер детально розглянув полеміку між урядовцями – «захисниками місцевого інтересу», що були прихильниками транзиту (новоросійські генерал-губернатори А.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 в 1831 р. Закавказзя втратило не тільки транзитний маршрут, а й значні капітали, оскільки впливові вірменські купці переселилися з Грузії до турецьких володінь («через це з Кавказу і, без того бідного, на капітали пішли значні суми й разом з тим край був позбавлений торговців, котрі були головними продавцями російських товарів у Персії та Закавказзі»)¹².

Отже, у працях дослідників ХІХ – початку ХХ ст. висловлювалися досить відмінні оцінки щодо функціонування міжнародного транзиту через землі Наддніпрянщини дореформеної доби. Дослідники, які розглядали цю галузь із позицій економічних інтересів «окраїн» імперії – Правобережної України, Одеси та Закавказзя – вважали її надзвичайно вигідною і гостро критикували заборони й обмеження урядом транзиту в 1811 р. і 1831 р. Автори, для яких пріоритетними були інтереси промисловості Центральної Росії та імперської скарбниці, розглядали транзит як другорядну галузь торгівлі, що нею можна було поступитися задля застереження загальної митної протекціоністської системи. На жаль, вплив перших на російські урядові кола дореформеного періоду був вельми незначним.

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»¹³. 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.Оглоблін 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 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.Оглоблін, який присвятив проблемам розвитку міжнародного транзиту низку ґрунтовних статей, що мали широкий науковий і громадський резонанс¹⁴ та згодом увійшли до монографії «Нариси з історії капіталізму на Україні». Проблемами розвитку транзитної торгівлі займалися й деякі з представників наукової школи О.Оглоблина¹⁵.

Виходячи з нових методологічних засад, О.Оглоблін змінив термінологію щодо вивчення транзиту. У дореволюційній літературі переважно вживався термін «одеський транзит», рідше – «російський транзит», «закавказький транзит», «одесько-кавказький транзит» тощо. П.Міллер, наприклад, називав «закавказьким транзитом» весь транзитний шлях 1821–1831 рр. на теренах Російської імперії¹⁶, А.Скальковський слушно називав той же шлях «одесько-кавказьким»¹⁷. О.Оглоблін 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»¹⁸. Вживання цього терміна дозволило О.Оглобліну розглянути питання про транзит саме з боку економічних інтересів України. Слідом за О.Оглобліним 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.Оглоблін 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–ХVІІІ ст.¹⁹. 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.Оглоблін розглянув декілька де-

сятків діючих та потенційних маршрутів українського транзиту першої половини XIX 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.)²⁰.

Важливим було визначення О.Оглоблиним як окремого напрямку «російського транзиту». Адже, розглядаючи українське господарство як певну «автономію» у складі економіки імперії, О.Оглоблін відокремлював експорт та імпорту 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 XIX ст. нерідко називали «транзитом» проходження через окремі терени імперії (губернії й навіть міста) товарів, не пов'язане з перетинанням державних кордонів²¹.

Дослідники XIX ст. торкалися питань впливу зовнішньої політики європейських держав та Росії на транзитну торгівлю через українські землі. О.Оглоблін 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.Оглоблін 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 XIX ст.²² Інші тогочасні дослідники періоду наполеонівських війн, наприклад, С.Тарле, не вважали, що вплив транзиту на міжнародні події зазначеного періоду був таким важливим²³.

О.Оглоблін, як і О.Пресняков²⁴, 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.Оглоблін 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 XIX ст. зменшується прямо пропорційно посиленню «наступу російського капіталу»²⁵. Отже, історик висунув концепцію своєрідної конкуренції між російським та західноєвропейським транзитом на теренах Наддніпрянщини.

О.Оглоблін вкрай негативно оцінював і скасування пільг закавказького транзиту²⁶. 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 ка-

піталом» імперії²⁷, а О.Варнеке, у 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 купці²⁸.

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 автономії²⁹. 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 брало³⁰.

Загалом завдяки працям О.Оглоблина було здійснено прорив 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 XIX ст.³¹, проте здійснювати ґрунтовні історико-економічні дослідження можливості не мав.

Представники української радянської історіографії 1950–1980-х рр. переважно не приділяли транзитній торгівлі першої половини XIX ст. значної уваги. Транзитна торгівля розглядалась у ґрунтовних працях з історії українського товарообміну І.Гуржія, О.Дружиніної, В.Золотова та ін., проте значних успіхів у висвітленні цього питання досягнуто не було³². Далося взнаки і замовчування здобутків на цій ниві дослідників попереднього періоду, внаслідок чого тема стала «практично не вивченою». 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.³³

У сучасній українській історіографії детально розглядалися окремі аспекти міжнародного транзиту товарів через терени Наддніпрянщини першої половини XIX ст. Особливо слід згадати дисертаційне дослідження Т.Ігнатєвої 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.Оглоблин³⁴.

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 розгляну-

ти 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.

¹ Полное собрание законов Российской империи (далі – ПСЗРИ). – Собр.1. – Санкт-Петербург, 1830. – Т.30 – №23292. – С.595–598; Т.31. – №24 565. – С.592; Т.35. – №27479. – С.449–454; Собр.2. – Санкт-Петербург, 1832. – Т.6. – Отд.1. – №4622. – С.345–440.

² Сикар Ш. Письма об Одессе. – Санкт-Петербург, 1818. – С.38, 64–73.

³ Там же. – С.128, 129.

⁴ Скальковский А.А. Записки о промышленных и торговых силах Одессы. – Санкт-Петербург, 1865. – С.49, 89–93, 119.

⁵ Одесса 1-е января. Одесская заграничная торговля в 1834 году // Одесский вестник. – 1835. – 2 января.

⁶ Тифлис // Коммерческая газета. – 1828. – 4 августа.

⁷ Несколько слов о закавказской торговле // Коммерческая газета. – 1831. – 19 сентября.

⁸ Небольсин Г. Статистические записки о внешней торговле России. – Санкт-Петербург, 1835. – Ч.1. – С.141–144.

⁹ Там же. – Ч.2. – С.141–144.

¹⁰ Небольсин Г. Статистическое обозрение внешней торговли России. – Санкт-Петербург, 1850. – С.375.

¹¹ Медзыховский К.Ю. О свободных гаванях. – Санкт-Петербург, 1910. – С.74.

¹² Миллер П. Русская транзитная торговля в XIX столетии // Русское экономическое обозрение. – 1900. – №5. – С.79, 85–99; №6. – С.96–110.

¹³ Воблый К.Г. Производительные силы Украины // Наукові записки Київського інституту народного господарства. – 1924. – №4–5. – С.130.

¹⁴ Верба І.В. Олександр Оглоблин та його внесок в українську історіографію 1920–1940-х років: Дис. ... д-ра іст. наук. – К., 2000. – С.138, 139.

¹⁵ Антипович К., Оглоблин О. Транзитний торг України за першої половини XIX ст. // Червоний шлях. – 1928. – №4. – С.226–228.

¹⁶ Миллер П. Русская транзитная торговля... – №5. – С.79.

¹⁷ Скальковский А. Записки о промышленных... – С.91.

¹⁸ Оглоблин О. Нариси з історії капіталізму на Україні. – Х.; К., 1931. – С.31, 40.

¹⁹ Орлова З. Транзит України в минулому та сьогочасна проблема // Наукові записки Київського інституту народного господарства. – 1927. – Т.8. – С.18.

²⁰ Оглоблин О. Нариси ... – С.45–50, 67, 68.

²¹ Шмидт А. Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба. Херсонская губерния. – Санкт-Петербург, 1862. – Ч.1. – С.93; Павлович В. Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба. Екатеринославская губерния. – Санкт-Петербург, 1862. – С.37, 38; А.Б. Историко-статистическое описание Херсона // Новороссийский календарь на 1845 г. – Одесса, 1844. – С.342.

²² Оглоблин О. Нариси ... – С.49.

²³ Тарле Е.В. Континентальная блокада. – Москва, 1913. – С.485, 489, 490.

²⁴ Пресняков А. Экономика и политика в польском вопросе начала XIX в. // Борьба классов. – 1924. – №1–2. – С.29, 45, 49.

²⁵ Оглоблин О. Нариси... – С.40, 38.

²⁶ Оглоблин О. Закавказький транзит і Україна в першій половині XIX ст. // Праці комісії для вивчення соціально-економічної історії України при ВУАН. – К., 1931. – Вип.1. – С.280, 281.

- ²⁷ Покровский М. Избранные произведения. – Москва, 1965. – Т.2. – С.300.
- ²⁸ Варнеке О. Залізничне будівництво на Україні 1860-х рр. // Записки Одеського при УАН товариства. Секція соціально-історична. – 1927. – Ч.1. – С.7, 8.
- ²⁹ Оглоблин О. Нариси.... – С.39–40.
- ³⁰ Орлова З. Вказ. праця. – С.182, 183.
- ³¹ Оглоблин О. Тариф 1822 р. і Україна // Вісник ОЧСУ. – 1955. – С.17–20.
- ³² Гуржій І.О. Розвиток товарного виробництва і торгівлі на Україні. – К., 1962. – С.47; Золотов В.А. Внешняя торговля Южной России в первой половине XIX века. – Ростов-на-Дону, 1963. – С.38; Дружинина Е.И. Южная Украина. 1800–1825. – Москва, 1970. – С.76, Ей же. Южная Украина в период кризиса капитализма. – Москва, 1981. – С.54.
- ³³ Боровой С.Я. Е.И. Дружинина. Южная Украина 1800–1825 гг. М., 1970 // История СССР. – 1971. – №5. – С.162.
- ³⁴ Ігнат'єва Т.В. Торговельно-економічні зв'язки Правобережної України наприкінці XVIII – 50-ті роки XIX ст.: Дис. ... канд. іст. наук. – Чернівці, 2005. – С.178, 176.

This article deals with the historiography of the international transit trade across Dnipro Ukraine in the early 19th century. The author examines various assessments and approaches to the study of the circular flow of goods in the literature of the 19th–20th centuries. Most of the attention is paid to the history of the study of the Brody – Odesa route (1804–1857). The author analyzes the new methodological approaches applied by Ukrainian historians in the 1920s in their study of the history of Ukrainian transit trade, and notes the achievements in this field during the second half of the 20th century.
