

ДЕРЖАВНА МИТНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ НАУКОВО-ДОСЛІДНИЙ ІНСТИТУТ МИТНОЇ СПРАВИ

Історія митної діяльності: Україна в європейському контексті

Київ
АТ «ПЛАСКЕ»
2010

УДК 94 (477): 342. 951: 339- 543
ББК 67.3 (4 Укр)

Рекомендовано вченою радою Державного науково-дослідного інституту митної справи (протокол №7 від 18.11.2010 р.).

Рекомендовано вченою радою Академії митної служби України (протокол № 9 від 16.07.2010 р.).

Рецензенти:

В. О. Василенко, доктор історичних наук, професор кафедри історії та політичної теорії Національного гірничого університету;

Ю. А. Святець, доктор історичних наук, завідувач кафедри історії України Дніпропетровського національного університету ім. Олеся Гончара.

Історія митної діяльності: Україна в європейському контексті:

Наукове видання / За ред. В. В. Ченцова; Авт. Кол.: К. М. Колесников (керівник авторського колективу), Д. В. Архірейський, О. О. Дячок, О. В. Морозов, С. В. Шуляк та ін. — О.: Пласке, 2010. — 541 с. + карти + іл.

Наукове видання «Історія митної діяльності: Україна в європейському контексті» є результатом виконання науково-дослідної роботи «Відтворення історії митних органів України». Видання доносить до читачів результати комплексного аналізу митних відносин в українських землях, що перебували у складі різних держав. Запропонована монографія висвітлює результати наукового синтезу в дослідженні політичних, економічних і правових явищ навколо функціонування різноманітних митних систем в Україні. Це наукове видання в доступній формі дозволяє сформувати цілісне уявлення про головні етапи розвитку митної справи як важливого елемента державного механізму. Видання розраховано на курсантів, студентів і слухачів, які вивчають «Історію митної діяльності», а також на всіх, хто цікавиться європейською і вітчизняною історією.

ISBN 978-966-8692-39-0

© К. М. Колесников, О. О. Дячок,
О. В. Морозов, Д. В. Архірейський,
С. В. Шуляк, Д. О. Бочаров, Н. М. Дук, 2010
© Державний науково-дослідний інститут
митної справи Держмитслужби України
© Академія митної служби України
© АТ «ПЛАСКЕ», 2010

Зміст

Передмова: предмет, мета і завдання, періодизація і структура навчальної дисципліни (Колесников К. М., Морозов О. В., Архірейський Д. В.)	9
Розділ I.	20
Розвиток митних відносин в античних державах Північного Причорномор'я (Колесников К. М.)	
§ 1. Еллінський час (VII–II ст. до н. е.)	20
§ 2. Римський період (I ст. до н. е. – VI н. е.)	53
Висновки	79
Розділ II.	85
Митні відносини і торгівля в період феодальної та станово-представницької державності (Колесников К. М., Морозов О. В., Дячок О.О.)	
§ 1. Середньовічна доба (VI – остання третина XV ст.)	85
§ 2. Ранньомодерний час (кінець XV – друга половина XVIII ст.)	132
Висновки	190
Розділ III.	198
Митна справа та митна політика модерної доби (Морозов О. В., Архірейський Д. В., Шуляк С. В.)	
1. Імперський період в Україні (кінець XVIII – початок XX ст.)	198
2. Тоталітарна епоха (початок – кінець XX ст.)	269
3. Доба української незалежності (межа XX–XXI ст.)	333
4. Висновки	372
Післямова:	
Загальноєвропейські тенденції розвитку митних відносин на українському ґрунті (Колесников К. М., Архірейський Д. В.)	383
Література	389

Зміст

ДОДАТКИ

Додаток 1.	402
Традиції, символи та ритуали в митній справі: Матеріали для самостійного опрацювання (Бочаров Д. О.)	
Додаток 2.	435
Хронологічна таблиця (Колесников К. М., Морозов О. В., Дячок О. О., Архірейський Д. В., Шуляк С. В.)	
Додаток 4.	453
Показчики (Колесников К. М., Морозов О. В., Дячок О. О., Архірейський Д. В., Шуляк С. В.)	
Іменний показчик	453
Географічний показчик	463
Предметний показчик	493
Додаток 5.	524
Історичні карти (Дук Н. М.)	

ПЕРЕДМОВА: ПРЕДМЕТ, МЕТА І ЗАВДАННЯ, ПЕРІОДИЗАЦІЯ ТА СТРУКТУРА ДОСЛІДЖЕННЯ

У сучасному світі будь-яка практична діяльність фактично неможлива без розроблення відповідних теоретичних засад. Становлення і розвиток митної служби України змушують спеціалістів різних наукових галузей взятися за всебічне, ґрунтовне дослідження митної системи, митної справи, митної політики. Митна служба відіграє важливу роль в економічних, фінансових, навіть державотворчих процесах, отже, аналіз її діяльності набуває актуального характеру.

Історичний аналіз демонструє, що митна діяльність держави полягає не тільки у виконанні фіскального завдання, а вирішує значний комплекс соціально-економічних питань розвитку. Відповідно, дослідження історії митної діяльності набуває важливого значення в площині практичної політики, в історичній науці та у митній освіті України. Це пояснюється, по-перше, фундаментальністю таких досліджень, світоглядною роллю для комплексного розуміння власне митної справи і митної політики. По-друге, таке вивчення дає можливість розкрити закономірності й характер зміни державно-правових явищ залежно від зміни економічного базису. По-третє, історія митної діяльності є складовою історичного розвитку, українського державотворення і, як атрибут суверенітету, розкриває складний процес самовизначення й утвердження держави.

Запропонована вашій увазі монографія охоплює значний історичний період розвитку митної справи і митної політики: з античної доби — часу появи перших давньогрецьких міст-колоній, носіїв митних традицій, у Північному Причорномор'ї — і до початку ХХІ ст. — часу подальшого просування глобалізаційних процесів та інформаційної революції на планеті людей. На основі опрацювання архівних, законодавчих джерел, монографічних досліджень здійснено комплексний аналіз політичних, економічних, правових явищ, на яких базувався історичний процес митної діяльності в Україні, а також упровадження різних напрямків митної політики. При цьому акцентується увага на таких проблемах, як організаційно-правові засади діяльності митних органів на території України в різні історичні періоди; вплив митної політики на соціально-економічний розвиток і міждержавні відносини, а також роль України в цьому процесі. Крім того, запропоновано періодизацію даного історичного процесу.

Ця книга дає можливість сформулювати цілісне уявлення про головні етапи розвитку митної справи як важливого елементу механізму державної влади. Головне призначення книги — допомогти курсантам, студентам і слухачам дослідити еволюцію структур митних органів України протягом історичного часу, зрозуміти природу митного законодавства, прямий вплив останнього на діяльність не лише митних органів, а також господарського механізму держави.

Історія митної діяльності припускає отримання знань про митну справу в Україні в різні періоди історичного розвитку в загальноєвропейському контексті з визначенням її характерних особливостей в умовах становлення, розвитку чи занепаду української державності, коли митні структури України входили в митні системи тих держав, які володіли українськими землями. Розглядаючи історію митної справи, важливо розуміти, що митна діяльність — це важлива складова державного будівництва. Предметом нашого дослідження є історична еволюція митної системи України як локального варіанта загальноєвропейсько-

го політико-економічного розвитку, місце й роль митних органів у системі державного управління, законодавче забезпечення митної політики й діяльності митної служби. Одним із завдань цієї праці є формування історичної свідомості, вивчення досвіду провадження митної справи для вдосконалення сучасних митних процесів. Завдяки знайомству з результатами запропонованого дослідження можна дізнатися про історичний процес розвитку митної справи в Україні; різновиди митних операцій, їх характер, особливості відповідно до характеру епохи; роль митної справи в умовах соціально-економічного розвитку. На основі викладених у цій книзі даних можливо аналізувати зміни курсів митної політики; давати науково-об'єктивну оцінку митних процесів, виходячи з особливостей історії митної справи; освоїти митні категорії і поняття; творчо застосовувати знання про роль митної справи та її вплив на державне будівництво.

У процесі розгляду теоретичної складової предмету досліджень важливо володіти відповідним термінологічно-понятійним апаратом. У першу чергу, йдеться про такі базові поняття, як *митна справа* та *митна політика*. Для загальної характеристики митної справи, її змісту й структури необхідно розуміти суть тих найбільш важливих понять, що часто вживаються у межах окресленого предмету: *мито*, *митна справа*, *митна система*, *митна політика*, *митна ідеологія*. Формулюючи визначення, беремо за основу той факт, що митна діяльність держави розглядається й вивчається як історичне та державно-правове явище.

Філологічний аналіз терміна «*мито*» дає підставу стверджувати про відсутність будь-якої системної диференціації податків на прямі й непрямі (зокрема, митні) у стародавніх і середньовічних державах, особливо на території ранньофеодальної Русі X–XII ст. Для феодальних держав мито — це грошовий або натуральний збір, тобто універсальний податок, який однаково використовувався у внутрішній та зовнішній торгівлі. Цей термін, за спостереженнями російського дослідника А. С. Львова та німець-

кого славіста Ю. Удольфа, використовувався у південній Словенії, Чехії, Південній Польщі, Україні з VIII ст. Він походить від стародавнього верхньонімецького мито — збір. Відповідно, митниця — це державна або приватна (якщо брати добу феодалізму) установа зі збирання спеціальних податків. У ст. 6 сучасного Закону України «Про Єдиний митний тариф» зазначається: «Мито, що стягується митницею, являє собою податок на товари та інші предмети, які переміщуються через митний кордон України».

Термін *митна справа* сучасні українські правознавці в галузі митного права С. В. Ківалов та Б. А. Кормич визначають таким чином: «*Митна справа, або митна діяльність, — це діяльність держави та її компетентних органів щодо встановлення тарифних та нетарифних обмежень стосовно переміщення товарів через митний кордон та контроль за їх виконанням із метою проведення в життя державної митної політики*». Згідно зі ст. 3 Митного кодексу України від 11 липня 2002 р. митну справу визначено як складову зовнішньополітичної і зовнішньоекономічної діяльності України, а її зміст становлять порядок переміщення через митний кордон України товарів і транспортних засобів; митне регулювання, пов'язане з установленням та справлянням податків і зборів; процедури митного контролю та оформлення; боротьба з контрабандою та порушеннями митних правил, спрямовані на реалізацію митної політики України.

Наведені термінологічні визначення, що застосовуються в митній сфері на початку XXI ст., мають відносно стійкий спеціалізований характер. Інша справа, коли йдеться про античний період людської цивілізації або про феодальну добу. Сучасні терміни *митні органи, митна система, митна політика* можна використовувати дещо умовно, враховуючи, що в античних та феодальних державах функція збирання мита переважно віддавалась у відкуп на конкурсній основі приватним особам чи асоціаціям. І вони вже особисто наймали підлеглих для виконання митних процедур. Феодальне право, економічні відносини, соціокультурний тип людини і відповідно функціональна

обмеженість державного апарату на тривалий історичний період законсервували митну діяльність у такому вигляді. Таким чином, для зазначених історичних періодів доцільно використовувати такі терміни, що характеризують діяльність держави у митній сфері, як *митні відносини*, *митні порядки* та *митні традиції*. Зміст термінології, що наводиться нижче, можна використовувати стосовно митної діяльності лише з середини XVIII ст.

Таким чином, *митні органи* — це правоохоронні органи виконавчої влади, що безпосередньо здійснюють митну справу і становлять єдину систему.

Митна система, у свою чергу, — це чинна структура митних органів, а також норми митного законодавства, у тому числі закони, підзаконні нормативно-правові акти, правові прецеденти і традиції тощо.

Важливою складовою митної політики є митна ідеологія, яка змінюється відповідно до вимог часу для суспільства й держави та на базі якої вже формується державна концепція митної політики. Якщо митна політика — це чітко структурована система державно-правових заходів, то митна ідеологія відзначається менш формалізованим, більш гнучким характером. Митна ідеологія формується самим суспільством або активною його меншістю, безпосередньо пов'язаною зі створенням додаткового продукту — виробництвом і торгівлею.

Отже, *митну ідеологію* слід визначити як *систему політико-правових поглядів громадських і державних кіл, що сприяють розробленню нових напрямків митної політики для надання суспільству, державі нових якісних показників політичного й соціально-економічного розвитку*.

Митна політика — це складова частина внутрішньої й зовнішньої політики держави. Її належність до внутрішньої політики очевидна й обґрунтована. Митна політика як продовження внутрішньої політики, інструмент і засіб виконання внутрішньоекономічних завдань набула в умовах ліберальних економічних відносин великого значення. Основні цілі митної політики

держави: найбільш ефективно використання інструментів митного контролю і регулювання товарообміну на митній території в даному випадку України; участь у реалізації торгово-політичних завдань щодо захисту вітчизняного ринку, стимулювання розвитку національної економіки, сприяння структурній перебудові та іншим завданням економічної політики України. Це далеко не повний перелік, але він дає досить повне уявлення про головні контури й параметри митної політики.

Таким чином, *митна політика* — це система політико-правових, економічних, організаційних та інших заходів, спрямованих на реалізацію й захист внутрішніх та зовнішньоекономічних інтересів держави за допомогою митної справи.

Підсумовуючи, визначимо ще одне завдання нашої праці — демонстрацію історичної еволюції понять, адже протягом століть зазначені вище складові митної справи під впливом різноманітних політичних, економічних, соціальних факторів змінювались, набували нових якостей та звучання.

У методологічному арсеналі цього дослідження були використані міждисциплінарний підхід, який полягає в застосуванні концепцій та моделей, категоріального апарату історії, економіки, політології, соціології, права (митне право як підгалузь адміністративного права) тощо.

Специфіка роботи, зумовлена розглядом соціальних, економічних процесів, пов'язаних із митною справою й політикою, а також еволюцією митного законодавства та діяльністю митних органів, викликала необхідність застосування різноманітних методів дослідження. Провідними стали методи: історичний, історико-порівняльний, ретроспективний, реконструкції та моделювання. До основних методологічних принципів належить і принцип історизму. Ідея аналізу соціальних явищ з позицій історизму передбачає їх розгляд у генетичних, структурних і трансформаційних зв'язках. Кожен із методів зокрема і всі вони в сукупності дали змогу виконувати конкретні завдання наукової проблематики.

При встановленні нормативно-правових засад, що забезпечували функціонування митної системи, організаційного устрою та основних напрямів діяльності митних органів на території українських земель, основними були загальнофілософські методи системно-структурного й формально-логічного аналізу, синтезу, індукції та дедукції, а також деякі допоміжні (спеціальні, статистичні), що наповнили наукові висновки необхідними цифровими та інформаційними характеристиками. У процесі роботи важливу роль відігравали також методи ретроспекції, періодизації й класифікації подій та явищ.

Також був застосований синтез історичних та соціологічних методів. Методи соціальної (історичної) психології доцільні при дослідженні, наприклад, загального психологічного клімату країни в той чи інший історичний період.

Отже, для дослідження й демонстрації історичних етапів митної справи і митної політики використано максимально можливий арсенал різноманітних загально- і спеціальнонаукових та міждисциплінарних методів.

Наступною важливою проблемою є визначення історичної періодизації явищ, що вивчаються. Для періодизації історії митної діяльності і митної політики в Україні було застосовано схему, в основі якої лежить поєднання географічної території як поля історичного дослідження та митної діяльності, що її провадили на теренах України різні держави, належні до відмінних цивілізацій. В основі періодизації лежить поєднання особливостей розвитку митних відносин у Європі, зокрема в Україні, та в Східному Середземномор'ї з визначенням основних етапів розвитку політико-правових інститутів у названих регіонах протягом останніх трьох тисячоліть. У межах традиційно відомих періодів давнини, середньовіччя, нового і новітнього часу, що лише в загальних рисах відбивають сутність соціально-економічної та політичної еволюції європейських і середземноморських суспільств, виділяються більш специфічні епохи. До того ж ураховується, що українська земля в цілому чи її окремі частини належали в різні часи до різних цивілізацій: античної середземноморської («гре-

ко-римської»), кочової євразійської («скіфо-сарматської» в давнину, «тюрко-монгольської» в середньовіччя), візантійської «православної», західноєвропейської «католицько-протестантської», турецько-османської «мусульманської», російської євразійської. Причому населення України не було пасивним об'єктом впливів цих цивілізацій, а включалося в їх активну творчу розбудову. Втім, подібна відкритість і мультикультурність України мала свій зворотний бік — дивовижну стійкість і послідовну еволюційність у розвиткові сфери політичного й соціального життя, що загалом відповідало власне європейським тенденціям, хоча не виключало і зовнішніх азіатських впливів, наприклад у монгольську добу. Протягом усієї української історії митні відносини, що виникали на перетині зорганізуемого потенціалу держави зі спонтанним від природи виробництвом і обміном громадських матеріально-продуктивних ресурсів, завжди проходили ті самі етапи, мали такі самі закономірності, як і митні відносини на Європейському континенті загалом.

Періодизація і структура запропонованого дослідження, таким чином, відповідає загальноісторичним закономірностям розвитку державності й митної справи та їх останнім науковим оцінкам. Монографія складається з трьох розділів, кожний з яких відповідає певному етапу розвитку економічних базисів та політико-правових інститутів європейських і подекуди західноазійських суспільств. Розділ I «Розвиток митних відносин в античних державах Північного Причорномор'я», написаний К. М. Колесниковим, присвячено античності — самостійній цивілізації. Її розвиток припинився в середині I тис. н. е., а спадок відійшов європейським («християни») та північноафриканським і західноазійським («мусульмани») народам середньовіччя. Цей розділ охоплює проміжок часу від VI ст. до н. е., коли було засновано більшість еллінських (давньогрецьких) поселень на півдні теперішньої України, до VI ст. н. е., коли частину цих поселень було знищено сусідами, а інші відійшли до Візантійської імперії. У межах цих 1200 років виразно виділяються дві доби: еллінська,

коли розвиток грецьких центрів відбувався відносно самостійно, та римська, коли всі вони поступово, але неухильно потрапили під контроль могутньої середземноморської (в тодішніх уявленнях — вселенської) імперії — Риму. Вододілом між цими епохами слугує I ст. до н. е., коли Римська держава виявила реальну зацікавленість ситуацією в регіоні Північного Причорномор'я. Кожній добі присвячено по одному параграфу. На жаль, через відсутність історичних джерел митна діяльність, що здійснювалася на територіях варварських племен і держав скіфів, сарматів, синдомеотів, готів тощо, не могла знайти відображення на сторінках нашого дослідження.

Розділ II «Митні відносини і торгівля в період феодальної та станово-представницької державності» охоплює добу середньовіччя та першу частину нового часу — етапи розвитку європейської державності і права, відомі як феодальна й станово-представницька монархії. Етап феодальної монархії розпочинається зі спроб заступити здеградовані імперські структури Західно-Римської держави (там, де вони, безперечно, були) новими інститутами влади, що зрештою призвело до концентрації публічної влади в руках представників приватних корпорацій — ієрархії військово-феодальної аристократії. На території України, втім, були свої особливості, що полягали у збереженні влади Східно-Римської імперії (Візантії) на крайньому півдні країни, у таврійському Херсоні, та розбудові ранньофеодальних інститутів на східнослов'янському племінному ґрунті під впливом торговельних квазіімперських інтересів і традицій правлячої верхівки русів. Становлення повноцінних феодальних інститутів у Київській Русі розпочинається з другої половини XI ст. («окняжіння» земель) — XII ст. («обоярення» земель), йде досить повільними темпами і досягає стану сформованості лише в XIV–XV ст. під литовським суверенітетом.

1453 р. великий Константинополь, відомий на Русі як Царград — резиденція справжнього православного царя, столиця колись могутньої імперії, що довго була зразком для Русі, схилиє коліна перед мусульманами — османськи-

ми завойовниками. 1471 р. припиняє своє існування Київське князівство Олельковичів, а стольний град Русі перетворюється литовцями на центр периферійного воєводства. У XV ст. західноєвропейські країни розпочинають так звані Великі географічні відкриття, непересічною віхою яких стає 1492 р. — відкриття Колумбом Америки, на чому, власне, й закінчується європейське середньовіччя.

Протягом того ж XV ст. на українських землях формується станове суспільство на чолі з привілейованою шляхетсько-магнатською верствою, яка наприкінці XV — протягом XVI ст. обмежує монархічну владу в державі. Таким чином, наступна ранньомодерна доба відзначається формуванням при особі монарха представництва суспільних верств, що знаменує собою етап станово-представницької монархії, який триває до другої половини XVIII ст. У цей час митні практики, що успішно реалізувалися в Україні на давньоруському і монгольському підґрунтях, збагачуються низкою нових рис, у тому числі запозичених через польське посередництво із Західної Європи.

Кожному з описаних етапів, феодальної і станово-представницької державності, присвячено по окремому параграфу, що були написані К. М. Колесниковим, О. В. Морозовим, О. О. Дячком.

Розділ III «Митна справа та митна політика модерної доби» охоплює другий період нового часу та новітній час від другої половини XVIII до початку XXI ст., коли сформувалася державність модерного типу, стрижнем якої стала професійна оплачувана владою бюрократія. Розділ складається з трьох параграфів, що відповідають так званій імперській добі, коли українські землі сконцентрувалися під владою двох могутніх імперій Габсбургів і Романових. Обидві з останньої чверті XVIII до початку XX ст. втратили свій династичний характер, а в ході світової війни та революції саме їх існування опинилося під запитанням. Через випробування 1914–1922 рр. з уламків імперської Росії відродилася нова держава — тоталітарний Радянський Союз, що кінець кінцем узяв під контроль більшість українських земель. Проте через цілий комплекс

об'єктивних і суб'єктивних причин Союз зазнав краху в 1991 р., чим відкрив шлях історичному розвитку незалежної України. Остання на засадах російського, радянського, а нині світового досвіду розбудовує власну митну систему. Перший параграф цього розділу написано О. В. Морозовим, другий — С. В. Шуляком і Д. В. Архіреїським, третій — С. В. Шуляком.

До кожного розділу авторами підготовлено перелік літератури. Також видання містить додатки, що полегшить сприйняття матеріалу та спростить користування книжкою. Так, ідеться про хронологічну таблицю та покажчики, складені авторами текстової частини, історично-митні карти, створені Н. М. Дук. Особливо слід відзначити написаний Д. О. Бочаровим окремий додаток «Традиції, символи та ритуали в митній справі», що, з одного боку, органічно вписується в концепцію видання, а з другого — має самостійне значення.

Автори колективної монографії висловлюють подяку Державній митній службі України та Державному науково-дослідному інституту митної справи Держмитслужби, що в межах науково-дослідної теми «Відтворення історії митних органів в Україні» (шифр «Історія-1/07», реєстраційний № 0109U004951) профінансували дослідження цієї теми та публікацію даної праці.

Розділ I

РОЗВИТОК МИТНИХ ВІДНОСИН В АНТИЧНИХ ДЕРЖАВАХ ПІВНІЧНОГО ПРИЧОРНОМОР'Я

§ 1. ЕЛЛІНСЬКИЙ ЧАС (VII–II ст. до н. е.)

Давньогрецька колонізація Північного Причорномор'я: географія і хронологія. Від кінця кам'яного віку, коли зв'язки між окремими людськими колективами посилилися, в долі земель теперішньої України виявилася одна дуже важлива особливість, що в історико-географічному сенсі має значення й досі. Широка господарська й культурно-історична зона, до якої входять українські терени, ніколи не була самодостатня й ізольована. Її характерною рисою як і раніше залишається відсутність природних бар'єрів. 95 % території — це рівнина з кількома повноводними ріками (Дніпро, Дністер, Південний Буг, Десна, Сіверський Донець, Дон, Кубань тощо), які виявились не стільки розмежувальними кордонами, скільки засобами зв'язку — транспортними й торговельними артеріями. Крім поліських боліт, українські терени, відкриті зі сходу і заходу, мають лише один чіткий географічний кордон: Південь різко обмежується узбережжям Чорного та Азовського морів. Але саме Південь із VII–VI ст. до н. е. перетворився з непереборної межі на гостинні ворота, розкривши перед країною принципово нові зв'язки, втягнув-

ши Північне Причорномор'я в молоду й динамічну середземноморську цивілізацію. Її будівничими тоді стали елліни (стародавні греки), і наступністю з нею пишається сучасна Європа.

Із посиленням майнової та соціальної диференціації місцевого населення Скіфії та Сарматії встановлюються торговельні контакти та помічається їх певна переорієнтація. У порівнянні з традиційними річковими чи суходільними маршрутами, відомими ще попередникам кіммерійців, які мали сталі контакти з розвинутими культурами Балкан на Південному Заході та стародавніми цивілізаціями Кавказу і Близького Сходу на південному сході, напрямок і характер зв'язків, що формувалися після VII–VI ст. до н. е., були багато в чому новаторськими для населення українських теренів. Це зв'язки з еллінським світом, однією зі складових яких була торгівля. Торгівля, по-перше, транзитна, в якій місцеві скіфо-сарматські, гето-фракійські та синдо-меотські племена могли брати участь або як безпосередні контрагенти, або як посередники, або як підлеглі експлуатовані учасники. По-друге, це морська торгівля, предмети якої переважно завозилися або вивозилися через нові порти з-за моря.

Розгортанню цієї торгівлі сприяло заснування на узбережжі Чорного моря давньогрецьких апойкій (колоній, поселень), які згодом перетворились на повноцінні поліси (міста-держави), юридично і фактично незалежні від своїх метрополій (міст-матерів). Першою північнопричорноморською колонією стала **Борисфеніда**, заснована в VII ст. до н. е. на півострові (зараз острові) Березань, у Дніпровсько-Бузькому лимані. Наступного, VI ст., як гриби після дощу, виникає абсолютна більшість інших колоній: **Ніконій** (біля сучасного с. Роксолани) і **Тіра** (від грецької назви Дністра — Тірас) у районі Дністровського лиману; на основі Борисфеніди формується **Ольвія** (у перекладі «Щаслива») в районі сучасного с. Парутине, Миколаївської області; **Керкінітида** (сучасна Євпаторія) та **Калос-Лімен** (у перекладі «Прекрасна гавань», сучасне смт Чорноморське) у Західному Криму; **Феодосія**, **Пан-**

тікапей (сучасна Керч), *Німфей* у Східному Криму; *Фанагорія*, *Гермонасса* (сучасна ст. Таманська Краснодарського краю РФ) та *Синдська гавань* (*Горгінія*, сучасна Анапа) на східному березі Керченської протоки і далі на південь. У V ст. до н. е. відбувається реколонізація *Херсонеса Таврійського* (у перекладі «Півострів Таврів»), у межах сучасного Севастополя).

Метрополією більшості грецьких поселень півдня сучасної України було малоазійське місто *Мілет*. Цей поліс, згідно з Плінієм Старшим, заснував понад 90 колоній. Окрім мілетян, у колонізації брали участь теосці, родосці, делосці, тощо. Еллінське населення заснованих ними міст належало переважно до греків-іонійців. Лише одна північночорноморська колонія — Херсонес — була заснована греками-дорійцями, вихідцями з південночорноморського міста *Гераклеї Понтіїської*, мешканці якої походили з Мегар.

Причини Великої грецької колонізації пояснюють збігом низки причин демографічного, економічного, соціально-політичного та міжнародного характеру. Важливість цих причин по-різному оцінювалася в трьох основних теоріях колонізації: «аграрній» (Ю. Белох, П. Гіро), «торговельній» (Е. Мейєр) і «сировинній» (Кноссе). Останнім часом фахівці все частіше відмовляються визнавати, що в заснуванні колоній відгравали велику роль будь-які зовнішні щодо інтересів самих колоністів фактори. Тобто визнається, що переселенці, залишаючи батьківщину, не прагнули цим задовільнити інтереси своєї метрополії. В. Д. Кузнецов зазначає, що грецькі апоїкії (виселки) на північному узбережжі Чорного моря були виведені, щоб розв'язати за допомогою виселення частини (іноді навіть усіх) жителів соціально-економічні й політичні проблеми в середовищі самих громадян.

В історії античних держав цього великого регіону виділяють два основних періоди:

VII–II ст. до н. е. — час самостійного життя на базі еллінських традицій і більш-менш мирного співіснування зі скіфськими племенами;

I ст. до н. е. — VI ст. н. е. — період підпорядкування спочатку Понтійському царству Мітрідата VI Євпатора, потім Римській державі, час руйнівних набігів гетів, готів, гунів та значного посилення «варваризації» культури і побуту.

Поряд з даною періодизацією науковці пропонують ще іншу, яка враховує не лише внутрішні закономірності розвитку Північного Причорномор'я, а також тісний зв'язок античних центрів на півдні України з античним світом у цілому. Його розвиток можна поділити на п'ять періодів:

середина VII–VI ст. до н. е. — архаїчний;

VI–IV ст. до н. е. — класичний;

остання третина IV — середина I ст. до н. е. — елліністичний;

середина I ст. до н. е. — третя чверть III ст. н. е. — римський;

кінець III — перша чверть VI ст. н. е. — пізньоантичний.

Основні тенденції розвитку митних відносин у давньогрецьких колоніях Північного Причорномор'я архаїчної, класичної та елліністичної доби (VII–I ст. до н. е.) розглядаються в першому параграфі цього розділу. Другий параграф присвячено їх подальшій еволюції протягом римського та пізньоантичного періодів (I ст. до н. е. — перша чверть VI ст. н. е.)

Особливості чорноморської торгівлі в періоди архаїки, класики та еллінізму. Давньогрецькі полісні держави завжди прагнули до замкненості і самозабезпечення — давнього ідеалу автаркії. Втім, невід'ємною частиною їх

економіки була торгівля, потрібна для забезпечення громади товарами, життєво необхідними (як з фізичного, так і духовного погляду), виробництво яких на місці налагодити неможливо. Тому торгівля займала другорядне місце в економіці архаїчних суспільств Греції, адже купували ли-



Бронзові ольвійські монети-дельфіни часів архаїки

ше те, що виробляти на місці об'єктивно не могли. Торгівля існувала поряд з іншими формами обміну та забезпечення товарами: дарами, конфіскаціями іноземних вантажів, військовою здобиччю, стягуванням натуральних податей від залежних земель і народів тощо. З доби класики ситуація дещо змінюється, в античній економіці торгівля посідає все більш і більш значуще місце. Однак протягом усієї своєї історії антична цивілізація залишалася аграрною: натуральні форми ведення господарства завжди переважали над товарними (це характерно для всіх традиційних суспільств), і тільки в епохи економічного розквіту та піднесення окремі галузі виробництва, переважно ремесла і промисли, орієнтувалися на ринок. У виробництві сільгосппродукції лише одна — дві агрокультури були розраховані на продаж. Для Аттики це оливки, точніше олія; для Хіосу, Фасосу, Егіни — виноград, точніше вино; для Боспору — пшениця. У цілому ж господарство залишалось полікультурним, і все необхідне для життя господаря і його родини вироблялося переважно на місці.

Зовнішня торгівля провадилася, як правило, морськими шляхами. Чорне море греки називали Понтом, тобто просто Морем. Азовське море йменувалося Меотидою. Основні торгові шляхи визначалися природними чинниками: напрямком течій, часом і терміном навігації, погодними умовами. Греки знали головним чином каботажне плавання вздовж берега. Від чорноморських проток у Понт ішло два основних шляхи: вздовж західного берега до Ольвії і далі до Криму; вздовж південного та східного берегів до Боспору Кіммерійського. Наприкінці V ст. до н. е. грецькі моряки, опанувавши місцеву розу вітрів, відкрили найкоротший шлях від проток Боспору Фракійського до Криму безпосередньо через Чорне море — від мису Карамбій у Пафлагонії до мису Кріуметопон (Баранячий Лоб) у Таврії (сучасні Керемпе в Туреччині та Сарич — найпівденніший мис Криму). Окремий морський шлях ішов Меотидою від Боспору Кіммерійського до Танаїсу (Дону).

Переважання водних маршрутів пов'язують як із нерозвиненістю інфраструктури сухопутних шляхів, так і з

ше те, що виробляти на місці об'єктивно не могли. Торгівля існувала поряд з іншими формами обміну та забезпечення товарами: дарами, конфіскаціями іноземних вантажів, військовою здобиччю, стягуванням натуральних податей від залежних земель і народів тощо. З доби класики ситуація дещо змінюється, в античній економіці торгівля посідає все більш і більш значуще місце. Однак протягом усієї своєї історії антична цивілізація залишалася аграрною: натуральні форми ведення господарства завжди переважали над товарними (це характерно для всіх традиційних суспільств), і тільки в епохи економічного розквіту та піднесення окремі галузі виробництва, переважно ремесла і промисли, орієнтувалися на ринок. У виробництві сільгосппродукції лише одна — дві агрокультури були розраховані на продаж. Для Аттики це оливки, точніше олія; для Хіосу, Фасосу, Егіни — виноград, точніше вино; для Боспору — пшениця. У цілому ж господарство залишалось полікультурним, і все необхідне для життя господаря і його родини вироблялося переважно на місці.

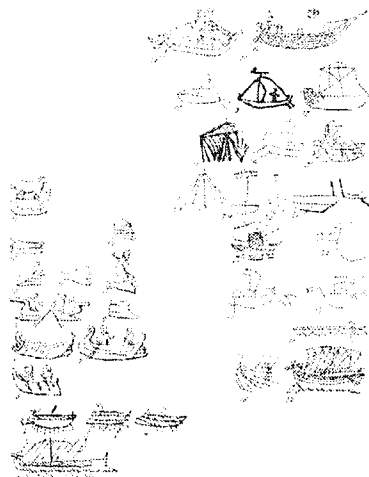
Зовнішня торгівля провадилася, як правило, морськими шляхами. Чорне море греки називали Понтом, тобто Морем. Азовське море йменувалося Меотидою. Основні торгові шляхи визначалися природними чинниками: напрямком течій, часом і терміном навігації, погодними умовами. Греки знали головним чином каботажне плавання вздовж берега. Від чорноморських проток у Понт ішло два основних шляхи: вздовж західного берега до Ольвії і далі до Криму; вздовж південного та східного берегів до Боспору Кіммерійського. Наприкінці V ст. до н. е. грецькі моряки, опанувавши місцеву розу вітрів, відкрили найкоротший шлях від проток Боспору Фракійського до Криму безпосередньо через Чорне море — від мису Карамбій у Пафлагонії до мису Кріуметопон (Баранячий Лоб) у Таврії (сучасні Керемпе в Туреччині та Сарич — найпівденніший мис Криму). Окремий морський шлях ішов Меотидою від Боспору Кіммерійського до Танаїсу (Дону).

Переважання водних маршрутів пов'язують як із нерозвиненістю інфраструктури сухопутних шляхів, так і з

відносною дешевизною корабельного транспорту. Наприклад, вартість транспорту з пшеницею, доставленою сухопутним шляхом на відстань 17 миль (від району Мангупа до Херсонеса), становила 6,8–13 % вартості пшениці, тоді як доставка подібного вантажу морським шляхом через усе Чорне море від Криму до Синопи піднімала вартість зерна, що перевозиться, лише на 2,3 %, тобто транспортні витрати виявлялися в три або навіть шість разів меншими(!), хоча судно додало відстань у 10 разів більшу.

Річкові шляхи були основними комунікаціями у греко-варварській торгівлі. Археологічні знахідки доводять, що кожна більш-менш значуща ріка чорноморського та азовського басейнів мала велике значення.

Доставку товарів намагалися проводити через дружні місця, безпечні від піратів. На всіх шляхах важливе значення мали спеціально засновані поселення — грецькі, варварські чи змішані. Такі місця, спеціально обладнані греками для ведення далекої оптової торгівлі й розташовані переважно на березі моря, носили назву емпоріїв (дослівно — «ринок»). Там надавалися портові, митні та складські пільги, як, наприклад, в окремому



Прорисовки кораблів різного типу і призначення з різноманітних речей і предметів, знайдених на Боспорі, VI ст. до н. е. — IV ст. н. е.

торговельному містечку в гирлі Дону — Єлизаветівському городищі. Дуже швидко функції емпоріїв виходили за межі первинних завдань. Приміром, поселення на острові Березань (тоді — півострові), згодом колонія Борисфеніда, включена до пізнішої Ольвійської держави, набуло важли-

вого стратегічного значення, дбаючи про безпеку на островах, півостровах, мисах під час проходження суден. Воно стало своєрідним транзитним пунктом, від якого найближчими сухопутними і водними шляхами можна було зв'язатися з найвіддаленішими лісостеповими районами Скіфії, заселеними осілими землеробськими племенами. Таку функцію виконували всі подібні поселення. Скажімо, на півдні сучасної Франції існувало давньогрецьке місто під назвою Емпоріон, яке не тільки забезпечувало морську комунікацію в трикутнику Іспанія–Галлія–Італія, але й підтримувало міцні економічні контакти з галльськими та лігурійськими племенами.

Оскільки торгівля здійснювалася переважно морем, островні та прибережні поліси більш утягувалися в неї, ніж розташовані в глибині материка. Уже з VI ст. до н. е. налагоджуються тісні торговельні контакти північночорноморських колоній з власними метрополіями — іонійськими центрами Малої Азії, а також з островами Егейського моря — Мілетом, Клазоменами, Хіосом, Самосом, Теосом, Родосом, Лесбосом, за посередництва яких підтримувалися зв'язки навіть з Навкратісом (Єгипет). З другої половини цього століття свою зацікавленість у торгівлі з північнопонтійським регіоном починають виявляти Афіни, а разом із ними Коринф, Егіна тощо. Після греко-персидських війн провідні позиції в понтійській торгівлі протягом V — останньої чверті IV ст. до н. е. перейшли саме до Афін. Контролюючи чорноморські протоки, афіняни отримали можливість регулювати понтійський експорт та імпорт. Особливих масштабів набула торгівля Афін, що періодично страждали від нестачі хліба, з Боспором. Навіть анексія Боспором Німфею, який імовірно входив до Афінської архе (морської держави), була неспроможна погіршити афіно-боспорські стосунки.

Починаючи з кінця V ст. до н. е. на північночорноморських ринках посилюються позиції південночорноморських центрів, насамперед Синопи, Гераклеї, Амісу, Амастрії та ін. З VI ст. до н. е. налагоджуються торговельні контакти з Колхідою (сучасна Грузія), із західно- (Істрія, Кал-

латія) та східночорноморськими (Фасіс) полісами, а також між самими містами регіону. У IV–I ст. до н. е. серед торгових партнерів північнопонтійських колоній бачимо провідні центри Егеїди — Родос, Парос, Фасос, Кос, Ікос, Кнід, Делос; Малої Азії та Східного Середземномор'я — Синопу, Гераклею, Пергам, Александрію Єгипетську.

Після I ст. н. е. північночорноморський ринок органічно включається в економічну систему Римської імперії, чия політична орбіта охопила грецькі держави регіону. Понтійські колонії в цей час активно торгують з економічними центрами Сирії, Єгипту, Малої Азії, західноримськими провінціями.

Торгувати хлібом — стратегічним товаром Стародавньої Греції — намагалися всі великі держави Надчорномор'я. Гориста і небагата хлібом антична Еллада знала всього трьох великих постачальників, які сформувалися на периферії грецького світу в результаті колонізації. Це землеробські зони Сицилії, особливо Сіракуз, Північного Причорномор'я, особливо Боспору, та Єгипту з Кіренаїкою, що висунулися як експортери з V ст. до н. е. Усіх їх об'єднує автократична форма правління, що стало вирішальним фактором для концентрації в одних руках великих матеріальних цінностей. Сицилія забезпечувала зерном Пелопоннеський півострів, де в усіх областях, крім Лаконіки й Мессенії, його не вистачало, а Північне Причорномор'я — поліси, розташовані в Егеїді, перш за все Афіни. У римські часи на середземноморських ринках з'являється іберійське та галльське зерно.

Після греко-перських війн Аттика потрапляє в залежність від імпорту хліба. Привертає увагу той факт, що в Афіни ввозили не ячмінь, котрий був широко розповсюджений у материковій Греції, а високоякісну пшеницю, що розглядалася як делікатес. Інакше кажучи, йдеться не про брак хліба взагалі, а про намагання наповнити ємний аттичний ринок різнорідними високоякісними продовольчими товарами і диверсифікувати джерела постачання. Останнім прагненням пояснюється, між іншим, афінська військово-морська експедиція на Сицилію, що завершилася во-

єнною катастрофою під Сіракузами (415–413 рр. до н. е.). У деякі роки Афіни імпортували по 190 кораблів із зерном загальною вартістю 479 талантів з розрахунку по 5 драхм за медимн.

Хлібної торгівлі між Понтом і Середземномор'ям у VII–VI ст. до н. е. практично не було через відсутність можливостей вирощувати товарний хліб для його регулярного продажу. У V ст. до н. е. така торгівля починається, про що свідчить Геродот. Точно не відомі ні її обсяг, ні місце, з якого до Егіни та Пелопоннесу вивозилося збіжжя. Можна припустити, що найбільших експортних потужностей за рахунок власної хори і ресурсів прикубанських племен не раніше V ст. до н. е. досягнув Боспор, архонти якого в багатьох полісах Еллади вважалися тиранами. Ці автократичні правителі спромоглися зосередити в руках правлячої верхівки понаднормативні матеріальні цінності, отримані від експлуатації підвладної території.

Ольвії широку хлібну торгівлю вдавалося проводити лише в IV ст. до н. е., а в періоди запустіння хори вона вимушена була сама спорадично купувати землеробську продукцію у скіфського населення нижньодніпровських міст. Хлібна торгівля Херсонесу також хронологічно обмежена. Адже тільки в IV–III ст. до н. е. йому вдавалося залучати, крім обмежених можливостей власної хори на Гераклеїському півострові, також потужності північно-західної Тавриди, включеної тоді до Херсонеської держави. Однак ресурси залишалися вкрай обмеженими, що змусило ввести державну монополію на хліботоргівлю.

Таким чином, у добу пізньої класики і раннього еллінізму джерелом хлібних поставок став Боспор, а основним напрямком експортно-імпортних операцій — Афіни. Недаремно саме про них збереглися найгрунтовніші дані. З промови Демосфена проти Лептина відомо, що за боспорського царя Левкона I з Пантікапею до Аттики щороку надходило близько 400 тис. медимнів (16 380 т) зерна. Страбон повідомляє, що цим боспорським володарем вивезено з Феодосії до Афін 2100 тис. медимнів (86 000 т) хліба, що було, імовірно, не одноразо-

вою акцією, а розтягнулося на всі останні роки правління цього монарха. Також не слід забувати, що Афіни хоча й найбільший, однак не єдиний торговельний партнер Боспорської держави. Суттєвими митними привілеями Боспор наділив свого часу Мітілену на о. Лесбос.

Визначаючи експортний потенціал Боспору, слід усвідомлювати що йому належало відразу декілька обладнаних гаваней. Крім двох широко відомих великих портів — Пантікапею і Феодосії, що неодноразово згадувалися сучасниками, існували інші добре зорганізовані емпорії, через які експорт також надходив за кордон. Це Німфей і Синдська Гавань (Горгіпія). Усі ці поліси, крім столиці — Пантікапею, були завойовані боспорськими царями з V до IV ст. до н. е.

За свідченнями Арістотеля, Демосфена, Страбона, Вергілія, наступним після хліба предметом експорту держав Північного Понту була риба. Як делікатес риба (точніше, рибні консерви, засоли і соуси) експортується тільки з V ст. до н. е. На першому місці тунцеві (зокрема, пеламіда чи сардина), далі йшли осетрові — стерлядь, севрюга, білуга, серед інших риб — скумбрія, кефаль, оселедець, високо цінувалася султанка. Геродот зазначає, що в гирлі Борисфену ловляться «великі риби без хребтів і колючих кісток». Страбон повідомляє про зимову ловлю в Керченській протоці осетрів розмірами майже з дельфіна за допомогою остроги. Грубо засолена понтійська риба загалом поступалася якістю іберійській чи сардинській, тому правила за масовий дешевий продукт рабів, народу і солдат.

Після появи на Дунаї та Понті римських гарнізонів збільшується ловля й експорт дешевих сортів, зокрема анчоусів. За римлян елітні сорти риби піднялися в ціні і становили привілей забезпечених класів. Приміром, у публічній промові Катон нападав на тих римлян, які, вводячи у себе чужоземну розкіш, купували амфору понтійської риби за 300 драхм.

Рибний промисел забезпечував непогані доходи. Так, виручка Херсонесу від продажу риби і рибних соусів була

в кілька разів більшою, ніж від експорту солі (190–280 тис. срібних денаріїв за монетною реформою 286 р.), відповідно вищим був і прибуток. А однією з причин заснування Танаїського емпорію в III ст. до н. е. називають бажання боспорян і надалі отримувати стабільні прибутки від рибної торгівлі на фоні загибелі в гирлі Дону Єлизаветівського городища та поступової втрати Боспором контролю над великими хлібними ресурсами прикубанських племен.

Певну роль відігравала й работоргівля. Захоплені в ході сутичок з варварами або ж куплені у тих самих варварів раби не знаходили масового застосування в господарстві північночорноморських полісів, тому з вигодою перепродавалися. Ціни на рабів на середземноморських ринках дуже коливалися залежно від статі, віку, професії, фізичного стану — від декількох десятків до багатьох сотень драхм.

Отже, товарна номенклатура в торгівлі колоній Північного Причорномор'я з економічними центрами Еллади відзначалася різноманітністю. Перш за все ввозилися необхідні в повсякденному житті речі, виробити які на місці було неможливо. Слід зазначити, що економічна спеціалізація мала переважно не галузевий, а регіональний характер. Згодом усе більшу увагу стали привертати предмети розкоші, що не лише використовувалися на місці, але й вигідно перепродавалися варварській знаті. Серед товарів, що вивозилися, переважали продукти скотарства, рибальства і землеробства. Так, якщо широкий рибний експорт забезпечувався всіма великими північночорноморськими центрами, то експорт хліба на широку ногу спромігся поставити лише Боспор. Крім суто економічних причин, цьому сприяла його автократична форма правління. Архонти-басилевси зуміли зосередити у своїх руках понаднормативні ресурси: земельні резерви власної хори, сільськогосподарські потужності підвладних прикубанських племен, митний і фіскальний потенціал усєї держави. Закупівля понтійського хліба відігравала важливу роль в економіці багатьох полісів Еллади, перш за все Афін. Тому закономірно, що з тогочасних письмових джерел саме про хлібну

торгівлю ми отримуємо найбільше інформації. Вона стосується обсягів торгівлі, розмірів митних платежів і тарифів, організації митної служби й змісту митної політики Боспору. Різке скорочення зернового експортного потенціалу Боспору з III–II ст. до н. е. (свої значні втрати від цього правителі намагалися покрити за рахунок збільшення вивезення риби, а також розширення работоргівлі) призводить до згасання зацікавленості тогочасних грецьких письменників до боспорської історії.

На кожній стадії руху товарів їх номенклатура, обсяги, ціна та якість фіксувалися урядовцями, завданням яких була не стільки статистика, скільки фіск — стягування торгового мита, митних зборів, портових, складських чи дорожніх платежів. Не пізніше класичної доби поруч із полісними магістратами з'являються приватні відкупники та навіть їх компанії, які викупляють у держави права на стягування тих чи інших податків і зборів.

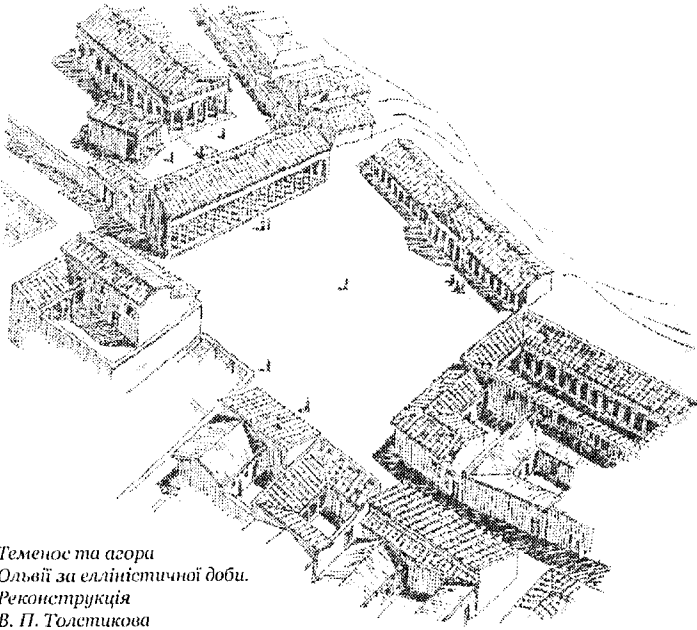
До епохи класики в Греції не сформувалося професійного прошарку торговців, а епізодична заморська торгівля здійснювалася принагідно різними мандрівниками (емпорами), щоб окурити власну подорож. З класичної доби з'являються фахові торговці — крупні закордонні купці (їх теж називали емпорами), посередники-перекупники — політкапели та дрібні гендлярі — капели. Емпори самі виступали як власники транспортних засобів або фрахтували кораблі у навклерів (судновласників). Великий торговець тримав у ключових пунктах, з якими вів справи, відповідальних осіб (рабів, вільновідпущеників чи вільних — членів родини або компаньйонів), які слідкували за боржниками, зустрічали чи виряджали торговців з товаром, вивчали і вираховували ринкову кон'юнктуру. Вони не залишали своїх занять навіть узимку, між періодами морської навігації, коли торгівля завмирала. Зусиллями мініяйлів (трапезитів) і храмів поширилися банківсько-фінансові операції кредитування торгівлі, чітко фіксовані в різноманітних договорах. За відсутності практики страхування кораблів і вантажів, виходячи з ризиків сезонної навігації та піратської загрози, позикові проценти при кредитуванні

морської торгівлі значно перевищували відсотки з інших видів позик. Отже, діяльність учасників торговельних операцій у добу розквіту античної економіки мала високоорганізований характер, будучи орієнтованою на раціональне отримання прибутку, подібно до модерних капіталістичних господарств Європи.

Організація митної діяльності. Народні збори («демос», «народ») еллінських полісів як юридично найвищий орган влади поряд з питаннями зовнішньої політики, оборони, нагородження громадян та іноземців, регулювали економічне життя держави. Від імені народу та ради («буле») видавалися закони про грошовий обіг та утворення продовольчих резервів, виносилися постанови про надання купцям привілеїв і звільнення їх від сплати мита, про дарування іноземцям громадянських прав, торговельних і митних пільг. У Боспорі ці прерогативи належали тирану як формальному і реальному главі держави, який тривалий час носив подвійний титул архонта щодо греків — громадян Боспору і Феодосії та басилевса щодо варварського населення азійської половини держави.

Прибутки з торгівлі, митні збори і штрафи поряд з іншими джерелами надходжень (пожертвами у вигляді літургій, податками на жертвоприношення, платою за орендоване державне майно, коштами від конфіскацій майна, дарами іноземців тощо) становили головну статтю прибуткової частини «державного бюджету» античних полісів. Цими фінансовими надходженнями в III ст. до н. е. в Ольвії опікувався верховний розпорядник фінансів, або скарбник держави, так званий діойкет («той, хто стоїть на чолі управління»). Він завідував найважливішими державними прибутками, в тому числі відкупам, мав право конфісковувати майно невинуватих боржників або ж не стягувати відсотки з сум, відкладаючи виплати, і навіть скасовувати борги. З II до останньої чверті I ст. до н. е. в Херсонесі діойкети мали право ініціювати прийняття постанов народних зборів. Щорічно в певні терміни діойкет був зобов'язаний звітувати у народних зборах. Функціонували й спеціальні колегії, які також звітували перед радою

і народними зборами. Це, наприклад, колегія дев'яти і колегія семи в Ольвії. Перша опікувалася державним скарбом. Існує не підтверджене фактами припущення, що вона складалася з архонта, стратега, п'яти агораномів, астинома й верховного жерця. Друга колегія завідувала священною скарбницею, встановлюючи податки на жертвоприношення та опікуючись будівлею, де зберігалися речі, пожертвовані богам.

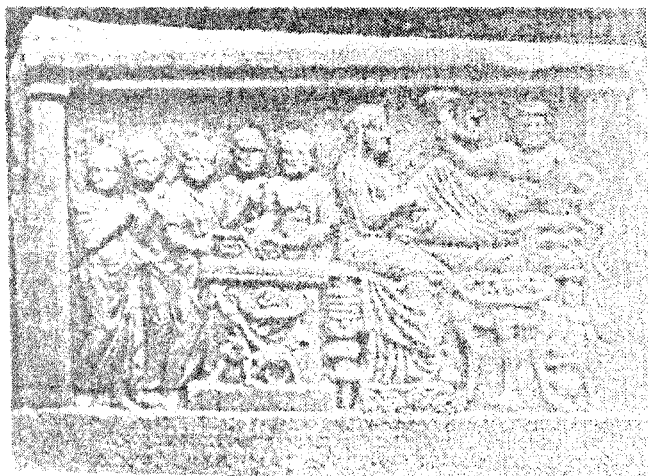


*Теменос та агора
Ольвії за елліністичної доби.
Реконструкція
В. П. Толстикова*

Спеціальні посадові особи відповідали за організацію торговельної діяльності. Серед них одними з основних були агораномі — виборні магістрати, зорганізовані в колегії, які дбали про благоустрій місць торгівлі та спостерігали за її порядком і законністю. На агорі в присутності агораномів мали укладатися торговельні угоди. Якщо договір купівлі-продажу узгоджувався в приватному порядку, то продавець заявляв про це урядовцю, зазначаючи суму для спільної з покупцем сплати торгового мита. Агораномі призна-

чали ціни на деякі товари, контролювали міняйлів та слідували за виконанням існуючих законів про грошовий обіг.

Дзвоником агораном сповіщав про відкриття та припинення торгівлі на ринку. Зазвичай найінтенсивніша торгівля, як писали античні автори, йшла між дев'ятою та одинадцятою годинами ранку, тому ці години називалися «часом наповнення агори». Агораномам дозволялося застосовувати легкі тілесні покарання до рабів та великі грошові штрафи щодо вільних.



Вітійний рельєф із зображенням ольвійських сітонів
за сценою бенкету, III ст. до н. е.

Залежно від обсягів торгівлі в різних містах кількість агораномів варіювалася: маємо дані, що в Херсонесі одночасно виконували свої обов'язки від одного до двох—трьох магистратів, в Ольвії працювала колегія з п'яти чоловік. Звичайно термін повноважень не перевищував року, але в перші століття нашої ери зустрічаються як кількамісячні, так і довічні терміни. Переважно агораноми для виконання своїх обов'язків користувалися тільки власними коштами, тому ця посада, що потребувала значних грошових витрат, особливо в перші століття нашої ери була досить обтяжливою. У IV ст., зі зникненням полісних інститутів,

функції агораномів у Херсонесі перейшли до рук державних чиновників.

Важливі завдання виконували також астиноми, до обов'язків яких входив нагляд за карбуванням монет, правильністю мір та терезів, якістю й точністю об'ємів вироблених амфор, які маркувалися спеціальною печаткою. В обов'язки астиномів входив нагляд за експортом продукції, зокрема в амфорах: вина, солоної риби, олії, сипучих речовин тощо. Штемпель астинома з його посадою, ім'ям та певною символікою (для елліністичного Херсонесу, приміром, це грубо виконані зображення палиці або виноградного грона) був своєрідною «фабричною маркою» держави, її гарантією при вивезенні за кордон. Зі скороченням колегіальних органів у перші століття нашої ери функції астиномів перейшли до агораномів.

Існувала ще колегія сітонів, що мала піклуватися про закупівлю хліба в разі неврожаю, його зберігання (у державному складі сітобалоні) і продаж громадянам за встановленими цінами. Ці обов'язки в Херсонесі належали агораномам.

У державах, пов'язаних взаємовигідними економічними угодами, побутувала практика обміну постійними місіями для спрощення й покращання умов двосторонньої торгівлі. Так, боспорські тирани з династії Спартокідів мали в Афінах своїх представників, «постійних агентів» (дослівно: «ті, які стягують» за царя). До їх функцій, очевидно, входив нагляд за торговими операціями боспорських царів і укладання торгових угод за їх дорученням.

На Боспорі перебували представники значних афінських купців, а за припущенням І. Б. Брашинського, й представники Афінської держави. На Боспорі існувала спеціальна адміністрація для піклування про прибулих афінян.

З корпусу промов Демосфена дізнаємося, що на Боспорі IV ст. до н. е. існував інститут елліменістів — збирачів мита в портах. В античному словнику Поллукса дається загальне визначення: елліменісти — збирачі мита в гаванях. Вони вели в особливих митних списках об-

лік кількості і якості товарів, які вивозилися через пантікапейський порт. При цьому в списки заносилися всі товари, що проходили через порт, у тому числі й ті, що не підлягали митному оподаткуванню. Немає сумніву, що цей облік проводився не стільки зі статистичною, скільки з фіскальною метою: купці, звільнені від вивізного мита, все одно мали сплачувати митній адміністрації Пантікапея портове мито. Саме його й збирали на Боспорі елліменісти.

Адміністрація портів через митників вела суворий облік не тільки асортименту й обсягів товарів на кораблях, що вантажилися в доках, а й установлювала певний контроль за тими суднами, що заходили в порт транзитом, наприклад для поповнення запасів. Усі записи зберігались у спеціальних митних або портових архівах. Завдяки цьому під час конфліктів з властями або суперечок між учасниками торговельних операцій вони могли використовуватися в судових справах.

Спробуємо з наявних розрізнених фрагментів скласти загальну картину організації митної служби Тіри, Ольвії, Херсонесу та Боспорського царства. У міських республіках-полісах найвищі функції регулювання митної справи і політики належали народним зборам. Вони затверджували розроблені звичайними громадянами, магістратами і радою (десь з III ст. до н. е. — тільки останніми) законопроекти щодо фінансової справи і грошового обігу, встановлення державної монополії зовнішньоекономічної діяльності, запровадження певних тарифів, надання громадянам та іноземцям митних привілеїв чи права безмитності тощо. На Боспорі такі прерогативи належали виключно архонту-басилевсу як главі держави. Прибутки від мита, як і всі інші державні доходи, або використовувалися безпосередньо на поточні витрати відповідними магістратами, або акумулювалися скарбниками полісів, дійкетами, спеціальними фінансовими колегіями, як, наприклад, в Ольвії — колегіями дев'яти і семи. На внутрішніх (міських) ринках регулювали торгівлю, виконували поліцейські функції, а також стягували мито агораноми.

Як бачимо, спеціалізованої митної служби, за винятком інституту елліменістів, не існувало. Її функції передавалися відкупникам, що розглядалися як приватні особи, а також покладалися на чиновників, які мали й інші обов'язки — чиновників фінансово-податкових, поліцейських відомств і тих, що регламентували торгівлю.

Різновиди митних зборів. Одним із найпоширеніших різновидів мита був так званий елліменіон. Це портовий збір, про який надходять відомості з Боспору IV ст. до н. е. Елліменіон стягувався з усіх суден за право користування інфраструктурою порту. Такий самий митний збір існував і в портах інших держав Північного Причорномор'я. Хоча розмір портового збору невідомий, зрозуміло, що він залежав від кількості та якості товарів, що проходили через порт. Звільнення від портового збору регулювалося індивідуальними декретами.

Оскільки античні держави для зростання обсягів торгівлі дозволяли собі нерідко скасовувати ввізне та вивізне мито, можна припустити велике фіскальне значення елліменіону. За відносно великих торгових оборотів боспорських портів, особливо Пантікапея і Феодосії, у IV ст. до н. е. Портовий збір був однією з найважливіших прибуткових статей Спартоکیدів. Це й не дивно, адже відомо, що в елліністичний час одним із головних джерел процвітання, скажімо, Родосу, були прибутки від портового збору. Полібій зазначає, що до оголошення римлянами Делоса вільним портом елліменіон на Родосі приносив щорічно 1 млн драхм ($\approx 166,67$ талантів) прибутку. Автор псевдо-аристотелевої «Економіки» зазначає, що афінський фінансист Калістрат збільшив прибутки однієї з македонських гаваней від портового збору з 20 до 40 талантів. Як правило, елліменіон ототожнюється з «п'ятдесятим» — 2 % митом, що стягувалося на Делосі.

Своєрідним аналогом елліменіону в римських володіннях був спеціальний портовий збір — порторія. Процедура стягування цього мита, запроваджена римлянами, полягала в тому, що новоприбулі торговці декларували свій вантаж у збирачів мита — практорів (від дієслова «стягувати»)

і в агораномів. Порторія — це мито за право суден користуватися акваторією порту.

Поряд з портовим збором елліменісти, вірогідно, обкладали купців ще й експортно-імпортними митами. Про їх розмір також відомо на прикладі Боспорської держави Спартокідів. Звичайним митом, що стягувалося під час вивезення хліба з їх володінь, було так зване *тридцятє* — $\frac{1}{30}$ вартості вантажу, тобто 3,33 відсотка. Для заохочення значних покупців боспорські царі йшли на прогресивне зниження цього мита — його розмір був обернено пропорційний вартості хліба, що вивозився. Так, Левкон I знизив вивізне мито для м. Мітілени на Лесбосі наполовину, змінивши його «*шістдесятим*» — $\frac{1}{60}$ вартості товару (1,66 %), а з суми, що перевищувала 10 талантів, зменшив його ще, повелівши брати «*дев'яностє*» — $\frac{1}{90}$ (1,11 %). $\frac{1}{60}$ і $\frac{1}{90}$ кратні звичайному миту в $\frac{1}{30}$ — «*тридцятому*»: перша знижка — це половина звичайного мита, друга — її третина. Оскільки ціна коливалася, мито стягувалося з суми оплати, а не з цифри вивезення (за іншим тлумаченням — залежно від кількості товару). Чим більше закуповувалося хліба, тим нижчим ставало мито.

Боспорські царі своєю тарифною політикою — встановленням залежності між розміром мита та сумою закупівель — прагнули зацікавлювати покупців великих партій зерна.

В Афінах мито на привізні товари спочатку становило $\frac{1}{10}$ частку їх вартості, згодом афіняни усвідомили, що помірні мита сприяють розвитку торгівлі й можуть дати більший прибуток. Тому в IV ст. до н. е. ввізне мито скоротилося. Окремі предмети (зброя, військове спорядження) звільнялися від сплати мита. Союзники Афін отримали митні пільги, сплачуючи мито в розмірі $\frac{1}{100}$ ціни товару, тоді як залежні міста платили $\frac{1}{20}$ ціни. Протекціоністські, точніше фіскальні, інтереси підштовхували урядовців птолемейського Єгипту встановити величезне мито (до 50 %) на олію. Стратегічне значення маслинової олії для еллінського світу безперечне: вона використовувалася для релігійних, санітарно-гігієнічних, спортивних і кулінарних потреб. На по-

чатку доби еллінізму переселенці з Греції та Малої Азії перенесли в Сирію та Єгипет своє мистецтво вирощування маслинових дерев і виноградників. Елліністичний уряд Єгипту виявився зацікавленим у стимулюванні місцевого виробника — платника податків. До того ж захист внутрішнього єгипетського ринку відповідав традиційній замкненості країни та старій грецькій ідеології самодостатності (автаркії). Уже з IV ст. до н. е. єгипетський уряд чітко регламентував увезення до Александрії продовольства та вивезення виробів єгипетських майстрів.

Усі різновиди мита стягувалися в портах та емпоріях, а також на міських ринках. Сухопутні мита й митниці на сухопутних шляхах — величезна рідкість в елліністичному світі — достовірно відомі лише на Криті та в еолійських містах. Операції на сухопутних митницях нерідко припинялися при закритті кордону в разі ворожих стосунків із сусідами. Даних про існування чогось подібного в Північному Причорномор'ї поки що немає, хоча припустити його існування сухопутних митниць нічого не заважає.

Експортно-імпортні мита відігравали не лише фінансову роль: варіювання їх розмірів сприяло протегуванню місцевих виробників чи експортерів, або розширенню експортно-імпортних операцій, а також виконувало політичні завдання підтримки союзників та привілейованих друзів. В умовах, коли держава йшла на прогресивне скорочення мита або встановлення режиму безмитної торгівлі, завдання поповнення скарбниці виконував портовий збір (елліменіон, порторія). Звільнення від нього регулювалося шляхом персональних декретів. Щодо Північного Причорномор'я відсутні відомості про наявні в античному світі внутрішні, перевізні мита та складські збори, що стягувалися на внутрішніх чи прикордонних сухопутних і річних митницях, проте можемо припустити їх існування.

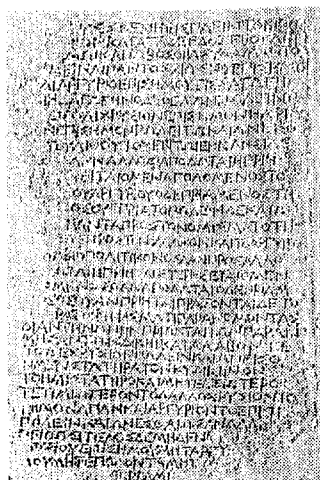
Спроби регулювання зовнішньої торгівлі античними державами Північного Причорномор'я. У добу античності робилися активні спроби регулювання зовнішньоекономічної діяльності. Використовувалися, наприклад, методи грошово-фінансового регулювання: за-

борона обігу на території держави іноземних срібних монет поряд із дозволом їх вільного безмитного ввезення та обов'язкового обміну на місцеву мідну монету за встановленим твердим курсом. Зокрема, таке правило закріпив ольвійський декрет 340/330 рр. до н. е. про гроші, запропонований Канобом, сином Фрасідаманта, і схвалений народними зборами.

Нерідко держави безпосередньо втручалися в економіку через установаження монополії на продаж або іноді на виробництво певної групи товарів. На думку Арістотеля, грецькі поліси встановлювали монополію тоді, коли відчували фінансові труднощі та потребу значно збільшити надходження до скарбниці. Як правило, монополії стосувалися товарів підвищеного попиту — хліба, олії, вина. Крім того, монополії запроваджувалися в тих регіонах, де відповідні товари вироблялися у великих кількостях і становили значну експортну статтю.

Можливість існування хлібної та винної монополій за непрямыми даними фіксується на Боспорі. Вірогідно, що поселенцям на царських землях диктувалося, які вигідні для скарбниці агрокультури слід вирощувати більшою мірою. Хлібний експорт на Боспорі за Спартоکیدів перебував під безпосереднім контролем царів, але монополізованим, у власному сенсі цього слова, він не був: говорити можна хіба що про монопольну тенденцію чи часткову монополію.

Херсонеська громадянська присяга, що датується зламом IV–III ст. до н. е., суворо забороняє продаж «хліба, що



Постанова ольвійського народу про безмитне провезення через державний кордон монет із коштовних металів, т. зв. декрет Каноба, сина Фрасідаманта, 340/330 рр. до н. е.

звозиться з рівнини», в інше місце, крім Херсонесу. Ця категорична заборона наводить на думку, що траплялися випадки, коли хліб контрабандним шляхом звозився в Керкінітиду, Калос-Лімен або в якусь зручну бухту на західному березі півострова для подальшого вивезення. Подібна заборонна норма херсонеської присяги дуже схожа на статті наказу єгипетських монархів середини I ст. до н. е. про заборону вивозити низку сільськогосподарських товарів з номів вище Мемфіса в Дельту і Фіваїду; проте ввезення таких товарів в Александрію оголошується безперешкодним. Дана правова норма пояснюється роллю Александрії як найважливіших торговельних воріт Єгипту, через які здійснювалося безліч експортно-імпортних операцій, котрі держава обкладала податками і митом. Деяку аналогію наведеного пункту херсонеської присяги містить теоський напис кінця IV ст. до н. е. — лист Антигона щодо запроєктованого синоїкізму (об'єднання) Теосу і Лебедосу. В одному з пунктів так і не реалізованого договору зазначалося: увесь хліб, що надходить в обидва міста, має звозитися на спільний ринок, причому вивезення хліба здійснюється після формальної декларації та сплати мита.

Чи не найпоширенішими методами регулювання зовнішньої торгівлі було надання митних пільг і привілеїв, зокрема надання права безмитної торгівлі — ателії. Таке право поширювалося як на приватних осіб, так і на держави. Серед перших були власні громадяни, які могли надіятися правом безмитності в періоди особливих економічних успіхів поліса, та заслужені іноземці, яким дарували безмитність за підтримку в себе на батьківщині громадян держави-дарувальниці. У широкому значенні ателія — це не просто відсутність мита, а «свобода від податей», «звільнення від податків». Діодор Сицилійський повідомляв, що після перемоги в міжособній братовбивчій війні 309 р. до н. е. новий боспорський цар Євмел пообіцяв народним зборам столиці зберегти право безмитності. За його предків таким правом користувалися громадяни Пантікапея. Не менш яскравий приклад Афін, де 355 р. до н. е. Лептин з метою подолання фінансових труднощів запро-

понував афініянам прийняти закон про скасування свободи від мита для громадян. Цю пропозицію піддав критиці Демосфен через те, що вона шкодила фінансовим інтересам боспорського царя Левкона та його синів. Останній, за свідченнями політичних опонентів Демосфена, щорічно виплачував афінському оратору тисячу медимнів хліба.

Проксенія та індивідуальне звільнення від мита. Отримання іноземцями ателії оформлялося спеціальним почесним правовим актом — проксенією. Іноземець (переважно громадянин іншого поліса, а не особа без громадянства — метек) поряд із безмитністю наділявся правом безперешкодного в'їзду та виїзду, дозволом на володіння землею в межах общини-поліса, а також місцевим громадянством. Проксен («друг гостя») офіційно представляв інтереси своєї нової держави та її громадян у себе на батьківщині.

Надання проксенії іноземцеві обумовлювалося вдячністю поліса за допомогу громадянам. Вона також мала стимулювати розширення торговельної діяльності, оскільки надавалася, як правило, значним купцям-емпорам, тому поряд із дипломатичною (консульською) виконувала й зовнішньоекономічну роль як один із важелів митної діяльності держави. Проте з цього правила бували й винятки: подекуди в ранній період проксенії мали політичне значення. Приміром, проксенічний декрет з Ольвії на честь двох синопейців — тирана Тимесилея і його брата Теопроба. За Плутархом, ті були вигнані з Синопи близько 437 р. до н. е. в результаті спільних дій місцевих демократів та афінського флоту Перікла й Ламаха.

Призначення особи проксеном і надання їй відповідних пільг вирішувалося громадянами на народних зборах після попереднього обговорення в раді. Навіть у могутніх елліністичних монархіях Сходу право дарування проксеній залишалося за містами, що входили до їх складу. Утім на Боспорі таке право було узурповано царями-архонтами.

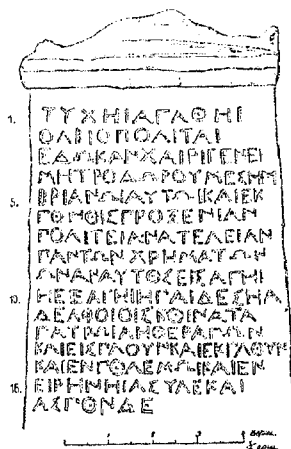
Судячи з наявних написів, Боспор мав своїх проксенів в Амісі-Піреї, Халкедоні, Хіосі, зв'язки з якими підтверджує археологія. У цих проксеніях важко знайти політичне під-

грунтя: вони надані представникам держав, що інколи перебували в далеко неоднозначних стосунках одна з одною, проте в торговельних контактах з якими було зацікавлене царство. На Боспорі, в Херсонесі та в Ольвії другої половини IV ст. до н. е. проксенії надавалися не тільки конкретним особам, але також їхнім нащадкам. Зустрічалося дарування проксенії не одній, а двом особам одночасно.

Боспорські монархи, виступаючи від імені всієї держави, а не окремого поліса, надаючи проксенам привілей безмитної торгівлі, поширювали його на всю підвладну їм територію, «на всі товари на всьому Боспорі». Ателію отримували не тільки проксени особисто (адже йдеться про значних заморських купців), а також їх нащадки, іноді слуги.

Проксенічні акти містили обов'язкову формулу «без конфіскації і без договору», яка надавала проксенам право вільного входу в гавань і вільного виходу з неї в мирний і воєнний час. Таким чином держава погоджувалась не застосовувати поширеного в тодішній міжнародно-правовій практиці «права захоплення». Згідно з цим правом арешт купців та конфіскація їх майна в разі військової або якоїсь іншої потреби розглядалися як цілком прийнятні й поширені превентивні заходи. Дозвіл проксенам здійснювати вільний вхід-вихід у гавань гарантував торговцям недоторканність особи і власності, максимально знижував торговельні ризики, пов'язані з політичною кон'юнктурою.

Отже, інститут проксенії дуже важливий в античному світі, зародився ще в часи архаїки, його розквіт припав на



Прорисовка олійського почесного декрету Херігену, сину Метродора, месембріанцю, про дарування проксенії, громадянства та ателії (безмитності) на всі товари

класичну і ранню елліністичну добу. Проксенія як складне міжнародно-правове явище сприяла державній легітимації стародавнього побутового звичаю гостинності (ксенії). Проксен, наділений подвійним громадянством, був, так би мовити, напівофіційним посланцем-консулом дружнього поліса. Подарована проксену безмитність, що надавалася додатково також його родичам, слугам і нащадкам, сприяла закріпленню відповідного бізнесу в руках визначних торгових домів, в операціях з якими був зацікавлений поліс.

У добу пізнього еллінізму, десь не раніше II–I ст. до н. е., коли проксенія в міждержавних відносинах уже втрачає свою колишню значущість, вона все більше набуває декларативно-політичного значення. Її колишнє зовнішньоекономічне та консульське призначення просто забувається. Проксенічні декрети набувають урочистого, почесного характеру, прославляючи іноземців, діяльність яких мала прихильну щодо полісів спрямованість. Такою є, наприклад, херсонеська проксенія другої половини II ст. до н. е. на честь посла Мітрідата VI Євпатора.

Звільнення від мита на підставі міждержавних угод. Для централізованих елліністичних монархій Східного Середземномор'я питання дарування проксеній уже не відіграло суттєвої ролі: проксенія як форма міжполісних зносин на той час витісняється більш розвинутими, досконалими формами — міжнародними договорами. Втім наймогутніший державний організм Північного Причорномор'я — Боспор — залишився дещо на узбіччі нових віянь, оскільки його монархи не змогли відмовитися від проксеній, хоча в IV ст. до н. е. новації все ж їх зачепили.

Митні привілеї на Боспорі були даровані м. Мітілені на Лесбосі. Документальне підтвердження цьому знаходимо в мітіленському написі 349–347 р. до н. е. Так, мітіленці сплачували як звичайне мито не $\frac{1}{30}$ («тридцять»), а $\frac{1}{60}$ вартості товару, тобто 1,66 % («шістдесят»), а з суми, що перевищувала 10 талантів, — $\frac{1}{90}$ вартості вантажу, тобто 1,11 % («дев'яносте»).

Мітіленці отримали привілеї на відміну від інших експортерів, оскільки були старими й надійними партнерами. Ще в епоху Пелопоннеської війни, готуючись вийти з Афінського союзу та об'єднати проти Афін усе населення Лесбосу, мітіленці взимку 429/8 р. до н. е., за словами Фукидіда, зволікали з повстанням, чекаючи з Понту необхідних для ведення військових дій стрільців і хліб. Переважна більшість сучасних фахівців розуміє під Понтом саме Боспор — єдину в регіоні потугу, здатну, не втручаючись у конфлікт Афін і Спарти, відстоювати власні інтереси на міжнародній арені.

Боспор мав причини для незадоволення Афінами. По-перше, боспоряни усвідомлювали негативний вплив афінського тотального контролю за торговельними потоками через Геллеспонт і Боспор Фракійський. По-друге, допомога Мітілені, яка прагнула позбутися афінської опіки, може розглядатися як спроба Боспору прокласти нові напрямки хлібного експорту в Егеїду, розширити і диверсифікувати ринки збуту хлібу. По-третє, ймовірність конфронтації між Афінами і Боспором могла бути пов'язана з експансією Спартокідів на Феодосію та Німфей, що увійшла в рішучу фазу наприкінці V — на початку IV ст. до н. е.

Афіни, не дивлячись на свої інтереси в північно-східному Причорномор'ї, були змушені примиритися з відторгненням Сатиром I Німфею, який раніше входив до Афінської морської держави. За однією версією, Німфей опинився під Боспором через зраду афінського представника в регіоні Гілона — діда знаменитого Демосфена. За іншою — став формальною компенсацією Спартокідам за збільшення торгівлі хлібом та надання пріоритету Афінам. Після відходу до Боспору Німфею фіксуються сталі й довготривалі політико-економічні контакти Боспору та Афін.

Уже на 394 р. до н. е. Боспор був пов'язаний з найбільшим своїм контрагентом — Афінами — договорами, що давали переваги всім афінським громадянам, які прибували в торгових справах. Цього вимагали великі обсяги боспорсько-афінських експортно-імпортних операцій. Існуван-

ня договорів і спеціальних чиновників, що опікувалися прибулими на Боспор афінянами, робило зайвим проголошення окремих проксеній для конкретних афінських купців. Не випадково у відносинах Боспору з Афінами вони відсутні з обох сторін. У той же час у взаємовідносинах Боспору з іншими державами, з якими договірні відносини не були встановлені, проксенія залишалася дійовою формою зв'язку. Це підтверджується тим, що оголошення особи прокшеном залежало від правителя Боспору, на відміну від елліністичних монархій, де проксенію, яка перетворилася там на інститут суто почесний, продовжували надавати міста.

Боспорсько-афінські домовленості передбачали нормування судових процедур, встановлення ателії (права безмитного вивезення афінянами хліба з Боспору) та протопрасії (права першочергового завантаження хлібом афінських суден). Такою ж ателією й деякими іншими привілеями користувалися представники Спартоکیدів в Афінах. Копії цього торгового договору, вирізані на мармурових стелах, були виставлені в боспорській столиці Пантікапеї, афінському порту Піреї та в Героні — місцевості неподалік входу до Боспору Фракійського.

Виходячи з текстів видатного афінського оратора IV ст. до н. е. Демосфена та офіційних афінських декретів IV–III ст. до н. е., подарована Афінами боспорським царям ателія була за формою не стільки міждержавною угодою, скільки звичайною проксенією, наданою за їх заслуги перед Афінською державою. Зі слів того ж Демосфена видно, що самі боспорські правителі встановили привілеї на користь афі-



Мармуровий рельєф, що вінчає афінський декрет на честь синів Левкона I, 346 р. до н. е., Афіни

нян своїми особистими указами-розпорядженнями, звільнивши хліб, що призначався для Афін, від мита, як його гоподарі, приватні власники. Тут ми стикаємося з випадком, коли приватно-правові акти, видані, втім, главами держави, поширюються на публічно-правову сферу.

Отже, в даному випадку перед нами *за суттю* новий для елліністичного світу спосіб урегулювання митних і торговельних відносин — міждержавний афіно-боспорський договір, утілений *за формою* у традиційні для Еллади афінську проксенію Спартокідам та особисті господарські розпорядження останніх. Контрагентом Афін у хлібній торгівлі було не громадянство грецьких міст Боспорської держави, а виключно царі-Спартокіди, їх родина, слуги та довірені мужі як приватні особи. Недаремно в афінських декретах боспорські архонти-басилевси фігурують без будь-яких титулів як фізичні особи, а в промовах афінських політиків їх прямо називають тиранами, не маскуючи сутність влади під їх пишними монархічними титулами. Вони самі, а не Боспор як такий, отримують ателію в Афінах.

Ателія — звільнення від вивізного мита (так зване тридцятє), надана Спартокідами купцям, які везли збіжжя в Афіни, не звільняла їх від сплати торгового і портового мита. Такий характер пільг свідчить про їх призначення: усіляко сприяти збільшенню обсягів закупівель і вивезення царського хліба. Звільнення від портового мита (елліменіону) та деяких інших зборів, як зазначалося, регулювалося індивідуальними декретами-проксеніями. Якщо проксенії проголошували свободу від мита на всі товари на всьому Боспорі, то ателія афінянам торкалася лише безмитного вивезення хліба (а не всіх товарів).

Ателія та інші привілеї, надані афінянам, мали постійний характер: діяли вони протягом усього IV ст. до н. е., якщо не довше. Перш за все — це протопрасія. Афінський оратор Ісократ повідомляє про надання *Сатиром I* права першочергового завантаження суден; Демосфен зазначає, що Левконом I була обнародована постанова з дозволом афінянам вантажити свої судна першими. Спарток II і

Перісад I, сини Левкона й онуки Сатира, як відомо з афінського декрету 346 р. до н. е., підтвердили збереження за афінянами всіх дарованих їх предками привілеїв, у тому числі права першочергового завантаження. Про збереження низки привілеїв, якими афіняни користувалися ще з часів Сатира і Левкона, говориться в афінському декреті 288 р. до н. е. на честь Спартока III.

Купці, щоб скористатися ателією, муслили щоразу просити відповідного дозволу боспорських властей. Такий дозвіл можна було отримати, маючи на руках афінське письмове посвідчення, що хліб дійсно закуповується для Афін і вивозиться в афінській емпорій. Імовірно, такі посвідчення могли видаватися афінськими магістратами або спеціальними афінськими представниками на Боспорі. Можливо, саме таким представником був Гілон, дід Демосфена. Можна припустити, що в Пантікапеї існувало торгове представництво Афін, яке виконувало ті самі функції, що й відомі з текстів Демосфена агенти Спартоکیدів у Афінах. Проте історичні джерела зберегли приклади контрабандного вивезення товарів і порушення митних правил, пов'язані переважно з піддробкою документації. Заповзятливі купці примудрялися обманювати боспорських урядовців, зловживаючи правом безмитності. У приписуваній Демосфену промові проти Форміона позивач звинувачує навклера Лампіда в тому, що той, прикриваючись іменем Афін, узяв дозвіл на вивезення хліба і безмитність, але повіз його не в Афіни, а в Аканф, де й продав з великою вигодою для себе. Ця спекуляція була тим вигіднішою, що Боспор, переживаючи на той час труднощі з доставкою хліба, не мав можливості повністю задовольнити всього попиту, і Перісад I дозволив вивезення тільки в Афіни, з якими був пов'язаний торговими зобов'язаннями.

Блискуча доба в торговельних контактах Боспору охоплювала все IV ст. до н. е. Навіть тривала міжусобиця синів Перісада I наприкінці цього століття не змогла змінити такий стан справ. Економічне процвітання дозволило його синові й наступнику, переможцеві у братовбивчій міжусобиці Євмелу, гарантувати пантікапейським купцям надійну під-

тримку держави. Він енергійно захищав безпеку судноплавства та зміцнював дружні зв'язки з містами Причорномор'я, до того ж він, за словами Діодора Сицилійського, не тільки відновив ателію — свободу від податей, яким громадяни Пантікапея користувалися за його предків, але й пообіцяв звільнити від усіх податей.

За сина Євмела Спартока III Боспор і надалі торгує хлібом з Афінами, про що свідчить афінський декрет 288 р. до н. е. Цей документ, перераховуючи благодіяння предків правлячого монарха та вияви афінської вдячності, урочисто підкреслює дружні почуття Спартока до афінського народу. Цар, дізнавшись від прибулого до нього посольства, що афіняни звільнилися від македонського гарнізону, «зрадів народному щастю і подарував 15 тис. медимнів хліба», пообіцявши й надалі зберігати добре ставлення до афінського народу, передане йому предками. Проте в цьому декреті відсутні згадки про надання афінянам ателії, тобто права безмитного вивезення з Боспору хліба та іншої сировини. Також нічого немає про ателію, надану Спартоку Афінською державою. Це може бути пояснено непотрібністю окремої постанови з цього приводу, якщо предкам Спартока ателія (разом із іншими привілеями, про які йшлося в декретах) була надана спадково. Проте не менш імовірним може виявитися інше пояснення. Економічний стан Боспору в 288 р. до н. е. був не настільки квігучим, як у IV ст. до н. е., щоб уряд дозволив собі відмовитися від мита під час експорту хліба в Афіни, прихильність яких забезпечив одноразовий подарунок великої партії зерна (15 000 медимнів \approx 615 т).

З початку III ст. стає помітною переорієнтація торговельних зв'язків та зміна товарного асортименту. Увага до Аттики починає поступатися експортній спрямованості на острови Егеїди та Південний Понт. А через скорочення експорту хліба на перше місце виходить експорт продуктів рибальства, тваринництва та рабів. Тоді ж багато ділянок боспорської хори переводяться на виноградарство. Кліматичні зміни стимулюють також інтенсифікацію власного рибного промислу та створення нового емпорію на вар-

варських землях: відбувається субколонізація дельти Дону, де після занепаду Єлизаветівського городища наприкінці IV — початку III ст. до н. е. боспорці заснували Танаїс.

З іншого боку, істотно погіршилося економічне й політичне становище Афін у першій половині III ст. до н. е. порівняно із серединою IV ст. до н. е., через що Боспору стало не вигідно підтверджувати ателію своєму давньому партнерові.

Одна з причин того, що в тексті нової угоди не зафіксовано взаємну ателію, полягала в скороченні розмірів торговельних зв'язків Боспору та Афін. У боспорського хліба на афінському ринку з'явився сильний конкурент — хліб із Єгипту, який, за свідченнями афінських документів, з'являється в Атиці вже з перших десятиліть III ст. до н. е. В елліністичну добу склалася не дуже сприятлива ситуація для економічного розвитку Боспору: за своїм географічним розташуванням він виявився осторонь від економічних процесів того часу. Вони розвивалися швидше по лінії схід — захід, ніж південь — північ, зосереджуючись уже не так у старих центрах Еллади, як у нових, заснованих у східних царствах діадохів — Александрії, Антіохії, Селевкії тощо.

Турботи про економічні інтереси царства змусили Перісада зав'язати відносини з тими державами Егейського моря, яким у III ст. до н. е. належала провідна роль у торгових справах. Серед них одним із провідних був острів-держава Родос. Однак економічна могутність Боспору була не та, що раніше: вигідні економічні контакти з Родосом Боспор уже не може (або не хоче) зміцнювати шляхом дарування родосцям, як сто років тому афінянам, митних пільг. Навіть коли 227 р. до н. е. Родос постраждав від страшного землетрусу, серед полісів і монархій, які підтримали острів у важку годину дарами та митними пільгами, Боспору, за даними Полібія, не було.

Боспору не вдалося вписатися в економічне життя елліністичного світу на тих самих засадах, що й раніше. У першій половині III ст. до н. е. грошова криза охопила всі північнопонтійські держави. На багатьох поселеннях хо-

ри майже повністю припиняється життя через екологічну кризу (засуха) та перші вторгнення сарматів. Істотно скорочується царська хора — підвладні архонтам і царям Боспору родючі терени варварських племен по Кубані та її притоках. Уже в кінці II ст. до н. е., коли Мітрідат VI Євпатор вступив на ці землі, там, за словами Антіана, правило «багато династів». Економічний спад, зменшення обсягів торгівлі, її спрямування на регіональні чорноморські ринки та переорієнтація з експорту хліба, стратегічно важливого для Еллади, на інші види товарів (риба, шкіри, раби тощо) спричинилися до втрати інтересу в античному світі до історії Боспору.

Зафіксовані в лєсбоському написі середини IV ст. до н. е. митні привілеї в хлібному експорті для Мітілени значно старші за сам напис. Імовірно, вони пов'язані не стільки з економічними, скільки з політичними чинниками. Даний приклад дозволяє зробити висновок, що серед причин, які визначали митну діяльність античних держав, суто політичні фактори ніколи не поступалися розрахункам економічної доцільності.

З усіх центрів Північного Причорномор'я тільки Боспор у V–III ст. до н. е. спромігся поставити на належний рівень експорт хліба — стратегічного товару Еллади. Тому й не дивно, що збереглися джерела з митної справи в галузі хліботоргівлі, присвячені Боспору й переважно пов'язані з його найзначнішим контрагентом — Афінами. Інші центри Північного Причорномор'я просто не потребували врегулювання торговельних і митних відносин на міждержавному рівні, забезпечуючи масштаби й асортимент своєї торгівлі на напівприватному-напівдержавному рівні шляхом персональних проксеній.

Предметом міжнародного права афінсько-боспорські митні відносини стали не пізніше самого початку IV ст. до н. е., коли між Афінською державою та правлячою династією Боспорської держави було укладено договір про взаємну ателію. Право торгівлі без мита поширювалося на всіх купців, які отримували офіційні посвідчення від афінських представників на Боспорі про закупівлю хліба для

Афінської держави. Ці купці мали право вивозити хліб з Пантікапейської гавані, не сплачуючи вивізного мита («тридцятого») та, можливо, торгового мита за здійснення купівлі, але звільнення від портового мита (елліменіону) — збору за користування інфраструктурою порту — не охоплювалося договором і регулювалося індивідуальними декретами. Окремою постановою гарантувалося першочергове завантаження афінських суден (протопрасія). Поширення ателії на інші порти Боспорської держави потребувало окремого рішення басилевса, як сталося, приміром, з феодосійським емпорієм після приєднання Левконом I Феодосії до Боспору. Від мита звільнявся не весь боспорський хліб, а лише царський, зібраний на царській землі. Втім, це не ущемляло інтересів приватних експортерів: навряд чи всі інші господарства, крім царського й представників царського оточення, мали товарний характер. Династія міцно спиралася на велике купецтво, яке мало змогу діяти приватно та як уповноважені монарші представники, що дозволяє охарактеризувати Боспор як торгову державу.

У відповідь на прихильність боспорських володарів афінський народ надав ателію царям і членам їхніх розгалужених родин. Афінам не було сенсу дарувати безмитність усім боспорцям: хлібна торгівля на Боспорі, перебуваючи в руках носіїв влади, мала монопольну тенденцію. За своєю формою дарована ателія була втілена, найімовірніше, в традиційну для Еллади проксенію. Таким чином, у IV ст. до н. е. комплекс домовленостей між Спартокідами та афінським народом, які щоразу офіційно подовжувалися з воцарінням чергових боспорських володарів, за суттю був новим для елліністичного світу способом урегулювання митних і торговельних відносин — міждержавний договір, оформлений, з одного боку, господарсько-адміністративними розпорядженнями боспорських басилевсів, а з другого — декретами, тобто постановами, а не законами афінських народних зборів. Ці постанови в застарілій для елліністичної доби формі проксенії містили перелік пільг для Спартоکیدів.

§ 2. РИМСЬКИЙ ПЕРІОД (I ст. до н. е. — VI ст. н. е.)

Міжнародно-правові зміни в Північному Причорномор'ї доби римського домінування. Римська доба в історії Північного Причорномор'я розпочалася з низки трагічних подій фінальної фази Мітрідатових війн. Унаслідок суворої адміністративної та фіскальної політики царя Понтійської держави Мітрідата VI Євпатора, а також через римську блокаду чорноморських проток вибухає повстання у Фанагорії — одному з найбільших міст азійського Боспору. Повстання швидко перекидається на частини царської армії та очолюється сином царя Фарнаком. До кордонів Боспору, що залишався останнім володінням Мітрідата, римляни стягують свої найкращі легіони. 63 р. до н. е. у власному палаці в Пантікапеї останній найпошлюбніший супротивник Римської республіки кидається на меч.

Мітрідат контролював Боспор, а згодом і все Надчорномор'я більше 40 років — від загибелі останнього царя-Спартокіда Перісада V та при-

душення повстання Савмака в 107 р. до н. е. Вакуум влади, що виникнув у регіоні, його нові справжні господарі — римляни — заповнювати відразу не поспішали. Новий боспорський базилевс Фарнак II, на панування якого римляни дали формальну згоду, сферу впливу своєї держави обмежує центральним і східним Надчорномор'ям — Таврикою та Синдикією з прилеглими варварськими землями. Херсонес залишився під протекторатом Фарнака Боспорського як правонаступника Мітрідата Понтійського. Але в межах власне боспорської території самовладдя царя обмежується актом дарування автономії для Фанагорії, якій римляни



Монета царя Фарнака Боспорського
(63–47 рр. до н. е.)

залишалися вдячними за ініціативу антимітрідатівського повстання.

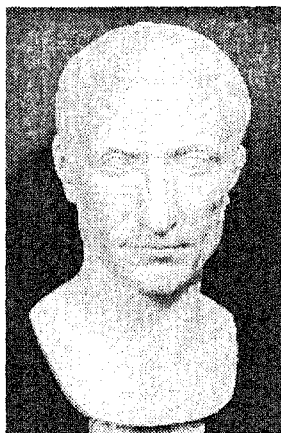
Через кілька років, близько 55 р. до н. е., війська геттської коаліції на чолі з Бурбестією захоплюють і плюндрують Ольвію, колись захищену вірменським гарнізоном Мітрідата VI. Елліни-ольвіополіти масово мігрують у нижньодніпровські скіфські міста, окремі заможні родини рятуються від'їздом до краще захищених південночорноморських полісів. Місто відновлюється не раніше межі нашої ери, тривалий час залишаючись слабкою тінню колишньої Ольвії. Відроджений поліс, що перебував у варварському оточенні, довго залишався без римської підтримки, розраховуючи на власні сили та прихильність окремих сарматських вождів. Останні, приміром Фарзой, від середини I ст. навіть здійснювали протекторат над полісом. Не пізніше кінця II ст., за імператора Септимія Севера, Ольвія, вірогідно, вже була включена до складу римської провінції Нижня Мезія.

Значно потужніша на той час Тіра зазнала тієї ж долі, що й Ольвія: приблизно в середині I ст. н. е. вона одержала економічну допомогу від імперії, з якою вже давно підтримувала тісні економічні зв'язки, а за імператорів Веспасіана в 70-х рр. або Антоніна Пія в 140-х рр. потрапила під контроль адміністрації римської Нижньої Мезії. Під римським сюзеренітетом Тіра зберегла повноцінну автономію та отримала від імператорів низку суттєвих митно-податкових пільг — так званий імунітет у торгівлі з імперією. Римляни розглядали грецькі міста як свої потенційні опорні пункти та брали на себе їх захист. Юридичний статус еллінських громадянських общин визначався постановою римського сенату або якимось іншим законодавчим актом, наприклад громадянським законом (*lex civitatis*), де окреслювалися права й обов'язки громадян стосовно імперії. Загалом поліси прагнули до статусу міста, дружнього та союзного римському народові (*amica et foederata civitas populi Romani*), що переважно закінчувалося їх інкорпорацією, хоча й на особливих умовах, до складу імперії.

Тим часом на Боспорі Фарнак II, який вичікував близько 15 років зі свого воцаріння в Пантікапеї, вирішив нарешті скористатися послабленням римлян унаслідок громадянської війни. Він висадився в Малій Азії та зайняв свої колишні родові володіння. Проте вже 47 р. до н. е. під Зелю римський консул і диктатор Гай Юлій Цезар значно меншими силами розбиває військо Фарнака. Повідомляючи про свою перемогу, Цезар задовольнився лише однією фразою, що стала крилатою: «Veni, vidi, vici!» («Прийшов, побачив, переміг!»).

Остаточно перетворити Боспорську державу на свого сателіта римлянам вдалося лише через сто років, завдяки приходу до влади їх ставленика Котіса I. У другій половині 40-х рр. н. е. він обирає для своєї династії римське ім'я Тиберіус Юліус та стає головним жерцем культу римського імператора на Боспорі.

А за століття перед тим, наступного ж року після битви при Зелі могутнього Цезаря відвідав херсонеський (або гераклеїський) громадянин Гай Юлій Сатир, син Теагена. Структура його імені підказує, що римське громадянство він отримав особисто від всевладного диктатора, ставши його клієнтом. Щодо мети офіційної місії Г. Ю. Сатира в нащі існує стійке переконання, що вона полягала в клопотанні про звільнення Херсонеса від обтяжливої боспорської опіки. 46 р. до н. е. Цезар нібито дарував полісові статус «вільного міста» — так звану елевтерію (свободу) та низку митно-податкових пільг. Щоправда, Херсонес не спромігся втримати надані права і привілеї, неодноразово повертаючись до боспорської залежності та наполегливо прагнучи її позбутися. Остаточно елевтерію Херсонес отримав від римсько-



Гай Юлій Цезар.
Мрамуровий бюст

го імператора Антоніна Пія в 140-і рр. н. е. завдяки проєкції своєї метрополії Гераклеї Понтійської.

Зміст таких правових понять, як елевтерія та автономія (свобода і самоврядування), визначено греками ще на рубежі V–IV ст. до н. е., однак надалі він зазнав суттєвих змін. У східних і балкано-дунайських провінціях Римської імперії з переважно грецьким населенням побутували громадянські общини перегринського статусу (складалися з людей, на яких не поширювалися права римського громадянства), на противагу західним провінціям, де домінували міста з італійським правом. У містах грецького Сходу під елевтерією розуміли лише право самоврядування, власне громадянство і свободу розпорядження земельними угіддями. Міста з правом елевтерії могли за власним бажанням змінювати свої закони, надавати громадянські права. Формально вони не були підзвітні римській провінційній адміністрації, а фактично — інтегрувалися в адміністративну систему імперії. На відміну від елевтерії, права автономії були менш широкими: гарантуючи внутрішнє самоврядування, вони вимагали узгодження законодавчих змін та натуралізації нових громадян із намісником провінції. Обидві категорії міст не звільнялися від податків (у тому числі й митних зборів) на користь імперії, обсяг яких визначався й контролювався спеціальними посадовими особами римської провінційної адміністрації.

Автономія та елевтерія надавалися також і громадянським колективам з-поза меж офіційних римських кордонів. На них не поширювалася дія законів про провінції, а юридичний статус визначався окремим актом, зміст якого залежав від конкретних обставин, а зміна положень вимагала спеціальної імператорської постанови. У Північному Причорномор'ї тільки Херсонес отримав права елевтерії, до того перебуваючи в певній залежності від Боспору, а Тіра й Ольвія, протекторат над якими перед тим належав варварам, не пізніше кінця II ст. н. е. були обдаровані правами автономії.

Формально не чіпаючи міське самоврядування полісів Північного Причорномор'я, римська адміністрація че-

рез сприяння процесам елітаризації управління, створювала тут апарат, повністю підкорений інтересам імперії. У принципі, це було вигідно і переважній більшості населення, оскільки проримська політика та римська військова присутність сприяли відносно спокійному життю й отриманню стабільних прибутків, хоча маси громадян і були усунуті від участі в політичному житті.

Зі встановленням римського контролю над чорноморським узбережжям економічні тенденції, що почали виявлятися в попередню добу, посилилися. Так, у перші століття нашої ери споживачами боспорського хліба стали головним чином малоазійські міста південного берега Чорного моря, наприклад Синопа. Чималим був і попит з боку римських гарнізонів Понту. Посилюється розвиток виноградарства і виноробства, рибальства, работоргівлі. Значно підсилюються зв'язки з дунайськими провінціями Римської імперії. У II — на початку III ст. н. е. давньогрецькі центри Північного Причорномор'я переживають новий етап свого економічного розквіту.

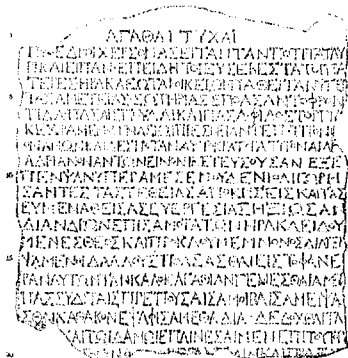
Регулювання митної діяльності на місцевому та міждержавному рівнях: проксенія, ателія, імунітет. Північнопричорноморські поліси продовжують, як і в старі часи, нагороджувати заслужених іноземців проксеніями. З багатьох актів, наприклад з ольвійського декрету на честь евоката (римського ветерана й адміністратора) Агафокла або з херсонеського декрету



Римський легіонер з північних провінцій. II–III ст. н. е. Легіонери періодично залучалися до стягування мита в прикордонних смугах

на честь прокуратора (намісника) провінції Нижня Мезія Тита Аврелія Кальпурніана Аполлоніда та його дружини Аврелії Пауліни, помітна втрата ними економічного підґрунтя. За цінні поради народові Ольвії евокат Агафокл та його нащадки наділяються «проксенією, правом громадянства, входу й виходу з гавані у воєнний і в мирний час, без захоплення і без укладання особливої угоди». Прокуратор Т. А. Кальпурніан Аполлонід отримує цілий комплекс безпрецедентних нагород і привілеїв, завдяки дипломатичній увічливості херсонеситів дуже вагомим пожалуванням адресуються також його дружині. У цих декретах, що надали римським адміністраторам високого рангу, використано традиційний проксенічний формуляр, майже незмінний протягом кількох століть. Однак про безмитність у документі не йдеться. Відсутність ателії в даних декретах пов'язана зі зміною їх адресатів. Віднині це, в першу чергу, офіційні особи — дипломати, військові, чиновники чужих могутніх держав, а не лише приватні особи: заморські купці. Цілком імовірно, що це пов'язано з утратою ваги, яку, на відміну від попереднього часу, мали в полісній торгівлі окремі іноземні купці-емпори, достойні відзначення персональною ателією.

На відміну від доримської доби, відсутній масовий матеріал щодо проксенічної діяльності Ольвії й Тіри, зовсім не відомі боспорські проксенії. Даний факт можна пояснити обмеженням з боку Риму економічного суверенітету полісів Північно-Західного Причорномор'я, а згодом і включенням їх до складу імперії, яка ще за перших імператорів позбулася грецького ін-



Прорисовка херсонеського декрету на честь гераклеотів Геракліда, сина Местета і Прокла, сина Мемнона, з участю та похвалою за посольську місію до римського імператора (IOSPE, I², 362)

ституту проксенії. Відсутність боспорських проксеній обумовлена втратою Боспором — потужною територіальною державою Причорномор'я — інтересу до встановлення торговельних контактів із конкретними купцями-індивідами, остаточним переходом царства до міждержавного способу врегулювання митних питань. Найбільше проксеній у I — на початку III ст. видав Херсонес, який зберігав дієвість цього стародавнього політико-правового інституту завдяки елевтерії — формальному статусу «вільного міста». Основним привілеєм херсонеських проксеній була не безмитність (ателія), а громадянство (політія), що, між іншим, могло свідчити про прагнення проксенів залишатися в Херсонесі на постійне проживання.

Єдине, що в проксеніях римського часу стосувалося митної справи, це формула «і припливати і відпливати ... без конфіскації і без договору», яка могла означати звільнення від портового збору — елліменіону та гарантувала недоторканність вантажу з боку держави в мирний та воєнний час. Від доби пізнього еллінізму до римського часу проксенія еволюціонувала від зовнішньоекономічного та консульсько-дипломатичного інструмента в міжполісних стосунках до переважно почесної нагороди. Своє первинне значення певною мірою вона зберігала хіба що в Херсонесі, хоча й там із переліку дарованих пільг виключалася колись традиційна ателія. З кінця епохи еллінізму набагато більшого значення в економічному житті полісів, ніж проксенії, отримують міждержавні угоди, особливо привілеї, надані римською владою.

Наскільки вагомими могли бути митні пільги, невідомо, оскільки невідомі розміри мита в різних північнопонтійських центрах. Існують лише фрагментарні дані. Так, у Херсонесі в III–IV ст. н. е. розмір мита на імпорт та експорт збільшився до 12,5%, тоді як раніше він становив 2–3%. Увізне мито на вино коливалося від 2–5 до 10 й більше відсотків його вартості. Збереглися відомості щодо розміру митних зборів Римської імперії. Так, мито за право перевезення мостами, шляхами, річками в ті чи інші райони, що перебували під владою Риму, становило 2,5%

(quadragesima) від ціни товару. Деякі товари підлягали мити 8 %, але такий великий відсоток збирався лише з тих товарів, які ввозилися в Римську державу вперше. На відміну від різноманітного мита на внутрішніх кордонах імперії, яке коливалося від 2 до 2,5 %, митні збори на зовнішніх кордонах (octavae) стягувалися в розмірі 12,5 %. Загалом прибутки Римської держави склалися переважно з внутрішніх податків і ледь не в останню чергу — з митних зборів, що свідчило про потужність, ємність і самодостатність внутрішнього ринку.

У нашому розпорядженні небагато джерел щодо митного регулювання в колоніях Північного Причорномор'я. Зокрема, необхідно згадати про звільнення від мита приватного союзу судновласників. У написі з Горгіїї кінця II — початку III ст. н. е. сказано, що релігійному об'єднанню купців-судновласників (фіасу навклерів), до якого входило близько 45 осіб, боспорський цар Савромат II (173/4–210/11 рр. н. е.) дав пожертву на капітальний ремонт і прикрашення храму Посейдона. Царське пожертвування полягало в дозволі на безмитне вивезення з горгіїїської гавані вантажу зернового хліба в 1000 артаб (за різними системами ≈ 29 або 58 т). Ураховуючи середній тоннаж тодішніх боспорських торгових суден, на транспортування такої кількості хліба вистачило б одного корабля. За непрямыми даними, весь сезонний експорт боспорського збіжжя, забезпечувався 80–160 кораблями. Важко сказати, яку суму в грошовому еквіваленті отримали навклери в результаті безмитного експорту, адже розмір звичайного вивізного мита (3,33 % вартості) відомий тільки для IV ст. до н. е. З порівняння розрізнених джерел можна припустити, що наприкінці II ст. н. е. розмір вивізного мита на Боспорі коливався від 2 до 5 %.



Гема із зображенням боспорського царя Савромата II (173/4–210/11 рр.)

Усі члени фіасу були боспорянами і горгінійськими громадянами, про що свідчить відсутність при їхніх іменах указівок на етнічне походження. Серед них були високі державні сановники та заможні приватні торговці, що доводить існування тісних зв'язків між царем, його службовцями та місцевим купецтвом. У написі згадані вищі представники боспорської бюрократії (серед них — намісники Пантікапея і Горгінії, стратеги, лохаги, відповідальні за передачу мита на відкуп тощо), інтереси яких, виявляється, були невіддільними від інтересів навклерів. Савромат II не тільки не противиться їхньому членству у фіасі, але ще й жертвує значні кошти.

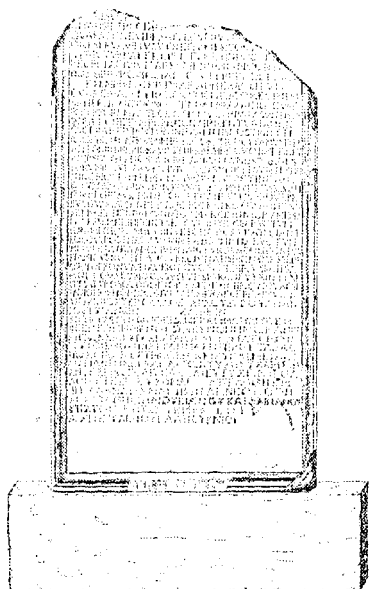
Агенти податної інспекції, серед них і митники, та емпори і навклери разом перебували в одному фіасі, що захищав не лише їх конфесійні, а також спільні економічні й політичні інтереси. Членство в одних релігійних об'єднаннях представників верхівки місцевої бюрократії та багатих торговців і судовласників, яким постійно доводилося взаємодіяти в ділових питаннях, зокрема при перетинанні кордону та сплаті мита, — важлива риса. Це зайвий раз демонструє, наскільки сильно комерційні інтереси захоплювали вищу управлінську верству Боспорської держави, яка в імператорську епоху, як і раніше за Спартоکیدів, залишалася все-таки потужною торговельною державою.

Римська імперія, розглядаючи еллінські колонії Надчорномор'я як свій північно-східний форпост проти потенційної варварської загрози, надавала їм збройний захист і намагалася всіляко підтримувати. І хоча поширене в науці припущення щодо виплат імперією Боспору грошових субсидій на зміцнення його обороноздатності досить неоднозначне, факт дарування Тірі сутєвих митно-податкових привілеїв незаперечний. Так, на межі II–III ст. тірити звернулися до легата (намісника) Нижньої Мезії з проханням підтвердити їхні давні привілеї щодо мита. Справа, що дійшла до центрального уряду, була підсумована імператорським рескриптом 201 р., який люб'язно задовольнив висловлене прохання та одночасно обмежив суверенітет тіраської громади в питанні надання громадянства.

Тіраський імунітет полягав у звільненні від митних зборів, наданому рескриптами Антоніна Пія, його наступників — імператорів-співправителів Марка Аврелія і Луція Вера та грамотами легата Нижньої Мезії М. Антонія Гібера, починаючи від межі 130–140-х рр. н. е. Імунітет стосувався лише певної категорії товарів, він не торкався всіх видів мита і податків. До 182 р. на теренах Мезії митними зборами віддали відкупники, згодом їхні функції передано імператорським чиновникам, які перебували

під керівництвом державного митного опікуна (прокуратора) Іллірика. Збирання всіх податків перебувало під контролем начальника податкового округу, куди входила не тільки територія імперських провінцій, але й Тіра.

Отже, уряд визнав давні митні привілеї разом із визначенням спеціального статусу Тіри як автономного міста під контролем адміністрації провінції Мезії та пов'язав їх підтвердження з додатковими обмеженнями тіраського самоврядування. Віднині рішення про надання громадянства можливі лише зі згоди римського легата. Даний захід був викликаний занепокоєнням імперських властей станом прибутковості митно-податкового округу Іллірика. Доходи останнього могли постраждати через безконтрольне поширення митного імунітету Тіри на третіх осіб, яким тірити воліли б дарувати громадянство.



Прорисовка стели з офіційним листуванням тірійської громади з римськими властями з приводу митного імунітету, бл. 201 р. н. е. (IOSPE, 12, 4)

Ураховуючи географічне розташування Тіри й те, що в Нижньому Подністров'ї, де мешкало гето-дакійське й сарматське населення, було неспокійно, торговельні операції здійснювалися тіритами, переважно водними шляхами. Тіра протягом перших століть нашої ери, як і в елліністичний час, була важливим центром транзитної торгівлі. Тому звільнення громадян міста від мита було дуже вигідним. Без перебільшення можна сказати, що така пільга сприяла стабілізації і розквіту економіки Тіри.

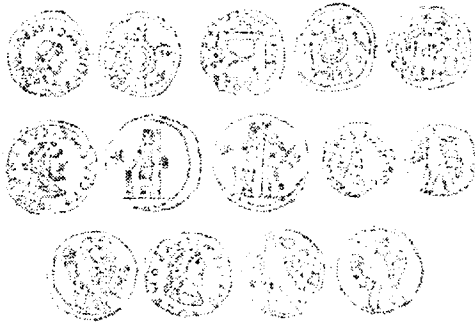
Найвищого розвитку торгівля Тіри досягла у II — першій половині III ст. н. е. У торговельних зв'язках міста перших століть нашої ери простежуються три основні напрямки: 1) торгівля з античними центрами Північного Причорномор'я і Малою Азією; 2) торгівля із західними і дунайськими провінціями Римської імперії; 3) обмін і торгівля з варварським оточенням міста. Причому в останньому випадку місцеве населення, яке підтримувало економічні контакти з античними купцями, зазнавало торговельної експлуатації, яка будувалася на різниці споживчої та мінової вартості товарів, що привозилися у північно-західне Причорномор'я. Включення Тіри до орбіти римської політики зумовило розширення торговельних зв'язків міста. Активізація торговельної діяльності тіритів пояснюється й протекціоністською політикою римської адміністрації, яка надала місту право безмитного ввезення товарів.

Могутній економічний і політичний потенціал Римської держави в перші століття нашої ери фактично нівелював будь-яке самостійне значення митної діяльності полісів Північного Причорномор'я. Вони хоча й зберігають самоврядування чи формальний незалежний статус, перестають бути активними суб'єктами торговельної політики в регіоні, перетворюючись на її пасивні об'єкти, торговельне благополуччя яких повністю залежить від прихильності римлян, від наданих ними митних привілеїв. За спостереженнями фахівців, Римська імперія з північних варварських регіонів нічого не імпортувала, за винятком рабів; баланс, можливо, підтримувався за рахунок екс-

порту промислових товарів. Отже, північнопонтійські держави на відміну від класичної та елліністичної епох, коли справді стратегічне значення мала, приміром, хлібна торгівля, не відіграють якоїсь принципової (самостійної чи посередницької) ролі в системі економічного обміну середземноморської цивілізації римського періоду. Всі митні пільги та права ателії, надані Римом Тірі, Ольвії та Херсонесу, мали значення не стільки для економіки самої імперії, яка переважно базувала своє фіскальне благополуччя на оподаткуванні сільського господарства, скільки для цих еллінських полісів. Користуючись римськими пільгами, місцеві грецькі купці розгорнули активну локальну посередницьку торгівлю з варварським населенням, яке опинилося під загрозою торговельної експлуатації. Розквіт північнопонтійських полісів, особливо Тіри, у перші століття нашої ери обумовлювався протекціоністською політикою Риму. Як зазначалося, імперія була зацікавлена у зміцненні політичних контактів з полісами Північного Причорномор'я як зі своїми форпостами супроти варварів. Римська митна політика в північно-західному Понті викликала, отже, військово-політичними, а не економічними факторами.

Організація митної діяльності на Боспорі. Завдяки кільком написам на кам'яних брилах, що дійшли до нашого часу, можна в загальних рисах зобразити структуру митно-податкової служби Боспорського царства.

Відповідно до пантікапейських написів другої половини III ст. н. е., функції загального фінансового контролю та акумулювання коштів, що, між іншим, складалися і з митних платежів, на Боспорі перебували в руках начальника звітів. Його службові обов'язки можна порівняти з функціями сучасного міністра фінансів. У написах із Горгіпії тричі згадуються спеціальні чиновники, пов'язані зі стягуванням мита — відповідальні за передачу митних зборів на відкуп. Вони утворювали в місті спеціальну фінансову колегію економістів, що контролювала передачу різних податків на відкуп приватним особам. Адже відомо, що в римську добу на Боспорі широко практикувалася відкупна митно-податкова система.



Монети боспорського царя Тиберія Юлія Саурмати II

Сучасні спеціалісти зазначають, що в написах, починаючи від IV ст. до н. е. до імператорської епохи, економом називалася посадова особа в різних приватних об'єднаннях, яка виконувала функції скарбника союзної каси. Такі самі обов'язки виконував економ у римській провінції Азії як уповноважений митних відкупників. Навряд чи відкупна система поширювалась на всі доходні статті Боспорського царства. А от податі, пов'язані з увезенням і вивезенням, тобто експортно-імпортні мита, віддавалися на відкуп, у цьому сумнівів немає, адже чималій сегмент фінансової системи Боспору базувався на експортній торгівлі. Управління митно-податковою справою ставало зручнішим, коли податі здавалися на відкуп, особливо, якщо взяти до уваги кількість торговельних гаваней на Боспорі.

Відомо, що економи в гаванях провінції Азії, засвідчені для Мілета й Йосу, були рабами або вільновідпущениками, а їх завдання не йшли далі виконання простих казначейських обов'язків. Функції боспорських економів (відповідальних за передачу мита на відкуп) були ширші, нагадуючи тих, хто в імператорський час визначався терміном *vectigalium publicorum conductor* (збирачі громадських податків), які орендували, тобто викупляли, у держави право стягувати податки.

Отже, збирання мита віддавалося на відкуп окремим особам або їх об'єднанням, які мали поручителів із числа

відомих громадян. Приміром, у класичних Афінах торги на право отримати відкуп проводилися на площі, де десять виборних громадян публічно вирішували питання, яку із запропонованих сум щорічного збору обрати й затвердити. Безперечно, Боспор — не демократія, однак малоімовірно, що басилевс став би відмовлятися від такого ефективного засобу поповнення скарбниці, як щорічний конкурс грошових сум відкупників за право стягувати мито. Прийняту суму мита відкупники сплачували державі, а все, що їм удавалося стягувати понад неї, було їхнім прибутком. У разі несплати відкупниками встановленого внеску допускався відстрочка, а при невиконанні даного зобов'язання вони засуджувалися до тюремного ув'язнення. За процесом стягування відкупниками мита з торговців стежили в Афінах і Піреї уповноважені особи. Суми мита на товари писалися крейдою на папірусі, кам'яних і керамічних плитках, що виставлялися на загальний огляд.

Діяльність начальника звітів та колегій, відповідальних за передачу мита на відкуп, забезпечувалася спеціальною столичною колегією службовців прибуткової канцелярії.

Написи перших століть нашої ери містять згадки про посаду стратега, в Танаїсі — стратега громадян. Поширена думка, що це — провідник громадянського ополчення або війська, найнятого містом. Проте в імператорську епоху стратегами починають називати цивільних магістратів, які займалися фінансами, постачанням, збиранням мита й наглядом, тобто їхні функції були розширені за рахунок фінансових справ, поліцейського нагляду і митного контролю. Скажімо, у ітолемеївському Єгипті стратег — головна посадова особа в номі, до якої мають звертатися свідки контрабандного вивезення монополізованих державою товарів.

На Боспорі функціонував фіск, очолюваний начальником фіску. Це сховище коштів, що перебували в особистому розпорядженні монарха, поповнювалося з різноманітних джерел, зокрема з експортних зборів. Загальнодержавне сховище мало назву царської скарбниці. Царський

двір утримувався за рахунок окремого фінансового відомства, очолюваного хранителем царської скарбниці.

Верхівка зображеного тут фіскально-фінансового апарату належала до найвищих кіл боспорської знаті, відомих нам, зокрема, з пантікапейської присвяти 270-х рр. на честь боспорського царя Тиберія Юлія Тейрана, який здобув доленосну для країни перемогу над ворогами. Ця присвята вибита на постаменті пам'ятника Зевсу і Гері, встановленого на честь перемоги так званими аристонілітами — найкращими царедворцями або, за іншим переказом, найкращими городянами.

Аристоніліти Боспору (277–278 рр. н. е.)

Посада	Ім'я
Жрець, колишній лохаг	Юлій Хофарн, син Афродісія
Намісник царської резиденції, намісник Феодосії	Менестрат, син Госемфілія
Хіліарх (тисяцький) і начальник аспургіан	Фанн, син Сакла
Головний секретар	Фанн, син Агафуса
Лохаг (полководець)	Харитон, син Нікефора
Колишній політарх	Фідан, син Феангела
Політарх (градоначальник)	Лиман, син Фіда
Колишній начальник звітів	Ерот, син Радамасія
Начальник звітів	Психаріон, син Сога
Колишній начальник панакіди	Олександр, син Олександра
Секретар	Менестрат, син Менестрата

На підставі горгіпійських пам'яток, наприклад напису фіасу навклерів, можна запропонувати таблицю, яка враховує частоту повторення в текстах певних посадових осіб.

що свідчить про їх кількість та значущість відповідних магістратур.

Царські та полісні інститути в Горгінії (рубіж II–III ст. н. е.)

Намісник Горгінії	Намісник царської резиденції	Стратег	Лохаг	Відповідальний за передачу митних зборів на відкуп
4	1	3	1	3

За приблизними підрахунками, у III ст. н. е. кількість царських магістратів становила не менше 150 чоловік, а разом із їхніми родинами та слугами ця цифра сягала 1000. Таким чином, серед населення столиці кожен десятий або кожен сьомий житель був зайнятий на державній службі або при дворі. Подібна бюрократизація певною мірою урівноважувалася збереженням місцевого самоврядування в боспорських містах.

Наявність обмеженого самоврядування на полісному рівні та існування власних фінансів у міських громад, за рахунок яких здійснюється, приміром, будівництво, дозволяє припустити також наявність незалежних від царського апарату фіскальних структур у боспорських містах. Ці магістрати могли, скажімо, стягувати місцеве торговельне мито.

Зі спрощенням адміністративної системи Боспору та зменшенням кількості населення, яке безпосередньо перебувало під її контролем, у IV ст. комплекс фінансових і митно-податкових питань опинився під опікою царського комеса, відомого за написом царя Діуптуна.

У римський період боспорський базилевс залишався васалом імператора. Як відомо, в II–III ст. римляни відряджали спеціальних кураторів для контролю за фінансами міст. Не уникнув подібної долі й Боспор: в одному короткому свідченні Юлія Капітоліна згадується боспорський цар Реміталк (131/2–153/4 рр.) та «його» куратор. Функції останнього полягали не стільки в обмеженні фінансової

незалежності царства, скільки в контролі за точністю нарахувань і термінами сплати боспорськими царями данини імперії. Про доставку до Віфінії плати (синтаксису) послами царя Євпатора (153/4–173/4 рр.) свідчив Лукіан Самосатський, а щодо прохання боспоритів у 362 р. н. е. поновити з імператором Юліаном традиційні відносини на підґрунті внесення щорічної данини, повідомляв Амміан Марцеллін.

З усіх держав Причорномор'я тільки Боспор, перебуваючи щодо Риму в статусі союзного сателітного царства, виявився спроможним зберегти власний суверенітет у митно-податковій сфері. З усіх потужних причорноморських полісів тільки Херсонес, спираючись на статус елевтерії (свободи) та використовуючи такий архаїчний інститут, як проксенія, затримав в арсеналі міських магістратів певні торговельно-регулятивні важелі. А такі полісні держави, як Тіра та Ольвія, у II–III ст. втратили на користь імперії будь-які залишки власного суверенітету у сфері митних відносин.

Організація митної діяльності в пізньоантичному Херсонесі. Після реформ Діоклетіана (284–305 рр.) і Константина (306–337 рр.), які ознаменували виникнення в Римській імперії нової форми правління — домініату, відносини громадянської общини Херсонесу з центральною владою істотно не змінилися. Як і раніше, вони регулювалися на підставі імператорських рескриптів, але місто в цей час уже було під контролем не намісника провінції Мезії, а у віданні префектури Сходу, в руках префекта якої зосереджувалися цивільні справи підвідомчого регіону. Оборона і гарнізон міста, після відокремлення Константином цивільної влади від військової, були під опікою римського військового командування Фракії, що також належала



*Римський імператор Константин I Великий (306–337 рр.),
прорисовка бюсту*

до префектури Сходу. Стаціонарний гарнізон виведено з Херсонесу внаслідок загострення ситуації на дунайських кордонах ще в другій половині III ст., за імператора Галлієна (253–268 рр.). Проте вже наприкінці III — початку IV ст. в херсонеських написах знову з'являються дані про перебування в місті римських легіонерів. В останній чверті IV ст. гарнізон Херсонесу являв собою добре оснащений загін балістаріїв, очолений римським офіцером та сформований, вірогідно, з місцевих мешканців. На озброєнні херсонеського контингенту перебували ручні балісти (хіроволістри) — спеціальні пристрої для стрільби стрілами або дротиками з важкими наконечниками, що захищали не лише міські мури, але й неодноразово використовувались як мобільна польова артилерія. Гарнізон Херсонесу організаційно був близьким до малого легіону пізньоримської армії. Судячи з опису низки військових конфліктів з Боспором, до його складу також входили інші роди військ, зокрема важка кіннота. Така військова організація проіснувала в місті до кінця V ст., а можливо й до першої половини VI ст.

У результаті участі херсонеських бійців наприкінці III — у першій половині IV ст. спільно з імперськими загонами в низці конфліктів херсонеські кордони пересунулися в східному напрямку. На подяку за послідовну проримську воєнну політику Константин I Великий підтвердив давню елевтерію (свободу) міста, дарував тисячу аннон (пайків) для міського гарнізону балістаріїв, матеріали для будівництва і ремонту баліст, а також дуже вигідне для городян звільнення від податей — ателію. Як записав у X ст. Константин VII Багрянородний, імператор, дізнавшись про перемогу, «ствердив права свободи і звільнення від податків, уже дані вам (херсонеситам) у країні ромеїв нашою царственою дланню», надіслав місту дари «разом із нашим документом про свободу і звільнення від податків і вас, і ваших суден». Поряд із цими вагомими привілеями імперська бюрократія протягом IV ст. стабільно зміцнювала свої зв'язки з містом. Херсонес, хоч і з особливим ста-

тусом, був міцно інтегрований у політико-адміністративні структури Східної імперії.

У містах східних провінцій Риму у II–VII ст. були досить поширені посади батька міста та опікуна міста — почесні муніципальні магістратури. Батьки міста під контролем імперської адміністрації віддали організацією громадських робіт, місцевим адмініструванням, судочинством у дрібних кримінальних справах тощо. Херсонеські написи часів домінації теж фіксують посаду батька міста. Батько міста був почесним титулом магістрату, який зосереджував усю повноту влади в місті та, можливо, відповідав офіційній посаді першого архонта і протевона (найперший, головний). Для нас важливо, що крім цього він розпоряджався міськими фінансами. У Херсонесі батьки міста згадуються в написах як найвищі міські урядовці до середини X ст.



Візантійський імператор Зенон (474–491 рр.), зображення на монеті

Грецький будівельний напис 488 р., виконаний за імператора Зинона (474–491 рр.), дозволяє припустити збереження тієї самої військово-адміністративної організації, що мала місце за століття перед тим, ядром якої були підрозділи балістаріїв. Загін («аріфмос») херсонеських балістаріїв утримувався за рахунок коштів, що виділялися за згодою центральної влади з міських податків, а саме «з практиону місцевого вікаріату відданих балістаріїв». В. В. Латишев переклав термін «практион» як «митниця». Тому деякі дослідники вважають, що фіскальні функції практиї тільки й обмежувалися сферою митної діяльності. Тобто практиї — це місцева установа, що збирала мито на ввезення та вивезення товарів. Міський гарнізон балістаріїв утримувався за рахунок частини митних зборів, що відходила регіональним представництвам централь-

ної влади. Із цих коштів за часів Зинона відновлено міські стіни, а пізніше якийсь урядовець Діоген відбудував одну з херсонеських башт.

ΟΥΔ
 ΟΥΔΕΥΤΩ
 ΕΥΤΥΑ
 ΣΥΝΗΚΑΙΤΗΣΚΟΣ.
 ΩΠΡΕΙΜΙΑΝΩΧΕΙΛΑΡΧΗ,
 ΟΠΣΕΝΠΡΟΦΑΣΕΙΤΟΥΤΩΝΕΤ
 ΤΟΚΡΑΤΟΡΙΚΑΝΤΙΓΡΑΦΗΚΑΙΤΗΣ
 ΕΝΗΜΑΔΗΝΑΙΟΤΩΣΕΤΑΙΝΑΝΕΡΕΙ
 ΑΚΑΤΟΙΚΑΙΕΚΤΟΥΤΩΝΙΣΤΕΤΟΥΔΕΝΕΣΗΤΕΡΗ
 ΗΦΙΣΑΠΡΟΣΑΕΛΠΕΣΤΕΙΛΑΤΕΟΥΤΟΑΝΤΙΓΡΑΦΟΥΤΟΤΑΓΙΝΑΕΛ
 ΕΙΛΩΠΡΕΙΜΙΑΝΩΧΕΙΛΑΡΧΗΚΑΙΟΥΑΛΕΡΙΩΜΑΞΙΜΩΚΑΙΝΥΔΕ
 ΑΓΡΑΜΑΤΑΤΑΙΩΣΠΡΟΤΕΡΗΝΑΦΗΡΥΝΤΕΙΣ. ΕΡΩΘΕΝΑΥΜΑΣΕΥΧΟΥΑΙ
 4
 ΟΙΣΚΑΙΥΠΕΚΗΝΗΡΑΔΙΝΠΙΣΤΕΥΟΝΤΕΣΥΠΑΤΗΚΩΝΚΑΙΑΠΟΦΑΒΕΙΝΚΕΙ
 ΝΤΟΥΤΕΛΕΟΥΤΟΠΟΡΙΟΥΤΟΛΑΝΗΑΝΕΡΗΜΑΝΕΙΑΡΟΥΜΕΝΕΧΕΙΝ
 ΑΕΤΙΚΗΝΣΕΠΤΕΙΝΑΙΣΕΚΟΧΕΝΩΝΚΑΙΝΤΩΝΔΑΙΣΕΥΟΝΤΩΝΚΕΚΥΘΕΝ
 ΚΑΙΝΤΩΑΠΟΦΗΝΑΝΕΝΩΝΣΦΑΙΣΑΤΟΥΝΩΝΗΕΤΑΤΟΥΑΝΔΕΝΕΠΙΚΟΙ
 ΙΤΑΝΕΤΕΡΑΔΙΚΑΙΕΤΕΙΣΠΑΡΑΚΕΙΝΕΙΝΤΑΟΥΤΩΣΑΦΑΛΩΣΙΔΕΝΤΑΙΝ
 ΕΦΙΣΚΩΥΟΝΤΑΙΣΙΚΩΚΑΙΒΙΛΙΣΤΙΝΑΡΤΤΟΝΤΕΣΑΔΑΡΚΑΔΙΕΝ
 ΚΣΙΣΗΦΑΝΕΡΑΝΕΟΙΠΟΙΕΙΕΠΙΣΕΠΕΡΟΙΝΑΕΡΑΤΟΝΥΕΡΓΕΤΗ
 ΙΑΕΙΝΤΗΝΑΣΦΑΙΕΑΝΤΗΝΤΩΝΔΕΔΩΡΗΑΝΕΚΑΙΤΩΝΚΕΡΡΕΚΩΝ
 ΛΕΥΠΕΡΗΕΙΝΔΕΤΗΝΗΝΥΣΕΥΣΤΩΝΗΑΖΟΗΕΝΗΜΑΛΟΥΔΕΑΙ
 ΕΡΑΙΚΑΤΑΡΧΑΥΤΟΤΗΣΣΙΦΙΑΝΩΦΡΟΠΙΑΣΤΟΥΣΕΠΙΤΗΣΚΑΙΝΟΙΣ
 ΕΡΤΟΥΠΡΑΓΜΑΤΟΣΤΟΥΤΟΥΑΡΧΗΘΕΝΕΠΙΖΗΤΗΣΙΕΝΟΜΕΝΗΚΑΙΕΣ
 ΟΣΤΟΥΣΑΙΣΙΠΕΑΚΩΝΔΕΝΕΡΗΦΑΝΕΙΑΝΟΙΠΕΠΡΟΗΡΑΗΝΑΙΤΗΝ
 ΕΡΟΝΤΩΝΗΕΙΝΓΙΑΜΑΤΩΝΠΡΟΕΤΑΙΣΑΝΕΚΑΙΤΑΥΤΟΑΝΗΜΑΤΑ
 ΝΤΗΝΤΟΥΧΕΙΛΑΡΧΟΥΕΠΕΙΔΗΚΑΙΤΑΙΝΤΑΥΤΗΝΕΑΡΕΑΠΟΤΩΝΩΣΡΑ
 ΝΠΕΡΙΤΟΥΤΟΥΑΠΟΦΗΝΑΣΑΙΚΕΛΕΥΕΝΤΑΧΕΙΛΑΡΧΟΝΠΕΡΙΟΙΣΕΝ
 ΚΗΔΕΑΟΝΑΣΕΦΕΝΟΜΕΝΟΥΑΛΞΙΝΑΕΝΤΑΕΤΑΤΟΥΣΥΤΗΚΑΙΣΚΕΥΕΣ
 ΑΕΙΤΟΠΟΙΕΤΟΙΣΕΥΤΟΥΤΟΥΤΕΛΕΣΝΗΚΟΥΕΝΥΛΟΓΙΣΤΩΣΕΠΙΟΙΣΕΝΟΙ
 ΔΕΝΙΣΗΝΟΥΔΕΝΑΡΑΚΑΙΟΤΡΟΦΑΝΩΠΟΙΣΚΑΜΠΟΕΦΗΡΩΣΡΩΖΟΥ
 ΕΥΧΟΙΕΝΟΙΣΟΥΑΛΕΣΕΒΑΙΣΕΑΝΟΤΗΤΑ Ε ΤΙΝΑΕΤΕΙΛΑΑΤΕΙΩΠΤΕΚΑ
 ΛΟΥΥΠΟΤΑΓΗΑΚΕΛΕΥΣΑΠΡΟΝΩΝΗΕΥΜΑΣΠΑΡΑΤΑΞΕΙΤΑΕΝΕΝΟΧΑ
 ΕΤΟΥΝΤΑΥΤΕΡΒΑΙΝΕΙΝΤΟΝΠΕΡΙΕΓΡΑΜΕΝΟΝΔΡΟΝ Ε
 ASCENTIVM INVEKILLATIONEHCHERSUNESITANA. DICAPITVLO. LENCUNIDVDSY
 PLVMSSENTENTIAE ARRI. ALCIBIAGIS TVNC TRIBORARPOSITI EIVSDEM. VEXILL
 US TAMINTENTIONEM EIVS(AVAMMANFESTE DETERMINATAM PARTENAD IVS P
 ET HVOMIAM IDEM ALCIBIABESVIDERI NONPOFOTEST SVRTEMPVSVFNVT
 IDEM. ET. DIXERIT. ΕΠΡΟΚΩΣΕΝΙΤΕΤΟΝΩΣΑΝΝΗΣΙΣΟΚΑΜΑΕΡΙΤ. DVHVMN
 VAVHTIATEMETEIKONDISCIPLVLIAB. RATIONEETOBVBERVAKEE TOITIN
 PAMVLVMAFERTAMANVSKRIPTVMDOEBERANORCETELEIPUSSITVXTA
 PDSITVMESSCYRA Ε ΕGVDSKISPSERIMATILIO. PRINIANOTR
 KOCOMMILITONVMGVOODAMEEIDENTRIBVNVSPROPTERKAMITVLYMEI
 EVADVOPORHAMSENTENTIAEARRIALCIBIADISTVNCXTR. DICTAEOM
 VOISIPVLIKAVELCVMINVRIALVTLONTVMELIAPACANOVYMCOMMIT
 E. E. QVADIDOCEREETVMCHESODESSITANOVYMERELKIPSEBIMC
 VSVNICIPRAECSEPIETRVKSVMDMONEOCVATISNESVBHTEHTVHY
 VAMPRIDEPLACITAMACCVSTVBITANVMDISPENDIOVESTRAEBXSIST
 NIVIE TENVTELINOVAREGVIDTEMPENT.
 ENAPXOTON TONTEPI. D. AVP. BASIAEIDIONANALEZANPON
 V. ANCTVON KAI OYALEIOT. GERIANOC.

Прорисовка тексту офіційного листування херсонеської про-
 мяди з римськими властями щодо простигудійної податі,
 межи II–III ст. н. е. (IOSPE, I², 404)

К. Цукерман, слідом за М. І. Ростовцевим, запропонував, на відміну від В. В. Латишева, дещо інше прочитання тексту: грецьке слово «практий» у даному контексті утворено від дієслова «стягати», «стягувати». Виходить, що кошти на утримання гарнізону та фортифікаційне будівництво виділялися не обов'язково з митних зборів, а з будь-яких місцевих податків. Отже, практий міг стягувати з населення і податки, і митні збори.

Практика утримання римських військових частин за рахунок місцевих податків і зборів була звичайною в прикордонних провінціях. Безпосередньо фінансуванням військ із місцевих джерел відали беніфіціарії, особисту відповідальність несли командири збройних контингентів — центуріони і трибуни. Так, за розпорядженням імператора у II ст. стягування податей з херсонеських будинків розпусти було дозволено римському гарнізону. Частина податку йшла місту, частина — легіонерам. Наприкінці століття виник конфлікт через бажання гарнізону свавільно збільшити свою частку прибутку. І хоча справа щодо протиставленої податі вирішилась на користь міста, сам факт втручання римських військових властей у місцеві фінансові справи ще наприкінці II ст., в часи імператора Коммода, може розглядатися як важливий крок на шляху повного підкорення Римові.

Існує позиція, відповідно до якої згаданий у написі 488 р. коміт Діоген поряд із військовим командуванням виконував функції коміта комерціарія — збирача митних і торговельних зборів та керівника місцевого фінансового управління (С. П. Шестаков і М. А. Шангін). Однак ця думка не була схвалена фахівцями: по-перше, будівництво не входило в обов'язки коміта комерціарія, по-друге, Херсонес не міг бути резиденцією цієї високопоставленої особи. М. І. Ростовцев та А. Л. Якобсон вважали, що Діоген був комітом міста, командував гарнізоном або представляв у Херсонесі верховну владу імперії як найвищий військовий, цивільний і фінансовий начальник міс-

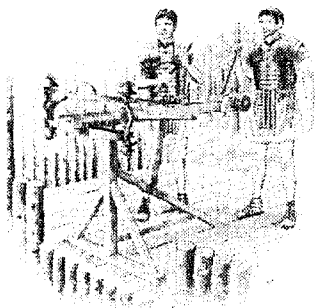


Римський центуріон; представник сучасної групи реконструкції. Безпосередньо відповідальним за стягування деяких місцевих податків, що йшли на утримання римських військ, був начальник херсонеської залози в ранзі центуріона

та. Але ж посада військового коміта — командира польової армії в прикордонній провінції та інколи її цивільного керівника, яка відповідала зазначеним функціям, була занадто високою для провінційного Херсонесу. Найімовірніше, що Діоген не займав жодної стаціонарної посади в імперській адміністрації чи муніципалітеті Херсона, а належав до офіцерів імператорської гвардії, які виконували особливі доручення, нерідко організовували фортифікаційне будівництво. Організація такою фігурою інженерно-будівельних робіт на міських укріпленнях свідчить про прогресивне посилення залежності Херсонесу від Східної Римської імперії (Візантії).

У зв'язку зі сказаним виникає питання: яким був статус міста наприкінці V ст., і чи перебували під імперським контролем усі найважливіші сфери управління, зокрема митна організація?

Термін «практіон» або «практій», невідомий за межами Херсонесу, є похідним від дієслова «стягати», «стягувати» і пов'язаний з назвою адміністративної посади — практор. У класичних Афінах і в ранньоелліністичному Боспорі практори були виконавцями судових рішень. У римському Єгипті так називали чиновників, які



Римська польова торсіонна артилерія. «Ручна» баліста, I–II ст. н. е.
Сучасна реконструкція

спочатку стягували з населення недоїмки і поступово перетворювалися на «податкових інспекторів». У деяких джерелах X–XI ст. практор — синонім слова «комерціарій». На думку дослідників, у X–XIII ст. практор означав не конкретну посаду, а функції чиновника: «особа, відповідальна за збирання податків в окрузі» або «інспектор, який стягує мито з кораблів і моряків в імперському порту». Тому «практій» згаданого напису 488 р. — це фіскальне управління, яке стягувало податки з городян і мита з суден, що

заходили в порт. Унікальна для пізньоантичного Східного Середземномор'я назва цього закладу не повинна вводити в оману. Відомо, що, незважаючи на зовнішню різноманітність адміністративних установ у східній частині імперії, насправді ці установи виконували єдиний набір функцій в інтересах центрального уряду.

Як називалися чиновники практию, невідомо. Цікаво, що в написі 488 р. гроші на будівництво оборонних споруд мали бути виділені з коштів, що збиралися «з практию (митниці) тутешнього вікаріату (управління) відданих балістаріїв». За інтерпретацією В. В. Латишева, міська митна установа і балістарії були об'єднані в рамках однієї організаційної структури — вікаріату. Тобто в Херсонесі імперська військова й цивільна влади вже наприкінці V ст. були об'єднані. Можливо, на нижчих посадах у практиї служили херсонесити. Використання мушціпальних службовців під час збирання податків — характерна риса візантійської податкової політики. Акумуляовані державною скарбницею кошти витрачалися на утримання балістаріїв та ремонт укріплень. Подібна практика, як зазначалося, існувала в місті з II ст.



Напис часів імператора Зінона зі згадкою практию (митниці) та загону балістаріїв

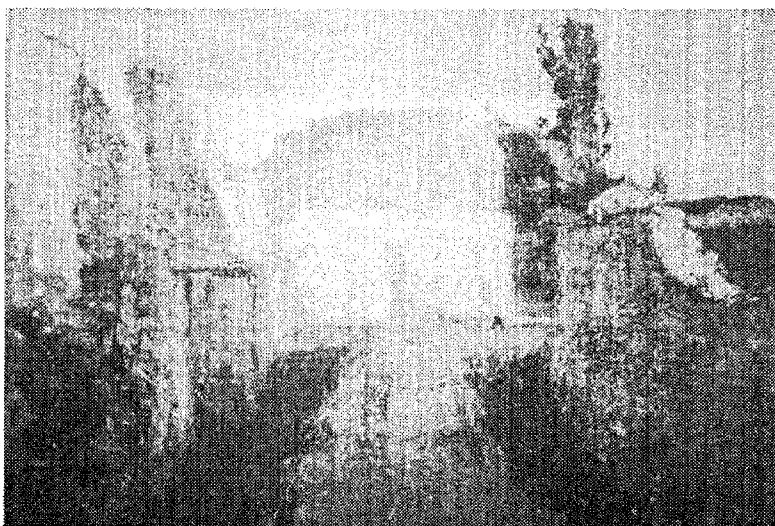
Отже, у взаєминах Херсонесу з імперією наприкінці V ст. зберігався той самий порядок, що й наприкінці III–IV ст.: якихось кардинальних змін у державному устрої міста на цей час не трапилось. Різноманітні джерела серед тогочасних імперських міст Херсона не згадують. Але ж статус вільного міста не означав свободи від сплати податків: Східна імперія збирала в Херсонесі податки й торгові мита, за рахунок яких утримувався місцевий гарнізон та провадилося фортифікаційне будівництво під керівництвом імперських офіцерів. Таким чином, наприкінці IV — початку VI ст. Херсонес перебував у залежності від Візантії, хоча формально й не входив до складу імперії. Тут зберігалися деякі органи місцевого самоврядування, очолювані батьком міста. Імператори здійснювали владу як за допомогою прямих рескриптів, так і через цивільну адміністрацію префектури Сходу й офіцерів, які командували міським гарнізоном. Проявом залежності від Візантії були податки й мита, для стягування яких створили спеціальну установу — практий (митницю), що організаційно об'єднувалася з військовою частиною балістаріїв. Частина акумульованих практиєм коштів надходила до державної скарбниці, решта йшла на утримання балістаріїв і ремонт укріплень. Унаслідок реформи імператора Зинона Херсонес дістав право самостійно збирати й використовувати частину митних зборів і податків. Зібрані кошти спрямовувалися на потреби міської громади і будівництво. Для технічної та організаційної допомоги під час відновлення міських мурів продовжували залучати імперських офіцерів.

Фінал античної цивілізації на півночі Понту.

Фінал античної цивілізації в Північному Причорномор'ї уявляється не як наслідок кризи виробничих відносин, які тут не досягли високого рівня загострення внутрішніх суперечностей, а як результат дії зовнішніх факторів, передусім посилення військової активності варварів.

У II–VII ст. (за іншим датуванням у IV–VI ст.) Європейський континент переживає період Великого переселення народів, у ході якого безліч етносів змінили місця свого проживання. У III ст. населення Південно-Східної Європи

втягується у так звані готські або скіфські війни з могутнім Римом. Під час цих війн Ольвія і Тіра припиняють існування як античні поліси. У IV ст. Тіра змінює свій статус: з часів Атанаріха (з 364 р. став вождем, дослівно суддею) вона стає центром ранньодержавного об'єднання на чолі з візиготською військовою аристократією. У 280-х рр. життя відновилося й на території Ольвії, але основну масу її мешканців тепер становлять вихідці із середовища черняхівського населення Північно-Західного Причорномор'я, яке генетично не було пов'язано з античною громадою першої половини III ст. Якщо Тірі відводилась роль політико-адміністративного й торговельного центру великої варварської конфедерації Північно-Західного Причорномор'я, то Ольвія кінця III — першої половини IV ст. функціонувала як досить велике ремісниче поселення. На продукцію її двох металообробних майстерень відчувався попит у черняхівського населення регіону, де досі не було зафіксовано залізобного виробництва.



*Башта Зинона в Херсонесі з якою пов'язують кам'яну плиту з написом часів імператора Зинона зі згадкою проктіону (митниці) та загону балістаріїв.
Сучасна картина*

У другій половині IV ст. кочівники гуни завдали поразки аланам та готам і встановили протекторат над деякими грецькими колоніями на узбережжі. Вестготи відступили на Балканський півострів, за римські кордони. З цими подіями пов'язана й доля пізньоантичної Тіри: життя на її теренах найімовірніше припиняється після 375–376 рр.

З першою появою гунів у Приазов'ї міста Боспору не були зруйновані. З кінця IV ст. аж до часу правління Юстиніана (518–527 рр.) основна маса населення Боспору сплачувала певну ренту-податок соціальній верхівці гунів. Остання, управляючи землями колись величній античній держави, була зацікавлена у збереженні усталеної фіскальної системи. Окрім того, гуни, вірогідно, зберегли недоторканими форми громадської організації боспорського населення та деякі державні інститути, які склалися тут до їхнього приходу. Судячи з археологічних розкопок, не раніше середини V ст., після смерті Аттіли, певна частина гунів улилася до складу боспорського населення. Про це свідчать поховання з речами «поліхромного стилю».

Більша частина міст і поселень Боспору була знищена лише десь у другій чверті VI ст. Руйнування боспорських поселень пов'язано зі спробами вийти з-під гунського протекторату, а також із внутрішніми заворушеннями. Останні спровокували заходи візантійців, які забажали прив'язати місцеву гунську верхівку до імперії шляхом поширення християнства. Ці події хронологічно передували підкоренню Боспору владі імператора Юстиніана I (527–565 рр.), що сталося після 534 р. За Юстиніана був звільнений від податків і мита Пантікапей (віднині уже офіційно — Боспор), який, за словами візантійського історика Прокопія Кесарійського, у попередні роки став справжнім «варварським містом».

На відміну від нього Херсонес (тепер — Херсон), який опинився осторонь головних напрямків пересування варварських загонів, залишався головним форпостом Східно-Римської імперії у Тавриці, хоча припинення розгалужених зв'язків із населенням передгірських районів південно-західного Криму негативно відбилося на його роз-

витку. До того ж у другій половині V — першій половині VI ст. унаслідок появи на Гераклеїському півострові кочівницьких юрт-зимівників припиняється функціонування сільськогосподарської хори — фундаменту полісного ладу. Саме з цим і пов'язується зміна соціально-економічного базису Херсонесу. Будівництво візантійцями фортець у Херсоні, у відвойованому Боспорі, в «області Дорі» в південно-західній Тавриці, на Південному березі, де були зведені укріплення Алустон і Горзувіти, продовжили наступники Юстиніана в другій половині VI ст. У написах часів правління Юстина II (565–578 рр.) та Маврикія (582–602 рр.) згадується дука Херсона, який управляв містом. Дука підпорядковувався військовому магістру, був головою розташованого в провінції армійського корпусу, тобто дука виконував функції військового намісника та цивільного правителя регіону. Поява в Херсоні дуки означала підвищення статусу міста і перетворення його на центр візантійських володінь у Криму.

Якщо пов'язати разом усі наведені факти, можна дійти висновку, що кінець античної епохи в історії Тіри та Ольвії припав на останню чверть IV ст. (хоча сам процес тривав від середини III ст.), коли припинили існування самі ці поселення. В історії Боспору і Херсонесу, історії Північного Причорномор'я в цілому антична доба завершилася приблизно в середині VI ст., коли ці центри увійшли до складу Візантії. Відтоді розпочинається доба раннього середньовіччя, політичному та соціально-економічному розвитку якого прищепанні вже нові риси, що заслуговують на окремий розгляд.

ВИСНОВКИ

Цілеспрямований вплив держави на виробництво і розподіл матеріальних благ визнається економічною політикою. Вона не уявляється без торговельної політики з її методами митного регулювання. Сукупність таких методів являє собою митну політику, яка головним чином обслуговує зовнішньоекономічну та податкову сфери. Серед цілей мит-

ної політики — виконання фіскальних завдань, задоволення торговельних і виробничих потреб, вирішення дипломатичних та міжнародних питань, розв'язання військових та зовнішньополітичних проблем, виконання гуманітарних місії тощо.

Досить складним досі залишається питання про митну політику античних полісів. Багато фахівців узагалі вважають некоректним навіть порушувати питання щодо традиційних аграрних суспільств, якими, безсумнівно, були тирійська, ольвійська і херсонеська громади, й навіть Боспорське царство та Римська імперія. Тому в більшості сучасних досліджень загальним стало твердження, що грецькі міста-держави та елліністичні монархії не проводили свідомої економічної політики.

З огляду на те, що античні й середньовічні держави, як правило, не втручалися в процес виробництва, майже не прагнули його регулювати і, тим більше, не збиралися ним керувати, вважається, що митна політика зародилася не раніше, ніж у XVIII–XIX ст. Однак залишається фактом, що античні держави методами митного регулювання намагалися вирішувати фіскальні питання та зовнішньополітичні проблеми, а подекуди й сприяти зміцненню власного виробництва. Отже, тезу про відсутність торговельної (у тому числі митної) політики можна вважати однобокою. Як зазначає Л. П. Маринович, наявні джерела дозволяють, принаймні щодо Афін, стверджувати, що така політика мала місце. З аналізу наявних джерел можна зробити такий висновок: не тільки Афіни, а й еллінські держави Північного Причорномор'я проводили власну торгівлю й, відповідно, митну політику, якщо не постійно, то в крайньому разі у періоди своїх економічних піків. Ці держави використовували такі методи: законодавчу регламентацію фінансової сфери, встановлення монополії на торгівлю певними групами товарів, надання пільг при сплаті мита і проходженні портових процедур, дарування права торгівлі без мита певним особам чи державам.

У добу античності південні регіони України, освоєні грецькими колоністами, належали до греко-римської серед-

земноморської цивілізації як її органічна невід'ємна частина. Варварське населення внутрішніх районів країни (скіфи, синдо-меоти, сармати, готи, слов'яни тощо) дуже швидко встановили економічні, політичні, військові контакти з цією цивілізацією. Місцеві варвари не лише опинилися під значним впливом останньої, але й самі суттєво вплинули на греко-римський світ. Утім, на жаль, нинішній стан джерельної бази практично не дозволяє простежити контакти у сфері митної діяльності між еллінами і варварами на українських теренах.

Тіра, Ольвія, Херсонес та поліси Боспору з перших десятиліть свого існування розвивали власні митні системи відповідно до загальноеллінської практики. Тогочасна митна справа не була виділена в окрему галузь, а утворювала разом з податковою справою єдину сферу державної діяльності. Основною функцією митної діяльності залишалася фіскальна, проте час від часу вона виконувала регулятивно-економічні, статистичні, зовнішньо- і військово-політичні завдання тощо.

Боспорські володарі заради збільшення обсягів експортованого збіжжя йшли на прогресивне зниження ставок вивізного мита відповідно до збільшення суми угоди. Подібна тарифна політика зафіксована спеціальним декретом середини IV ст. до н. е. з міста Мітілени на о. Лесбос. Документ засвідчує підтвердження вже традиційної практики. Аналіз міжнародної ситуації останніх десятиліть V — початку IV ст. до н. е. дозволяє припустити, що природа мітіленських пільг не була суто економічною. Виявлено достатньо політичних причин для Боспору не замикатися на торгових контактах виключно з Афінами — своїм найбільшим партнером, але закріплюватися й на інших вигідних ринках збуту, володарі яких подекуди перебували в стані воєнно-політичної конфронтації з Афінами. Даний приклад ілюструє, що митна політика античних держав виходила не лише з економічних, а також із політичних інтересів.

Надання митних пільг, зокрема права безмитності, далеко не завжди диктувалося економічною доцільністю. Політичні мотиви нерідко були тут визначальними, що під-

тверджується низкою прикладів. Так, після 437 р. до н. е. ольвійським декретом на честь колишнього тирана Синопи Тимесилея та його брата Теопропа обом політичним вигнанцям, імовірно колишнім ольвійським союзникам, даровано громадянські права (політія) та безмитність (ателія). Після зруйнування землетрусом 227 р. до н. е. Родосу, внаслідок чого загинула більша частина його верфей та інших об'єктів портової інфраструктури, елліністичні монархи, зацікавлені у відродженні цього важливого посередницького центру Середземномор'я, принесли родосцям великі дари. За повідомленням Полібія, сіракузькі тирані Гієрон і Гелон, між іншим, звільнили від мита 50 подарованих родосцям триліктових катапульт і родоські судна, що прямували в Сіракузи. Сирійський цар Селевк Калліник звільнив родосців від мита з суден, що прибували в його царство. 174 р. н. е. херсонесити почесним декретом дарували прокуратору провінції Нижня Мезія Титу Аврелію Кальпурніану Аполлоніду та його дружині Аврелії Пауліні низку почесних нагород і вагомих привілеїв, серед яких звільнення від митних процедур та портових зборів. У цій акції не можна не помітити дипломатичного підтексту, який переважає всі інші причини нагородження. Підтримка політичних біженців, допомога в подоланні наслідків стихійного лиха, дарування проксенії впливовому римському урядовцю, від якого залежала доля цілого міста, демонструють, що запровадження певних митних пільг диктувалося не лише економічними, але також політичними, дипломатичними, філантропічними та гуманітарними причинами.

Митна діяльність підлягала верховному контролю народних зборів, які визначали основні пріоритети митної діяльності: народ шляхом прийняття законів і постанов установлював розміри зборів, звільняв від експортно-імпортного мита, торгових і портових зборів, обирав відповідальних за митну справу магістратів. Організація митної справи перебувала в руках виборних колегій магістратів, а її безпосереднє здійснення належало приватним відкупникам мита, об'єднаним у товариства, які, у свою чергу, контролювалися одноособовою полісною магістратурою — дійкетом, що був

зобов'язаний щорічно звітувати перед зборами та переобирався народом.

Уже в V ст. до н. е. боспорські міста втрачають власний суверенітет у митно-податковій сфері на користь архонта Пантікапея. Діяльність елліністів — митників у портах та приватних колегій відкупників на Боспорі контролювалася відтоді спеціальними царськими урядовцями. Всі доходи стікалися до рук «начальника звітів» (міністра фінансів), відомого за документами римської доби. Проксенії, які в індивідуальному порядку звільняли від мита іноземців, надавалися не почесними декретами народних зборів, як у всьому еллінському світі, а указами боспорських архонтів-басилевсів. Правові акти останніх, як володарів територіальної держави, не обмежувались окремими полісами, а поширювалися на територію всього царства. Ще в пізньокласичну добу — значно раніше, ніж інші північнопричорноморські держави, — Боспор перейшов у регулюванні митних відносин з Афінами, своїм найбільшим торговельним контрагентом, від індивідуальних проксеній до міждержавних договорів.

Протягом кількох століть римського домінування держави Північного Причорномор'я повністю або частково втрачають свій суверенітет у митно-податковій сфері на користь могутнього Риму. Так, Ольвія суттєво скорочує свою проксенічну діяльність, розпочинає сплату данини імперії, а наприкінці II ст., можливо, опиняється в її складі. Тіра, вірогідно, зовсім припиняє видачу проксеній, втрачає право вільно надавати своє громадянство іноземцям, за що отримує від Риму митно-податковий імунітет і, нарешті, в кінці II ст. теж потрапляє під його захист. У складі римської провінції Нижня Мезія Тіра і Ольвія задовольнялися статусом автономії та громади «дружньої і союзної» імператору. Херсонес так ніколи й не увійшов до складу імперії, хоча не уникнув обов'язку сплачувати податки: з другої третини II ст. поліс насолоджувався елевтерією (статусом вільного міста) під захистом римських легіонерів, які утримувались, між іншим, за рахунок херсонеської проституційної податі. У перші століття нашої ери з усіх причорноморських міст саме Херсонес провадив найактивнішу проксенічну діяль-

ність. Утім серед дарованих ним привілеїв не було ателії — звільнення від експортно-імпортного мита, хоч і зберігалися інші митні пільги.

Боспорські базилеуси з почесним титулом «друг римлян, друг цезаря», як правителі сателітної держави, зберегли повноваження встановлювати мита чи звільняти від них, не уникнувши при цьому римського податного тягаря. Так, існують свідчення про сплату боспорським царем Євпатором данини намісникові провінції Віфінія-Понт. На рубежі II–III ст. боспорський цар Савромат II подарував разову безмитність приватному релігійному союзу судновласників із Горгінії. До складу союзу, який захищав не лише релігійні інтереси своїх членів, поряд із приватними особами — багатими торговцями-навклерами, входили офіційні особи — представники міської верхівки та царської бюрократії, зокрема, найвищі фінансові та митні урядовці царства. Цей факт ілюструє невіддільність інтересів багатого купецтва та політичної еліти Боспору. Сам цар не тільки не опирається злиттю купецтва і чиновництва, а й стимулює це злиття, даруючи їх об'єднанню митні пільги. Зрощування політичного істеблїшменту та бізнес-еліти на Боспорі римської доби напрочуд схоже на те єднання колишньої династії Спартокїдів з боспорським та іноземним купецтвом, яке траплялося в елліністичну добу.

Велике переселення народів IV–VI ст. та візантійська експансія в Таврику другої третини VI ст. ставлять крапку в історії античних колоній Північного Причорномор'я. Вони або зникають під хвилями варварських навал у IV ст. (Ольвія, Тїра), або потрапляють до складу Візантїї в VI ст. (Херсонес, Боспор).

Розділ II

Митні відносини і торгівля в період феодальної та станово-представницької державності

§ 1. СЕРЕДНЬОВІЧНА ДОБА (VI — остання третина XV ст.)

Особливості митно-торговельних процесів у Середземномор'ї від античності до середньовіччя. Останні століття існування Римської імперії збігалися в часі з Великим переселенням народів та супроводжувалися повільною руйнацією потужної імперської адміністративної структури, що докорінно змінило систему міждержавних відносин і світової торгівлі. Фінансова криза III ст., що охопила могутній Рим унаслідок перевантаження фінансової системи величезними державними витратами (утримання регулярної армії, імператорського двору, центрального та провінційних управлінських апаратів, оборона кордонів від постійних варварських набігів, ведення військових кампаній тощо), важко позначилася на економічному стані особливо західних провінцій та Італії. Крім того, споживання римським нобілітетом коштовних імпортованих товарів зі Сходу призводило до колосального вивезення карбованого золота і срібла за кордони імперії. Через це карбування нових партій монет не встигало за їх витратами,

а держава зіткнулася з дефіцитом золота і срібла як сировини для виготовлення грошей. Цей дефіцит компенсували лігатурою — додаванням неблагородних металів (зокрема, міді) до срібних та золотих монет. За імператора Нерона в «срібні» денарії додавали 5–10 % міді, за Адріана — 20, за Марка Аврелія — 25, за Комода — 30, за Септимія Севера домішку міді довели до 50 %, а за Діоклетіана денарій узагалі почали карбувати лише з міді. Такі кроки призвели до шаленого зростання цін, інфляції, падіння купівельної спроможності грошей, а як наслідок — до поступової торговельної автономізації зі згортанням грошових відносин і переходом на натуральний обмін та загалом до натуралізації економіки.

Формування у V–VI ст. на теренах західних римських провінцій нових по суті держав, так званих варварських королівств вестготів, вандалів, свевів, остготів, бургундів, франків, лангобардів, створило парадоксальну ситуацію: з одного боку, розпочалися процеси, притаманні примітивним молодим державам (політична нестабільність, постійні феодалні війни, становлення нового економічного укладу), з іншого боку, інтенсивно розвивалася міжнародна торгівля, що перетворилася на силу, яка підтримувала та поширювала міжцивілізаційні контакти.

В історії вцілілої Східної Римської імперії (Візантії) час активної державної політики у сфері митної діяльності припадає на правління імператора Юстиніана I Великого (527–565). Стратегічна мета Юстиніана полягала в поверненні під владу імператора втрачених на користь варварів (подекуди — відкритих ворогів, подекуди — формальних союзників і васалів) провінцій зруйнованої Західної імперії. Крім суто військових операцій проти варварських королівств та вже традиційної боротьби із Сасанідським Іраном, візантійський імператор доклав багато зусиль для адміністративного та правового реформування внутрішнього життя імперії. Зокрема, Юстиніан використав митну діяльність не лише для виконання тактичних фіскальних завдань, але й як

інструмент захисту мануфактур із виробництва шовку. Шовк відігравав роль міжнародного платіжного засобу, особливо в розрахунках із найманцями у війнах з Іраном. Нерідко варвари — найманці та союзники — відмовлялися від золота і погоджувалися на винагороду лише у вигляді шовку.

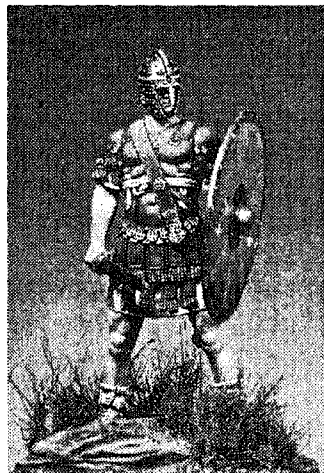
Діяльність Юстиніана в митній сфері базувалася не на порожньому місці. Найвідомішою стародавньою пам'яткою регулювання митних процедур можна визнати Пальмірський митний тариф 137 р., який не втратив своєї актуальності й пізніше. Цей акт був виданий сенатом Пальміри для запобігання конфліктам між купцями та митними чиновниками з питань митного оподаткування. Оскільки розмір мит визначався за стародавніми звичаями, поширилося різноманітне тлумачення правових норм, а як наслідок — взаємне незадоволення. Щоб урегулювати цю проблему, було прийнято узгоджений митний тариф, викладений двома мовами — грецькою та арамейською. Деяко пізніше практику цього тарифу частково покладено в основу митних відносин у східних провінціях Риму, що мало за мету посилення транзитних потужностей імперії. Вагомі цеглини східноримської митної системи закладалися також імператором Феодосієм II. У 410 р. він видав закон, яким установлювалися мита з шовкових караванів. На кордонах з Іраном визначалися три імператорські митниці, через які мусили проходити всі власники шовкових караванів. За імператора Анастасія I (491–518) функції контролю за шовковою торгівлею передаються комерціаріям, про яких уперше дізнаємося з переліку візантійських чиновників бл. 500 р. та з антіохійської печатки.

До початку V ст. у Римській імперії було два основні визначення податку з торговельних угод: *augaria* та *venaliciūm*. Найімовірніше, *augaria* сплачувалася в місцеві бюджети, а *venaliciūm* потрапляв до державної скарбниці. Поступово центральний уряд підкорив собі більшу частину прибутків від муніципального оподаткування й затвердив свою прерогативу на визначення

ставок непрямих податків. Це призвело до зникнення в документах згадок про *augagia* та до встановлення єдиного оподаткування з торговельної угоди розміром від 1 до 4,16 % від суми угоди. В імперії діяв основний митний збір – октава, яка була об'єднаним податком, де з 12,5 % на митний збір припадало 10 %, а на податок з торговельної угоди – 2,5 %. Такий розподіл видається цілком імовірним за відсутності в імперії розгорнутої системи митних пунктів та поширення практики сплати митного збору під час оформлення угоди. Загалом, у IV–V ст. зацікавленість центрального уряду в непрямому оподаткуванні значно зросла. Проте єдина ставка у 12,5 % вартості товару була не лише дійовим засобом поповнення державної скарбниці. Чотириразове переважання ставки митного збору над ставкою податку з торговельної угоди свідчить про явно захисну політику імперського уряду.

Незважаючи на успішне встановлення єдиної тарифної ставки непрямого оподаткування в усій імперії, його ефективність була явно незадовільною для візантійського бюджету. Відсутність системи митних пунктів передбачала наявність реальної можливості уникнути сплати непрямих податків. До того ж численні податкові пільги призводили до концентрації торговельної діяльності в руках пільговиків, а з іншого боку — до незадоволення основної маси платників податків.

За Юстиніана I зростає мережа митних пунктів і впроваджується нове мито в розмірі 10 % — деката.



Вищий візантійський офіцер,
magister militum, V ст. н. е.

Швидше за все, встановлення системи митних пунктів мало наслідком розподіл октави на окремі податки. Митний збір у 10 % збирався тепер безпосередньо під час в'їзду в імперію, а податок з торговельної угоди — безпосередньо при оформленні угоди. Авансовий характер митного збору в сукупності з ліквідацією податкових пільг значно зачепив інтереси великих торговельних корпорацій. Вони автоматично перенесли свої витрати на плечі покупців, що призвело до різкого зростання цін та невдоволення населення. Уряд Юстиніана I, у свою чергу, був змушений установити державну монополію на торгівлю певною групою товарів, як правило, першої необхідності, а також предметів розкошів. Активна участь держави в монопольній торгівлі призвела до зникнення необхідності оподаткувати торгові угоди, хоча все ще залишала державі можливість стягувати мито з привезених товарів. Усе це свідчить про зниження ролі непрямих податків в економічній політиці візантійської держави в VI ст.

Кінець VIII — початок IX ст. ознаменувався для візантійського суспільства значними змінами в зовнішній торгівлі. Державна монополія на купівлю-продаж стратегічних товарів (приміром, шовку) була замінена чіткою регламентацією всіх параметрів процесу. Торгівля з іноземними купцями в цей час проходила в спеціально відведених для цього місцях — мітатах, де державні чиновники контролювали товар, час і ціну його продажу. Безпосередньо на вільний ринок іноземні купці могли виставити тільки залишки своїх товарів, які не були в них розкуплені в мітатах місцевими торговцями. Така регламентація й надалі сприяла державній монополії на купівлю-продаж: забезпечувала стабільність цін, лояльність торгово-ремісничого люду, можливість державного втручання в разі виникнення товарного дефіциту.

Поява нових візантійських митниць на північних кордонах імперії викликана просуванням слов'янських племен у дунайські провінції. Але цього разу митниці ви-

конували швидше прикордонно-захисні функції. Так, за даними «Таємної історії» Прокопія Кесарійського, митниці Чорного моря контролювали рух стратегічних товарів і не дозволяли вивозити до країн слов'янських варварів зброю, залізо і мідь, коштовні метали, шовкові вироби. Безпосередньо митну справу здійснювали призначені особисто імператором магістр і підпорядковані йому два архонти. Прокопій наводить ім'я одного з архонтів, який діяв у Константинопольській гавані, — Адея, сирійця за походженням. Контроль за безпекою, в тому числі митною, в стратегічно важливих протоках Боспорі Фракійському і Геллеспонті забезпечували спеціальні чиновники — коміти Іерону та Абідосу, а також комерціарії відповідних апотек та булотіри. Зі збережених відтисків візантійських печаток відомі імена багатьох з них: у VII ст. це — патрікій Стефан — комерціарій аптеки Абідоса, комерціарій Феодор, у IX ст. — іпат Косьма — коміт Іерону, апоепарх Павел — коміт Абідоса тощо.

Таким чином, добре налагоджена адміністративна структура держави, відносна внутрішня і зовнішня політична стабільність дозволили Візантійській імперії відкрити кордони для іноземних торговців, не побоюючись при цьому втратити контроль над торговельною діяльністю. У цій ситуації непрямі податки все ще відіграють незначну роль, проте вже повною мірою використовуються візантійським урядом як додаткове джерело прибутків. Наприкінці IX ст. непряме оподаткування у Візантії відновлює свої позиції, втрачені в VII–VIII ст.

Митниця та комерціарії візантійського Херсона VI–XI ст. У другій третині — середині VI ст. Херсон перетворився на центр візантійських володінь у Тавриці, до яких, крім давніх херсонеських земель у південно-західному Криму, ввійшло також південне узбережжя півострова, зміцнене новими фортецями Алустон і Горзувіти, і терени навколо Боспору (Пантікапею-Кесарії) — колись столиці однойменного самостійного

царства. Із написів другої половини VI ст. відомо, що військову й цивільну адміністрацію очолював дука, посада якого відповідала рівню намісника прикордонної провінції з широким спектром повноважень, із контролем за митною справою в регіоні включно, що свідчило про підвищення статусу колись незалежного, а потім провінційного Херсона.

Відповідно до свого стратегічного розташування на перетині торгових шляхів між країнами Середземномор'я та народами Півночі, візантійській Херсон протягом майже всієї середньовічної історії відіграв роль важливого митного центру, що здійснював контроль над трафіком товарів через акваторію Чорного моря. З писемних джерел про діяльність херсонської митниці, на жаль, нічого невідомо. Проте вона простежується за археологічними матеріалами, найважливішими з яких є підвісні свинцеві печатки — молівдули. Державний контроль за переміщенням товарів заморських купців у порту Херсона здійснювався вже в VII — першій половині XI ст., про що свідчать печатки митників з багатьох центрів балкано-малоазійського регіону: Іерона (Герона), Авідоса, Константинополя, Хрисополіса, Амастриди, Фессалоніки, Ларисси, Фів (фема Еллада), Нікеї (фема Опсикій), Мітілені (о. Лесбос). Серед цих молівдулів часто зустрічаються печатки комітів проток — керівників двох основних морських митниць Візантії — Іерона, що розташовувався на Босфорі, на виході з проток, біля «гирла Понту», та Авідоса на малоазійському березі Дарданелл, на вході в протоки з боку Егейського моря. Ці два центри здійснювали безпосередній контроль за проходженням вантажів із Чорного моря в Середземне й назад. Значний інтерес становлять собою печатки діюкітів, чиновників з відомства логофета генікону, що належали до фіскального управління імперії. Приміром, відома печатка діюкіта пафлагонської Амастриди — одного з центрів північних областей Малої Азії, звідки постачалося продовольство та все необхідне в Херсон. Печатка може свідчити про пев-

конували швидше прикордонно-захисні функції. Так, заданими «Таємної історії» Прокопія Кесарійського, митниці Чорного моря контролювали рух стратегічних товарів і не дозволяли вивозити до країн слов'янських варварів зброю, залізо і мідь, коштовні метали, шовкові вироби. Безпосередньо митну справу здійснювали призначені особисто імператором магістр і підпорядковані йому два архонти. Прокопій наводить ім'я одного з архонтів, який діяв у Константинопольській гавані, — Аддея, сирійця за походженням. Контроль за безпекою, в тому числі митною, в стратегічно важливих протоках Боспорі Фракійському і Геллеспонті забезпечували спеціальні чиновники — коміти Іерону та Абідосу, а також комерційні відповідних апотек та булотіри. Зі збережених відтисків візантійських печаток відомі імена багатьох з них: у VII ст. це — патрікій Стефан — комерційній аптеки Абідоса, комерційній Феодор, у IX ст. — іпат Косьма — коміт Іерону, апоепарх Павел — коміт Абідоса тощо.

Таким чином, добре налагоджена адміністративна структура держави, відносна внутрішня і зовнішня політична стабільність дозволили Візантійській імперії відкрити кордони для іноземних торговців, не побоюючись при цьому втратити контроль над торговельною діяльністю. У цій ситуації непрямі податки все ще відіграють незначну роль, проте вже повною мірою використовуються візантійським урядом як додаткове джерело прибутків. Наприкінці IX ст. непряме оподаткування у Візантії відновлює свої позиції, втрачені в VII–VIII ст.

Митниця та комерційні візантійського Херсона VI–XI ст. У другій третині — середині VI ст. Херсон перетворився на центр візантійських володінь у Тавриці, до яких, крім давніх херсонеських земель у південно-західному Криму, ввійшло також південне узбережжя півострова, зміцнене новими фортецями Алустон і Горзувіти, і терени навколо Боспору (Пантікапею-Кесарії) — колись столиці однойменного самостійного

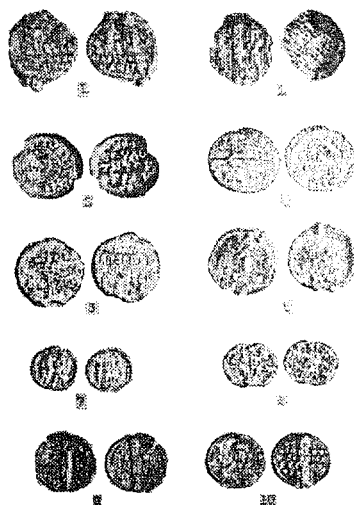
царства. Із написів другої половини VI ст. відомо, що військову й цивільну адміністрацію очолював дука, посада якого відповідала рівню намісника прикордонної провінції з широким спектром повноважень, із контролем за митною справою в регіоні включно, що свідчило про підвищення статусу колись незалежного, а потім провінційного Херсона.

Відповідно до свого стратегічного розташування на перетині торгових шляхів між країнами Середземномор'я та народами Півночі, візантійський Херсон протягом майже всієї середньовічної історії відігравав роль важливого митного центру, що здійснював контроль над трафіком товарів через акваторію Чорного моря. З писемних джерел про діяльність херсонської митниці, на жаль, нічого невідомо. Проте вона простежується за археологічними матеріалами, найважливішими з яких є підвісні свинцеві печатки — молівдули. Державний контроль за переміщенням товарів заморських купців у порту Херсона здійснювався вже в VII — першій половині XI ст., про що свідчать печатки митників з багатьох центрів балкано-малоазійського регіону: Ієрона (Гієрона), Авідоса, Константинополя, Хрисополіса, Амастриди, Фессалоніки, Ларисси, Фів (фема Еллада), Нікеї (фема Опсикій), Мітілені (о. Лесбос). Серед цих молівдулів часто зустрічаються печатки комітів проток — керівників двох основних морських митниць Візантії — Ієрона, що розташовувався на Босфорі, на виході з проток, біля «гирла Понту», та Авідоса на малоазійському березі Дарданелл, на вході в протоки з боку Егейського моря. Ці два центри здійснювали безпосередній контроль за проходженням вантажів із Чорного моря в Середземне й назад. Значний інтерес становлять собою печатки дійкітів, чиновників з відомства логофета генікону, що належали до фіскального управління імперії. Приміром, відома печатка дійкіта пафлагонської Амастриди — одного з центрів північних областей Малої Азії, звідки постачалося продовольство та все необхідне в Херсон. Печатка може свідчити про пев-

ні торгово-логістичні операції херсонітів у регіонах Південного Причорномор'я та пов'язані з ними податки, підконтрольні амастридському «фінансовому інспектору».

М. О. Алексеєнко з факту відкриття деяких молівдулів кінця X — першої половини XI ст. робить обережний висновок про певне відношення Херсонської області до імператорського домену. Про це можуть свідчити знайдені в Херсоні печатки чиновників, відповідальних за певні сфери центрального імператорського управління. Йдеться, наприклад, про печатки чиновників, уповноважених управлінь єпископсій — областей, з яких органи державного апарату отримували різноманітні доходи (печатка Льва, єпискептита Ієрона), або молівдули чиновників, які контролювали надходження сільськогосподарської продукції в столицю імперії на переправі через Босфор (печатки Іоанна, хартулярія і генімата Хрисополіса), що стосуються торгових операцій Херсона в Малій Азії. Отже, юрисдикція генімата Хрисополіса могла поширюватися не тільки на столичний район імперії, але й на далеку Таврику.

Формування структури херсонського митного управління найкраще простежується за печатками представників місцевої митно-податкової адміністрації — комерціаріїв. Вони належать до періоду існування в Херсоні феми — провінційного військово-фінансового округу Візантійської імперії (середина IX — друга половина X ст.). Нині кількість відомих молівдулів комерціа-



Прорисовка печаток херсонських комерціаріїв — візантійських митних чиновників, ст.

ріїв Херсона становить 61 екземпляр, не менше третини яких походить із так званого міського митного архіву. У фінансовому управлінні імперії комерціаріям від самого початку відведено важливу роль. Наприкінці VIII ст. зі зміною зовнішньоторговельної політики Візантії, яка полягала в лібералізації державної монополії на шовкопродаж, основні функції комерціаріїв перейшли від контролю за цим різновидом торгівлі до стягування 10 % експортно-імпортного мита. Збирання податків і мит здійснювалося на державних митницях — фемних імператорських комерціях, які лежали на морських і сухопутних торгових трактах. Через Херсон ще з часів античності проходили традиційні караванні шляхи, що зв'язували Північ і Південь, а у візантійський період забезпечували зв'язки з Руссю, Західною Європою та кочівниками північного сходу Причорноморського регіону. Найперші комерціарії Херсона були насамперед чиновниками, що контролювали транзит товарів безпосередньо в херсонському порту. Згодом до них перейшли деякі функції власне фемних податкових інспекторів. Тоді діапазон їх юрисдикції міг бути поширеним і на фему Клімати, утворену на початку 40-х рр. IX ст.

За своїм статусом комерціарії належали до відомства логофета генікону поряд з іншими чиновниками фіску (діюйкітами, хартуляріями тощо) і, як правило, за своїм рангом стояли не дуже високо на ієрархічній драбині візантійської чиновної знаті. Більшість із херсонських комерціаріїв була чиновниками третього класу — імператорськими спафаріями; у двох випадках зафіксовані представники більш низького четвертого класу — кандидат і кувікуларій; лише в кінці існування цього владного інституту в другій половині X ст. окремі чиновники піднімалися до більш високих санів другого класу — спафарокандидата і протоспафарія. Водночас деякі комерціарії зовсім не мали ніяких придворних санів.

Значення інституту комеркіаріїв із середини X ст. поступово зменшується, що згодом призводить до остаточного його скасування. Разом з тим, відсутність у Херсоні, приміром, печаток суддів, до яких перейшли функції комеркіаріїв в окремих фемах, дозволяє припустити передачу їх повноважень представникам інституту кураторів міста, що існував у Херсоні саме в X ст. До структур останнього належали патер поліса, едик та протевони, які уособлювали громадську владу у фемі. З іншого боку, виконання обов'язків комеркіарія могло бути перекладене на самого стратига фемі Клімати, як це мало місце, наприклад, у Месопотамії.

На сьогодні відомі імена лише семи комеркіаріїв: Іоанн, Василій (Василеос), Георгій, Сергій, Даміан, Фотін і Константин. Однак серед шести десятків молівдулів херсонських комеркіаріїв досить багато близьких за стилем печаток і таких, що відбивали зміну службового (рангового) становища своїх власників. Відомі нам молівдули, отже, належали невеликій кількості історичних осіб, що свідчить про низький ступінь плинності кадрів керівників митного контролю в Херсоні. Ураховуючи, що термін їх служби міг становити десять і більше років, кількість таких чиновників не мала перевищувати 10–15 осіб за весь період перебування комеркіаріїв у Херсоні (середина IX — кінець X ст.).

Можливості кар'єрного зростання херсонських митників найкраще були реалізовані комеркіарієм Сергієм. Із 35 хронологічно близьких херсонських молівдулів із цим ім'ям 27 належить комеркіарію, 4 — ек-просопу, 1 — патеру поліса, 3 — стратигу. Усі вони демонструють послідовну зміну типів зображень-відтисків та еволюцію по лінії придворних рангів. Ми маємо, отже, чудову ілюстрацію службової кар'єри місцевого функціонера, який розпочав службу комеркіарієм у скромному ранзі імператорського кандидата, у подальшому був наділений титулами спафарія, спафарокандидата і протоспафарія, а певний час виконував обов'язки екпросопа та займав посаду стратига фемі.

Таким чином, можна констатувати, що поява комерціарія в Херсоні, як і в інших візантійських центрах, викликана необхідністю контролю за зовнішньою торгівлею і стягуванням митних зборів, що підлягали здаванню імперському податковому відомству. Останнє й обумовило появу значної кількості печаток логофетів генікону, з якими, як із начальниками центрального податково-фінансового управління в столиці імперії, підтримували постійні службові контакти місцеві чиновники. Посилення центральної влади на зламі X–XI ст. призвело в Херсоні до ліквідації інституту комерціаріїв. Проте навряд чи місто через це втратило привілеї у сфері зовнішньої торгівлі. Вірогідно, функції збирача митних платежів на цей час перейшли до рук кураторів міста або й самого глави візантійської адміністрації, стратига феми.

У державах мусульманської цивілізації, відповідно до шаріату, стягнення будь-якого мита заборонялося, але, не дивлячись на цю правову норму, митниці (марасид) розташовувалися на всій території арабських халіфатів і султанатів. Мусульманські юристи виходили зі складного становища, розміщуючи мито у графі податку на добродійні цілі — закят. Таким чином, митні збори мали прихований характер і становили загалом 10 % вартості вантажу. Феодали також мали свої особисті митні відомства марасид баррійя з різними розмірами мита. Прикордонні гарнізони поєднували прикордонну і митну діяльність. До їх функцій входив обшук усіх від'їжджаючих, конфіскація зброї та незаконно придбаних рабів, перевірка особистої кореспонденції та релігійних книжок. На північному кордоні халіфату, на переправах через річку Амудар'ю за кожного раба-чоловіка сплачувалося мито в розмірі 70–100 дирхемів, за тюркську рабину — 20–30 дирхемів, за особистий багаж купця — 1 дирхем. Середньовічні арабські митниці виконували як суто фіскальні завдання, так і цілий комплекс заходів державної безпеки в контексті VIII–XII ст.

Отже, розвинуті системи державного контролю за торговельною активністю, зокрема досконалі митні системи Візантійської імперії та Арабського халіфату, з якими як опосередковано, так і безпосередньо стикалися слов'янські, в тому числі руські, купці, самим прикладом свого існування та ефективною фіскальною (перш за все) діяльністю істотним чином вплинули на формування митних структур ранньофеодальної Русі часів її державницького становлення та розквіту.

Митні порядки середньовічної Європи і становлення ранньофеодальної Русі як «торговельної держави», VII–XI ст. Незважаючи на радикальні геополітичні зміни, що відбулися після розпаду Римської імперії, митна діяльність в умовах панування натурального господарства на Заході Європи залишилася найбільш надійним фіскальним джерелом для поповнення державних скарбниць. Фінансова криза пізньої античності в подальшому поєдналася з примітивним економічним укладом германських племен, і це дало результат, коли ранньосередньовічна Європа у період з V до XI ст. відігравала пасивну роль у міжнародному обміні. Існувати зовсім без торгівлі Європа не могла, тому що в заможних верствах нових феодальних держав існували потреби, для задоволення яких місцевих виробів не вистачало. Торгівля раннього середньовіччя обслуговувала двори монархів, церковних князів, саме вони були основними споживачами тих товарів, для доставки яких рухались каравани з Китаю та Індії. Тільки в XII–XIII ст. європейське місто завершить трансформацію зі звичайного напівсільського адміністративно-фортифікаційного пункту на центр ремесла, фінансів і торгівлі, що відкриє шлях товарно-грошовим відносинам. А хрестові походи, завдяки яким Європа отримає зручніший прямий шлях до товарів Сходу, позбавлять західних торговців транзитного посередництва Візантії.

В умовах натурального господарства і сегментованості суспільства проблема суверенітету глав ранньо-

феодалних держав у фінансових питаннях довгий час турбувала феодалних монархів. Вони робили все, щоб позбутися сваволі васалів, монополізувати контроль над торгівлею і заволодіти якомога більшою кількістю фіскальних джерел. Королівська влада в першу чергу намагалась узяти під свою юрисдикцію ярмарки і ринки, аби поповнювати скарбниці держави. У міжнародно-правовій практиці середньовіччя були відсутні такі звичайні для нас категорії, як чітко визначений державний та, відповідно, митний кордон. Митна юрисдикція короля або феодала поширювалася лише на територію, де відбувався торговий обмін: це, як правило, ринкова площа під час ярмарку. Тому митна територія феодалної держави обмежувалась переважно торговими центрами, портами, шляхами сполучення.

Торгові мита IX–XII ст. поділялись на дві категорії: транзитні та ринкові. Перших було дуже багато; основними і найбільш поширеними стали мостові мита (*pontaticum*), за проїзд через брами міста (*portaticum*), за користування шляхами (*rotaticum*), мито на віз чи вершника (*pulveraticum*), за навантаження або розвантаження товарів (*tripaticum*). Переважно ці мита стягувались королівськими чиновниками на користь скарбниці: всі основні шляхи, мости, пристані вважались у верховному володінні монарха, і лише незначна їх частина належала феодалам. Ринкові мита переважно також належали королю, під його юрисдикцією перебували міські площі. Але феодали, користуючись правом феодалного імунітету, відкривали власні митниці на вигідних шляхах сполучення. Ці дії вони обґрунтовували так званими митними регаліями, які, на їх думку, мали матеріально компенсувати виконання військової чи державної служби. Тому королівський фіск з усього обсягу транзитних і ринкових мит отримував невелику частку. Перша спроба франкських королів законодавчо обмежити митне свавілля феодалів відбулася в 614 р. Уже в 779 р. Карл I Великий у Геристальському капітулярії вимагав знищити митниці, встановлені без дозволу монарха; надалі мит-

ні регалії мали надаватися феодалам лише особистим королівським привілеєм. Утім, і в подальшому феодали зберегли право самостійно визначати розмір мита й відкривати будь-яку кількість митниць. Так, у XIII–XIV ст. уздовж річок Рона і Сона (Франція) діяло 60 феодальних приватних митниць, на Гаронні — 70, на Рейні — 64 тощо.

З метою заохочення купецтва для участі в ярмарках і збільшення митних надходжень феодали йдуть на поступки купецтву, створюючи спеціалізовані послуги. Однією з таких послуг стали митні суди. У Франції подібні суди з'являються вже в XII ст. під назвою *custodes nundinarum*. Торгові й митні суди у Франції з'явилися як наслідок турботи держави про підтримку міжнародної ярмаркової торгівлі. У середньовіччі, коли протягом двох тижнів дії ярмарок виконував функцію митного регулювання, звичайні суди не встигали оперативним розглядати позови, і купецтво втрачало прибутки. Для виправлення цієї ситуації розпочався поступовий процес виділення в окремі різновид тих судів, що розглядали купецькі позови. Судовий процес у них був спрощений і міг тривати всього декілька годин.

Отже, в середньовічній Західній Європі митна діяльність як складова державного управління виконувала переважно одне головне завдання — наповнення скарбниць феодальних володарів. У цей період панівним видом податків стає непрямий податок.

В історії середньовічної Русі роль зовнішньої торгівлі була ще більш вагомим: на розвиток державних інститутів вплинули самі зовнішньоторговельні процеси та прагнення правлячої верхівки встановити над ними контроль. Процес формування Давньоруської держави охопив тривалий історичний період від VII до X ст. На середину XI ст. вже сформувалася ранньофеодальна держава. Повільніший, ніж у країнах Західної Європи, розвиток феодальних відносин у Київській Русі був викликаний відносно малою чисельністю населення на величезних підвладних теренах, відсутністю норм фео-

дального землекористування, в цей період характерних для західних королівств, та досить слабким ступенем відокремлення ремесла від аграрного господарства, через що міста продовжували відігравати роль не стільки економічних, скільки політико-адміністративних центрів. Сприятливе транзитне розташування східнослов'янських племен усіляко провокувало князів зосереджувати зусилля держави на контролі за торговими шляхами. І це призводило до однобокого розвитку економіки. Усі ці фактори відіграли значну роль у середньовічній історії східних слов'ян. Аналіз зазначених факторів В. О. Ключевським, Т. М. Калініним, М. Н. Покровським, В. Т. Пашутою дозволяє твердити, що митна діяльність стала однією з провідних у процесі формування і розвитку Київської Русі.

З кінця VII ст. виникає нова домінуюча сила на Сході Європи — Хозарський каганат. Його столиця Итил незабаром перетворилася на величезне різномовне торговище, де поруч мешкали і вели справи мусульмани, іудеї, християни і язичники. Хозарське панування, встановлене над східнослов'янськими племенами полян, сіверян, радимичів і в'ятичів, надавало їм верхівці певні економічні вигоди: для підлеглих народів — данників хозар — були відкриті степові й річкові шляхи, що вели до чорноморських та каспійських ринків. З VIII ст. розгорнулася жвава торгівля дніпровського і ладозького населення з арабо-мусульманським світом, у якій хозари виступали то як торгові посередники, то як гаранти його державної безпеки. Мусульманські автори Ібн Хордадбех, ал-Масуді й Ібн Фадлан описують накопичені завдяки великому попиту на коштовні хутра при дворах каганів та багдадських халіфів багатства руських купців в Итілі, де вони навіть мали свого суддю. Матеріали археологічних розкопок підтверджують тезу про те, що рання Русь починалася як «торгова держава». У поховальному інвентарі багатих дружинних курганів Смоленська, Києва, Чернігова, Тимерьова поряд із мечами, кинджалами, наконечниками стріл, кольчугами зу-

стрічаються ваги і гирки для зважування. З'ясовано, що 6–7 % мешканців ключових пунктів торговельних комунікацій були причетні до операцій зважування монетного срібла — арабських дирхемів, західноєвропейських та візантійських динарів. Уздовж Балтійсько-Волзької магістралі на території Стародавньої Русі виявлено більше 200 поховань X–XI ст. з торговим інвентарем.

Торгівля зі східними та центральноазіатськими державами мала сприяти появі на території Русі складських товарних центрів. Літописна традиція наводить лише приблизну хронологію виникнення міст: Київ, Чернігів, Смоленськ, Любеч, Новгород («Городище») тощо — з розвинутою логістичною інфраструктурою. На середину IX ст. зазначені міста стають значними політичними («племінними») центрами. Географічне розташування свідчить про їх формування внаслідок успішної зовнішньої торгівлі: більшість із них довгим ланцюгом витягнулася головним річковим шляхом Дніпро–Волхов. Виникнення великих торгових міст було завершенням складного економічного процесу утворення протофеодальної держави східних слов'ян.

З розвитком торгівлі виникали місця промислового обміну, куди сходилися звіролови і бортники, работорговці й ремісники, мандрівні купці й місцева знать для торгівлі, «для гостьби», як говорили в старовину. Такі збірні пункти одержали назву погостів. Дрібні племінні ринки тягнулися до більших, що виникали на особливо жвавих торгових шляхах. Це дозволяло примітивному напівварварському державному апаратові аграрної Давньої Русі суворо контролювати васальні племена й ефективно використовувати потенціал торговельних комунікацій для здобуття матеріальних ресурсів, які йшли на утримання самої держави. За допомогою погостів та полюддя князі поступово закріплювали свою владу на новопідкорених землях. Формування Київської Русі відбувалося екстенсивним шляхом. У першу чергу приєднувались території, які могли дати швидкий прибуток саме у сфе-

рі збирання податків із зовнішньої торгівлі. Не дивно, що старонімецьке слово «мито», яке означало грошовий або натуральний збір, поширилося серед західних і східних слов'ян саме на межі VIII–IX ст. Таким чином, київські князі використовували митну діяльність як зручний інструментарій поширення і зміцнення своєї державної влади.

Починаючи з другої половини IX ст., київські князі орієнтувались на торговельні контакти з Візантією, що сприяло ознайомленню з бюрократичними методами управління, включно з юридичним оформленням торговельних зносин і митного обкладення. Торгові договори, що регламентували митні процедури, дозволили руським князям у майбутньому переводити митні промисли з рангу військових експедицій до примітивної системи стягнення мита, враховуючи місцеві правові звичаї. Безсумнівно, контакти з візантіяцями заклали перспективну традицію давньоруських князів використовувати імперський досвід в управлінні державою.

Данина з васальних територій збиралася на Русі двома способами: підкорені племена самостійно привозили зазначену кількість податкових зборів до Києва або князь особисто робив об'їзд васалів для збирання податків і виконання судової влади. Перший спосіб називався повозом, другий — полюддям. Унаслідок необлаштованості постійного місця перебування київських князів («столиці») другий спосіб переважав. Таким чином, податкові ресурси не лише йшли на задоволення потреб князівського адміністративного апарату, але й становили ресурсний фонд для зовнішньої торгівлі держави.

Візантійський імператор Константин VII Багрянородний у творі про управління імперією так відобразив картину князівського полюддя (тобто податкової системи ранньої Русі). На початку листопада, коли остаточно встановлювався зимовий шлях, князь «зо всією Руссю» (тобто з військовою дружиною) розпочинав збирання данини за рік і одночасно закріплював свою адміністра-

тивну владу на території васальних племінних союзів. Васали мусили також підготувати певну кількість стругів, які навесні навантажувалися зимовою даниною та формувалися у величезний торговий караван. Під охороною князівської дружини він прямував, а подекуди проривався з боєм через території кочовиків до Чорного моря і Константинополя. В останній чверті IX — на початку X ст. збройна охорона великого каравану вимагала від Русі максимальної концентрації військових та адміністративних ресурсів. Руське державне утворення тривалий час існувало за рахунок цього каравану, і цей же караван виступав як цивілізаційний зв'язок варварської Русі з Візантією.

Ця оповідь візантійського імператора підкреслює тісний зв'язок політичного та економічного життя Русі. Данина, яка йшла князеві, ресурсно підтримувала зовнішню торгівлю Русі. Цей же головний суспільний інтерес спрямовував і зовнішню діяльність київських князів. Діяльність ця була спрямована на досягнення двох цілей: по-перше, здобуття й утримання заморських ринків; по-друге, звільнення й охорона торгових шляхів, які вели до перспективних ринків.

Від самого початку свого формування економічно й політично Київська Русь залежала від таких факторів: ефективної системи збирання податків усередині держави, розвитку заморської торгівлі та військового забезпечення торгових шляхів. Митна політика, якщо так можна говорити про діяльність київських князів IX–XI ст., була спрямована на максимальну концентрацію товарних ресурсів усієї держави, опанування найбільш важливих перехресть торгових шляхів для контролю міжнародної торгівлі, досягнення сприятливого митного режиму для свого купецтва на іноземних ринках.

Митна діяльність у феодальній Русі. З ускладненням соціальної структури Русі та збільшенням завдань держави до її адміністративного апарату почали включатися люди з різних соціальних

верств. З XII ст. князівські управлінці й судді — тіуни, котрі здійснювали свої функції в районах жвавої торгівлі, поступово отримували повноваження щодо гарантування безпеки торгових шляхів та купецтва. За це мито стягувалося товаром або грішми на користь княжої скарбниці. У результаті більшість надходжень осідала в удільних князів, а центр поступово втрачав матеріальні джерела, які робили виконання його повноважень у кризових ситуаціях неможливим. Фактично митна система феодальної доби сприяла ініціюванню відцентрових тенденцій.

Становлення на Русі дрібнотоварного виробництва починається в XI ст. Помітною віхою в цьому довготривалому процесі стає кінець XII ст., коли відбувається різке розширення асортименту продукції поряд із раціоналізацією місцевого ремісничого виробництва, що спростило технологічні операції. Як наслідок, зростає виробництво і поглиблюється спеціалізація ремесла. Наприкінці XII ст. у великих руських містах нараховувалося вже більше 100 ремісничих спеціальностей. В XI–XIII ст. поширюється оптова та роздрібна торгівля продукцією ремесел, сільського господарства, промислів. Застосовується як натуральний обмін, так і товарно-грошові операції. Завдяки економічному розвитку руські купецькі громади активно включаються в міжнародний торговельний обмін. Саме в цей період розпочинається довготривалий процес виділення митних податків в окремий



Руські купці і найманці у Візантії, X ст.

вид зборів та формування специфічних митних порядків, що знаходять уже відображення в письмових джерелах (схема 1).

Мита стягувалися як з іноземців, так і з міщанського населення в місцях проведення торгів, а також на переправах через річки. При цьому види мит охоплювали майже всю господарську і торговельну діяльність населення. В умовах феодального сепаратизму та економічної й політичної відокремленості удільних князівств митна діяльність сприяла захистові локальних феодальних ринків і наповненню скарбниць окремих феодалів.



Златник князя Володимира Святославича, X ст.

У XII ст. з поглибленням політичного розколу на території Київської Русі удільні князі для підкріплення свого політичного й державного авторитету в умовах частих феодальних війн намагаються заручитися підтримкою Церкви. Церковні інституції поступово отримували юридичні права на здійснення таких митних процедур, як право утримувати ваговий стандарт для зважування товарів і стягувати за це мито; право судового розгляду купецьких справ;



Картина К. Лебедєва "Полуддя", 1903 р.

право утримувати торговельні склади в межах монастирів; право влаштовувати торгові ряди і стягувати мито на свою користь. Діяльність Церкви в митній царині при цьому регламентувалась князівськими статутами (уставами). Майже єдиний подібний документ, який зберігся до наших часів, — це статут князя Всеволода Мстиславовича церкви св. Іоанна Предтечі на Опоках у Новгороді, він датується кінцем XII ст. Окремі права і привілеї Церкви в окресленій сфері фіксуються ще в знаменитих церковних уставах Володимира та Ярослава (кінець X — перша половина XI ст.).

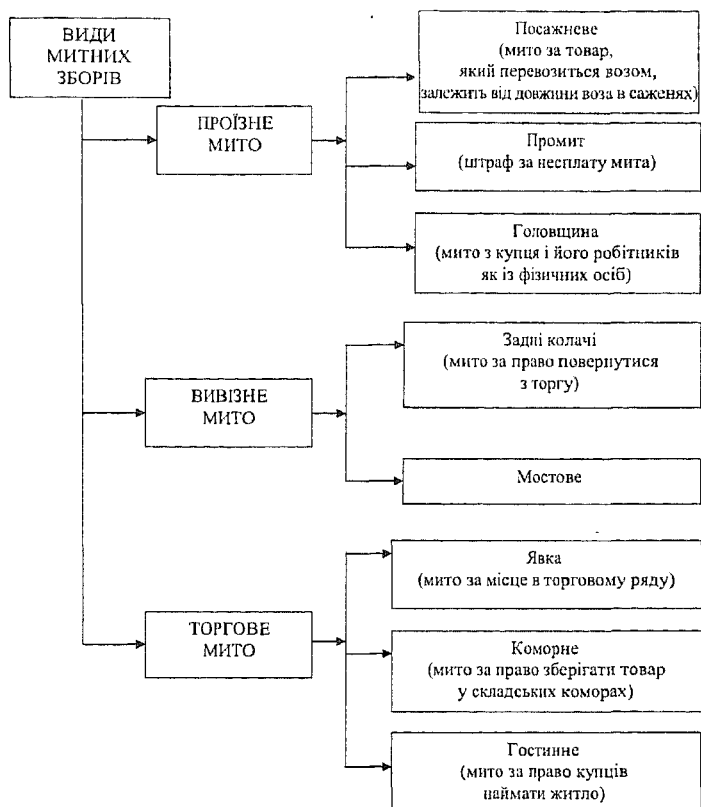


Схема 1. Різновиди мита у феодальній Русі XI–XIV ст.

Є відомості про те, що в Галицько-Волинському князівстві митниці існували в Холмі, Городлі, Володимирі, Крешові, Любечеві, Городку і Львові. У Коломиї збирали плату від вивезення солі. Напевно, подібна плата стягувалася й при інших солеварнях. Очевидно, були й інші митні пункти на торговельних шляхах. Траплялося, що, крім мита, митники вимагали для себе сукна або інші товари. Тому угорський король Людовик Анжуйський (Лайош Великий) у листі старості руському Дмитрові Дядьку, фактичному керівникові держави після смерті останнього галицького князя Юрія II Болеслава в 1340 р., вимагав, щоб галицькі митники не брали від угорських купців «надмірного мита, а таке, яке платять купці з Польщі та інших країн». Зберігся тариф митних оплат на шляхах із Торуня до Володимира та Львова. Він належить до середини XIV ст., але, на думку дослідників, відображає відносини більш раннього часу.

**Західний напрямок митно-торговельних кон-
тактів Русі.** Європейська торгівля Русі розгорталась в умовах зростання на заході середньовічної Європи інтересу до міжнародного обміну з країнами Сходу. В епоху Карла Великого його розвиткові сприяли завойовницькі походи Франкського королівства кінця VIII ст. у район середнього Подунав'я на аварів, що перетинали рух по Дунаю. Знищення Аварського каганату полегшило спроби франків на початку IX ст. провести переговори з багдадським халіфом із торговельних питань та покращити зв'язки відновленої 800 р. франками Західної Римської імперії з Візантією (східною спадкоємицею Риму), яка, втім, визнала Карла імператором франків, а не римлян. Пожвавленню торгівлі через дунайські землі слугувало також будівництво каналів та перші спроби нормування торгівлі зі слов'янськими землями. Так, у статтях Діденхофенського капітулярія 805 р. щодо «купців, які направляються в землі слов'ян та аварів», уперше на загальнодержавному рівні регулюються митні процедури в торговельних відносинах між франкським та слов'янським світами. Капітулярій визначає імпера-

торські прикордонні митниці і категорично забороняє купецтву обминати їх. Діденхофенський капітулярій, крім переліку мит, запроваджує адміністративні методи регулювання торгівлі. Визначалася стратегічна на той час група товарів, які суворо заборонялося вивозити в землі слов'ян, — зброя. І це цілком зрозуміло. Франкська держава вела безперервні війни не лише в Іспанії та Італії, але й на сході Європи із саксонцями. Рафальштетенський митний статут, складений у 903/4 рр. за наказом короля Людовика Дитяти для Східної марки Римської імперії (Австрія), спирається на митні порядки, які існували раніше 876 р.

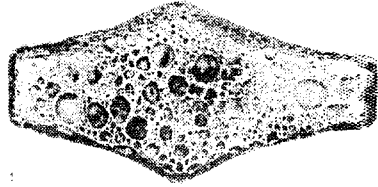


Легендарні давньоруські «митники». Картина В. Васнецова «Три богатыря», 1898 р.

Неуважне ставлення дослідників до цього факту призвело до помилкового судження, що перші контакти Русі із Західною Європою за княгині Ольги в другій половині X ст. виникли нібито на порожньому місці та були випадковим епізодом, обумовленим збігом обставин. Рафальштетенський митний статут відрізняється від відомих королівських капітуляріїв за змістом, являючи собою зібрання чітких митних норм, призначених для

конкретної території, а не лише загальних формулювань на кшталт «Постанови про торговців» імператора Людовика I (814–840 рр.). Унікальність Статуту посилюється тим, що до кінця XII ст. в нашому розпорядженні немає іншого документа, спеціально присвяченого питанням дунайської торгівлі.

Купцями-іноземцями в Рафальштетенському митному статуті названо лише ругів, тобто русів, і богемів. Щодо слов'ян, які приходять із Ругів чи Богемів заради торгівлі, читаємо в статуті, то вони



Київська срібна гривня, XI ст.

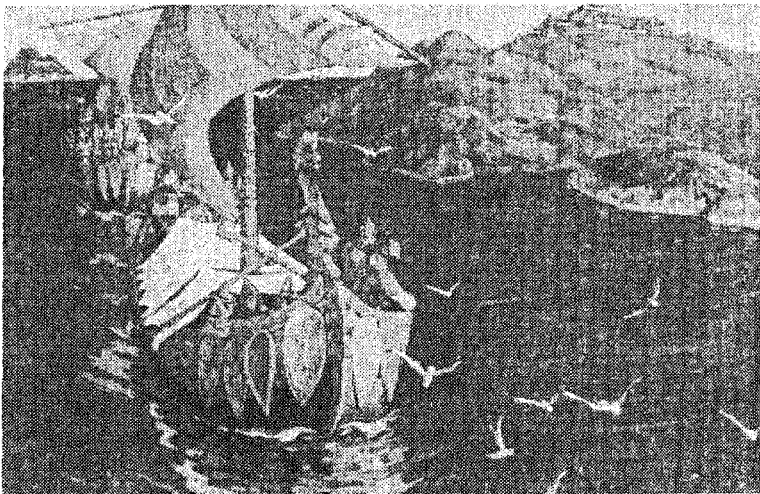
можуть торгувати всюди на дунайському березі, у Рьотелі й Рідмарсі, але повинні платити мито (на відміну від слов'ян — королівських підданих, які, за статутом, не платили в'їзного мита). З товарів, які привозилися русами на регенсбурзький торг, статут насамперед називає віск (з одного в'юка воску купці мали платити дві міри воску, від вантажу однієї людини — одну міру), невільників і коней (від рабині й жеребця платилася тремісса податку — 4 денарії, від раба і кобили — по сайзі — 1 денарій). Набір товарів, що прибували з Русі у Східну марку, як бачимо, типовий для давньоруського експорту: віск, невільники, коні. Заслужовує на увагу ще одна зі статей тарифу: купець, який рушив із Регенсбурга на моравський торг, платив один солід, при поверненні ж — нічого. Можна припустити, що ця стаття обмежувала торгівлю з Моравією. Однак, скоріше за все, вона, навпаки, сприяла імпорту товарів з Моравії до Регенсбурга місцевими німецькими купцями, оскільки ввізне мито, як бачимо, взагалі не збиралося. Отже, ця норма статуту мала протекціоністський характер щодо місцевого купецтва. А це свідчить про високу, за оцінкою місцевої влади, активність у регіоні купців з Русі.

1191/2 рр. датується грамота штирійського герцога Оттокара IV, що підтверджувала митні порядки на рин-

ку в Енсі (на Дунаї), як вони були встановлені його батьком, штирійським маркграфом Оттокаром III. Одним із центральних положень цієї грамоти є зобов'язання всіх купців, які проїжджали через Енс після Благівіщення (25 березня), залишатися тут для участі в ярмарку, що відбувався щорічно напередодні Трійці. Виняток становили лише вози, які прямували на Русь або з Русі. При сплаті звичайного мостового мита в 16 денаріїв вони не затримувалися для участі в ярмарку. Ще більше відомостей отримуємо з іншого документа, виданого в липні 1192 р. австрійським герцогом Леопольдом V (якому в цьому році була передана Штирія) про торгіві й митні привілеї регенсбурзьким купцям в Енсі. Купці, які торгують на Русі, позначені терміном *Ruzarii*. Вони, хоч і виділені в окремий розділ (§ 33), при сплаті мита прирівняні до інших купців, котрі торгують привозним товаром: «*Ruzarii*, коли б не йшли, сплачують два таланти (два фунти срібла) і після повернення з Русі — півталанта; нехай сплачують дванадцять денаріїв, якщо побажають куди-небудь зайти для торгівлі». Ця остання норма характеризує *Ruzarii*'в як купців переважно транзитних: заїжджати зі своїм товаром на австрійські ринки вони могли, але тут митні привілеї закінчувалися, і вони сплачували встановлене для всіх мито. Таким чином, з XII ст. Австрійське герцогство перебирає на себе роль транзитної території в торгових зносинах між Руссю та Західною Європою. У подальшому маршрут на Русь вимальовується з торгового статуту Леопольда VI, спадкоємця австрійського герцога Леопольда V (перша третина XIII ст.). Серед возів, що обминають ринок в Енсі, як у грамоті Оттокара IV, згадуються також вози з Русі: якщо їх власники не бажають брати участь в Енському ярмарку, то сплачують за віз, який називається в документі *ringwagen* (круглий віз), мито в три таланти срібла. З кінця XII ст. до торговельних контактів з Руссю активно залучаються й угорські міста й окремі великі феодала. Це підтверджується угорськими актовими джерелами, наприклад привілеєм короля Імре (1196–

1204) столичному монастирю в Естергомі на Дунаї, в якому згадуються торговці з Русі, котрі привозили хутра і сплачували півмарки мита.

Шлях, яким рухалися «руські» вози у XII–XIII ст., фігурує в Рафальштетенському статуті під назвою *strata legitima* — законний, або великий шлях. Назва пов'язана з тим, що лише головні комунікації були екстериторіальними щодо феодалських володарів, були державною (королівською) власністю і тому ще мали назву королівських або публічних шляхів. Влада мусила підтримувати на них гарантований рівень безпеки. Такий шлях згадується в середньовічних джерелах уперше у 837 р. У літературі згадується торговельний маршрут Регенсбург–Прага–Краків–Київ, хоча згадані торговельно-митні статuti передбачають південніший шлях: з Регенсбурга вниз по Дунаю до мадярів, далі через карпатські перевали на Перемишль і Київ.



Торговельний караван X–XI ст. Картина Н. Реріха «Заморські гості», 1901 р.

Крім австрійського напрямку, успішно розвивається торгівля Русі з північними землями Німеччини. 1180 р. герцог Фрідріх Саксонський звільнив від

мита іноземних купців, серед них і руських торговців, вихідців з південно-західної Русі. У процесі міжнародного обміну Русь більше вивозила товарів на європейський ринок, аніж ввозила. Їх еквівалентом, очевидно, було срібло у злитках, що прибувало з Німеччини. Недаремно київська гривня за вагою практично відповідала одній з найпоширеніших грошових одиниць Центральної Європи — кельнській марці.

З кінця X ст. встановлюються торговельні зв'язки між Києвом і Мадярським (Угорським) королівством, про що свідчать археологічні матеріали. Інтенсивність цих контактів підтверджується Остригомським митним тарифом. Королівська жалувана грамота двом монастирям давньої столиці Угорщини Естергома (Остригома) на збирання мита була надана в 1198 р. У ній купці з Русі згадуються, як і в Рафальштетенському тарифі, на першому місці. Зокрема, грамота проголошує: «Купець, що прибув з Русі на одному коні, який у Пешті, Остригомі або в іншому місці зупинився, так само, як той, хто привіз дорогоцінні хутра, має платити півмарки грошей». Таким чином, із Русі до Угорщини у значних кількостях прибував її традиційний товар — хутро, що можна пов'язати з трафіком із Києва. Купці ж, які прибували на одному коні, мали, очевидно, недалеко подорож, можливо, із сусідньої Галичини або з Волині.

Археологічний і писемний матеріал останньої чверті X ст. свідчить, що Польське князівство також включається в інтенсивний товарообмін з Руссю. Торгівлю молодих держав підтримувала так звана латинська дорога. Від польського Сандомира ця дорога розділялася на дві гілки: на північний захід — до Мазовії та Великої Польщі, і на південний захід — до Малої Польщі. Очевидно, від останньої за Краковом (перша столиця Польщі) відгалужувався шлях у напрямку Вроцлава: розкопки в Ополле свідчать про постійні торговельні зв'язки цього міста з Київською Руссю з X до XIII ст. Головним митним центром у цій торгівлі виступав Дрогичин Під-

ляський (Дорогочин) на порубіжжі між руськими, польськими та ятвязькими землями.

К. В. Болсуновський висловив думку, що дрогичинські олов'яні пломби були своєрідними торговими клеймами, які ставилися на товар на знак сплати з нього мита або звільнення від нього. У Дрогичині за давньоруських часів, отже, існувала митниця. Відомо, що князь Конрад Мазовецький, який 1235 р. захопив місто, у 1237 р. надав орденським братам добринським прибутки з дрогичинської митниці. Саме цих лицарів у 1238 р. вибив з міста Данило Галицький. Сучасні дослідники тлумачать дрогичинські пломби, виходячи з ґрунтового аналізу подібних археологічних пам'яток і літописних джерел, як знаки княжого товару, що повністю звільнявся не лише від мита, а й узагалі від митного огляду.

У зазначений період міждержавні угоди, які регулювали торговельні відносини, обов'язково включали розділи з чіткою регламентацією митних зборів. Типовими зразками такого документа можуть бути торгові договори між Новгородом та купецьким союзом острова Готланд від 1195 р. і між Смоленськом та Ригою 1229 р. Німецькі купці, що прибували в Новгород для торгових операцій, поділялися на морську та сухопутну гільдії. Згідно з договором іноземцям заборонялося купувати срібло чи будь-які срібні речі в Новгороді. Так на Русі зароджувалася політика меркантилізму (накопичення всередині держави дорогоцінних металів). У торговому договорі між Смоленськом і Ригою 1229 р. зазначається, що купецтво Лівонського ордену мусить сплачувати мито товарами до князівської скарбниці Мстислава Давидовича. Далі німцям дозволялося вільно торгувати по всій території Смоленського князівства без адміністративних перешкод. За зважування товарів на смоленських вагах (ця процедура належала до князівської монополії) іноземці сплачували мито в розмірі 1 смоленської куни за 24 пуди товару. Купуючи дорогоцінні метали, німці сплачували князівсь-

кому кантаржію за гривну золота — ногату срібла, за гривну срібла — 2 векші, за срібний посуд від гривні вартості — куну. Продаючи дорогоцінні метали або вироби, німці від сплати мита звільнялися. Одночасно магістр ордену гарантував вільне від нападу баронів пересування смоленських купців по Західній Двіні.

Виділенню мита в окремий вид податків також сприяла поява металевих грошей не лише у владної верхівки, а також у купецтва, ремісників та міщан. За літописами, у першій чверті XII ст. в обіг увійшла перша срібна монета Русі — срібник. Але найбільш поширеними залишаються куни. Причому залежно від регіональних особливостей куни і бель виступали або як металеві гроші (звичайні злитки срібла), або як хутряні шкурки тварин цінних порід. І тому вони також слугували еквівалентом для торговельного обміну і сплати мита.

Упродовж X–XIII ст. відбувається еволюція митної діяльності. На перших етапах цей процес не виходив за рамки звичайної військової контрибуції з підкорених племен і виконував роль інструмента закріплення панування на новоприєднаних землях. Поступово ускладнення соціальної структури суспільства і держави, розвиток економічних відносин, зростання ролі товарного обміну як на території Київської Русі, так і за її межами змусили виділяти митні податки і митні процедури вже в окремий вид державних функцій.

До першої половини XII ст. Київська Русь активно використовувала свій комунікаційний потенціал для внутрішнього збагачення. Тісні політичні й торговельні контакти з Візантійською імперією робили південноруські міста складськими центрами східних товарів, що притягувало іноземців і працювало на високий статус Русі за її кордонами.

Південний напрямок митно-торговельних контактів Русі. Шлях «із варяг у греки». Політичні й економічні контакти між Візантією та Руссю ре-

ляський (Дорогочин) на порубіжжі між руськими, польськими та ятвязькими землями.

К. В. Болсуновський висловив думку, що дрогичинські олов'яні пломби були своєрідними торговими клеймами, які ставилися на товар на знак сплати з нього мита або звільнення від нього. У Дрогичині за давньоруських часів, отже, існувала митниця. Відомо, що князь Конрад Мазовецький, який 1235 р. захопив місто, у 1237 р. надав орденським братам добринським прибутки з дрогичинської митниці. Саме цих лицарів у 1238 р. вибив з міста Данило Галицький. Сучасні дослідники тлумачать дрогичинські пломби, виходячи з ґрунтового аналізу подібних археологічних пам'яток і літописних джерел, як знаки княжого товару, що повністю звільнявся не лише від мита, а й узагалі від митного огляду.

У зазначений період міждержавні угоди, які регулювали торговельні відносини, обов'язково включали розділи з чіткою регламентацією митних зборів. Типовими зразками такого документа можуть бути торгові договори між Новгородом та купецьким союзом острова Готланд від 1195 р. і між Смоленськом та Ригою 1229 р. Німецькі купці, що прибували в Новгород для торгових операцій, поділялися на морську та сухопутну гільдії. Згідно з договором іноземцям заборонялося купувати срібло чи будь-які срібні речі в Новгороді. Так на Русі зароджувалася політика меркантилізму (накопичення всередині держави дорогоцінних металів). У торговому договорі між Смоленськом і Ригою 1229 р. зазначається, що купецтво Лівонського ордену мусить сплачувати мито товарами до князівської скарбниці Мстислава Давидовича. Далі німцям дозволялося вільно торгувати по всій території Смоленського князівства без адміністративних перешкод. За зважування товарів на смоленських вагах (ця процедура належала до князівської монополії) іноземці сплачували мито в розмірі 1 смоленської куни за 24 пуди товару. Купуючи дорогоцінні метали, німці сплачували князівсь-

кому кантаржію за гривну золота — ногату срібла, за гривну срібла — 2 векші, за срібний посуд від гривні вар-тості — куну. Продаючи дорогоцінні метали або вироби, німці від сплати мита звільнялися. Одночасно магістр ордену гарантував вільне від нападу баронів пересуван-ня смоленських купців по Західній Двіні.

Виділенню мита в окремий вид податків також сприяла поява металевих грошей не лише у влад-ної верхівки, а також у купецтва, ремісників та мі-щан. За літописами, у першій чверті XII ст. в обіг уві-йшла перша срібна монета Русі — срібник. Але най-більш поширеними залишаються куни. Причому за-лежно від регіональних особливостей куни і бель ви-ступали або як металеві гроші (звичайні злитки срі-бла), або як хутрянні шкурки тварин цінних порід. І то-му вони також слугували еквівалентом для торговель-ного обміну і сплати мита.

Упродовж X–XIII ст. відбувається еволюція мит-ної діяльності. На перших етапах цей процес не ви-ходив за рамки звичайної військової контрибу-ції з підкорених племен і виконував роль інструмен-та закріплення панування на новоприєднаних зем-лях. Поступово ускладнення соціальної структури суспільства і держави, розвиток економічних відносин, зростання ролі товарного обміну як на території Київ-ської Русі, так і за її межами змусили виділяти митні по-датки і митні процедури вже в окремий вид державних функцій.

До першої половини XII ст. Київська Русь ак-тивно використовувала свій комунікаційний по-тенціал для внутрішнього збагачення. Тісні полі-тичні й торговельні контакти з Візантійською ім-перією робили південноруські міста складськими центрами східних товарів, що притягувало інозем-ців і працювало на високий статус Русі за її кордонами.

Південний напрямок митно-торговельних контактів Русі. Шлях «із варяг у греки». Полі-тичні й економічні контакти між Візантією та Руссю ре-

гулювалися чітко прописаними юридичними документами — торговими трактатами. Ці договори є не лише пам'ятками міжнародного права середньовіччя, це джерела, які дозволяють реконструювати елементи митної діяльності та митної політики IX–X ст.

Відповідно до угоди з греками (візантійцями) 911 р., Русь набула права безмитно вести торгівлю в столиці імперії Константинополі, купецтво впродовж шести місяців з моменту укладення договору безкоштовно отримувало від імперського уряду провіант і спорядження для кораблів. Візантія зобов'язувалась виплатити контрибуцію за період припинення торговельних відносин між Руссю та імперією. Також договір обмежував так зване берегове право: якщо торгове судно внаслідок навігаційної аварії опинялось на території, підконтрольній візантійцям або русам, то воно поверталось з товаром власникові. Договір 911 р. також упорядковував правовий режим руських купців в імперії та митні процедури. За даними візантійської «Книги єпарха», іноземні купці селились у Константинополі окремими кварталами ще на початку X ст. Однак для русів стоянка відводилась поза містом, оскільки вони прибували великими загонами озброєних купців-воїнів. Подібні заходи, спрямовані на захист міст від чужоземців, були звичайними для середньовіччя та практикувалися і в подальші часи. Зникнення з джерел даних про руське передмістя слід розглядати як свідчення переміщення житлово-торгівельної бази русів у саме місто. Ми можемо вважати, що початок такому переміщенню було покладено положеннями договору 911 р., де зазначалося про реєстр руських купців, які перебували в Константинополі, та заборону в межах міста мати при собі зброю. Таким чином, головна мета військової експедиції Русі була досягнута — чорноморський ринок знову відкривався для руських князів. Митні суперечності отримали механізм регулювання і державні гарантії з обох сторін. Фактично, державні гарантії перетворили південний

торговельний напрямок на активну комунікацію, яка відіграла ключову роль в економіці Київської Русі.

Аналіз південних торговельно-митних відносин Київської Русі був би неповним, якби ми не торкнулися проблеми функціонування шляху «із варяг у греки». Цей шлях органічно вписаний давньою історіографією у теорію походження Давньоруської держави і перетворився на хрестоматійний. Традиційно вважається, що він свідчить про трансконтинентальну торгівлю між Скандинавією і Грецією через Дніпро — Ловать — озеро Ільмень — Волхов — Ладозьке озеро—Неву, в якій чи не основну роль відігравали варяги. Разом з норманською теорією походження Русі зазнало серйозної наукової модернізації і подібне трактування шляху «із варяг у греки». Ще в 1950-х рр. С. В. Бернштейн-Коган, дослідивши літописні та нумізматичні джерела, а також історіографічні гіпотези, дійшов висновку, що цей шлях розподілявся на три основні частини. По-перше, смоленсько-новгородсько-балтійська ділянка, існування якої відображено в торговельних угодах з німцями, починаючи з кінця XII ст. По-друге, грецька, яка до половини XIII ст. з'єднувала Київ з Візантією. По-третє, київсько-новгородська, що використовувалася переважно для внутрішньої торгівлі. Таким чином, шлях «із варяг у греки» як безперервний транзитний торговельний тракт між Скандинавією і Грецією через територію Русі не існував. Б. О. Рибakov доводив, що опис шляху «із варяг у греки» у «Повісті минулих літ» є інтерполяцією, внесеною під час редагування рукопису Нестора на початку XII ст. з метою піднесення статусу Новгороду у Давньоруській державі, а теза про існування цього шляху є домислом учених-норманістів. Живучість традиційних уявлень про шлях «із варяг у греки» коріниться, на думку О. Ф. Сидоренко, в усвідомленні того факту, що Київська Русь була справді торговельною державою середньовічного світу, яка доставляла скарби східного ремесла до Скандинавії. Але археологічні дослідження останнього часу свідчать, що в дедалі більших

кількостях через Новгород до Скандинавії ввозилися не екзотичні товари візантійського та близькосхідного походження, що було б нормально, коли б діяв шлях «із варяг у греки» як трансконтинентальний трафік, а вироби давньоруського, головним чином київського, ремесла. З другого боку, скандинавські речі у Києві практично не зустрічаються. Усе це незаперечно свідчить, що картина торговельного руху «із варяг у греки» була складнішою від тієї, що змальовується традицією.

У середині XI — першій третині XIII ст. феодальні війни досягли свого апогею: з 1055 до 1228 рр. на території Київської Русі відбулося 80 феодальних війн, деякі з них тривали від 12 до 17 років. На початок XIII ст. Київ уже перестав бути і символом влади над Руссю, і головним торговельним посередником між Європою та Сходом. Столиця зазнала трьох страшних погромів 1162, 1174, 1203 рр., які супроводжувалися в першу чергу знищенням майна і товарів іноземних купців. З часів перших хрестових походів середземноморські торговельні республіки Генуя і Венеція перетворилися на головних посередників у торгівлі Західної Європи з країнами Сходу. Одночасно новий імпульс отримує мореплавання: після руйнації Римської імперії європейці знову відкривають для себе зручності безпеки на середземноморських комунікаціях. Європа проклала більш зручний і короткий шлях до благ Сходу, і поступово роль Київської Русі зводиться до регіональних торговельних контактів. Остання крапка в цій боротьбі була поставлена в 1204 р., після захоплення хрестоносцями Константинополя та окупації європейської території Візантійської імперії. Унаслідок внутрішніх процесів та геополітичних змін на півдні Європи Київська Русь втрачає важливі торговельні комунікації, а поглиблення феодального сепаратизму й утворення трьох нових політичних центрів: Галицько-Волинської Русі, Новгородської республіки, Владимиро-Суздаль-

ської Русі — локалізувало митні процеси і підкорило їх потребам удільних князів.

Митні відносини доби ординської залежності. Наступний етап розвитку митних відносин на Русі безпосередньо пов'язаний із золотоординською добою, тобто перебуванням земель Русі у складі Монгольської імперії. Остання складалася з улусів, які ще за життя засновника держави *Чингісхана* очолили його сини, а згодом — їх нащадки. Західний улус належав старшому синові великого хана — *Джучі*. Внаслідок завоювань його сина *Батия* на базі улусу Джучидів виникає державне об'єднання, пізніше назване на Русі Золотою Ордою¹. Її величезні володіння в Європі та Азії були розподілені за прийнятою у монголів просторовою системою на праве і ліве крила. Лівим крилом вважалися підпорядковані братові Батия терени сучасного Казахстану та Середньої Азії — Кок-Орда (Синя, тобто східна, Орда), а правим — решта земель належних безпосередньо Батию та його нащадкам і відомих під назвою Ак-Орда (Біла, тобто західна, Орда). Її столицею став заснований Батием у пониззі Волги Сарай, що швидко перетворився на місто-гігант із населенням 75 тис., прокладеним водогоном та каналізацією, спеціалізованими за фахом ремісничими кварталами, розкішними палацами з басейнами і садами. Ординська столиця перетворилася на великий торговельний центр, через який проходило кілька трансконтинентальних транспортних магістралей. Швидко поширилися осілі смуги, вкриті містами, вздовж Волги, Ахтуби та Уралу, в межиріччі Волги і Дону, в гирлі Дністра та Дунаю, у пониззях Південного Бугу й Інгулу та на їхніх притоках. Це, зокрема,

¹ У монголів ордою називали кочову ставку хана, а сама держава звалася улусом. Уламки улусу Батия з XV ст. почали іменуватися ордами — Великою, Заволзькою, Ногайською тощо. Поняття Золота Орда з'явилося в російських джерелах лише з другої половини XVI ст., ймовірно, як синонім назви пишної оздобленої золотом парадної юрти хана (арабські мандрівники теж називали її золотим шатром).

такі великі центри міжнародної транзитної торгівлі як Аккерман та Кілія, заселені етнічно строкатим торговельно-ремісничим людом. За онука Батия, хана Менгу-Тимура (правив з 1266 р.), Золота Орда стає фактично незалежною від Монгольської імперії. Протягом другої половини XIII — початку XIV ст. язичники-татари все більше й більше схилилися перед мусульманським впливом, аж поки за хана Узбека в 1312 р. іслам було проголошено державною релігією.

У ході на невдовзі після монгольського завоювання причорноморські, приазовські та північнокавказькі степи, протягом тисячоліть історично пов'язані із землями Русі-України, були безпосередньо інкорпоровані до Батиевої кочової держави. Така сама доля спіткала землеробські й торговельні центри Криму, Поволжя і Середньої Азії — Солхат, Булгар, Хорезм тощо. До управління руськими землями монголи підійшли більш диференційовано. Території, де князівська влада ослабла ще в попередній період: Переяславщина, Київщина, Поділля — були поставлені під прямий контроль монгольських намісників. Тим більше, що це були переважно лісостепові землі, однаково придатні як для інтенсивного землеробства, так і для високопродуктивного кочового скотарства. На територіях, де князівська влада була сильною: Галицько-Волинська, Чернігово-Сіверська, Владимиро-Суздальська, Смоленська землі — місцеві правителі лише позбавлялися суверенітету, перетворюючись на адміністраторів чи васалів великого хана, поряд з якими призначалося власне монгольське управління. Так, князі не могли самостійно, без відома Орди, передавати верховну владу своїм спадкоємцям, вільно проводити закордонну політику, збирати загальнодержавні мита і податки. Вони були зобов'язані підтримувати військові кампанії монголів своїми силами та звітувати перед ханами з багатьох питань. Землі Русі, навіть ті, де під час завоювання 1237–1242 рр. не ступали копита монгольського коня, були поділені на спеціальні військово-

податкової округи: десятки, сотні, тисячі, теми (в однині — тьма, міріад), які виставляли відповідну кількість воїнів та сплачували певну кількість податків і мит. На чолі дрібних одиниць стояли місцеві старости — ватамани, за великі адміністративно-територіальні одиниці відповідали монгольські чиновники та військові — даруги або баскаки.

Відповідно до ярлика кримського хана Менглі I Герая, наданого в 1507 р. польському королю Сигізмунду I (Жигимонту Старому) на підтвердження більш раннього ярлика його батька Хаджі I Герая великому литовському князю Вітовту (бл. 1428 р.), виділяється більш ніж півтора десятка тем Західної Русі, «подарованих», а точніше переданих в управління, кримськими ханами як правонаступниками ханів Золотої Орди литовським і польським володарям. Існували теми, названі за такими містами і районами: 1) Київ; 2) Володимир-Волинський; 3) Луцьк; 4) Сокаль; 5) Поділля; 6) Кам'янець (на Поділлі); 7) Брацлав; 8) Чернігів; 9) Курськ; 10) «Тьма Еголдея» (на південь від курського регіону); 11) Любуцьк (на Оці); 12) Охура; 13) Смоленськ; 14) Полоцьк; 15–16) Рязань (принаймні дві тьми — Рязань і Пронськ). До цього переліку слід додати Галичину (центр якої — Львів — польський король Казимир III захопив 1349 р.), де, вірогідно, було три тьми: 17) Галич; 18) Львів; 19) Сянок. У Східній Русі існувало близько 27 тем. До системи тем не входили великі міста, які платили податки і мита окремо, та церковні володіння, на яких оподаткування не поширювалося².

Володарі Золотої Орди підтримували розвиток торгівлі на завойованих землях, оскільки вона збагачува-

² Оскільки з кожної тьми можна було мобілізувати до 10 тисяч рекрутів — кількість, яка мала відповідати одній десятій усіх чоловіків (десятина як основа прямого оподаткування в монголів) та дуже приблизно — одній двадцятій (5 %) усього населення, міріада об'єднувала близько 200 тисяч мешканців. Тоді, виходячи з орієнтовних підрахунків, усе населення Русі наближалось до 10 млн. осіб.

ла правлячу верхівку — ханів, емірів і беків. У державно-адміністративному апараті Орди одну окрему групу становили аристократи — військово-удільні, військово-улусні беки та еміри, а іншу — власне чиновництво, яке нас і цікавить. Найвищий щабель в ієрархії ординського чиновництва посідали баскаки, які здійснювали кураторство над усіма складовими державно-адміністративного апарату. Слово «баскак» є похідним від тюркського дієслова «басу» — натискати, розчавлювати, що, мабуть, відображає уявлення про досить жорстокі методи роботи баскаків. Кожен баскак мав у своєму розпорядженні невеликий загін монгольських і тюркських солдат, навколо якого повинен був створити мобільний військовий підрозділ для охорони порядку й дисципліни у районі. Кожному баскакському підрозділу відводилося постійне житло, яке з часом ставало квітучим поселенням.

Конкретними підрозділами золотоординської адміністрації в центрі та на периферії керували даруги — правителі, намісники, чиновники високого рангу (більш конкретно функціональні обов'язки даругів визначалися залежно від місця, часу та особливих обставин). Слово «даруга», на відміну від «баскак», монгольського походження, проте з аналогічним змістом. Походження цього слова можна пояснити як жорстокістю методів панування, так і через поняття «натискати» в сенсі «ставити печатку». Термін «даруга» можна також перекласти як «начальник» у широкому значенні; у цьому сенсі даруга відповідав за певний адміністративно-керівний напрямок, зокрема митний.

У латинсько-половецькому словнику *Codex Cumanicus*, укладеному протягом другої половини XIII — першої половини XIV ст. для італійських та інших західноєвропейських купців, які вели торгівлю з кочовими народами Південно-Східної Європи на латину слово «баскак» перекладалось як «керівник» («*rector*»), а «даруга» — як «влада» («*potestas*»). Протягом XIV ст. даруга нерідко був представником золотоординського хана та очолював місцеву адміністрацію, контролюючи, між ін-

шим, і митні збори. Після розвалу Золотої Орди в Кримському ханстві та підпорядкованих йому територіях даруга контролював збирання податків на користь кримських ханів Гераїв.

У процесі ісламізації Золотої Орди розпочалося впровадження норм шаріату, адаптація до нього адміністративного і правового досвіду ординців та, як наслідок, поширення арабськомовної термінології. Абстрактна духовно-релігійна сфера досить швидко сприйняла термінологію мови Корану, а сфера суспільних відносин, у тому числі митна справа, часто обирала спосіб не зрадити звичним термінам, які позначали ті чи інші напрямки діяльності.

Безпосередньо митники, відокремившись від загальної маси чиновництва-даругів, починають регулярно фігурувати в ярликах Тохтамиша з 1404/5 р. і Тимур-Кутлуга 1410/1 р. Приміром, з'являється спеціальний термін махат, що в сучасному перекладі з арабської мови означає «митник», «збиральник», «збиральник тамги», «збирач податків». До митної справи безпосередньо причетна така категорія чиновництва, яка в ханських ярликах арабською мовою називалася тюркським словом тамгачі (збирач податків, таврувальник, митник, вагар). Привертає увагу та обставина, що важливим обов'язком митників було зважування товарів для остаточного визначення розмірів митної плати. Поняття «митник» у значенні «таврувальник» досить тривалий час використовувалося від Казанського ханства до Ірану та від Монголії до Кам'янця-Подільського. Наприклад, в актах вірменської громади Кам'янця протягом XVI ст. регулярно згадувалися тамгаджі з досить широкою функціональною семантикою: митники, збирачі податків, охоронці печаток, відповідальні за поставлення тавра тощо. Укладач авторитетного словника турецько-татарських діалектів Л. Будагов визначав функції «тамговщика» («таврувальника») як митника та чиновника з широким колом повноважень, що конкретизувалися залежно від обставин.

Не можна залишити поза увагою й існування системи митно-податкових пільг — тарханів. Останні надавалися в особливих випадках конкретним особам чи територіям за особливі заслуги або заради подолання наслідків природних та соціальних лих. Тархани були настільки поширеною системою, що ця форма була запозичена (разом із терміном) адміністративно-господарською практикою Великого князівства Литовського та Великого князівства Московського. Системою можливих тарханних пільг Орда прагнула захопити сумлінне сплачування податків та митних поборів з боку підвладних територій та конкретних васалів, коли неможливо було здійснювати контроль за кожним їх кроком. У такий спосіб тархани ставали досить ефективною та результативною формою позапримусового контролю над підвладними Орді теренами.

На землях золотоординських улусів проводилися повні переписи податного населення та його майна. Перший перепис за наказом великого хана мав місце в 1245 р., тоді були оподатковані Київська земля, Поділля, можливо Чернігівщина та Переяславщина. Після каральної експедиції Бурундая проти Данила Галицького в 1260 р. перепис населення відбувся в Галичі та на Волині. У Східній і Північній Русі переписи проводилися в 1258–1259 та 1274–1275 рр. Після того до загального перепису не зверталися, використовуючи попередні дані як основу оподаткування.

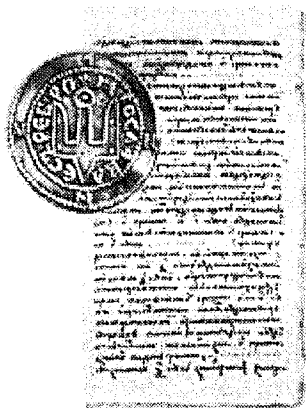
Під час правління Берке (1257–1266) податки на Русі стягувалися мусульманськими купцями. Ця система стала причиною багатьох страждань мешканців та пізніше була скасована, що призвело до зростання кількості ординських митно-податкових чиновників. У ханських ярликах руському духовенству згадуються три категорії збирачів податків: писці (тюркською — биткичі), збирачі податків у сільській місцевості — даньщики, і збирачі податей і мит у містах — таможенники. У давньоруських джерелах зустрічаються також митарі, митники, митчики, заставщики.

Існувало два основні різновиди податків: прямі податки з сільського населення та міські податки. Основний прямий податок називався данню (даниною), в її основі була десятина. Від самого початку монголи вимагали десяту частину «з усього». З часом кількість десятини було впорядковано та її почали виплачувати в сріблі, а не натурою. У Новгороді XIV–XV ст. дань називалася чорним бором і сплачувалася спочатку шкурками чорних куниць. Такі «чорні» платежі протиставляли «білим», що виплачувалися сріблом. Також існував прямий податок поплужне, або посоха – податок з плуга (сохи). До речі, в домонгольській період у Південній Русі «рало» (слов'янське слово – відповідник німецького «плуг») теж було одиницею оподаткування. Ям був особливим податком на утримання кінно-поштових станцій. Ще один податок, що згадується в ханських ярликах, – війна (військовий, або солдатський, податок), який, вірогідно, збирали в ті роки, коли не вербували рекрутів. З ярликів відомий і такий податок, як пошліна. Деякі фахівці співвідносять її з каланом, відомим у різних частинах Монгольської імперії як податок на землю, який сплачували залежні люди, щоб не працювати в ролі каланного – царського раба. Поряд з постійними податками хани зберігали за собою право вимагати додаткові податі за потребою. Одна з них згадується, наприклад, у літописах та ярликах як запит (запрос), коли Чингісиди та ханські посланці, мандруючи Руссю, мали отримувати на місцях «подарунки», забезпечуватися харчами, фуражем, конями, возами тощо.

Основний податок з міст називався тамга. Як монгольською, так і тюркськими мовами це означає «емблема» (емблема клану), «клеймо, тавро» для помітки коней та інших об'єктів власності роду. Як емблема адміністрації тамга являла собою малюнок на печатці чи її саму, особливо клеймо на речах, що надходили в податок. У Персії часів правління Хулагу (1256–1265) тамга була основним збором у розмірі приблизно 0,4 % капіталу: щорічно підприємці сплачували один

динар з кожних 240 динарів капіталу. Тамга виплачувалася золотом або принаймні вираховувалася в золоті. Найбагатші купці (на Русі — гості) обкладалися індивідуальним податком, заможні купці об'єднувалися в асоціації, що ставали фіскальними одиницями. З часом тамга набула форми податку з обороту товарів і збиралася як митні збори. У російській мові «таможня» походить від слова «тамга». Стягувався також і місцевий податок на товари — мит, що, вірогідно, залишався в руках руської княжої адміністрації.

Як вважають дослідники, саме за монгольського панування на землях Русі було запроваджено чітку систему митних зборів. Мито, яке зазвичай монголи брали з купців, дорівнювало 3 % вартості товару, інколи більше. Серед власне митних зборів можна виокремити такі. По-перше, згадана вже тамга, що прямо надходила ханові за купівлю і продаж товарів. Тамгу сплачували лише з дійсно проданих товарів, непродані ж товари й речі, привезені для особистого вжитку, тамгою не обкладалися. Тамга як торговельне мито бралася лише з професійних торговців: «*кто продает свое домашнее, тотъ тамги не дастъ; а который имеетъ прикупомъ торговати, а тотъ тамгу дастъ*». По-друге, місцевий мит — власне проїзне мито. По-третє, костка — мито з кості, тобто з людини, яка проходила митний контроль. Назва, можливо, походить від того, що степові кочівники розрізняли людей за кісткою: біла кістка — знатного походження, чорна — незнатного.



Тамга для таврування товарів та князівський устав про розмір та кількість мит XIII–XIV ст.

Коли товар привозився до якогось міста для продажу, стягували особливі мита. Гостинне бралось за розміщення товару на гостинному дворі. Спорудження таких дворів здійснювалося за прикладом східних караван-сараїв, що спеціально зводилися для приймання купців і складування їх товарів. Під час продажу товару стягувались також такі мита, як помірне (за міру), вагове (за вагу), пище (за пропуску товару), клеймо (за накладання клейма), явочне (за засвідчення товару) тощо. Якщо товар перевозили через якийсь міст, то власник останнього мав право збирати свій мит з кожного воза.

Частина з розглянутих видів мита стягуватиметься на українських землях ще впродовж кількох наступних століть. На північно-східних землях, що склали Московську державу, мита, запроваджені монголами, майже в незмінному вигляді продовжували збирати й після припинення панування останніх.

Таким чином, можна сформулювати низку висновків щодо митної системи, яка впроваджувалася на васально залежних від Золотої Орди руських територіях. По-перше, Золота Орда прагнула зберегти й забезпечити ефективно функціонування двох провідних адміністративно-господарських систем, характерних, з одного боку, для кочових цивілізацій Євразійського континенту і, з іншого боку, для давньоруської традиції. Ці системи діяли досить успішно ледь не до кінця XV–XVI ст., що переконливо свідчить про виконання ними встановлених державою завдань. По-друге, митні функції виконували баскаки й даруги, статус яких був досить високий, оскільки в ханських ярликах вони згадувалися відразу ж після представників духівництва, а оскільки питанням субординації в середньовіччі приділялася особлива увага, це свідчить про високий статус митників та їх важливу роль у функціонуванні державного механізму Орди та підвладних територій. Баскаки здійснювали кураторство над митною справою в найбільш загальному вигляді, даруги ж контролювали конкретні територіальні чи галузеві напрямки митної

політики. По-третє, тюрксько- та арабськомовна термінологія, яка застосовувалася в діловодстві Золотої Орди щодо чиновників-митників у домусульманський період та в процесі ісламізації, семантично збігається навколо таких провідних функцій митників, як «збирання» (податків, боргів тощо) і «таврування» (рабів, товарів, худоби тощо) всього, що підлягало митному контролю. По-четверте, митне чиновництво займало важливе та почесне місце в адміністративній структурі Золотої Орди, виконувало функції як безпосередньо пов'язані з митними справами, так і супутні, зокрема, зміцнення торговельних відносин, що посприяло досить швидкому економічному відродженню Русі, постраждалій у ході монгольського завоювання. По-п'яте, переконливим доказом того, що митна політика Золотої Орди була досить ефективною, свідчить такий факт: з підпорядкованими Орді, а пізніше Кримському ханству територіями успішно торгували такі авторитетні європейські державні утворення, як Генуезька та Венеціанська республіки, що володіли в Криму, Причорномор'ї, Приазов'ї купецькими кварталами і пристанями в багатьох містах та протягом тривалого періоду навіть цілими містами: Кафа (Феодосія) в Криму, Тана в гирлі Дону, Мапа на Тамані тощо.

Митні відносини в українських землях пізнього середньовіччя (середина XIV — кінець XV ст.). Із середини XIV ст. українські землі остаточно втрачають самостійність, увійшовши до складу кількох держав. Кожна з них мала власну адміністрацію, законодавство. Тому історія митних відносин на наших теренах як у пізньому середньовіччі, так і в ранньомодерну добу досить складна.

Більшість українських земель з 1320-х — 1350-х рр. до 1569 р. належала литовським князям. Понад тридцять років, до кінця XIV ст., на подільських та чернігово-сіверських землях зберігалися удільні князівства, понад сто років — на Волині й Київщині. Волинь оста-

точно втратила цей статус і була перетворена на провінцію в 1452 р., а невдовзі (1471 р.) це спіткало і Київщину.

Після перемоги над татарами на Синіх Водах у 1362 р. за великого князя литовського Ольгерда (1345–1377) та на початку XV ст., за правління Вітовта (1392–1430), межі Київщини значно розширилися на південь. Нові кордони були зміцнені низкою поселень і фортець: відновлено й укріплено Канів, засновано Черкаси, Кременчук, Мишурич Ріг, а також митницю на острові Тавань.

У стягненні мит велике застосування мав вироблений упродовж століть звичай. Порядок стягнення і особливо розмір мит на кожній митниці встановлювався місцевим звичаєм, який залежав від найрізноманітніших умов. Тому традиційно великі князі литовські (господарі) підтверджували привілеї своїх попередників, включаючи положення про сплату мита. Але на практиці господарських приписів часто не дотримувались, що викликало численні звернення з місць до великого князя. Так, 1492 р. великий князь Олександр підтверджував права віленських купців не сплачувати внутрішні мита, даровані їм привілеєм Жигимонта (Сигізмунда) Кейстутовича від 22 вересня 1432 р. і підтвердженого Казимиром Ягеллончиком у 1440 р.

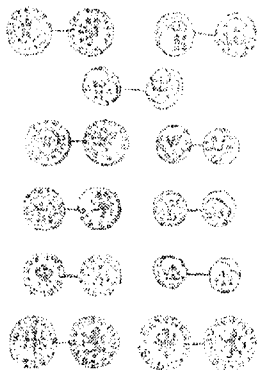
Особливістю практики митних зборів у Великому князівстві Литовському були митні округи, що ніби оперізували з усіх боків кордони держави. За Казимира (великим князем литовським був у 1440–1492 рр., польським королем — у 1447–1492 рр.) та Олександра (1492–1506 рр.) їх районів не завжди строго дотримувались, про що свідчить окрема віддача на відкуп волинських мит у Володимирі й Луцьку та комор у Підляшші. Але за Жигимонта (Сигізмунда I) Старого (великим князем литовським був у 1506–1544 рр., польським королем — у 1506–1548 рр.) митні округи набули більш стійкої форми. Він здавав на відкуп цілі округи або й об'єднував у руках одного відкупника кілька митних округів.

У Київському окрузі комора містилася в Києві, прикоморки — у Вишгороді та Житомирі. Певний час ді-

яли Таванський, Звягольський прикоморки. Мито також стягували в Чуднові, Путивлі, Чорнобилі, Чернігові, Новгороді-Сіверському, Вишгороді, Острі, Білгородці та Глевасі.

У 1349 р. втрачає незалежність Галичина, яка перейшла в особисте володіння польського короля Казимира III Великого. Після смерті останнього ця українська земля на нетривалий час (1370–1382) опинилася під суверенітетом Людовика Угорського, а згодом його дочки Ядвіги, з 1384 р. — королеви польської. Її чоловік Владислав II Ягеллон, щоб спростити своїм синам шлях до польського престолу, 1430 р. передав Галицьку землю до Корони, тобто включив до складу власне Польської держави, вивівши її зі своїх доменіальних володінь. У першій третині XV ст. Польща поширила свою владу і на Західне Поділля. Так, у 1434 р. на західних українських землях було утворено два воєводства — Руське з центром у Львові та Подільське зі столицею в Кам'янці; 1462 р. до них долучилося ще Белзьке воєводство, утворене з колишнього удільного князіння.

На західних українських землях діяла низка митних пунктів. Уже в середині XIV ст. комора функціонувала в Холмі, маючи власний тариф. Протягом XIV — початку XV ст. відбувся поділ комор на митні та цельні. Останні створювалися поблизу державних кордонів або



Галицькі монети другої половини XIV – першої чверті XV ст.

³ Поняття походить від давньогрецького в основі терміна телон (τέλωνς) — збирач непрямих податків (τέλη). До речі, саме цей термін Нового Заповіту в нас перекладають як «митар», «митник».

на перехресті великих торговельних гостинців, якими здійснювався жвавий міжнародний товарообмін. Цельні комори діяли в Городку, Львові, Буську, Холмі, Городлі, Ярославі, Красноставі, Перемишлі, Раві.

На землях Польської держави з XIV ст. застосовували два способи використання цельних комор (прикордонних головних митниць): передача в оренду та віддання на комісію. Останній спосіб характерніший для комор, де здійснювався кращий контроль, і полягав у тому, що управитель цла (прикордонного мита) мав надати власникові цельної комори детальний звіт про рахунки. На комісію віддавались передусім ті комори, що містилися в торгових осередках. Для провінційних комор характернішою була система їх передачі в оренду, за якої орендар мав сплатити затверджену суму, а тому не турбувався про фактичний дохід з комори та контроль за ним.

Управління окремими цельними коморами перебувало в руках цельників. Історичні джерела називають їх *theloneator*, або *thelonearius*³. Цельник мав заступника, щодо якого вживався термін *vicethelonearius* або *conductor thelonei*. Якщо цельник керував кількома митними установами, до нього застосовувалась назва *curator thelonei*.

Основними завданнями цих службовців були визначення і збирання мита (цельних зборів); перевірка поданих митних привілеїв у випадках, коли купці користувалися митними пільгами; нагляд за бічними дорогами, якими купці могли б оминати цельні комори, з чим пов'язано право застосування покарання до порушників, включаючи конфіскацію товарів.

Закарпаття потрапило під владу Угорщини, а з 1526 р. було у складі одного з її уламків — Семиграддя — Мукачеве, Берегове, Савлюш (Виноградів), Хуст, Тячеве (Тячів), та Австрії — Ужанський комітат. Південноукраїнські землі належали Османській імперії та її васалам — Молдавському князівству і Кримському ханству.

На українських землях, що у XV ст. входили до складу Молдавії, митниці були в Сереті, Чернівцях, Дорогої (Дорохові) та Хотині. У Тягині (зараз Бендери) з 1408 р. установлено прикордонну митницю. Деякий час тут мито не стягували, коли 1456 р. митницю перенесли західніше, в Лапушну. Проте в 1460 р. її діяльність була відновлена. Грамоти молдавських господарів 1408, 1456 і 1460 рр. установили розмір мита в Тягині та Білгороді по піврубля від 12 кантарів вантажу. З місцевих товарів: шкір, вовни, овечих шкур — у Сереті мали платити половину від того, що платили в столиці князівства Сучаві, у Чернівцях — від німецького воза чотири гроші, а від вірменського воза шість грошів. Вивозячи місцевих або угорських коней, на обох митницях належало сплатити по два гроші. При прогоні худоби мито платили в Чернівцях: від «скота» (очевидно, великої рогатої худоби) один гріш і стільки ж від десяти свиней чи десяти овець. Грамота 1408 р. встановлювала, що мито від прогону коней через Дорохів і Хотин сплачували таке ж, як у Чернівцях.

У Білгороді (Аспрокастро, Монкастро), що певний час належав Генуї, теж існувала митниця. На південному узбережжі Криму митниця була в Кафі (Феодосії), що також з дозволу монгольського хана перейшло до генуезців. Зокрема, з 1351 р. усі раби, яких купували італійці та араби і вивозили з північночорноморського регіону, підлягали централізованому оподаткуванню в цьому місті. Для сплати податку, що в латиномовних джерелах називається «tractus», усі судна мали заходити в порт Кафи і проходити там огляд і відповідну реєстрацію. Подальше транспортування рабів дозволялось лише на спеціальних генуезьких суднах Кафи, що було закріплено спеціальними угодами з правителями чорноморських держав. Відповідно до договору генуезців з ханом Тохтамишем від 27 листопада 1380 р., перші погоджувалися на присутність у Кафі ханських чиновників (даругів) для збирання мита з товарів, які привозилися чи вивозилися. На користь хана надходило 3 % вартості това-

рів, що продавалися. Генуезькі власті прагнули усунути будь-які приводи до непорозумінь з татарськими митниками. Через страх зіткнень статутом 1449 р. мешканцям Кафи заборонялася будь-яка участь у збиранні мита, що стягувалося татарами. Діяла митниця в найбільшому порту півострова й після переходу південного узбережжя під владу Османської імперії (з 1475 р.). Наприкінці XV ст. до останньої відійшла й Південна Бессарабія. Тут митниці функціонували в Кілії та Аккермані (Білгороді).

Для того щоб купці не оминали встановлених митниць і не уникали сплати мита, широко застосовувався дорожній примус та право складу, практика яких остаточно оформилася ще в середньовічній Європі та Візантії. Дорожній примус означав, що купці мали пересуватися лише встановленими дорогами; відхилення від них загрожувало ув'язненням, конфіскацією товарів і навіть стратою порушника. Право складу вимагало, щоб купці зупинялись у складських містах і протягом певного часу гуртом (оптом) продавали свої товари місцевим купцям і шляхті. Лише після цього вони могли рушати далі. Право складу передусім мало забезпечити надходження до скарбниці та протекцію місцевому торговому люду. У тих, хто намагався уникнути сплати мита й соляного збору, конфісковували весь наявний товар. Половину конфіскованого належало передати до скарбу, а інша половина залишалась у винагороду митникові, який запобіг порушенню. Аналогічна норма діяла й на території Корони. Винагорода митників половиною від конфіскованої контрабанди пізніше була закріплена Богданом Хмельницьким в універсалі про стягнення мита з імпорту й експорту товарів від 21 квітня 1654 р.

Львову право складу було надано в 1370-х рр.: всі іногородні купці — місцеві та іноземні — не могли обминути місто й мусили заїжджати до нього та викладати товар на продаж упродовж 14 днів — найдовший термін у Польському королівстві. Вперше право складу на Волині згадується в листі князя володимирського і луцького Дмитрія (Любарта) від 18 листопада 1379 р.

У ньому складськими містами названо Луцьк і Володимир. Але пізніше користувався складським правом тільки стольний Луцьк. У середині — другій половині XV ст. право складу мав і Київ. Окремо існували соляні склади. Уже в XIV ст. вони були в Острозі, Володимирі, Луцьку та Львові. Пов'язані між собою право складу й дорожній примус часто ставали предметом дипломатичних переговорів Великого князівства Литовського з іншими державами. У 1379 р. князь володимирський і луцький Дмитрій (Любарт) надіслав листа до львівської міської громади, в якому пропонував повідомляти про випадки порушення складського права при транзитній торгівлі через землі Галицької Русі.

Мито збирали й на землях запорозького козацтва, де побутували норми звичаєвого права.

Остання третина XV ст. стала межею в європейській історії. Європа переходила від середньовіччя до ранньомодерного часу з його географічними відкриттями, розвитком мануфактурного виробництва, прогресом банківсько-фінансової справи, що вкупі перетворювало континент на світового економічного, а згодом і політичного лідера. Ця доба була свого роду межею і в українській історії: наші землі позбувалися реліктів середньовіччя в системі адміністративного управління — 1471 р. ліквідується останнє удільне князівство — Київська держава Олельковичів. Нові системи управління, в тому числі в митній справі, повільно залишали в минулому практику і норми, успадковані ще від часів Київської Русі.

§ 2. РАННЬОМОДЕРНИЙ ЧАС (КІНЕЦЬ XV — середина XVIII ст.)

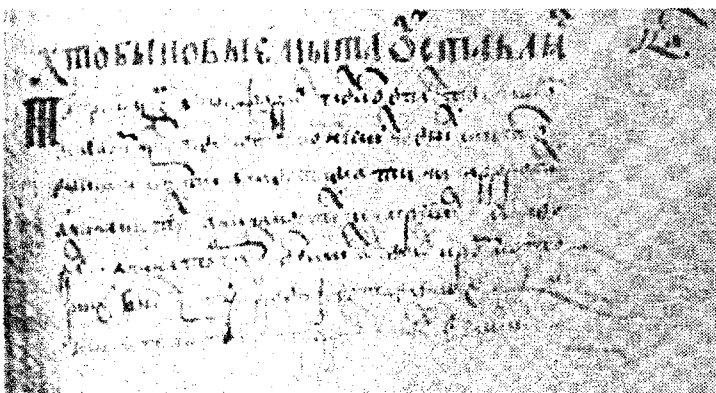
Особливості розвитку митної справи в українських землях XVI — середини XVIII ст. Митна і торговельна політика правлячих кіл Великого князівства Литовського та Корони Польської полягали

в протекціонізмі шляхетському станові. Митна система, дорожній примус, складське право були спробою властей запровадити певний торговельний захист місцевих торговців, перш за все шляхетського походження. Протекціонізм у ранньомодерний час був характерним для багатьох країн. Наприклад, митний статут Швеції 1613 р. установлював відмінності між іноземними та шведськими торговцями. Останнім надавалася пільга у вигляді сплати половини тарифного мита. Наступного року вони сплачували третину ввізного мита, а в 1615 р. — знову половину. Заснована 1634 р. голштинська компанія отримала право торгівлі з Персією через Московську державу впродовж десяти років, але їй заборонялося вивозити з території останньої товари, якими торгували місцеві купці.

До середини XVII ст. основною функцією митниці в усіх країнах була фіскальна — наповнення державної скарбниці (для Запорозжя можна говорити про наповнення кошової скарбниці, з якої до державної нічого не відраховувалося). Головним економічним питанням багатьох держав було забезпечення регулярних і достатніх надходжень до монаршої скарбниці. Частина з них надходила від стягнення мита й інших зборів. У Великому князівстві Литовському турбота про наповнення господарського скарбу відбилася в документі 1544 р.: *«Коморы для мьтъ его милости уставлены ку размноженью скаръбу и пожитъковъ его милости господарскихъ»*. Інколи, у зв'язку з конкретними подіями міжнародного життя, суттєвого значення серед функцій митного контролю набувала регулятивна функція.

Нормативно-правове регулювання митних відносин. Як уже зазначалося, порядок стягнення й особливо розмір мит на кожній митниці встановлювався виробленим упродовж століть місцевим звичаєм, що залежав від найрізноманітніших умов. Традиційно великі князі литовські підтверджували привілеї своїх попередників, включаючи положення про спла-

ту мита. Але на практиці господарських приписів часто не дотримувались, що спричиняло зверненнями з місць до великого князя. Відомо про незаконне стягнення мита на Волині та в Галичині, яка на той час входила до складу Корони Польської. В уставній земській грамоті (обласному привілеї) великого князя Олександра мешканцям Волинської землі від 16 лютого 1501 р. говориться, що на нових торгах мають сплачувати старі мита, які давали їй раніше (ст. 13). У ст. 34 уставної земської грамоти Київській землі Жигимонта I Старого від 8 грудня 1507 р. закріплено: «А о мыта новые такъ вставляемъ: где бы здавна не бывали за предковъ наших, за великого князя Витовта и за Жигимонта <...> туртъ и теперъ непотребъ воеводамъ нашимъ мытъ новыхъ вставляти, низъшли старые звычайные мыта мають браны быти по давньому, бо мы старины не рушаемъ, а новины не уводимо...». 1 вересня 1529 р. Жигимонт I знову надав привілей мешканцям Київської землі, у ст. 34 якого майже дослівно повторено наведене положення.



Фрагмент Литванського списку Першого Литовського статуту. Стаття 21 розділу 1, що забороняла встановлювати нові мита

Менше ніж через місяць було прийнято Перший Литовський статут. У ст. 21 розд. 1 заборонялося під страхом конфіскації маєтку «нових мыт вымышляти ани

вставляти ни на дорогах, ани на местех, ани на мостех, и на греблех и на водах, ани на торгох в именьх своих, кром котрые были з стародавна вставленные» і на які були відповідні великокнязівські грамоти. Як видно, цим законодавчим актом було встановлено покарання за незаконне стягнення мита.

Ще один обласний привілей Київщині надано 24 жовтня 1529 р., ст. 34 якого практично повторювала аналогічну статтю попереднього привілею.

Незважаючи на скасування незаконно встановлених мит, вони знову з'являлися в значній кількості. Тому під час ревізії волинських замків у 1545 р. ревізорам було доручено навести лад у цьому питанні. Показовий факт визнання ревізорами того, що аж в сорока пунктах мито стягувалось протизаконно. У дійсності їх було більше.

Приватним особам дозволялося стягувати мито на свою користь, коли їм надавався дозвіл на заселення місця, влаштування торгу, корчми.

Із середини 40-х рр. XVI ст. розпочато ініційовану шляхтою роботу з «поправки статуту». Проте шляхтичі прагнули зміцнити своє становище ще до затвердження змін. На віленській сеймі 1551 р. шляхта Великого князівства Литовського подала прохання з низки статей про нове врегулювання митних відносин. На більшість із них було отримано негативну відповідь. Але прохання про дозвіл вільно пропускати за кордон лісові товари з їх маєтків і не стягувати мито від експортованого збіжжя зі шляхетських токів *Жигмонт II Август* задовольнив: шляхтичам дозволялось експортувати лісові товари після вчинення присяги через свого слугу про те, що вони самостійно виготовили їх і самостійно сплавають ріками, а також сплати мита за давнім звичаєм. Ті ж, хто виробляли ці товари в складчину чи перепродавали, повинні були віддавати їх на складських коморах та отримати встановлену плату.

У 1554 р. видано привілей про звільнення від сплати мита волинських купців, які возили хліб на продаж до

Луцька, Володимира і Торчина. Через п'ять років великий князь дозволив «княжатам, панятам і всій шляхті» Литовського князівства експортувати без сплати мита лісові товари власного виробництва і з власних маєтків, а також вирощене, а не куплене збіжжя й худобу. Умовою була присяга пана або його слуги на першій коморі, що товар вироблений або вирощений у власному господарстві. Але шляхта інколи зловживала наданим їй правом, вступаючи в оборудки з купцями та проводячи їх товари через митниці під виглядом своїх власних, на що скаржились митники. Тому господар постановив, щоб присягу про походження експортованих товарів складав сам шляхтич. Якщо ж шляхетську присягу складала особа, яка не мала на те права, то їй загрожувала сувора відповідальність. Листи на провезення хліба та лісу, вироблених у власних маєтках, шляхтичі брали в земського підскарбія. Якщо не виконувалась певна умова, то митники затримували товар. Але, очевидно, вимога щодо особистої присяги шляхти діяла недовго.

Шляхта подавала прохання щодо надання митних пільг практично на кожний сейм. Нарешті це дало свої результати. До Другого Литовського статуту 1566 р. включена нова за змістом стаття про звільнення шляхти від сплати мита при експорті збіжжя з власних токів та лісових товарів (ст. 26 розд. I). Про джерело походження товарів, що вивозились, на головних коморах мали присягнути їх власники або послані ними гідні довіри слуги. Належало лише сплачувати мито від підвід, які перевозили зерно на продаж, на мостах «старожитніх», згідно зі стародавнім звичаєм. На коморах була запроваджена складна процедура розслідування, чи товар дійсно належить шляхтичу.

Детальніше митні відносини врегульовані Третім Литовським статутом 1588 р. Перший його розділ містить дві статті, присвячені стягуванню мита. Ст. 29 повторює зміст аналогічної статті Першого статуту. Однак тут закріплені й новації. Згідно з великокнязівськими грамотами, особи, які стягували мито, зобов'язувалися

своїм коштом ремонтувати мости, греблі, загати, рови. Якщо ж через поганий стан цих об'єктів проїжджій зазнавав збитків, то пан, який стягує мито, мав їх відшкодувати і додати, що вимагатиме потерпілий. Це ж саме стосувалося старост, державців та осіб, які збирали мито на користь великого князя, якщо вони не ремонтували дороги. Також заборонялось урядникам і особам, які збирали мито по дорогах, містечках і селах, великокнязівських господарських, князівських, панських і зем'янських, стягувати невстановлене мито. Порушники ж каралися штрафом у дванадцять кіп грошей та мали з надлишком відшкодувати завдані збитки.

Новою за змістом була й ст. 30, яка звільняла шляхтичів від сплати мита й мостового, якщо вони провозили зерно чи інші товари, виготовлені в їх власному господарстві. Якщо ж вони були придбані, то мито прямування. Власник товару або його довірена особа мали присягнути перед посадовими особами про походження товару, наступні на шляху прямування товарів митниці повинні були пропускати товар за квитанцією, виданою першою митницею. Не належало стягувати мито і шляхти і при перевезенні речей для власного вжитку. Також у даній статті затверджувався текст присяги.

Ще дві статті, що регулювали митні відносини, містяться в третьому розділі III Литовського статуту. Ст. 48



*Купець з Польського королівства.
Гравюра XVII ст.*

заборонила вивозити з Литовського князівства як у воєнний, так і в мирний час зброю, залізо, рушниці, коси, ножі, стріли та інші предмети військового призначення. Порушник мав каратися смертю, а товари і вся його власність конфіскуватись до великокнязівської скарбниці. Ст. 51 забороняла надання одній особі в оренду доходів, зокрема й митних зборів, які належали всій Речі Посполитій. Порушник підлягав штрафу в розмірі ста кіп грошей. Великокнязівські листи, отримані з канцелярії в обхід цієї заборони, мали визнаватися нечинними.

На відміну від Великого князівства Литовського, у Короні Польській єдиного правового кодексу так і не було створено. Найважливіші питання в усіх сферах тут регулювалися сеймовими постановами — конституціями. Зокрема, конституція 1496 р. підтвердила право польської шляхти експортувати без сплати мита продукцію власного виробництва та імпортувати товари для власного споживання. Були запроваджені суворіші покарання для тих митників, які захотіли б стягувати мито з шляхтичів. Ст. 11 конституції, прийнятої на пьотрковському сеймі 1501 р., підтверджувала, що мита мають платитися «на справедливих місцях» за старим звичаєм. Починаючи з 1507 р., в Польщі запровадили нове, прикордонне мито. Шляхтичі звільнялися від його сплати у випадку вивезення продуктів із власного господарства.

У ст. 5 тимчасової радомської устави 1505 р. уперше трапилася вимога усунути євреїв від стягування мит і податків. Пізніше ця заборона зустрічатиметься в рішеннях сеймів ще не раз, наприклад у 14-му титулі Пьотрковської конституції 1567 р.

Статут варшавського сейму 1557 р. забороняв вивозити з Корони коней. Натомість увезення не заборонялось, але продаватися вони мали тільки на ярмарках. У сеймових конституціях підтверджувалось надане раніше містам право складу та дороги, якими мали пересуватися купці. Наприклад, конституція пьотрковського сейму 1565 р. підтвер-

дила право складу Львова, надане місту ще у XV ст. Загалом же вона стала основою для застосування права складу в межах Польського королівства, а з 1569 р. — усієї Речі Посполитої. Поборові універсали, що ухвалювалися на сеймах, містили детальні тарифи, але це було характерно лише для окремих періодів.

1567 р. в Короні ухвалено Пьотрковську конституцію, чотирнадцятий титул якої заборонив євреям серед іншого справляти й мито. А в конституції, ухваленій об'єднаним люблінським сеймом 11 серпня 1569 р., зазначено, що цельники й митники мають бути осілими, християнського віросповідання, маєтні. До цього оренда митних зборів перебувала переважно в руках євреїв.

За постановою, прийнятою 1633 р., для впорядкування стягнення мита, й передусім з метою створення додаткового джерела прибутку для збіднілого польського скарбу, сейм встановив у Польщі чотири митних центри: Люблін, Львів, Краків і Познань. Кожен з них мав список товарів, які провозили з відповідних країн (через Львів йшли товари з Туреччини і Молдавії). Для товарів, що проходили через митні пункти, були встановлені ціни (сьогодні їх називають індикативними), виходячи з яких стягувалось мито.

На українських землях, що входили до складу Молдавського князівства, митні відносини регулювалися грамотами господарів. Ними визначалися торгові шляхи, складське право, митниці, розмір мита, встановлювалися привілеї.

В останній чверті XV ст. Кафа, Кілія та Аккерман увійшли до складу Османської імперії, де митно-податкова справа регулювалася Кодексами османських законів. Кожний новий султан виправляв їх відповідно до потреб свого часу. У них детально розписувались податки і мита. Для кожної місцевості імперії розроблялася окрема законодавча збірка. На південноукраїнських землях митні відносини врегульовано султаном Селімом II (1566–1574), який видав свої «Кодекси...» у 1569 р. У них розписано види податків і мит (які досить важко роз-

межувати між собою), порядок їх стягнення і розміри, встановлені місця збору, одиниці виміру товарів. Мита на живий товар розподілялися за якістю (віком). Загалом торгівля рабами в Аккермані посідала провідне місце. Податки й мита на них за своєю прибутковістю, розміром та структурованістю переважали платежі на будь-які інші види товарів. Християни та іудеї обкладалися більшими зборами, ніж мусульмани.

З 1503 р. до 1635 р. Чернігово-Сіверщина перебувала у складі Московії (спочатку — Великого князівства Московського, з 1547 р. — Московського царства). У цій державі тривалий час митні відносини регулювались жалуваними грамотами. Жалувані таможенні грамоти визначали порядок місцевого митного управління, предмети обкладання, види і розміри мит тощо. Жалувані митні грамоти видавались на звільнення від торгових і проїжджих мит, жалувані проїжджі — на право безмитного провезення товарів. З кінця XV ст. почали видавати уставні таможенні грамоти, за якими збирання мита від так званих кормленщиків передавалося особливим посадовим особам — «вірним» таможенникам або «откупним» таможенникам. У грамотах, які видавались на ім'я «вірних» або «откупних», визначався розмір мит з різних видів товарів і з різних категорій купців. Уставні таможенні грамоти видавались до прийняття загальнодержавного Торгового уставу 1653 р. На його основі у квітні 1654 р. складено уставну грамоту, що забороняла стягування проїжджого мита у володіннях світських та духовних землевласників.

Другий торговий устав у Московській державі, що отримав назву Новоторгового, був прийнятий 1667 р. Він установив, що ніхто й ніде не має права торгувати, не заплативши встановленого тягла.

Організація митної служби. Як уже зазначалося, для Литовського князівства були характерні митні округи. Жигимонт I здавав на відкуп цілі округи або й об'єднував у руках одного відкупника кілька митних округів. Наприклад, з 1523 р. волинські та підляські ми-

та були віддані в оренду компанії євреїв на чолі з Міхе-лем Єзофовичем.

Державні комори і прикоморки керувалися безпосередньо скарбом. Підставою об'єднання комор було передусім питання прибутковості.

У центрі кожного митного округу, в найбільших господарських містах, розташовувались комори, тобто головні митниці. На кордоні або на «гостинцях», у господарських і приватновласницьких маєтках, стояли прикоморки, тобто відділення головної митниці. У містечках і селах були пости, де розташовувалася митна варта. На польському прикордонні варта була і в сусідніх польських містечках, ймовірно для спостереження за напрямком товарних транспортів. Господар віддавав на відкуп або в управління цілий округ якійсь особі, а та вже від себе призначала своїх слуг (справців) на прикоморки.

На українських землях, що входили до складу Литовського князівства, функціонували три митні округи. На Волині були дві головні комори — Луцьк і Володимир. Прикоморки розташовувались у таких населених пунктах, як Кременець, Дубно, Ковель, Горухів (Горохів), Дубровиця, Корець, Жеславль (Заслав), Жабче, Перемиль, Литовиж, Берестечко, Турійськ, а також Брацлав і Вінниця. Хоча останні два не на Волині, але східна частина Поділля (Брацлавщина) тривалий час не була окремою адміністративною одиницею і підпорядковувалась кременецьким старостам. Митна структура на Волині не була незмінною. Згодом прикоморки у Кременці та Ковелі перетворено на комори. Є також дані, що певний час комори діяли в Горохові, Клевані, Дубровиці, Звягелі, Литовижі, Збаражі.

Двома головними коморами Підляського округу були Берестя й Більськ з численими прикоморками у Гродно, Мстибогові, Дорогичині, Мельнику, Кам'янці, Лосичах, Воїні, Дивині, Милейтині, Янові, Межиріч-

чі, Суражі, Венгрові, Техановці, Тикочині, Високому та Влодаві.

Випадки уникнення сплати мита й об'їзду митних комор невістановленими дорогами мали масовий характер. Тому час від часу влада вдавалася до визначення нових доріг і встановлення додаткових митниць. Останнє викликало невдоволення шляхтичів, однак на прохання не встановлювати комори і прикоморки на приватних землях вони отримували негативну відповідь великого князя. Разом з тим, у 1560-х рр. мали місце непоодинокі випадки бойкоту на місцях постанов про заснування нових митниць.

Практикувались два способи управління округами. Перший полягав у тому, що для завідування ними скарб призначав особливих справців, які, отримуючи платню, стягували мито і збори та віддавали все повністю до скарбу. Інший передбачав здавання округу в оренду одній або кільком особам на заздалегідь визначених умовах. Оренда вимагала певного капіталу, який іноді доводилося вносити при підписанні контракту. У зв'язку з цим, як правило, державні доходи бралися на відкуп компаніями.

Митний нагляд перебував у руках сторожі на жалуванні у митника. Начальником над нею зазвичай був королівський дворянин. За потреби допомогу відкупникам мусили надавати найближчі намісники, державці та інші службові особи. Застави влаштовувалися на розсуд відкупника у всіх, на його думку, потрібних пунктах, на королівських або поміщицьких землях. Завідування стягненням мита на прикоморках доручалось підпорядкованим особам, а на головних коморах ці операції митники здійснювали самі.

Оскільки одні й ті ж особи або їх об'єднання часто брали в оренду мита на великих територіях, що інколи включали кілька земель, їм доводилося вдаватися до послуг суборендарів, помічників, писарів тощо.

Як вище зазначалось, у Великому Московському князівстві з кінця XV ст. уставними таможенними грамота-

ми збір мита від так званих кормленщиків передавався особливим посадовим особам — «вірним» або «откупним» таможенникам. Перші всі збори віддавали до скарбниці, другі вносили заздалегідь обумовлену за відкупом суму.

Крім комор загального призначення, на території Литовського князівства діяли і спеціалізовані соляні та воскові комори — у Луцьку, Володимирі, Бересті, Дорогичні та Більську, де стягувалося відповідне мито. У XVI ст. поруч із соляними складами, створеними раніше, почав діяти склад у Бересті. Воскові комори також функціонували в Турійську й Городні. Вони приносили чималий дохід скарбові.

Соляні комори засновувались на зразок звичайних митних комор для збирання з купців соляного мита. Разом з тим за дорученням господарського скарбу митники-соляники ще й продавали сіль зі складів купцям і людиності. Існувало дві системи експлуатації соляних комор. Перша полягала в її передачі в завідування певній особі, якій доручали збирати соляне мито на господаря. Це називалося дати комору «кѣ вѣрной руцѣ». Завідувач у певний термін здавав рахунки стосовно діяльності комори та її прибутків представникам господарського скарбу. За роботу він брав певну частину доходу. Другою системою було здавання мита в оренду на певний строк за певну річну суму, яку зазначали в контракті.

Подібною до звичайних була організація та діяльність воскових комор.

На шляху зі Львова до Молдови і Туреччини місцями сплати мита були Коломия, Коропець, Кам'янець, Снятин, Жуків, Тлумач, Тисмениця, Городиско (Городенка), Важичин, Бучач, Гологори, Поменята, Злотники (Золотники), Куропатники, Дунаїв, Галич, Теремовля, Калуш, Рогатин, Підгайці.

Відповідно до сеймової конституції 1643 р. у Речі Посполитій були засновані митниці («комори») в прикордонних містах України: Ніжині, Ромнах, Гадячі, Конотопі, Кременчуці, Батурині, Лоєві, Любечі, Ост-

рі, Чорнобилі, Чернігові, а також у Києво-Печерському монастирі.

У 1620–1630-х рр. діяла митниця (таможня) в Путивлі, який тоді належав Московському царству.

Процедура митного оформлення на українських землях у складі Литовського князівства в середині XVI ст. мала такий вигляд. Сплативши на кордоні мито з «новопривезених» товарів, занесених до реєстру, повторно купець не мав його сплачувати, навіть якщо вивозив товари за кордон. Якщо ж при ввезенні він не міг заплатити на кордоні або не міг бути здійснений шацунк (оцінка, визначення вартості), належало всі товари занести до реєстру *«поборцов граничныхъ, ничто не утаиваючи, и квит на то взяти за печатю зъ скарбу на то даною»*. За цим квитом (борговою розпискою) при кордонах, митних коморах слід було провести оцінку товару, а купець мав сплатити мито у Вільні або в головній коморі того місця, куди допроваджувався товар.

З мита видавалися щорічні, а ще частіше одноразові виплати за службу певним особам, які здійснювались як у грошовій формі, так і в натуральній (тканинами, сіллю).

У Польщі після Люблінської унії було остаточно поділено скарбницю на дві частини. Було поділено й доходи від митниць: одна частина йшла королю, а інша — державній скарбниці.

Протягом другої половини XVI — на початку XVII ст. Київ продовжував користуватися складським правом. Після закінчення ярмарку, час проведення якого неодноразово змінювався, приїжджі купці не мали права торгувати між собою і мусили продати свої товари на київський склад або оптом місцевим торговцям і залишити місто.

Згідно зі згадуваними постановами пьотрковського сейму 1565 р., що визначили основи застосування складського права у Польському королівстві, а після Люблінської унії були поширені на всі землі Речі Посполитої, на купців покладалися такі обов'язки:

1) кожен купець, який прибував до складського міста, мав покинути його не раніше, ніж продасть свій товар (весь чи частину, залежало від привілею конкретному місту);

2) усім купцям-іноземцям заборонялося продавати товари один одному, а лише міщанам та купцям цього міста; виняток з цього правила становили тільки ярмаркові дні;

3) під страхом конфіскації товару та сплати значного штрафу заборонялося оминати складські міста; рухатися до них необхідно було «старими й звиклими» дорогами;

4) заборонялося їздити «бічними» і «незвиклими» дорогами, а порушників очікував особистий арешт і конфіскація товарів;

5) половина конфіскованих у купців товарів мала йти райцям, а інша — на потреби міста;

6) заборонялося об'їжджати міста й містечка далі, ніж це дозволялось привілеєм даного населеного пункту;

7) під страхом конфіскації товару кожен купець, який проїжджав через складське місто, був зобов'язаний зупинитися там на час, визначений складським привілеєм даного міста, після чого міг вільно їхати по всьому королівству, незалежно від того, розпродав він свої товари чи ні.

Однак ці положення не поширювались на шляхту.

Приписи щодо права складу на теренах Корони містили конституції польського сейму 1609, 1611, 1629 рр.

На практиці уникнення сплати мита й об'їзд митних комор мали масовий характер. Купці з південних країн, пограбовані 1545 р., свідчили, що з метою уникнення сплати мит вони пішли з Перекопу не дорогою, а через поля, де ніколи не ходили ні їх предки, ні вони самі. Інколи такі торговці отримували допомогу від посадових осіб Литовського князівства, які мали від того певну вигоду. Острозький купець Іван Плескач регулярно уникав сплати митних поборів на Луцькій митниці, завдав-

ни таким чином великої шкоди господарському скарбові. У джерелах зафіксовано цілу детективну історію: отримавши інформацію, що купець із товарами виїхав з Любліна, служебники промитні рушили його затримати, проте він «не ведати котрою дорогою поехал». Через кілька днів переслідування митники вилучили як промито два вози з різноманітними товарами. У жовтні 1608 р. луцькі митники затримали возного *Криштофа Шуку*, який у свідченнях перед луцьким гродським урядом показав, що він об'їхав стороною шість міст і містечок у Київському та Волинському воєводствах, де були королівські митниці та митні прикоморки. Уже наприкінці XVI ст. митна стража не могла впоратися з покладеними на неї обов'язками. Щоб покращити її роботу, застосовувались різні проекти. Наприклад, організовувались мережі донощиків для інформування комори про купців, які мають намір оминати мито.

У Московському царстві мито зазвичай сплачували при його продажі. Вони йшли до царської казни, а збиралися особливими виборними, які називалися таможеними головами. Під час призначення на посаду вони цілували хрест і обіцяли, що державного добра не приховуватимуть і жодного лиха не чинитимуть.

Оренда митних зборів. Цей вид діяльності був досить поширеним. Господар надсилав дозвільний лист до воєводи, в якому зазначалось, кому, на який термін і на яких умовах передавались в оренду митні збори. Зазвичай термін оренди становив три роки, а визначена для кожного окремого випадку орендна плата мала вноситися щороку, рідше кожні півроку у певний день. Переважно вона здійснювалась у грошовій формі, хоча інколи документ установлював, що певна частина сплачуватиметься певними виробами.

Воєводі та його наміснику суворо заборонялося втручатися у збирання мита і промита, тобто конфіскації контрабанди чи товару, провезеного з порушенням сплати мита. Лише митники мали право ставити спе-

ціальну печатку на товари, що пройшли всі необхідні митні процедури.

При великих князях Олександрі та Жигимонті I мита здавались в управління або в оренду хаотично і скарб переходив від однієї до іншої системи управління. Пов'язана з цим зміна метода управління митними округами за Жигимонта I носила більш загальний характер, ніж за інших монархів. У такий спосіб уряд прагнув віднайти більш прибутковий спосіб управління.

За Казимира Ягайловича та Жигимонта II Августа (великим князем литовським був у 1544–1572 рр., польським королем — у 1548–1572 рр.) уряд активно користувався системою оренд або відкупів. Така система дозволяла господареві отримувати живі гроші для власних та державних потреб. З поступовим зменшенням великокнязівських прибутків, з наданням права стягувати мита тим чи іншим особам, звільненням шляхти від сплати мит з товарів власного виробництва було пов'язане зменшення митних доходів. Тому до 60-х рр. XVI ст. переважала система відкупів митних, соляних і воскових комор та корчем.



Король польський і великий князь литовський Жигимонт Август, гравюра XVI ст.

Оренда митних комор потребувала чималих капіталів, а їх мали тільки великі підприємці або магнати. У більшості випадків такі капітали мали євреї. Як митники-орендарі фігурують одні й ті ж особи: Аврам і Міхель Єзофовичі та інші члени родини Ребенковичів, Лерин Гериш, Шамак Данилович, Нисан Шимшич та ін. Оренда митних зборів була вигідною як євреям, так і владі, бо остання завжди могла розраховувати на отримання позичок від перших. Нерідко конкурентами євреїв-

кредиторів у цій справі ставали заповзятливі шляхтичі. Особливою активністю відзначалася родина Борзобогатих-Красенських. Однак у більшості випадків шляхті так і не вдалося монополізувати такий вид економічної діяльності.

Зазвичай в орендних договорах закріплювалися:

- 1) заздалегідь визначена сума оренди, її термін та певна плата, яку слід було вносити кожні півроку або рік;
- 2) можливий завдаток;
- 3) порядок стягнення мита;
- 4) доручення місцевій владі оберігати митників і допомагати їм у діяльності, що розглядалося не як сприяння певним особам, а як допомога господарському скарбу;
- 5) непідсудність орендарів судові місцевих урядників (намісників, воевод, старост) або їх помічників;
- 6) прохання до воевод і намісників сприяти при затриманні тих купців, які хотіли проїхати через місто, не сплативши мита, або обїхати господарські митниці не встановленими державою шляхами, а також брати штраф (промито);
- 7) урахування непередбачуваних, форс-мажорних обставин;
- 8) фіксування умови безмитного пропуску товарів, вартість яких потім відшкодовували митникам зі скарбу;
- 9) зазначення терміну оплати за квитанціями — накази про виплату грошей урядникам за службу за рахунок певного мита.

Слухання лічби про прибутки і видатки митниці здійснювали підскарбій дворний, маршалок і писар господарський, після чого подавався звіт, який затверджувався монархом шляхом надання визнаного листа. Якщо ж орендар розраховувався зі скарбницею не повністю, то він просив про відстрочку плати й давав квитанцію (боргову розписку) урядовцям.

У Великому князівстві Литовському траплялися випадки, коли господар позичав у приватної особи вели-

ку суму грошей, віддаючи у заставу замок і стягнення у ньому мита.

Види та розмір мита. Чіткої межі між митом і податками в сучасному розумінні не існувало. Розрізняли внутрішні мита (державні та приватні) й зовнішні (цдо), що сплачувалось на кордоні. Цдо бралось від торговельно-комунікаційних засобів (возів, коней, ком'яг, шкут), незалежно від товару, що ними перевозився. А мито — це всі інші види оплат від роду та виду товару. Загалом же поділ на цдо і мито усталився лише на середину XVI ст.

Внутрішні мита стягувались при пересуванні товарів у країні: на мостах, греблях тощо, або ввозі їх до міста, чи перевезенні через нього, чи через заставу. Торгові мита стягувались при переході предмета споживання від продавця до покупця, найчастіше в той момент, коли урядова або громадівська влада закликала до засвідчення правильності ваги та міри продукту, що продавався. Торгові мита стягувались лише з товарів, а мита на заставах і переїздах падали інколи на товари, а інколи на осіб, які прямували з товаром або без нього. Серед останнього роду мит слід розрізняти мита провізні та ввізні, проїзні та в'їзні.

Найбільш поширеним в'їзним та виїзним митом була обістка (обвістка), або явка. У широкому значенні цей термін уживався як сповіщення урядових органів міста про прибуття до нього тих чи інших осіб, яке оплачувалось. Але переважно його вживали у вузькому значенні виду митного збору, який сплачувався завжди, незалежно від торгового і провізного мита, бо його головне значення полягало у повідомленні про прибуття товарів. У Черкасах, Каневі та Києві сплачували старості обістку в розмірі одного гроша від торговця. А в Чорнобилі таку ж обістку стягували не тільки з хазяїна товару, а й з його слуг.

Інший вид особистого мита, головщина, стягувався досить рідко. Мостове бралось за прохід людей через мости і греблі без товарів.

Серед мит, якими обкладались товари при їх пересуванні, виділяють дві групи. Першу складають мита, що стягувались державою, громадами або приватними землевласниками як плата за якусь реальну послугу проїжджим особам: мостове, гребельне, мито на перевозах і мито, яке сплачували при переході річкових суден через язи й під мостами. Вони різнилися способами стягнення та розміром. Іншу групу становили мита, які переслідували суто фіскальні цілі. Вони стягувались за найрізноманітніших умов. Деякі були узаконені великокнязівською владою. Інколи такі мита отримували спеціальні назви. Зокрема, в Києві на пристані із жита, яке міряли на колоди, стягували поколодне мито на костел св. Миколая. А з ком'яг, що йшли вниз по Дніпру, брали корчовщину.

Особливим видом проїжджого мита було соляне, яке стягували (переважно в замках на Волині) від солі, що перевозилась, та від караванів (тільки у південних замках). Право на збирання соляного мита великі князі досить рідко надавали приватним особам та місцевому уряду.

Ввізне мито у Великому князівстві Литовському встановлювалося з урахуванням суспільних потреб на товари. Зокрема, на більш потрібні недорогі тканини тариф був учетверо-вп'ятеро нижчим, ніж на дорогі. Нове мито, запроваджене постановою великого князя та господарської ради у 1561 р., було значно вищим на імпортовані предмети розкоші. На шовк і дорогі тканини воно становило 10 % вартості товару.

Розмір мита в різних місцевостях різнився. Наприклад у Черкаському замку торговці, які не мали безмитних листів, сплачували по три гроші мита від копи, а обістки (податок, що сплачувався на митниці) — старості по грошу кожний. У сусідньому Канівському замку платили таку ж обістку, а купці, які не мали безмитних листів, сплачували мито в розмірі двох грошів від копи. Соляне й медове мито брали натурою, рибне — частково натурою, а частково грошима.

У визначені тарифів урахувалась загальнополітична ситуація. У роки Лівонської війни встановлено таксу, за якою з імпорту *«отъ желза, меди и всего того, што ку стрельбе и воине належить, неповинъни ничего платити»*. Натомість, зважаючи на воєнні дії в Інфляндії, суворо заборонялось вивозити за кордон коней, зброю та залізо. У серпні 1563 р. до службовців Литовського князівства, включаючи «мытниковъ», «справецъ мыта», були розіслані листи із суворою заборонаю пропускати за кордон харчові продукти. Загалом така практика була досить поширеною. Водночас у Московській державі заборонялося продавати до Швеції віск, сіль, льон та посконь, а в Лівонію — віск і сіль. Категорично заборонялося вивозити за кордон золото й срібло, що відбилося в Новгородській таможенній грамоті 1571 р. У 1628 р. заборонено вивозити з Московії хліб, м'ясо, рибу, віск і благородні метали, а в 1649 р. — хліб до Швеції. Особливо ж уряд забороняв продаж хліба до Литовського князівства, коли з ним відбувалися якісь сутички.

На землях Корони у XV і XVI ст. накладання такси на товари доручалося воеводам, які встановлювали ціни як на місцеві, так і на привозні товари. Стосовно останніх лише за Жигимонта I видавалися загальні такси для всієї держави. 1565 р. усі більш ранні приписи були об'єднані та видані. Воеводам надавалася повна влада щодо всіх товарів, крім хліба, який таксі не підпорядковувався.

За «Кодексами османських законів» Селіма II 1569 р. на південноукраїнських землях, що входили до складу Османської імперії, стягували ресм-і фичи (податок за діжку) та іспене (податок за відкриття діжки) передусім з діжок з вином, а також з оцтом, горілкою та виноградним соком. За провезення деревини плотом з Дністра «начальник Акермана» брав державний ашар натурою в розмірі 10 %, хоча інколи плата доходила до третини. Стягувався брамний податок і податок з підводи. За провезення товару на двоколісних возах сплачували менше,

ніж за провезення на чотирьохколісних возах. Обидва податки стягувались як у грошовій формі (з худоби, алкоголю), так і в натуральній (з деревини). За кожну підводу риби сплачували 8 акче. За провезення риби підводами або чайками стягували також натуральний податок. Існував податок на зважування. Розмір зборів з худоби, а також з рису, інжиру й винограду, що ввозились до Акермана, становив декілька акче: з кожної голови коня, мула чи необ'їждженої кобиліці брали по 5 акче, з бика — 4 акче, 1 акче — за двох баранів. З вина й горілки мито становило кілька десятків акче з бочки. Зокрема, належало брати по 25 акче за ввезення бочки вина на кораблі, ввезення і вивезення на возі. Також стягувались мостовий податок (за проїзд через міст) і податок на печатку.

Були податки, пов'язані з торгівлею рабами: ресм-і тамга (податок за тамгу, тобто тавро на шкірі раба, який збирався в тому випадку, коли невольника привезли без хюджету — акта на право володіння рабом), мейанджилик (збір за посередництво), бадж-і текрар (податок за повторний продаж невольника). Розмір мита на невольників залежав від місця походження, наявності хюджету, від того, продавався невольник вперше чи повторно, від віку.

З прийняттям у Московському царстві Торгового уставу 1653 р. численні мита були замінені єдиним митом у розмірі 5 % з рубля ціни товарів. Із солі стягували 10 % від ціни. З продажу риби та хутра були встановлені особливі мита. Іноземці мали сплачувати мито в розмірі 6 % з ціни товару на внутрішніх митницях, а при вивезенні московських товарів — 2 % проїжджого мита на прикордонних митницях. Було збережено збори на гостинних дворах і на перевозах через великі ріки.

Прийнятий у Московському царстві Новоторговий устав 1667 р. встановив, що купці, піддані московського царя, мали платити по 10 алтин з рубля, а іноземні — 20, тобто 10 %. Крім того, якщо купець не розпродав свій товар і вивозив назад, то платив вивізне мито.

Митні пільги. У Великому князівстві Литовському вони надавалися як іноземцям, так і підданам господаря. Причини надання митних пільг були різні:

1) задоволення прохання інших монархів щодо своїх підданих або послів для підтримання добрих відносин;

2) на подяку за надання особою певних послуг державі;

3) задоволення прохання ченців православних монастирів південних країн, які прямували до Москви по милостиню чи поверталися з нею через територію князівства;

4) у випадку закупівель для монарха чи господарського скарбу;

5) як компенсація мешканцям південних прикордонних міст за труднощі життя;

6) з метою полегшення становища мешканців територій, що зазнали збитків від вторгнень татар.

На прохання волинської шляхти, подане на сейм 1554 р., Жигимонт II Август надав привілей, що звільняв від сплати мита волинських купців, які везли хліб на продаж до Луцька, Володимира і Торчина.

Митними пільгами користувалися мешканці міст, які отримували магдебурзьке право. Зокрема, магдебурзьким привілеєм Олександра Казимировича від 26 травня 1494 р. київські міщани звільнялись від сплати вишгородського, чорнобильського, білгородського та глеваського мита (тобто у відповідних митницях) і по всій Київській землі. Пізніше кияни отримали право безмитної торгівлі по всьому Литовському князівству, яке двічі підтверджувалося у 20-х рр. XVII ст., тобто коли Київ уже більше півстоліття належав Короні.

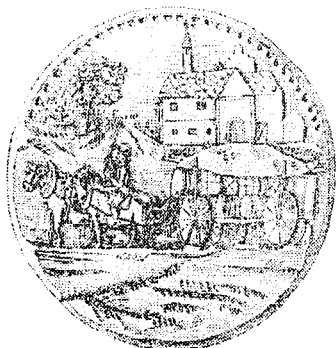
Пільги на звільнення від сплати мита отримували також значні магнати (наприклад, князі Острозькі за привілеєм від 7 серпня 1527 р. та безмитним листом від 28 серпня 1560 р.).

У Польщі за Нішавським привілеєм 1454 р. від сплати мита звільнялася шляхта, що підтверджували й розширювали конституції 1496, 1504, 1511, 1538 і 1550 рр.

Після Люблінської унії зі шляхти мито не стягували, тільки у випадку запровадження так званого генерального мита, що в XVII ст. траплялося нерідко. Натомість в останній чверті XVIII ст. шляхта вже сплачувала мито в обов'язковому порядку.

Звернення до великого князя з питань, пов'язаних зі справлянням мита. Неодноразово шляхта скаржилась на стягнення урядниками нових мит, яких не було раніше. Зазвичай це закінчувалось привілеєм великого князя, в якому підтверджувались права шляхти сплачувати лише старі мита, а посадовцям заборонялося стягувати мита, яких не було за попередніх князів. Так, 1569 р. Жигимонт Август задовольнив прохання шляхти, аби євреї не тримали поборів.

Проте не всі прохання до господаря були задоволені. Зокрема, відмовою завершувалися звернення не встановлювати в маєтках державні мита і комори. Жигимонт I висловив нерозуміння, в чому може полягати шкода маєткам, адже *«тыи коморы для мытъ его милости уставлены ку размноженью скаръбу и*



Різьблене дно бочки із зображенням купецького воза, XVII ст.

пожитъковъ его милости господарскихъ». Проте, він запропонував, якщо хтось потерпає від державних комор, звертатись до володаря персонально, і кожна справа буде розглянута. В іншому випадку монарх детальніше обґрунтував відмову: митниці в шляхетських володіннях необхідні, щоб запобігати контрабанді і спробам купців уникати сплати мита, користуючись незатвердженими дорогами.

Так само Жигимонт Август не задовольнив прохання, щоб митними коморами завідувала лише місцева

цляхта, а не іноземці. Було відмовлено їй у проханні дозволити всім охочим торгувати в князівстві склом, закупленим за кордоном; це право залишалося за особами, яким була надана відповідна вольність.

Траплялись й скарги міщан на несправедливе стягнення мита. Слід зазначити, що особи, які стягували мито, інколи винаходили різні способи поповнення й власної кишені. Наприклад, зафіксовано факт, що 1545 р. у Луцьку місцевий ключник збирав «потаємне», не дозволене господарем мито: окремо на двох кінцях однієї й тієї ж греблі, а з купців ще й на підїзді до моста. Зазвичай великий князь наказував усунути порушення.

Митна складова дипломатичних відносин. Питання зовнішньоторгових відносин та стягнення мита постійно були в центрі уваги під час дипломатичних переговорів, а відтак знайшли відображення в міждержавних угодах. Зокрема, в договорі короля польського і великого князя литовського Жигимонта Августа з кримським ханом Саган-Гіреєм, укладеному в другій половині XVI ст., закріплювалось право купців Корони та Князівства приїжджати до Хаджибея по сіль, заплативши мито за давнім звичаєм. Якщо ж у Хаджибеї їм завдавали шкоди піддані хана, останній мав їх відшкодувати королю. Обумовлювалася можливість купців обох сторін, сплативши стародавні мита, вільно торгувати на території іншої.

У 1551 р. Жигимонт Август дав згоду на прохання послів молдовського господаря Штефана, аби молдовським купцям дозволили торгувати по всій території Великого князівства Литовського після сплати мита, а господар стежитиме, щоб купці з князівства, заплативши мито, могли торгувати в Молдові.

Як вище говорилося, дорожній примус часто ставав предметом дипломатичних переговорів Литви з іншими державами.

У 1498 р. Олександр Казимирович звинувачував московського посла Михайла Плещеева в тому, що той провів купців повз «головні місця», тобто повз місця

стягнення головного (в'їзного) мита. У посланні до сусіднього монарха господар зазначив, що Плещеев не поїхав установленою дорогою на Київ, а поїхав «полем», повз Черкаси, Канів та Київ, до Путивля. Він звернувся до Івана III Васильовича, аби той наказав своїм послам їздити звичними дорогами. А якщо з ними будуть прямувати московські або заморські купці, *«ажбы мытъ наших не объездчали, и, где зьдавна склады гостемъ бывали, тут бы и тепер были, какъ жо и в доконъчани о томъ записано, што гостемъ нашымъ добровольно ездити на обе стороны по нашымъ землямъ старыми обычайными дорогами, а мыта и пошлины везде платити по-старому, а новыми дорогами мыт не объезждчати»*. Загалом «польовий» шлях від Перекопу до витоків річки Коломак, повз Путивль, Новгород-Сіверський і далі на Москву був досить популярним серед тогочасних контрабандистів. Деякі з них за провідників брали й литовських урядовців. Останні ж за послуги отримували відповідну плату.

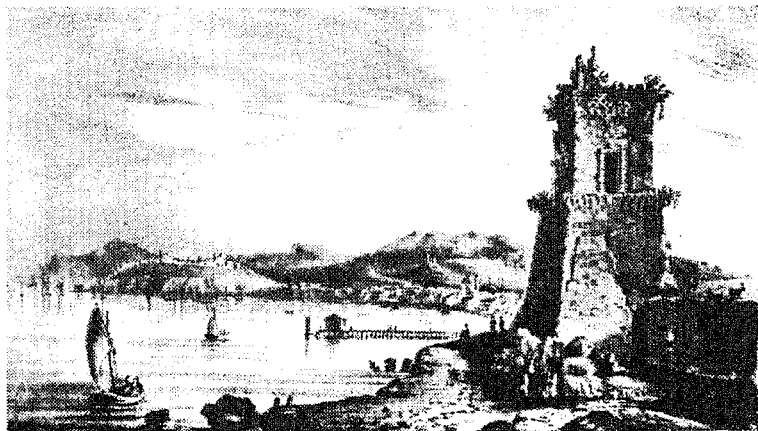
У випадку пограбування іноземних купців під час руху встановленою дорогою їх збитки відшкодовувались державою. Траплялося, що повертали й відібрані товари: наприклад, левантійським купцям, пограбованим у 1503 р. козаками поблизу Черкас. А коли пограбування зазнавали на «незвичайній» дорозі, то на компенсацію постраждалі розраховувати не могли.

У середині XVI ст. уряд Литовського князівства звернувся до кримського хана, аби наказав своїм купцям ходити усталеними дорогами й повідомляти про рух вояводу київського та старосту черкаського і канівського. Останні мали забезпечувати їх безпеку. В іншому ж випадку уряд не братиме на себе жодної відповідальності за недоторканність караванів.

Предметом дипломатичного листування ставало й надання митних пільг (звільнення від сплати мита чи пільговий тариф) послам або іншим особам.

Митні процеси в Криму в ранньомодерний час. Кримсько-азовський регіон відігравав значну роль

в історії України. Крим слугував цивілізаційним мостом, через який у землі східних слов'ян проникали плоди античної, а потім візантійської цивілізації, також півострів був торговельним центром і сполучною ланкою Східної Європи з країнами Середземномор'я. Процес формування на базі Чорноморського улусу Кримської орди, яка в середині XV ст. перетворюється на потужне військово-політичне утворення, набуваючи рис держави, розпочався в XIV ст. за еміра Едигея. Державно-правове оформлення Кримської орди в ханство завершується вже за часів хана Хаджі I Герая та його сина Менглі I Герая. Таким чином, на політичній арені з'явилася правляча династія, з якою було пов'язано багато політичних подій, що вплинули на подальшу історію України. Водночас Кримське ханство являло собою цікаве самотнє державне утворення, де в економіці поєднувалися такі уклади, як військова здобич і торгівля полоненими та активна участь у транзитній торгівлі іноземних купців. Ці чинники породжували й характерні риси митної системи, властиві лише Кримському ханству.



Кафа. Копія з гравюри невідомого художника, XVII ст.

Проте в другій половині XV ст. політична обстановка в Північному Причорномор'ї почала карди-

нально змінюватися. У цей період швидкими темпами розширюються кордони Османської держави. Блокування Босфора через побудову фортеці Румелі Гісарі в 1452 р., захоплення Константинополя в 1453 р., контроль за Дарданеллами в результаті побудови в 1463 р. двох фортець у Чанаккале по обидва боки протоки призвело до значного посилення ролі османської Туреччини в системі міжнародної торгівлі, зокрема в Чорноморському басейні. Потім османи захопили в 1475 р. Кафу, Тану (Азов); наступним їх кроком стало знищення князівства Феодоро і підкорення Кримського ханства на принципах військово-політичного та релігійного васалітету, а в 1484 р. були захоплені Лікостомо (Кілія) й Монкастро (Аккерман).

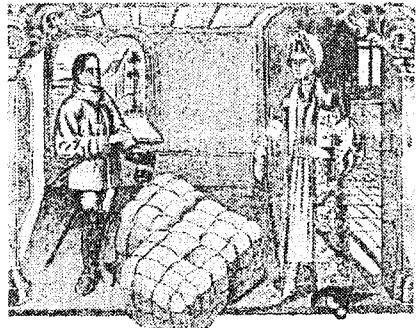
Після захоплення турками генуезьких колоній на північному узбережжі Чорного моря місто Кафа (османи називали Кефе, відповідно й Кефинська провінція) стало центром османської провінції — санджаку. Санджак як головна адміністративна одиниця Османської імперії очолювалась санджак беєм і був, у свою чергу, підрозділом бейлербейлика. До складу провінції входили південно-східна берегова та передгірна частина Криму, в тому числі околиці Кафи, Керчі, Тамані на східному березі Керченської протоки й Азака в гирлі Дону. Наприкінці XVI ст. статус провінції підвищився: її перетворено на еялет під владою губернатора, який називався бейлербеєм.

Дуже часто важлива й багата провінція Кефе була місцем заслання візирів, які тимчасово потрапляли у немилість султанів. Одночасно зі створенням провінції Кефе створюється й Кефинська митна зона. Ще з часів Римської та Візантійської імперій прикордонні й прибережні райони, так як і провінції внутрішніх областей, через котрі проходили основні торговельні шляхи і які були економічними й адміністративними одиницями, організовувались у великі зони митних податків. Як правило, важливий порт, прикордонний форт на торговому шляху чи адміністративний центр ставав центром мит-

ної зони. Незважаючи на постійні зміни адміністративних зон Візантійської імперії, головні митні зони зберігаються і продовжують функціонувати в османський період. В османську добу митні зони формували фіскальні одиниці, що складали так звану систему *mukata'a*. І хоч адміністративні центри були водночас центрами митних зон *mukata'a*, вони могли орендувати деякі місцеві гавані, мали власні митні доми.

В імперії з'являється мозаїка митних зон; мита нараховувалися на всі товари, що ввозилися і проходили через них. Кожна зона мала власну регуляцію з різними тарифами й практику, яка, мабуть, існувала в доосманський час. Що стосується внутрішніх зон, то митні центри влаштовувалися на головних караванних шляхах. Каравани прямували офіційними шляхами і зупинялися в митних центрах, які могли бути торговими містами, часто караван-сараями. У кожній зоні мито стягувалося лише один раз.

Поява централізованої митної документації обумовлювалась успіхами Османської держави на міжнародній арені, а також посиленням централізму в управлінні еялетами. Митна документація османів складалась у стилі сиякат. Це один



*Турецький купець зі слугою.
Гравюра кінця XV ст.*

з найскладніших для читання типів письма, тому що під час написання використовувалися скорочення слів однією чи двома літерами; цифри також писалися спеціальними складними скороченнями слів. Такі записи неможливо сфальсифікувати, замінити чи прочитати нефахівцю. Що стосується місця розташування позицій для заповнення митних реєстрів, то перша колонка ви-

значала судно, яке увійшло в порт або вийшло з порту, з прізвищем власника чи капітана; друга колонка містила інформацію про купців, які супроводжували товар, наступна графа вміщувала характеристику товарів (кількість, приблизний обсяг, вартість) і в останній графі фіксувалась інформація про митний податок.

Для посилення контролю за стягненням мита османським диваном (урядом) у XVI ст. створюється спеціальний контрольний орган при фінансовому департаменті, який очолював чиновник — баш бакі кулу. У його підпорядкуванні перебував штат із 60 бакі кулу, які діяли як агенти і мали повноваження застосовувати арешт до відкупників митних зборів за невиконання ними планів стягнення. На території кримського узбережжя кожна митна зона, визначена державою, вже самостійно формувала фіскальні підрозділи — мукатаа, що здавалися в оренду орендарям та суборендарям. Кожна митна зона мала свої власні установлення з різними шкалами податків і практикою їх стягнення.

Із загального аналізу ставок Кримської митної зони видно, що товари, які ввозилися суходолом і перевозилися внутрішніми комунікаціями півострова, не вважалися імпортом, особливо якщо перевозилися мусульманами. Винятки щодо мит були тільки для товарів, які прибували з Подунав'я. Кожний купець, що вивозив товари морем, сплачував експортне мито, покидав Крим, друге мито сплачував у Стамбулі, якщо реалізовував там свій товар. Транзитні вантажі морем чи суходолом, які не планувалися для продажу на ринках Стамбула, митом не обкладалися.

Таким чином, митна система Османської імперії в Північному Причорномор'ї була створена під впливом візантійської традиції, але митні збори виконували функцію податку на імпорт і експорт, а не на ринкові угоди, що характерно для Західної Європи, і могли легко пристосовуватися до місцевих умов. Фактично митниці визначали торговельну політику держави і регламентували, хто міг ввозити і вивозити товари, які та в

якій кількості. Головними інструментами, що регулювали торгівлю з європейськими країнами, були умови митних зборів, визначених для християнських держав. Пропорції тарифів залежали від правового статусу імпортера чи експортера, митної зони.

Після укладення договору про військово-політичний союз Кримського ханства і Туреччини за турецькою митною зоною закріплювались узбережжя з портами Чембало (Баликлагу), Солдая (Судаг), Каффа (Кефе), Воспоро (Керч), Мантрега (Тамань), Копу (Темрук), Тана (Азак), Мапа (Анапа), відібраними переважно у генуезців. Ханство залишало собі лише одні «морські ворота» — Гезлеве, які на певний час (1525–1542) теж стали османським володінням. Ці центри увійшли до складу Кефинського еялету, тоді як порти Північно-Західного Причорномор'я: Кілія, Аккерман, Гаджибей, Озю (Очаків) тощо — Сілістринсько-Очаківського еялету. На ці території поширювався митний суверенітет Османської імперії. Мита на користь султанської казни стягувалися лише за експорт, імпорт і транзит, який проходив через порти Чорного моря. Водночас внутрішні мита і прикордонні перекопські мита залишалися в компетенції кримських ханів. Також до ханської скарбниці стягувалися ринкові мита з торгівлі, яка відбувалася на території міст, що входили до турецької митної зони.

Мито для всієї Кефинської зони було однакове для мусульман і немусульман і становило 4,2 %. Згідно з митними правилами, якщо митні тарифи сплачували в Кефі за тканину, що імпортувалася зі Стамбула, а потім увозилась на територію митної зони, то мито не сплачувалось. У митних правилах Керчі зазначалося: кожного разу, коли риба та ікра, що призначені для Кафи, реалізовувалися в Керчі, мито збирали митники з Кафи.

Становлення козацтва як чинника торговельно-митних відносин. Козацтво в історії Східної Європи явище цікаве, але в той же час складне внаслідок своєї неповторності. Центром форму-

вання козацтва виступив середній Подніпровський регіон, його передстєпова смуга. Економічні перспективи порубіжного регіону Південної України і незалежність його від державної влади Литви та Польщі в аспекті свободи від податків у першу чергу спонукали населення до господарської діяльності на цих територіях.

Інтенсивно розвивалось так зване уходництво — рибні промисли, полювання, бортництво. Кожну весну порубіжне населення розходилося по цих «уходах» на десятки кілометрів до дніпровських порогів, Ворскли, Орелі та Самари. Це динамічне, напівкочове, загартоване в перманентних сутичках із татарами та між собою напіввійськове, напівпромислове населення і стало в майбутньому основою козацтва.

Перші повідомлення про низових українських козаків, що належать до 1490-х рр., містяться у праці «Всесвітня хроніка» польського автора Мартіна Бельського, а в документах київської землі зафіксовані під 1492, 1493 і 1499 рр. Наявність у козацтва розгалуженого господарського механізму створила об'єктивні умови для перетворення цієї соціальної верстви вже наприкінці XV ст. в самостійний суб'єкт торговельних відносин з українськими містами у складі Великого князівства Литовського. Саме так литовська адміністрація і сприймала козацтво і прирівнювала його представників у питаннях митного обкладення на ринках до турків, татар, вірмен, тобто іноземців. Про таке ставлення до козаків свідчить грамота литовського князя Олександра «Про прибутки воєводські» 1499 р. Грамота містить такі митні норми: козаки, які ходять на низ Дніпра до Черкас і далі, повинні з усієї здобичі давати воєводі десятину; якщо привезуть у Київ рибу, просольну і в'ялену, то осьмник (митний чиновник) воєводин оглядає її та *обмитчує* й бере на город від бочки риби по шість грошей, а від в'ялих і свіжих риб — десятину; якщо ж привезуть осетрів, то не повинні їх продавати цілими, доки осьмник

не візьме від кожного осетра по хребтині чи від десяти осетрів десятого.



Козацький табір з возів

Одночасно з участю в торгових операціях у містах козацтво починає формувати свій митний кордон, територію і податки. На першому етапі цей процес мав характер збройного відстоювання своїх прав на володіння певними економічними регіонами та поступовим формуванням усвідомлення права на митні податки в кордонах існування низового війська. Слід також ураховувати, що в ході формування війська Запорозького значний відсоток становив анархічний елемент з числа декласованих міщан, а також дрібної збіднілої шляхти і татар, які змушені були покинути свої оселі. Такий соціальний склад козацтва на рубежі XV–XVI ст. вплинув на історичні документи, де він характеризувався як відверто розбійницький народ. Але в цьому немає нічого дивного. Військова організація, яка доклала значних зусиль для економічного освоєння Південної України, силою зброї відстоювала своє право на життя і на всі економічні заходи, що гарантували прибуток, зокрема й митні податки з купецтва.

Перші дипломатичні скарги турецьких султанів і кримських ханів належать до 1490-х рр. Але з середини XVI ст. прагнення козацтва закріпитися на південних торговельних шляхах набуло регулярного й систематичного характеру. У 1545 р. кримський хан звернувся до польського короля Жигимонта Августа зі скаргою на дії низових людей у зв'язку з розгромом турецького каравану під Санджаровом. Далі були погроми купців у 1552 і 1559 рр. Збитки від погрому 1552 р. кримською стороною оцінювалися в 28 000 золотих та 50 100 московських грошей.

Судячи з даних московських посольських книг, велику зацікавленість у розвитку торгівлі на Подніпров'ї виявляло Кримське ханство. Питання торгівлі — її нормування або захисту татарських чи турецьких купців, що зазнавали шкоди в Україні від низових вольниць, постійно порушувалося ханським урядом під час переговорів з польським королем. Значна увага в цих документах приділялася чумацькій торгівлі південною сіллю, яка вже на початку XVI ст. відігравала настільки важливу роль, що умови її здійснення спеціально обговорювалися у міжнародних угодах. У мирному трактаті, укладеному 1540 р. у Кракові від імені кримського хана Сахіба I Герая і польського короля Сигізмунда I (Жигимонта Старого), проголошувалося, що коронні й литовські купці могли брати сіль у Качибееві (Гаджибеї) і розвозити її до Києва, Луцька та інших міст, заплативши «звичайне мито». Визначення мита як «звичайного» можна трактувати як ознаку того, що адміністрація Кримського ханства цю давню торгівлю намагалася поставити під свій цілковитий контроль. Але цьому перешкоджало поширення стихійної чумацької торгівлі та завоювання фактичного митного контролю козаками над чумацькими комунікаціями.

Митна система Б. Хмельницького та його наступників. В історії розвитку державно-правових установ України XVII ст. роль гетьмана Богдана Хмельницького визнається вирішаль-

ною. У складних умовах війни, руйнації стабільної соціальної структури збудовано державну й управлінську систему, яка проіснувала до 1760–1780-х рр., остаточної ліквідації автономного правління в Україні. Одне з перших місць у новозбудованій управлінській системі зайняло митне відомство. Під час українсько-польської війни 1648–1667 рр., коли територія України фактично перетворилася на суцільний театр бойових дій, а гетьманський уряд, на відміну від лідерів англійської революції 1640–1649 рр., які мали мануфактурне виробництво, міг спиратися лише на кустарне ремісництво і транзитну торгівлю, митна справа відіграла роль головного інструмента в забезпеченні фінансовими ресурсами війни. Можна вести мову про гетьманську митну політику, спрямовану на виконання двох основних завдань: 1) зміцнення старих і відкриття нових торговельних контактів з метою не допустити торговельної блокади козацької України з боку Речі Посполитої; 2) застосування тарифної справи для інтенсифікації внутрішнього ринку і нарощування транзитного потенціалу української території.

Митна система Б. Хмельницького створювалася з урахуванням попереднього досвіду. В її основу покладено митні традиції Литовського князівства, Польського королівства, запорозького козацтва тощо.

У період з 1654 до 1754 рр. в Україні склалася самобутня митна система. Існувало два основних види зовнішніх мит: від вивезення товарів — евекта і за ввезення товарів — індукта. Розмір мита в обох випад-



Гетьман Війська Запорозького Богдан (Зитовій) Хмельницький. Прижиттєвий портрет, зберігається у Чернігівському історичному музеї ім. В. В. Тарновського

ках, як правило, був однаковий — 2 % від ціни товару. Всі вони йшли до гетьманського скарбу і розподілялись на адміністрацію гетьмана, військо та озброєння. До так званих внутрішніх мит слід зарахувати митні збори з мостів, гребель, перевозів, вагове, кругове, поковшеве тощо.

У свою чергу, український історик початку 20-х рр. ХХ ст. В. Руднев поділяв митні збори на Гетьманщині у першій чверті ХVIII ст. на довізні, транзитні та внутрішні мита. До довізних мит він зараховував індукту й евекту, тобто ті, які застосовувалися до імпорту й експорту; а транзитними вважав ті, що збиралися з перевозів, мостів і гребель із проїжджих купців; внутрішні мита, за інтерпретацією Руднева, — це мита, які накладалися під час продажу на торгах і ярмарках, а саме: вагове, кругове, скатне, покошеве, зі збіжжя, призначеного на продаж, з возів з крамом, ярмаркове з торговельного люду.

Універсал гетьмана Б. Хмельницького від 28 квітня 1654 р. був першим митним тарифом, що юридично закріпив митне регулювання в Гетьманській Україні. У подальшому гетьмани продовжували цю традицію. 8 грудня 1667 р. гетьман Правобережної України Павло Тетеря видав універсал, яким встановлював розмір індукти, котра була ідентична тарифові 1654 р. За універсалом Івана Самойловича від 8 березня 1679 р. встановлено індукту *«от всяких купеческих товаров из за границы в Украйну, а из Украйны в заграницу привозимых, которые гуртом, а не врозь продаваемы бывають за войсковым и давним обычаем от 100 золотых по 2 золотых»*.

Індукта й евекта, як і інші збори, віддавалися за певну суму на відкуп окремим особам за часів гетьманування Брюховецького, Самойловича і Мазепи. Але такий спосіб стягнення зборів викликав велике незадоволення з боку населення. Через це після падіння Самойловича оренду довелося скасувати. Відновлена Іваном Мазепою, ця система проіснувала до 1750-х рр., коли від неї відмовилися з тієї ж причини.

Гетьманський уряд, зацікавлений у розвитку зовнішньої торгівлі Гетьманщини, намагався надавати певні пільги для іноземців. Гетьман Іван Виговський своїми універсалами від 9 лютого 1658 р. та 3 травня 1659 р. дозволив грекам вести на території Гетьманщини безмитну торгівлю, сплачуючи лише зовнішні мита: індукту й евекту. Усі наступні гетьмани також підтверджували своїми універсалами право грецьких купців вести вільну торгівлю на Гетьманщині, сплачуючи тільки зовнішні мита. Зокрема, такі універсали видав Іван Брюховецький від 16 березня 1659 р. та від 1 березня 1666 р. Тут слід відзначити ще й релігійний момент, який відіграв не останню роль при наданні пільг грецьким купцям: греки в очах українських гетьманів і духовенства були мучениками, страждальцями за віру.

Митна система Гетьманщини першої половини XVIII ст. За Івана Скоропадського, згідно з універсалами 1709, 1714 та 1721 рр., збиралась індукта «от рубля по шагу», а евекта — «от вола за тютюну по 50, по 60, от вола, что до Шлевска ходят, по 10, от вола, что до Москвы ходят, по 4, от куфы горелки по 20, от воза пенки по 12 копеек».

Митні збори приносили чималі прибутки. Особливо великий прибуток від збору індукти й евекти давали Ніжинський і Роменський ярмарки. Розмір мита, що збиралося на Гетьманщині протягом



Московський цар Алексій Михайлович, за якого Гетьманщина увійшла до складу Росії, зберігши самостійність власної митної системи. Мініатюра з Титулярника 1672 р.

першої половини XVIII ст., постійно зростає. Так, з 1 травня до 1 вересня 1705 р. розмір зібраних індукти й евекти десятима полками Лівобережної України коливався від 7685 руб. 42 коп. у Ніжинському полку до 92 руб. 76 коп. у Переяславському полку, десь між ними був Миргородський полк із 1087 руб. 20 коп.

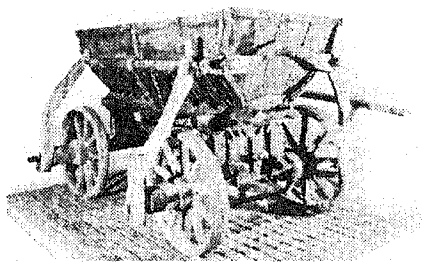
Згідно з відомостями Малоросійської колегії, направленими до Сенату 1724 р., загальна сума зібраних податків на Гетьманщині за цей рік становила 114 495 руб. 09 коп., у тому числі індуктовий збір — 18 697 руб. 62 коп. (російський «рубль» першої чверті XVIII ст. дорівнював 9–10 рублям кінця XIX ст., що не йде ні в яке порівняння з теперішнім курсом).

У перші десятиліття XVIII ст. сума зібраного індуктового збору становила близько 10 000 руб. У 1731 р. вона зросла до 20 000 руб., у 1740 р. — до 27 000 руб. На час скасування російським урядом митних зборів на Гетьманщині в 1754 р. евекта й індукта, які надходили до військового скарбу з усіх полків, за винятком земель, що відійшли до Нової Сербії, дорівнювали 48 148 руб. 85 коп. Ця сума становила одну четверту, а в 1730–1740-х рр. — навіть коливалася від третини до половини прибутків гетьманського скарбу за рік.

За одиницю оподаткування при стягненні мит з перевозів, мостів і гребель із проїжджих купців брався віз та голова товару (йдеться про худобу), але бралось до уваги, легкий віз чи важкий, іноземний чи тутешній. Так, у Миргородському полку стягували мито з легкого воза в розмірі 15 коп., із воза з рибою — мито в 25 коп., з тютюном — 30 коп., із сіллю — 40 коп., з яйцями — 20 коп., з голови товару (худоби) — 2 коп.; в Лубенському полку з іноземних возів — по 6, 10, 20, 30, 40 та 50 коп. із воза; в Чернігівському полку — по 1, 2, 3, 4 та 6 коп. із воза; в Переяславському полку — по 1, 2, 4 та 8 коп.; в Ніжинському полку «с коломийцев» — з волових важких возів — по 8 коп., з інших важких та легких возів — по 2 коп.

Від сплати індукти й евекти звільнялись генеральна, полкова, сотенна старшина, монастирі, церкви, військо-ві товариші, за персональним привілеєм — заможні козаки. Але тут слід зазначити, що на Гетьманщині міста були ізольовані від українського життя магдебурзьким правом. У містах, на які поширювалося магдебурзьке право, діяло дві влади: козацького сотника та міщанська. Козацька влада мало уваги приділяла містам, і тому вони охоче приймали московську опіку. І Брюховецький навіть сам пропонував московському цареві прийняти міста під своє управління «зо всіма доходами». За І. Самойловича і особливо за І. Мазепи міста почали втягуватися в загальне життя: І. Мазепа запрошував міські делегації на засідання старшинських з'їздів. Структура міської влади залишалася тією, що була раніше, тобто за польського панування: великі міста мали магдебурзьке право і магістрати з війтами та лавниками, бурмістрами та райцями; дрібні міста мали не магістрати, а ратуші, виборний персонал яких залежав від міського отамана.

У першій половині XVIII ст. магдебурзьке право мали такі міста: Київ, Чернігів, Переяслав, Стародуб, Новгород-Сіверський, Погар, Почеп, Глухів, Мена, Короп, Кролевець, Березне, Полтава, Гадяч, Батурин. Московські царі, а потім і російські імператори надавали Києву жалувані грамоти, якими підтверджували його права і привілеї, зокрема в такі роки: 1656, 1660, 1661, 1679, 1689, 1699, 1700, 1710, 1730.



Мажа

Остер, Козелець, Березне, Полтава, Гадяч, Батурин. Московські царі, а потім і російські імператори надавали Києву жалувані грамоти, якими підтверджували його права і привілеї, зокрема в такі роки: 1656, 1660, 1661, 1679, 1689, 1699, 1700, 1710, 1730.

Зміни в митному законодавстві Російської держави. У самій же Росії до середини XVIII ст. існу-

вали митні порядки, запроваджені Торговим уставом 1653 р. і Новоторговим уставом 1667 р., указами Петра I першої чверті XVIII ст. та митними тарифами 1724 і 1731 рр. На початку XVIII ст. Петро I запровадив низку нових митних зборів для внутрішньої торгівлі Росії відповідно до указу від 1 березня 1704 р. За продаж з возів на території торговельних майданчиків міст і повітів почали стягувати «поземельний оброк». Крім цих мит, тим же указом було введено мита з продажу коней, великої та дрібної худоби, сирих телячих шкур та овечих шкур. У 1705 р. Петро I видав указ про запровадження нового зрівнювального мита, що було спробою ліквідувати різницю в оподаткуванні між іноземним та місцевим купецтвом. У 1714 р. нове мито з купівлі товарів було скасовано, і знову, як раніше, почали стягувати мито на підставі Новоторгового уставу. Нове мито 1704 р. виявилось неприбутковим для російського скарбу, оскільки торговий люд у містах досить легко міг від нього ухилитися, видаючи товари, які купувалися для крамниць, за товари, призначені для власного вжитку. У 1711 р. в Москві було введено поворотне мито, яке стягувалося з підвід при в'їзді в Земляне місто. Розмір мита в кожному випадку був різний залежно від цінності товару. Указом 1724 р. мита з хліба та інших припасів, що привозились до Петербурга на продаж для внутрішнього споживання, було скасовано. Суму цих мит розподілили на решту російських міст.

Нові мита, запроваджені Петром I, разом із тими, що лишались чинними від XVII ст.: проїжджими, кінськими, перекупними та оброчними — утворили в першій чверті XVIII ст. особливу групу мит, що отримали назву канцелярських.

Починаючи з 1720 р. у Росії працювала комісія з вироблення тарифу, остаточний текст якого було підписано 31 січня 1724 р. Тариф передбачав установа мит на товари, що вироблялися на металургійних заводах, шовкових, полотняних, суконних та папусних мануфактурах, хімічних заводах, гудзиковій та

голковій мануфактурах. За своїм спрямуванням тариф 1724 р. був протекціоністським, проте не зачіпав митних порядків України. Високі митні тарифи накладено на товари, що завозились до Росії. На товари, які, на думку авторів тарифу, в достатній кількості вироблялися в Росії, мито було досить високим — 75 %. До них зараховано: скатерті, серветки, парусина, шовкова парча, стрічки, крохмаль, поташ, купорос, очищений віск, скипидарна олія, залізо, голки, пергамент, тютюнові люльки. Мита в розмірі 50 % з ціни товару накладалися на голландські полотна, оксамит, тонкі байки, срібло, мапи.

Митом меншого розміру в 25 % було обкладено всі вовняні тканини, крім сукна, напівшовкові тканини, вичинену шкіру, панчохи, бахрому, залізну зброю, скляні пляшки.

10 %-вим митом оподатковувалися товари, що вживалися в повсякденному побуті. До них тариф зараховував: мідний та олов'яний посуд, віконне скло, гребінці, тростину, прості дешеві тканини. 4–6 %-ве мито накладалося на хутра, вина, рибу, сукна. На дерево мито було зменшено до 1,5 %. Безмитно дозволялося ввозити вироби з дорогоцінних металів, овочево насіння, цитрусові, будівельні матеріали. Що стосується товарів, які ввозилися за межі Росії, то мито на них залишалось незмінним — близько 3 % з ціни товару. Тарифні ставки збільшено тільки на товари, на які Росія мала монополію вивезення, — деякі види хутра, ікру тощо.

У зв'язку з тим, що уряд намагався спрямувати потік товарів не через Архангельськ, а через Петербург, у тарифі було встановлено, щоб із товарів, які будуть увозитися і вивозитися через Архангельську митницю (окрім місцевих товарів), стягувалось мито з надбавкою 25 % до митних ставок, установлених тарифом. Даний тариф проіснував до 1731 р., потім було прийнято новий тариф. Мито на товари, що оподатковувалися за тарифом 1724 р. заборонними митами в розмірі 75 і 50 %, було зменшено в 7,5 і 5 разів, і навпаки, товари, які за тарифом 1724 р. оподатковувалися митом у розмірі 4–6 % з

ціни товару, у 1731 р. було обкладено вищим митом. Відпускні мита скасували майже за всіма статтям тарифу, крім рибного клею, прядив'яних виробів, міді, заліза. Даний тариф так само, як і тариф 1724 р., не поширювався на Гетьманщину і проіснував у Росії до 1757 р., доки не було прийнято новий, який і став завершальним етапом у ліквідації митних порядків на Гетьманщині.

Заходи російського уряду щодо підпорядкування фінансової системи Гетьманщини. З початку XVIII ст. російський уряд намагався примусити українське та російське купецтво змінити традиційні торгові маршрути. У 1711 р. українським купцям дозволялося возити товари до Риги, оскільки остання вже була у складі Російської держави. Сплативши на Гетьманщині індукту, в Ризі українські купці платили мито до російського скарбу в розмірі 5 коп. з кожного карбованця.

Російський уряд не повною мірою володів ситуацією, що склалася в українській економіці на той час, зокрема в зовнішній торгівлі, тому й не знав, кого обрати своїм союзником серед українського населення, аби мати підтримку для проведення нової економічної політики щодо Гетьманщини.

Комерц-колегія задумала з'ясувати обсяг і напрямки переміщення товарів через українські лівобережні міста. За її рішенням до Ніжина було послано В. І. Блеклова. Тоді ж київському генерал-губернатору П. А. Голіцину надійшло розпорядження про надання допомоги Блеклову, а гетьману І. Скоропадському — грамота того ж змісту. На початку 1721 р. Блеклов доповів у Комерц-колегію про виконання завдання і додав до рапорту реєстр товарів експорту й імпорту за 1715–1720 рр. Зміст складеного Блекловим реєстру було визначено інструкцією, яка передбачала відповіді на 7 запитань: 1) які товари вивозять із міст Гетьманщини в Польщу, Туреччину, Пруссію і що звідти привозять; 2) які російські товари вивозяться через Гетьманщину в Західну Європу і які товари туди ж ввозили 15–20 років тому; 3) такі ж порівняльні дані про прогін через митниці худоби на

продаж; 4) які товари російські й іноземні продаються на Свинському ярмарку та якими товарами там торгували на початку століття; 5) яку індукту й евекту збирає відкупник і якими грошима; 6) чи є скарги купців і що треба зробити для розвитку торгівлі; 7) чи в належному порядку утримуються прикордонні митниці.

У зв'язку з відсутністю записних книг індукти до 1715 р. Блеклов подав відомості тільки за 1715–1720 рр. Таким чином, він не міг знайти дані про торгівлю початку XVIII ст. У рапорті Блеклов зазначив, що мито з відкупу збирає ніжинський індуктор П. Лукін із розрахунку 3 коп. з 1 рубля російськими грошима, і що скарг купців на утиски відкупника він не чув. Додані до рапорту Блеклова в Комерц-колегію 11 реєстрів дозволяють визначити напрямки торговельних шляхів, асортимент і товарні маси експорту й імпорту щодо кількості. Реєстри Блеклова складено на підставі реєстрів факторів (індукторів, екзакторів) різних міст і митниць: Києва, Ніжина, Переяслава, Стародуба, Ромен, Чернігова, Переволочної.

Зміст реєстрів дозволяє стверджувати, що в 1715 р. з міст Гетьманщини за кордон відправлялися переважно хутро (30 найменувань), воли, полотно, крашенина, китайка, шовк, юхта, ладан, чай, бадан. Це були товари російського й українського походження, а також східного. Східні товари, доставлені ніжинськими греками, відправлялися головним чином на західноєвропейський ринок. У Москву відправлялися такі товари: 33 копи заполочі, 4 копи кумачу, 8 пудів воску, 14 пудів сала. З Польщі й Туреччини, які в реєстрі зазначені разом, через Білу Церкву на Гетьманщину доставлялися різноманітні тканини, переважно дорогі (оксамит, атлас, сукно, полотно швабське), пояси, килими, сап'ян, коси, ножі, папір, прянощі, східні фрукти. З Москви в Україну привозили фарбу, ладан, перець, папір, цукор, хутро лисиць, горностаїв, білок, зайців, норок, астраханські шкури овець тощо. Що стосується достовірності, то дані, які потрапили в реєстри, можуть бути тільки заниженими. Ін-

дукторам не було ніякого сенсу завищувати відомості, а знижені показники давали їй меншу суму зібраного мита, яке вони взяли у держави на відкуп, так що під час чергового взяття мита на відкуп можна було заплатити в державну скарбницю меншу суму.

Наведені дані добре зіставляються з відомостями шести курських митних книг за 1720 р., у яких зареєстровано провезення сільськогосподарських і промислових товарів у протилежних напрямках. Ці книги ще в середині ХХ ст. ґрунтовно дослідив Б. Б. Кафенгауз. За його підрахунками, загальна сума привезеного в Курськ товару становила 168 тис. рублів. В українські міста через Курськ направлялися полотно, галантерея, залізо, а в Росію з України — худоба, овечі шкури, вовна, віск, хліб. Загальна кількість худоби, яка пройшла через Курську митницю, становила 30 тис. голів.

Малоросійська колегія, яку заснував російський цар Петро I 28 квітня 1722 р., відіграла неабияку роль у справі збирання мита на Гетьманщині. Необхідність заснування Малоросійської колегії російський уряд мотивував тим, що: *«...понеже от Малоросійского народа о налогах и непорядках как от генерального суда и от старшины, так и от полковников многия жалобы до нас доходят»*, тобто впорядкуванням внутрішнього життя Гетьманщини.

Того ж 28 квітня 1722 р. видано ще один указ такого змісту: *«Малороссии быть в введении сенатском»*. Як бачимо, до цього часу стосунки між Гетьманщиною та Московською державою належали до компетенції тих царських установ і органів, що взагалі займалися справами міжнародних зносин Росії: посольських приказів, посольської канцелярії і в останній час Колегії іноземних справ. Сенат же відав лише внутрішніми справами Росії. Отже, як у свій час підкреслював ще професор А. Яковлів, підпорядкування «українських справ» компетенції сенату вказувало на те, що Україна вже не вважалася окремим державним організмом, а перетворювалася на частину Росії.

16 травня 1722 р. Петро I видав «Інструкцію бригадиру господину Вельяминову», який очолив І Малоросійську колегію. Ця інструкція давала повний контроль Малоросійській колегії, а точніше російському урядові, над фінансами Гетьманщини. У листопаді 1722 р. Вельямінов отримав додаткові роз'яснення сенату з приводу впорядкування митних зборів. Сенатський указ підтвердив, що треба збирати лише ті збори, які зазначені в пунктах гетьмана Богдана Хмельницького. Що ж стосується заведених за гетьмана І. Скоропадського та пізніше, то їх не збирати, а подати відомості, скільки таких зборів, з кого збиралися і на кого, скільки їх має бути, і таку відомість негайно надіслати до сенату.

Таким чином, сенат задовольнив бажання старшини: було підтверджено знову пункти Б. Хмельницького, нові збори скасовано. Сенат виявив велику обережність, збираючи якнайдокладніші відомості про скасовані збори зі старшинських і церковних маєтків та взагалі про всі збори, які збирались на Гетьманщині. Поряд із цим Малоросійська колегія в справі збирання індукти відновила стару практику. У 1722 р. індуктовий збір було віддано на відкуп Шереметцеву з торгу на три роки за 15 180 руб. 20 коп. на рік.

У 1731 р. сенат ухвалив практику передання індукти на відкуп «охочих людей» на строк не більше 6 років. У торгах взяли участь українські, російські та грецькі купці, які й довели відкупну суму до 28 697 руб. Але торги були безрезультатні через те, що гетьман Данило Апостол (1727–1734) висловився проти деяких претендентів, зазначаючи, що один із них банкрут, а від інших, якщо відкуп буде за ними, населення *«от излишних взятков до крайнего придет разорения»*. У тому ж таки році сенат ухвалив «дать торг» тільки українським мешканцям, *«не примешивая греков и прочих приезжих из-за границ и великороссийских людей»*. Згідно з імператорською резолюцією на сенатській доповіді, відкуп у сумі 20 000 крб. терміном на 6 років передано ніжинському війтові Петру

Стерієву, відкупні гроші необхідно було *«по третям года»* сплачувати в канцелярію міністерського правління. Подальшим кроком у цьому напрямку був сенатський указ від 8 грудня 1748 р., за яким Генеральна Військова канцелярія мусила призначити для екзації індуктового збору *«из знатных природных и оседлых, искусных к тому малороссиян»*. Ці екзактори мусили збирати індукту і віддавати її до Військового скарбу, *«и тех сборных денег без указа из сената ни в какие расходы не держать»*. Як ми вже зазначали, евекта й індукта були одними з основних джерел надходження коштів до військового бюджету. Проте російський уряд намагався спрямувати прибутки із цих зборів на свої потреби. Так, 11 грудня 1742 р. було видано імператорський указ, згідно з яким *«употреблялись те индуктные деньги с прочими тамошними Малороссийскими доходами на гусарские полки»*.

Насправді ж російський уряд був засипаний скаргами про те, що указ від 11 грудня 1742 р. порушував одвічні права козацької старшини. До речі, остання користувалась особливим привілеєм, наданим ще гетьманом Б. Хмельницьким, який дозволяв їй провадити свої торговельні операції, не сплачуючи ні евекти, ані індукти. Царський уряд задовольнив вимоги козацької старшини. Потреба в людях для оборони Півдня примушувала Петербург прислухатись на деякий час до цих вимог старшини. Тому російський уряд не наважувався втручатися в митні збори Гетьманщини аж до 1757 р. З відновленням у 1750 р. гетьманства в Україні індукту й евекту збирали вже на гетьманський уряд. Підприємливий сотник Крижановський, бажаючи запобігти ласки гетьманської, а також поліпшити своє матеріальне становище, 10 вересня 1751 р. звернувся до гетьмана Кирила Розумовського з проханням передати йому на відкуп збирання індукти й евекти за 50 000 крб. на рік на кондичіях, що будуть викладені в контракті. Як зазначалося в «доношении», Крижановський бажав *«по верности»* зробити послугу, обіцявши збирати *«бездоимочно,*

с полегшенням малоросійському народу» і водночас на декілька десятків тисяч карбованців вище від усієї суми, яку дає тепер цей збір. Гетьман пішов назустріч вигідній для нього пропозиції, внаслідок чого вже 12 вересня 1751 р. в економічній канцелярії з Крижановським було укладено контракт. Контракт давав відповідь на питання, з кого стягати збори та в якій сумі, і складався з 12 пунктів. Крижановському надано було право називатися військовим екзатром. Збирання індукти й евекти провадилось дозорцями, факторами і прикажчиками, що їх запрошував на службу Крижановський. Під його керівництво переходила також головна карвасарія (назва установи, що відала збором індукти й евекти) в Ніжині, а також місцеві. Короткою виявилась діяльність Крижановського як військового екзатора: постійні скарги з боку низових козаків, греків, поселенців Нової Сербії, старовірів на занадто запопадливе ставлення екзатора до своїх обов'язків змусили гетьмана Розумовського розірвати з ним контракт.

Водночас успішна реалізація проекту П. І. Шувалова щодо скасування внутрішніх мит на теренах самої Росії прискорила розгляд питання про порядки на території України. Із січня 1754 р. портові та прикордонні митниці розпочали збирання мит на загальній основі. Але в указі 4 січня 1754 р. не було спеціально обумовлено, як вчинити зі збиранням мит із товарів, які ввозилися з України та вивозились в Україну. Тільки стосовно найважливіших експортованих Гетьманщиною товарів (прядива, сала, воску) містилася вказівка, щоб з них у Брянській, Сівській та Курській прикордонних митницях не брали 13-копійчаного мита, оскільки воно збиратиметься в портах під час продажу цих товарів.

Сенат, розглянувши 14 березня 1754 р. подання гетьмана, прийняв рішення про зміну митних порядків в Україні і подав свою доповідь для затвердження імператриці Єлизаветі Петрівні. Імператриця затвердила доповідь сенату і вже 15 липня 1754 р. видала указ «Об уничтожении индукт-

наго сбора и о взимании с товаров, привозимых из Малороссии в Россию и из Росси в Малороссию, одних вновь положенных пошлин». Отже, індукта й евекта в торгівлі між Гетьманщиною та Росією скасовувались. Оскільки митниці на кордонах Гетьманщини з Польщею і Туреччиною ще не були зорганізовані, до їх облаштування українським купцям, які привозили з-за кордону товари для продажу в Росію, наказувалось на Курській, Брянській чи Сівській митницях до індукти доплатити різницю 13-копійчаного мита, щоб загалом отримати 13-копійчане мито.

Скасувавши митні збори на Гетьманщині, російський уряд змушений був вирішити ще одне не менш важливе питання. Суть його була в тому, що митні збори, які існували в Україні в першій половині XVIII ст., надходили до гетьманського скарбу, а звітди направлялися на різні потреби української держави. Сума цих зборів була не така вже й мала. Як зазначалося раніше, евекта й індукта разом на 1753 р. становили 48 148 руб. 85 коп. Тому, ліквідувавши митну систему Гетьманщини, а разом із нею і митні збори, російському урядові необхідно було поповнити якимись доходами втрати бюджету на цю суму. У зв'язку з цим 26 червня 1755 р. на підставі указу Єлизавети Петрівни від 15 липня 1754 р. Комерц-колегія ухвалила видавати цю суму з мит, зібраних на Переволочанській та Кременчуцькій митницях, причому Переволочанська митниця повинна була видавати на 24 148 руб. 85 коп., Кременчуцька — 24 000 руб. Але якщо на цих митницях не вистачало б зібраних грошей до цієї суми, то Комерц-колегія наказувала поповнювати недостачу з інших митниць.

Заведеного ладу на митницях дотримувались аж до 15 травня 1758 р., а потім усі митниці, відповідно до указу сенату, було передано на відкуп «Темеринковской компании Директору Шемякину и его товарищам» на 6 років. За умовами цього відкупу відкупники мали стягувати мито на різні дрібні збори за регламентом і тарифом, не чинити перепони купцям і

не вимагати від них зайвих зборів, але й не зменшувати для них мита. Щоб мати певний контроль за відкупниками, їм наказано було заводити митні доповідні й подавати в Комерц-колегію правильні рапорти про ввезені товари. Розмір відкупної суми не було визначено, а товариство мусило сплачувати щомісячно стільки, скільки надходило щомісяця в 1755–1757 рр. та, крім цього, 170 тис. річних. Як інвентар, так і утримання службовців відкупники брали на себе. У 1762 р. сенат видав указ про віддачу на відкуп Шемякіну і його товариству всіх митних зборів терміном на 10 років. Та за цим вийшов ще один указ сенату в тому ж таки 1762 р., відповідно до якого російський уряд розірвав угоду із Шемякіним та його товариством. Відкупники не внесли вчасно всіх відкупних грошей і заборгували скарбові 12 529 руб. У цьому році взагалі було скасовано практику відкупів митних зборів.

Перехід митниць під юрисдикцію державного скарбу лише покращив їх діяльність та умови зовнішньої торгівлі. Інформація про експортно-імпорتنу торгівлю найповніше відбилася в матеріалах Васильківської митниці, через яку пропускалося найбільше товарів, про що свідчать суми зібраного мита. Так, у 1772 р. вивезено товарів на суму 187 594 руб. 25 коп., а ввезено — на 265 592 руб. 83 коп., мита зібрано на суму 43 553 руб. 64 коп. Через 12 років, тобто в 1784 р., експорт-імпорт товарів досяг 1,5 млн руб., тобто збільшився майже в 10 разів.

Фіскальна система вольностей Війська Запорозького Низового. Поступово, паралельно зі структурною еволюцією Запорозького низового війська набувала організації і його митна система. Ресурси Запорозької Січі склалися з комбінації податків, натуральних та особистих пови-



Печатка Війська
Запорозького Низового

ностей, оренд і регалій. Регалії, як спосіб одержання доходів, базувалися лише на монопольному праві коша розподіляти між куренями господарські території. Тобто кіш, як суверен, подібно до європейських монархів, зосереджував у своїх руках найбільш доходні статті господарювання.

Довгий час фіскальна система Запорозжя об'єктивно могла спиратися лише на зовнішні джерела — військову здобич та «жалування» (польські королі, потім московські царі й українські гетьмани посілали на Січ гроші, провіант, різне спорядження). Згодом найважливішою складовою фіскальної системи Запорозької Січі стає мито як узагальнення всіх послуг за перетинання кордонів підконтрольних низовим козакам теренів, за користування шляхами, мостами, торговими й ринковими спорудами, за безпеку.

Розвиток запорозької торгівлі наприкінці XVII–XVIII ст. був позначений специфічними особливостями та суперечностями у транзитній, зовнішній і внутрішній торгівлі. Вони конкретизувались напрямками торговельних рухів, товарообігом та прибутками, які отримувало Військо Запорозьке. Найбільш давньою була транзитна торгівля, прибуток від якої Запорозжя отримувало вже тоді, коли торгівля власним продуктом тільки зароджувалась. Через Вольності проходили товари, які везли з Росії, Гетьманщини, Польщі до Туреччини й Криму та у зворотному напрямку. Частина товарів залишалась на Січі для внутрішніх потреб.

Кожен із напрямків вирізнявся специфікою товарів, які проходили територією Вольностей. Мануфактурна продукція Росії та Польщі значною мірою йшла транзитом через Запорозжя до Туреччини та Криму, осідаючи в Подніпров'ї настільки, наскільки це було необхідно для підтримання господарства запорозьців. Водночас хліб з Росії та Польщі лише в невеликій кількості йшов на турецький і татарський ринки. Транзит із Туреччини в Росію через Запорозжя був незначним, переважно це віск, широка торгівля яким велася з Трабзону, цукор і

кава. З Криму ввозили сап'ян, смушки, шовкові тканини, волоські горіхи, червоне вино, інколи ослиць, білих верблюдів і, найголовніше, сіль. Через Запорожжя до Туреччини везли здебільшого сільськогосподарські товари, а також хутра, рибу, ікру, залізо, канат тощо.

Зиск із транзитної торгівлі для Коша виходив достатньо значний, щоб бути привабливим для козаків. Крім частки товарів, яка залишалась у Запорожжі, Кіш отримував прибутки від перевозів, які він утримував як на землях Вольностей, так і на татарських землях. Володіння ними було традиційним для Війська Запорозького, а гроші, які утримувались із перевозів наприкінці XVII — на початку XVIII ст., становили чи не головний прибуток війська. Загалом на середину XVIII ст. від транзитної торгівлі запорожці отримували порівняно невеликі прибутки. М. Слабченко наводив такі дані: 1745 р. — 284,55 крб; 1749 р. — 591,59; 1751 р. — 798,63 крб індукти й евекти. Остання, за його підрахунками, становила 2 %, а відтак прибутки від транзитної торгівлі дорівнювали мінімум 13 000 крб, максимум 40 000 крб.

У XVIII ст. основними видами мита стали: евекта — податок за вивезення товару, та індукта — збір за ввезення товару або транзит його через територію Запоріжжя. Загальна індукта становила карбованець від куфи борошна чи продуктів, а від риби — три перші десятки на полковника, писаря та осавулу, що були при рибних заводах, та чотири інші десятки — на січову старшину тощо. Але 15 липня 1754 р. царським урядом митні збори у вигляді евекти й індукти, що збирались для потреб Гетьманщини (разом із Запорозькою Січчю), скасовувались, що призвело до значних утрат військової скарбниці. Цікаво, що в усіх сусідніх із Запорозькою Січчю державах шляхта звільнялася від сплати будь-яких митних зборів, але ж під час перетинання митного кордону Запорозької Січі шляхетство позбавлялося всіх пільг. Лише козаки мали право безмитного проїзду. Але з відкриттям митниць у Переволочній та Кременчуці і вони втратили ці пільги.

Характерно, що митний та військовий кордони не збігалися. Кордон війська визначався за охоронними ланками, які називалися «козацькі лінії». Митний кордон проходив по митних коморах, що влаштовувались біля перевозів, мостів та інших стратегічно важливих для торгівлі місць, незалежно від близькості до кордону; був навіть торговий порт «отступ», де бралися податки із суден. Іноді козаки влаштовували перевози і поза державним кордоном, у володіннях кримського хана. Очевидно, такі відносини здійснювалися за певним договором і були вигідні для обох сторін.

Безпосередньо збирали мито військові кантаржії, кількість яких визначалася масштабістю торгівлі. У межах цього відомства існувала окрема торговельна зона — Гассан-Баша, розташована біля Січі. Очолював її базарний отаман, а військовий кантаржій мав лише контрольно-ревізійні функції. Безпосередньо на постах (на перевозах) діяла група осіб, очолювана шафарієм (з термінології магдебурзького права — ключник, домоправитель). Шафаріїв на Запорозькій Січі було четверо. Вони збирали мито, вели книги прибутків та видатків, іноді їм були підзвітні загони митної варти (якщо перевіз збігався з форпостом). Шафаріям допомагали підшафарії і штат писарів, які контролювали рахунки прибутків і витрат, що складалися з митних зборів. На кожному перевозі існувала посада товмача — особи, яка знала іноземні мови.

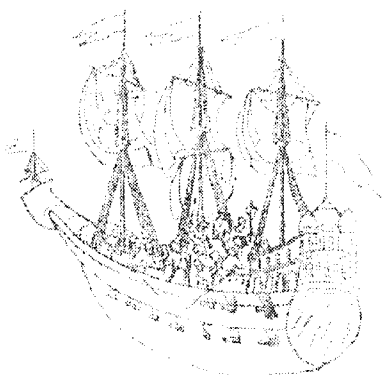
Зміни в економічному житті Запорозжя середини XVIII ст. У деяких дослідженнях Військо Запорозьке ототожнюється з державно-територіальним устроєм Гетьманської України, що є помилкою. До середини XVIII ст. Військо Запорозьке мало не лише свою автономну територію, а також проводило автономну фіскальну політику і керувалося у внутрішньому житті нормами звичаєвого права. Такий правовий статус цієї військово-територіальної організації дозволяв їй будувати відносини як з Гетьманщиною, так і з польськими королями,

а потім російськими царями на особливих договірних умовах. Таким чином, на території України співіснували дві автономні козацькі митні системи — гетьманська і запорозька.

Історичні події першої чверті XVIII ст. призвели до руйнації економічного укладу Війська. Ситуація почала виправлятися після повернення запорожців у 1734 р. із ханських володінь на Нижньому Дніпрі у свої традиційні місця та особливо з моменту призначення в 1750 р. гетьманом Лівобережної України К.

Розумовського. Одночасно відбулися й зміни у митній карті України. З 1754 р., з початком митної реформи в Росії, митний кордон Запорожжя починає співіснувати з російськими митницями. Запорожці стають тепер уже суб'єктами російського митного оформлення. Щодо козаків застосовується такий тип митної документації, як «Реєстр, коликое число билетов дано запороским казакам и прочим чинам сего 1755 года». «Реєстр...» містить відомості про всіх купців з Гетьманщини та Січі, котрі в цьому році взяли проїзні паспорти на прикордонній Микитинській заставі. За 2 місяці, березень і вересень, через заставу пройшло 54 купці з товаром: з лівобережних міст — 15, із Запорожжя, Слобожанщини і Путивля — 39. У реєстрі зазначено дату, місце постійного проживання і прізвище купця, кількість людей при ньому, коней і волів.

У цей період відбувається поступова трансформація господарської структури Запорожжя, економічний елемент починає переважати й домінувати над військовим.



Запорозький корабель. Зображення на морському прапорі Війська Запорозького, XVIII ст.

Почесне місце займає торгівля та інші види комерційної діяльності. На думку В. Голобуцького, торгівля «... була важливою галуззю промисловості Запорозжя і джерелом найбільш надійних доходів його Коша». Серед головних торговельних партнерів Січі в цей період значилося кримське ханство. Зростання товарності тваринництва і землеробства на Запорозжжі зумовило збільшення ввезення до Криму продукції цих галузей господарства, що сприяло розширенню експортної торгівлі кримських портів. Запорозжя мало практично однакову структуру господарства з Кримом, однак його товари не тільки насичували внутрішній ринок, а й доповнювали можливості хана.

Чумацькі ватаги, яких посилали по сіль, не були порожніми, а завжди заповнені товарами. Секунд-майор Никифоров повідомляв із Запорозької Січі в 1749 р.: «Завжди в літню пору малоросійських і слобідських полків обивателі, які торгують усім потрібним в Криму, безперервно туди й назад їздять». Роль запорожців була настільки великою, що в 1758 р. хан через перекопського каймакана писав кошовому Григорію Федорову, щоб він купцям «... радив, як і раніше, їздити й торгівлею займатися». Про кількість торгуючих із Запорозжя на півострові свідчить повідомлення, що щороку «сюди приїжджають не менше 10 тис. чоловік».

Розвиток зовнішньої торгівлі Криму наштовхувався на труднощі через відсутність власної монети. Монетний двір у ханів містився спочатку в Бахчисараї, а потім у Кефі, але через відсутність металу грошей карбували мало, переважно з репрезентативними цілями. Тому ходила тут золота або срібна монета турецька, західноєвропейська, російська. Торгівля велася за готівку або в кредит. Ціна товарів визначалась на турецькі піастри і російську срібну монету. У 1764 р. російський консул у Криму А. Никифоров доповідав урядові, що через Запорозьку Січ велика кількість срібних і золотих монет тече в Крим і Туреччину, і запропонував покласти цьому край. Незабаром жалування

запорожцям було переведено на мідні гроші, а вивезення срібних і золотих грошей за межі імперії суворо заборонено. Однак гроші з Росії, як і раніше, вивозилися, тільки тепер уже контрабандним шляхом. Кошовий отаман Петро Калнишевський у чолобитній цариці Катерині II від 15 травня 1766 р. просив дозволу торгувати срібними грошима, але не одержав його, що й не дивно. Так, після маніфесту 1764 р. у митному тарифі 1766 р. з Росії вивезення грошей було заборонено також, як і вивезення монети з «російським чеканом».

Поступово сфера економічного життя Війська Запорозького звужувалась як у нормативно-правовому полі, так і в територіальному плані. Розпочався поступовий наступ на території Війська. Так, у 1752 р. на північно-західних землях Січі було утворено область Нову Сербію, з 1755 р. січові землі зазнають суворого адміністративного тиску митної системи Росії, в тому числі обмеження на торгівлю з Річчю Посполитою у 1760 р.

Зміни в економіці й митних відносинах Кримського ханства напередодні ліквідації державності (друга половина XVIII ст.). У середині XVIII ст. Кримське ханство не мало вже тієї могутності й значення, якими славилось за 100–50 років до того. Тривала боротьба українського та російського народів проти експансії султанської Туреччини дала відчутні результати. Походи фельдмаршалів Мініха і Лассі під час російсько-турецької війни 1736–1739 рр. завершилися цілковитою перемогою російської армії. Ногайські орди були позбавлені можливості жити за рахунок грабіжницьких походів на українські землі. На півострові дедалі більшого значення набуває розвиток сільського господарства, ремесел і торгівлі. Хан Селямет II Герай (1740–1743) мав більшу схильність до спокійних справ внутрішнього правління, ніж до воєнних авантур.

Морська торгівля відбувалася в Кафі, Гезлеві (Євпаторія), Балаклаві, Єнікале та Керчі. Кафа була не тіль-

ки великим портом, а й найбільшим містом Північного Причорномор'я. Турки називали її Кучюк-Стамбулом (малим Стамбулом). За спогадами французького мандрівника Шардена, Кефинський порт одночасно вміщував до 400 суден. Приморські портові міста Криму були також центрами ремісництва і дрібного товарного виробництва, торгівлі та грошового обміну. У середині XVIII ст. вони стали важливими центрами економічного життя ханства.

Експортна торгівля кримських портів спеціалізувалася на відправленні різних вантажів: солі, вина, овець, вовни, ікри, риби, зброї, овочів, фруктів, воску, земляного мила. Але особливо багатим півострів був, за словами сучасників, на хліб. На думку В. О. Голобуцького, у доставці хліба в Крим досить суттєвою була роль запорозького козацтва. Під час Семирічної війни 1756–1763 рр. турки і татари купували хліб у містах і селах прикордонних районів Правобережної України для вивезення у Пруссію. У числі зернового хліба, що вивозився з Криму, важливе місце займала пшениця, яку щороку відправляли в Константинополь на 100–150 суднах.

Головне призначення хлібної торгівлі полягало в забезпеченні продовольством столиці Османської імперії. Хлібна торгівля була монополією турецького султана, і всі кораблі приходили від нього з ярликами. Будь-яке вивезення зерна з Криму не в Османську імперію заборонялося, цьому сприяла й діяльність Кефинської митної зони.

Зовнішня торгівля базувалася на митно-тарифній системі, яка нагадувала турецьку. До правління останнього кримського хана Ша-



Яничар і купець

хін Герая мито стягувалося за все: і за привезені товари, і за ті, що вивозилися, — від 3 до 6 % від вартості всієї партії вантажу. Водночас французи, які будували свої торговельні відносини з Портою на засадах угод — капітуляцій (перша укладена в 1525 р. і створювала режим найбільшого сприяння для французького купецтва) і довгий час виступали політичними союзниками, сплачували тривідсоткове мито, з турків брали 4 %, а з українського, російського та польського купецтва — 6 %. Більш чітко збирання мита регламентувалося в тарифі Шахін Герая від 1 вересня 1780 р. Цей документ став важливою подією в економічному житті ханства навіть після приєднання Криму до Росії, відповідно до нього мито збиралося аж до 1787 р. Тоді ж існувало багато внутрішніх мит, які становили велику перешкоду для розвитку внутрішньої торгівлі Криму. Біля міських воріт Перекопа, Кафи, Гезлева за привезення й вивезення товарів брали додаткове мито. Навантажений віз оцінювався за кількістю тяглової сили: 4-воловий коштував удвічі дорожче 2-волового. Консул Росії в Криму В. П. Константинов писав у 1767 р.: «Податі в містах збираються від купецтва з усякого продажу з привозу й відвозу по 2 %».

На півострові митниці функціонували в Орі (Перекопі), Арабаті й усіх портових містах. Доходи від зовнішньої торгівлі займали значне місце в державній скарбниці. Але в Криму й у XVIII ст. мито з Кафи та Єнікале йшло турецькому султанові, що відчутно збіднювало ханські прибутки. Гонитва за швидкими доходами спричинила продаж митниць на відкуп чиновникам чи забезпеченим купцям, не тільки своїм, а й яничарським, а потім і російським. Відкупник брав пристань, заплативши зазначену суму в скарбницю, а потім довільно збільшував мито, роблячи для себе «бариш». У 1762 р. Гезлевську митницю віддали на відкуп яничару Агі, який жив в Очакові. Це призвело до заборони прямого торгового судноплавства між Запорозькою Січчю й Туреччиною. Тепер купцям, які прибували до Очакова, доводилося спочатку везти

свої товари сухим шляхом у Гезльов для сплати мита й одержання фірману (документ, що підтверджував сплату мита), а потім відправлялись у Запорожжя. Сплативши мито, купці також одержували іменний ярлик з печаткою на вільний проїзд. Безумовно, все це перешкоджало розширенню торгівлі, гальмувало її розвиток.



«Хаджибей». Картина Г. А. Ладженського, 1899 р.

Важливе місце в торгівлі та митних доходах ханства займала сіль. Вона часто служила еквівалентом обміну на деякі товари, зокрема срібло для виробництва ханської монети. Сіль часто віддавалася на відкуп разом з митницями своїм або турецьким чиновникам. Її вивозили з керченських і гезльовських озер. Щорічний продаж євпаторійської солі досягав 70 000 піастрів. Відкупник ханської митниці віз солі у 80 кіле (160 пудів) продавав за найбільш надійну на півострові валюту — французькі піастри. Для підвезення солі від озер до пристані підряджалися місцеві жителі. Підряди завжди були вигідними. Сіль купувалася на озері, один кіле коштував 5 коп., а за привезення до берега платили з воза від 60 до 90 коп. Іноді траплялося, що видобуток значно перевищував потреби закордонної торгівлі. У такому разі митний відкупник одержував від хана дозвіл платити за всі товари сіллю таку ціну, яку він сам призначав. Таким чи-

ном, ханські відкупники мита мали повноваження не лише регулювати митні відносини, а також використовувати стратегічні ресурси для поповнення асортименту товарної номенклатури внутрішнього ринку.

Після набуття Кримським ханством незалежності від Османської імперії за результатами Кючук-Кайнарджийського мирного договору 1774 р. хани змогли поширити свій митний суверенітет і на кримські порти. Незважаючи на державний суверенітет ханства, турецький султан, як ісламський халіф, залишався духовним лідером для кримських ханів, і для набуття легітимності влади новим ханом потрібна була ухвала з боку султана. Хан Шахін Герай, який намагався проводити якомога більш незалежну політику від Стамбула, вміло використовував тарифну політику для досягнення своєї мети. У 1777 р. Шахін Герай заборонив відвантажувати зерно до Стамбула, поки султан не визнає його справжнім ханом. Як тільки це відбулося, він з політичних міркувань дозволив навантажувати кораблі зерном у Гезлеві й Кафі без мита, скасувавши навіть восьмипарне мито (16 коп.) з кожного кримського кіле (1 кіле — 2 пуди 10 фунтів). Але через деякий час цей привілей було скасовано і мита на зерно збільшилися. Бажаючи бачити прихід турецьких кораблів, заповнених іншими товарами, встановлюється мито з кіле зерна від 10 до 15 пар (1 пара — 2 коп.), що надавало перевагу заможним купцям. Хто із судновласників приходив до кримських портів з кораблями, повними товарів, платив 10 пар; з половинним завантаженням — 12, а з порожнього брали 15 пар. Для «вільних рейсів», що приходили без султанських ярликів, вимагали від 15 до 20 пар і, крім того, половину судна завантажували сіллю.

Зростання чисельності купецтва в кримських містах створило умови для його професійного об'єднання. Тому купецтву для успішного ведення зовнішньої торгівлі потрібна була установа для укладення фінансових і комерційних угод. Митниця через об'єктивні причини не могла стати нею, будучи фіскальним органом. Тому

в середині XVIII ст. у Кефі й Гезлеві з'явилися товарні біржі. Кримські торгові порти в 1770-ті рр. розвивалися як на основі власних товарних ресурсів, так і численних довозень із Запорожжя, Нової Сербії, Тамані, Ногайського степу та ін.

Таким чином, остання чверть XVIII ст. відзначається ліквідацією на українських теренах усіх локальних митних систем разом з державними чи військово-політичними утвореннями, яким ті належали. З поступовим зникненням Гетьманщини (Малоросії), Запорожжя, Кримського ханства та Польського королівства вироблені ними митні інститути продовжували функціонувати ще певний час, обслуговуючи своїх нових власників. Проте дуже швидко вони поступилися місцем новим загальноімперським структурам, які мали захищати вже не конкретні інтереси певних регіонів та їх еліт, а реалізовувати загальноімперську економічну політику засобами політики митної.

ВИСНОВКИ

Розпад античної цивілізації не зруйнував світової торгівлі, яка, хоч і перетворилася переважно на торгівлю предметами розкоші (дорогоцінні тканини, ювелірні вироби, коштовна зброя) чи товарами першої необхідності (приміром, сіль), на довгий час стала головним фіскальним джерелом існування перших феодальних держав Європи. Необхідність здійснення контролю за торгівлею дорогоцінним шовком у ранньосередньовічній Візантії покликала до життя першу загальноімперську митну службу, представлену комерціаріями.

Повсюди в Європі суверени — князі й герцоги, королі й імператори, долаючи феодальний партикуляризм, прагнули затвердити свій контроль над торгівлею та митницею. Відтоді на довгий час головною функцією останньої стає фіскальна — поповнення монарших скарбниць, а митні платежі перетворюються на один з

найприбутковіших непрямих податків. Тому не дивно, що всупереч регулярним королівським і князівським заборонам створювати нові митниці чи запроваджувати нові мита, феодали, розглядаючи це як свою винагороду за вірну службу, постійно оспорожують у держави монополію на доходи від мита.

Структура середньовічного мита загалом складалася з трьох елементів: плата за право пересування (транзитні збори), за ринкові операції (торгові збори) та за перетинання митно-державного кордону (власне митні збори). Останній різновид, між іншим, практично не був характерним для середньовічної Європи, в якій поєднання державного й митного кордонів — скоріше виняток, ніж правило. Мита збиралися на торгу, під час ярмарків, що перебували під опікою верховного володаря, та при проїзді мостами, греблями, брамами, шляхами, які могли мати різних хазяїв. Головні шляхи сполучення, транспортні коридори, завжди перебували під контролем монархів. З цього випливало їх право на так званий дорожній примус — зобов'язання купців пересуватися з товарами визначеними урядом шляхами. З цим пов'язане і складське право — зобов'язання іноземних купців реалізовувати свій товар у чітко визначених містах; крім того, подекуди збувати товари дозволялося тільки оптом та місцевим торговцям, торгувати поміж собою іноземцям можна було тільки за певних умов. Складське право застосовувалося вже в ранній Візантії в системі мітат.

За межами західноєвропейського світу, в мусульманських країнах раннього середньовіччя, подекуди митницям ставилася за обов'язок охоронно-ідеологічна функція — здійснення контролю за переміщенням через кордон богословської та релігійно-політичної літератури.

Об'єктивні географічні, політичні, етнографічні, економічні причини вплинули на те, що саме торговельний чинник став визначальним у процесі становлення держави східних слов'ян. Географічне розташування, військові й торгові контакти східних слов'ян у

регіоні «золотого» чотирикутника міжнародної торгівлі (Скандинавія — Хозарія — Подунав'я — Візантія, з виходом транзитних шляхів через середньоазіатську Согдіану в Китай) залучали їх до активних контактів з іноземцями та змушували сприймати деякі традиції державного управління Візантійської імперії та Арабського халіфату, зокрема митне обкладання купецтва. Слід ураховувати, що формування ранньої Русі як торговельної держави підштовхнули нормани, які тримали провідні позиції в управлінні державою слов'ян з другої половини IX і до початку XI ст.

Середньовічні держави, в тому числі Київська Русь, незважаючи на характерну для феодальної економіки відокремленість, підтримували й розвивали активні торговельні контакти. Купецтво в цю добу виступало не лише як торговельна верства, а ще виконувало функції географів, дипломатів і шпигунів. Завдяки торговельним комунікаціям підтримувалися дипломатичні відносини між державами, здійснювався міжнародний і міжцивілізаційний культурний обмін. Розвиток торгових шляхів навіть в умовах раннього середньовіччя, яке характеризується нестійкими державними формами, змушував ранньофеодальні держави розгортати примітивні митні системи для отримання матеріальних ресурсів в умовах постійних дезінтеграційних процесів, боротьби між централізмом та феодальним сепаратизмом. Функціонування середньовічних торговельних шляхів спонукало державу звернути увагу на законодавче оформлення митних відносин. Торгові шляхи фактично сприяли формуванню перших зразків міждержавних митних договорів, які існували у формі капітуляріїв і статутів.

Упродовж X–XIII ст. відбувається еволюція митної діяльності. На перших етапах цей процес не виходив за рамки звичайної військової контрибуції з підкорених племен і виконував роль інструмента закріплення влади на нових приєднаних територіях. Поступово ускладнення соціальної структури суспільства і держави, розвиток економічних відносин, зростання

ролі товарного обміну як на території Київської Русі, так за її межами змусили виділяти митні податки, митні процедури вже в окремий вид державних функцій.

До початку XIII ст. Русь активно використовувала свій комунікаційний потенціал для внутрішнього збагачення. Тісні політичні й торговельні контакти з Візантійською імперією робили південноруські міста складськими центрами східних товарів, що притягувало іноземців і працювало на високий статус Русі за її кордонами. З часів перших хрестових походів середземноморські торговельні республіки Генуя і Венеція перетворилися на головних посередників у торгівлі Західної Європи з країнами Сходу. Одночасно відзначається новий імпульс у мореплаванні, й після руйнації Римської імперії європейці знову відкривають для себе максимум зручностей від середземноморських комунікацій. Європа відкрила більш зручний і короткий шлях до благ Сходу, і поступово роль Київської Русі зводиться до регіональних торговельних контактів. Останню крапку в цій боротьбі поставлено в 1204 р. після захоплення хрестоносцями Константинополя та окупації європейської території Візантійської імперії. Унаслідок геополітичних змін на півдні Європи і внутрішніх процесів Київська Русь втрачає важливі торговельні комунікації, а поглиблення феодального сепаратизму та утворення трьох нових політичних центрів: Галицько-Волинської Русі, Новгородської республіки, Володимиро-Суздальської Русі — локалізувало митні процеси і підкорило їх потребам удільних князів.

Інтеграція руських земель у Золоту Орду майже відразу розпочалася із включення їх у струнку митно-податкову систему могутньої імперії. Ординські митні урядовці займали важливе та почесне місце в адміністративній структурі держави, виконували функції як безпосередньо пов'язані з митними справами, так і супутні, зокрема зміцнення торговельних відносин, що вкупі з відкритими на Схід кордонами посприяло досить швид-

кому економічному відродженню Русі, постраждалій у ході монгольського завоювання.

У середині XIV — середині XVIII ст. українські землі перебували в складі різних держав, а тому єдиної митної системи в цей час не існувало. Однак скрізь митниця виконувала передусім фіскальну функцію, чому, зокрема, сприяли дорожній примус та складське право. Перехід від середньовіччя до ранньомодерного часу на зламі XV–XVI ст. ознаменувався помітними змінами в різних сферах життя. Великі географічні відкриття, захоплення колоній, приплив золота з Нового Світу в Європу сприяли економічному розвитку, торгівлі. Відбувалися зміни в законодавчому регулюванні митних відносин, організації митної інфраструктури. Спочатку правовою основою стягування мита був звичай, який згодом підтверджувався монаршими актами. Але масові порушення, пов'язані зі збиранням мита, обумовили появу в I Литовському статуті 1529 р. окремої статті, яка забороняла вигадувати нові мита. Проте й це не припинило зловживання, тому господареві доводилося час від часу відновлювати законність у цій сфері. Боротьба шляхти Великого князівства Литовського спричинила появу в II Статуті 1566 р. ще однієї статті, яка звільняла шляхтичів від сплати більшості мит при експорті збіжжя та лісових товарів, вирощених чи виготовлених у власних маєтках. Новація III Литовського статуту 1588 р. спрямовано на вдосконалення митних процедур, а також на регулювання вивезення товарів воєнного призначення під час воєнного стану.

Нормативно-правове регулювання митних відносин шляхом закріплення відповідних положень у загальнодержавних кодексах мало місце лише у Великому князівстві Литовському. Так, «Кодекси законів» османських султанів, які регулювали й митно-податкові відносини та містили тарифи, видавались для окремих територій імперії, зокрема й для південноукраїнських, що входили до її складу. На території українських земель у складі Польського королівства, а потім

Речі Посполитої організація митної служби, стягнення мита, тарифи встановлювалися періодичними постановами сеймів — сеймовими конституціями. А на землі, підпорядковані Молдавському князівству і Московській державі, поширювалися грамоти їх монархів.

Практично скрізь застосовувались дві форми управління митницями: або воно доручалось спеціальним державним чиновникам, або збір мита на певній території на певний час за встановлену плату віддавався в оренду.

Розглянутий період на українських землях, що входили до складу різних держав, характеризується великою різноманітністю мит, які часто досить важко відмежувати від податків. До того ж кількість мит та їх розмір відрізнялись у різних, навіть територіально близьких пунктах збирання. Існувала й велика кількість пільг, які надавали монархи окремим особам чи навіть мешканцям цілих міст на сплату мита за меншою ставкою чи безмитну торгівлю.

Доба від середини XVII ст. на теренах, охоплених козацько-гетьманською державністю, характеризувалася активною законодавчою діяльністю у сфері регулювання митних процесів і спрямуванням митної політики на досягнення вузької мети — забезпечення активного торговельного сальдо, недопущення економічної блокади України. Таким чином, у короткий термін і в екстремальних умовах війни 1648–1657 рр. було створено гетьманську фінансову систему, в якій важливу роль відігравала митна складова. Водночас зберігалася багато митних «рудиментів»: складське право, право дорожнього примусу, що залишилися внаслідок впливу литовсько-польських митних порядків. Модель митної системи Б. Хмельницького виправдала себе під час війни, але в нормальних економічних умовах, особливо з 1680-х рр., вона стає обтяжливою для господарської діяльності населення. Усе рішучіше про себе заявляла мануфактура і фабрика, тому феодальні принципи митної справи мали поступитися місцем новій ідеології.

Із початком функціонування І Малоросійської колегії завершився перший етап у російській політиці, спрямованій на уніфікацію митних систем. Панівним методом реалізації цієї політики в першій чверті XVIII ст. стає адміністративний примус, у тому числі в митно-тарифній сфері. Фактично українське купецтво все більше і більше втягувалось у сферу нової зовнішньоторговельної та митної політики Росії.

Об'єктивними факторами, що прискорили ліквідацію митної автономії України, стала Північна війна (1700–1721), яка, у свою чергу, форсувала адміністративні й економічні реформи в самій Росії. Колосальні завдання потребували значних матеріальних ресурсів, і, на думку російських урядовців та Петра I, необхідні ресурси можна було отримати за рахунок перебудови зовнішньої торгівлі в справжню, потужну галузь. У зв'язку з цим змінювалась і роль митної політики, яка, крім суто фіскальних функцій, набувала ще й регулятивних. Україні у виконанні зазначеної імперської програми відводилась важлива роль. А з формуванням російських промислових кіл, зацікавлених в українському ринку, момент включення його до загальноімперської митної системи наближався дуже швидко.

Однак створена гетьманом Б. Хмельницьким ще 1654 р. митна система проіснувала до середини XVIII ст., коли 15 липня 1754 р. російська імператриця Єлизавета Петрівна ліквідувала її, поширивши на територію Гетьманщини російське митне законодавство. Протягом усієї першої половини XVIII ст. російське купецтво і власники мануфактур тиснули на російський уряд, подаючи різні проекти, аби той включив Гетьманщину до території, охопленої російським митним законодавством. Нові порядки в митній сфері України виправдали сподівання тих, хто їх упровадив: як показують дані про стягуване мито, російський бюджет значно поповнив свої надходження.

Після закінчення російсько-турецької війни 1768–1774 рр., з початком економічної колонізації російським

урядом Південної України і поширенням імперського законодавства, у тому числі митного, на цю територію, відбулося згортання митної автономії Січі. В умовах панування централізованої політики російська влада не могла дозволити існування в кордонах держави автономної митної системи. Уже в 1778 р. на землях Війська Запорозького функціонували 11 російських митниць.

Неухильно розвивалися господарські зв'язки Криму з українськими землями й областями Росії, що створювало умови для подальшого піднесення економіки півострова, зростання внутрішньої й зовнішньої торгівлі, збільшення груп населення, які були зайняті у сфері промисловості, транспорту й комерції. Водночас як васал Туреччини Крим до 1774 р. зазнавав надмірних поборів. Більша частина доходів від найбільшої Кефинської митної зони йшла в казну султана. Ханство, використовуючи митну систему з феодалними традиціями, відчутно обмежувало можливості торгівлі. Однак перебудова зовнішніх відносин, особливо після 1774 р., нове у міському виробництві й торговому обміні, трансформація основних соціальних груп, різносторонні зв'язки — все це свідчило про те, що торгівля, в тому числі морська, на півострові існувала й розвивалася. У таких умовах митні відносини та прибутки займали провідне місце у процесі формування скарбниці Кримського ханства й Османської імперії.

Розділ III

Митна політика та митна діяльність модерної доби

§ 1. ІМПЕРСЬКИЙ ПЕРІОД В УКРАЇНІ (СЕРЕДИНА XVIII — ПОЧАТОК XX ст.)

Характеристика світових тенденцій митної політики. Митна політика як категорія державно-правових відносин викликає науковий і практичний інтерес до визначення її функцій і змісту, а також впливу на економіку, фінанси, геополітичні інтереси держави. Тривалий час в історичних дослідженнях поняття «митна політика» не надіялося якостями, характерними для самостійного наукового терміна, воно отожднювалося з торговельною політикою держави. Таку позицію можна визнати правильною для феодальної доби. Однак у XVII ст. у зв'язку з радикальною перебудовою економічної й державної систем митні процеси набувають властивостей, що впливають не тільки на добробут локального феодального ринку, а й усієї нації в цілому. Враховуючи це, митну політику нової індустріальної доби в загальному вигляді можна визначити як систему політико-правових, економічних, організаційних дій, спрямованих на реалізацію й захист зовнішньоекономічних інтересів держави з метою динамічного здійснення політичних та соціально-економічних пе-

ретворень. Митна політика в даному випадку виступає вже як складова зовнішньої політики держави.

В умовах формування й розвитку нових соціально-економічних відносин у суспільстві митна політика виконує також і внутрішньоекономічні завдання. Вона призначена для стимулювання різнобічного розвитку національного ринку, надання йому нових імпульсів і захисту цього ринку від проникнення зовнішнього руйнівного економічного впливу.

Основними історичними різновидами митної політики, які сформувалися й діяли в період з середини XVII до початку XX ст., стали митний протекціонізм і фритредерство, або політика вільної торгівлі.

Зміст протекціоністської політики полягав у створенні умов для розвитку національної економіки шляхом штучного обмеження конкуренції з боку інших держав та одночасній допомозі національним виробникам в освоєнні закордонних ринків збуту з використанням зовнішньополітичних важелів держави та підтримки власного експортера. Політика протекціонізму передбачала радикальне підвищення ставки ввізного мита, застосування нетарифних адміністративно-правових обмежень або повної заборони імпорту певних видів товарів, державне субсидування, кредитування, надання податкових пільг національним виробникам-експортерам. Цей вид митної політики був першим, що сформувався в рамках регулятивної функції, яка притаманна митній політиці.

Однак будь-які заходи щодо обмеження іноземної конкуренції, як правило, викликають адекватну реакцію з боку інших держав, що протягом XIX–XX ст. призводило до великої кількості так званих митних війн — запровадження державами все нових і нових взаємних тарифних і нетарифних обмежень, що в остаточному підсумку негативно позначалося на стані міжнародної торгівлі взагалі.

Політика вільної торгівлі в ідеальному варіанті ґрунтується на чотирьох базових свободах: (1) вільному ру-

сі товарів, *послуг, капіталів та людей*, що зокрема передбачає (2) створення рівних умов для національних та іноземних товарів, (3) зменшення ставок імпортного мита і (4) ліквідацію нетарифних обмежень. Ідеї вільної торгівлі (**Free Trade**) почали втілюватися в життя з другої половини XVIII ст., коли в результаті промислової революції в Британії та зростання потенціалу буржуазії почався перехід від політики протекціонізму до політики вільної торгівлі. Піонером у цьому виступила Великобританія як найбільш індустріально розвинута країна тогочасного світу. Крім того, завдяки своєму географічному розташуванню, наявності колоніальної імперії та статусу «володарки морів» значну частину національного прибутку Британія отримувала від зовнішньоекономічних відносин. Але в другій половині XIX ст. політика вільної торгівлі знову поступається місцем протекціонізму, котрий розглядається як засіб досягнення національної та економічної незалежності країни.

Одним з видів ліберальної митної політики виступав режим порто-франко. Порто-франко — це звичайний морський порт і навколишні території, які не входили до митної території держави. Відповідно, цей район користувався режимом безмитного ввезення та вивезення товарів. Такими були в XIV–XVII ст. північнонімецькі вільні міста Гамбург, Бремен, Любек, які входили до торговельно-політичного союзу Ганза. У Франції режим порто-франко запроваджено в порту Марсель в 1669 р., а в 1719 р. декретом імператора Священної Римської імперії Карла VI було оформлено вільний порт Трієст на узбережжі Адріатичного моря. У межах району порто-франко ввезення і вивезення товарів та інших предметів здійснювалося без сплати митних зборів, якщо такі вантажі призначалися для використання всередині вільної зони. При цьому дозволялося зберігання ввезених товарів у пакгаузах на території порту без обмеження в часі, їх промислова переробка, вивезення в треті країни або на внутрішній ринок держави за межі порто-франко. Однак

в останньому випадку мито стягувалося на загальних підставах.

Слід зазначити, що політика протекціонізму на початковому етапі своєї еволюції виступала як субполітика та реалізувалась у рамках дуже популярної на той час політики меркантилізму (походить від франц. *mercantile* — торгівля, купець).

Меркантилізм не був випадковим явищем. Ранній етап пізнього феодалізму започаткував процес первинного накопичення капіталу. Його характерною рисою стало створення мануфактур, які впевнено можна вважати першими промисловими підприємствами ринкової спрямованості. У той же період XV–XVII ст. відбулися Великі географічні відкриття. З колоній, утворених на відкритих землях, у Західну Європу потекла велика кількість золота, яке на той час визнавалось основним платіжним засобом. Почалось різке підвищення товарних цін. Завдяки цьому Великі географічні відкриття відзначилися не тільки як великі культурно-цивілізаційні зрушення, а й потягнули за собою досить важливі наслідки в економічній сфері.

У результаті розширення опанованих європейцями територіальних просторів збільшилась і сфера міжнародної торгівлі, яка невдовзі охопила всі континенти. Напрямок основних торгових комунікацій змінилися і перемістилися з басейну Середземного моря до Атлантичного й Індійського океанів. У світовій торгівлі спалахнула гостра конкуренція. Розпочалась боротьба за ринки збуту товарів. Конкуренція в торгівлі й боротьба за володіння колоніями та ринками збуту сприяла економічному розвитку держав Старого світу. Цей процес відбувався динамічно. Серед європейських держав почали з'являтися нові економічні лідери. З XVII ст. з Іспанією та Португалією на світовій економічній арені успішно конкурують і навіть випереджають їх Голландія та Англія. Після звільнення від іспанської залежності Голландія приділяє значну увагу розвитку зовнішньої торгівлі. При цьому інтенсивно зростає флот.

Невдовзі голландський флот стає найбільшим у світі, столиця Амстердам — найбільшим торговим і фінансовим центром світу, а Голландія найбільш розвинутою і передовою державою Європи. Таким чином, головним пріоритетом своєї економічної політики вона зробила торгівлю. Оскільки торговий капітал голландських компаній перебував у підпорядкованому стані, то розвиток торгівлі, фінансів і флоту не пов'язувався з розвитком власної промисловості. Це стало помилкою, бо вже у другій половині XVII ст. у світовому економічному змаганні Голландію випередила Англія.

Меркантилізм XVI–XVII ст. став виразом державної політики найвищого рівня виробництва; — в цьому його велике культурно-історичне значення.

Англійці підтримували флот і розвивали зовнішню торгівлю, але головну увагу зосередили на розвитку мануфактурної промислової бази. Зростання промислової бази сприяло швидкому встановленню світового економічного лідерства Англії. Розвиток промисловості потребував коштів. Збільшити їх обсяг було можливо завдяки підтримці позитивного грошового балансу, тобто через перевищення обсягів іноземних коштів, що надходили до країни, над обсягами коштів, які вивозилися за кордон. Дії держави, спрямовані на забезпечення такого стану, і дістали назву політики меркантилізму. Поряд із забезпеченням позитивного грошового балансу метою англійської політики меркантилізму з часом стає забезпечення позитивного торговельного балансу. Ця мета досягалась перевищенням обсягів вивезення товарів над обсягами ввезення. Фактично меркантилізм підняв роль держави в економіці, визначив інструменти державної економічної політики. Ідеологом британського меркантилізму став Томас Манн. У його праці «Багатство Англії у зовнішній торгівлі» (1630 р.) сформульовано принципи цієї політики: вивезення сировини забороняється, а вивезення готової продукції схвалюється державою; доступ іноземних товарів на територію Англії обмежується високими ввізними митами.

Англійці зрозуміли необхідність не тільки розвитку, але й захисту своєї мануфактурної промисловості. Вони шукають засоби такого захисту і знаходять їх у стимулюванні експорту товарів власного виробництва та одночасного обмеження імпорту тих товарів, які спроможна виробляти власна промисловість. Основними методами, до яких при цьому вдавались англійці, з 1650-х рр. було застосування високих ставок увізного мита, а також заборона ввезення конкретних видів товарів: вовни, сукна, риби, вугілля. Від англійського слова «protect» (захищати) такі методи одержали назву політики протекціонізму.

Для захисту англійських судноплавних компаній британський парламент затвердив у 1651 р. низку протекційних законів, що увійшли в історію під назвою «**Навігаційні акти**». Згідно з їх нормами завозити колоніальні товари до англійських портів мали право лише судна під англійським прапором. Рішуча позиція англійського уряду щодо виконання положень «Навігаційних актів» призвела до трьох морських англо-голландських війн. До 1650-х рр. Голландія була монополістом на ринку світових морських перевезень і збройним шляхом захищала свою монополію. Але тверда й цілеспрямована позиція Британії щодо захисту національного підприємця досягла своєї мети. У подальшому «Навігаційні акти» були підтверджені законами 1660, 1663, 1672 та 1696 рр.

У Франції у 1661–1683 рр. політику меркантилізму активно й наполегливо проводив міністр фінансів Ж. Кольбер. Саме завдяки реформам Кольбера Франція в другій половині XVII ст. стає центром європейської дипломатії, світової науки і культури. Управлінська модель, побудована Кольбером, стала класичною і популярною в багатьох державах. Як ревізор Міністерства фінансів, він розкрив випадки величезних фінансових зловживань і після зняття з посади міністра фінансів Фуке очолив це відомство. У 1662–1663 рр. Кольбер провів тотальну перевірку діяльності митних відкупників. У результаті розслідувань зловживань, здій-

снених під час проведення митних процедур до кримінальної відповідальності було притягнуто 500 чоловік і державі повернуто 110 млн ліврів, що за курсом 1980-х рр. дорівнює приблизно 650 млн франків. У 1664 р. Кольберу вдалося скасувати внутрішні митниці між північними й південними провінціями Франції. У промисловій і торговельній політиці Кольбер проявив себе як радикальний протекціоніст, прихильник системи державного захисту промисловості. А також заохочував створення державних підприємств. Створив єдину систему державних стандартів у промисловості, і спеціальна інспекція контролювала мануфактури на предмет дотримання правил уніфікації виробництва. Основна економічна мета Кольбера — це перевищення експорту над імпортом. Кольбер фактично створив французьку регулярну армію і французький регулярний військово-морський флот. За часів Кольбера французькі промисловці отримували від держави величезні субсидії для збільшення виробництва і для заохочення національного експорту. У 1667 р. ухвалюється радикальний протекціоністський тариф за проектом Кольбера. Митний тариф 1667 р. запроваджував надзвичайно високі ставки мита на іноземні товари, в першу чергу на англійські. У 1673 р. з ініціативи Кольбера ухвалюється закон, відповідно до якого за фальшиве банкрутство з метою неповернення боргів запроваджувалася смертна кара. І головне, цей тариф забороняв експорт сировини, чим остаточно закріпив перемогу промисловців над фритредерськи налаштованим дворянством і відкрив шлях для Франції в індустріальну добу. Митні реформи Кольбера створили умови для розвитку морського транспорту й дозволили французьким промисловцям позбутися англо-голландської морської залежності.

У Росії меркантилістська політика пов'язана з ім'ям Петра I. На той час (перша чверть XVIII ст.) ця політика була прогресивною та відповідала потребам Росії. У митній сфері запроваджується суттєве зменшення експортних мит і звільнення від митного збору імпортової сиро-

вини, яка в Росії не вироблялась. Вінцем цієї політики стало запровадження в 1724 р. протекціоністського митного тарифу, який діяв до 1731 р.

Але є історичний приклад, коли меркантилізм спрацював у зворотному напрямку і негативно впливав на розвиток держави. Мова йде про Іспанію. Меркантилізм означає не лише народження народного господарства в історичному сенсі, а також і народження нової держави та, відповідно, зростання політичної величі повинно йти на зміцнення економіки держави. У другій половині XVI ст. меркантилістська політика іспанських монархів ставила завданням забезпечити за Іспанією монополію на золото Американського континенту. Колонії цікавили іспанський уряд лише як сировинна база дорогоцінних металів. Намагання отримати швидкі прибутки з боку держави і населення виключало можливість розумної експлуатації ресурсів колоній. Сільське господарство й мануфактура були позбавлені державної уваги. Ціни на предмети споживання внаслідок великої кількості американського золота і скорочення внутрішнього виробництва зростали шаленими темпами, а прибутки податного населення залишались на старому рівні. У той же час кількість податків постійно зростала. Внаслідок різкого скорочення виробництва імпорту затопив іспанський ринок. Крім того, в іспанському суспільстві виробнича діяльність перестала користуватися повагою і вважалась ганебною, що вело до скорочення трудових ресурсів. Водночас зростала кількість солдат і монахів, які звільнялись від сплати податків. На прикладі Іспанії бачимо, що політична могутність (утворення колоніальної імперії) може спрямовуватись на руйнацію економіки, а величезне колоніальне розширення ринку разом зі зростанням політичної сили призведе до падіння господарства країни. У XIX ст. М. Бонн, німецький дослідник історії економічної стагнації Іспанії, пояснював цей феномен таким чином. Іспанія знайшла ринок збуту з економікою, що була нездатна його засвоїти. В Іспанії на той час не було законодавства,

спрямованого на розширення виробництва. Відкриття Америки і, відповідно, розширення ринку призвело до того, що не виробництво панувало над ринком, а ринок панував над виробництвом. Остаточний удар іспанській промисловості завдали митні закони 1552 р., які забороняли експортувати іспанські товари і дозволяли безмитно ввозити імпортні. Доходило до того, що іспанським мануфактурам заборонялося виробляти якісні товари, щоб не створювати конкуренцію для імпорту.

У другій половині XVIII ст., в добу формування фритредерських тенденцій, економісти англійської школи Адам Сміт і Девід Рікардо відстоювали позиції радикальної космополітичної економічної системи і не помітили, що державна митна політика створює конкурентоздатного національного виробника і стимулює створення та розвиток нових виробництв. У той же час світовий досвід показує, що протекціоністські заходи виправдовуються лише в тому випадку, коли держава застосовує заходи для подолання економічного відставання, перебуваючи під економічним і політичним тиском промислово розвинутих країн.

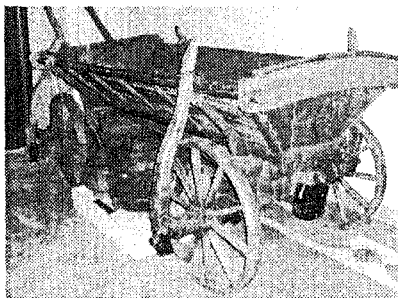
З другої половини XIX ст. світове суспільство вступає на шлях економічного й політичного розвитку, коли великого значення набувають ідеї протекціонізму. Цей політичний курс охоплював промисловість, торгівлю, транспорт, освіту — власне усі сфери економічного й політичного життя суспільства і держави. Д. І. Менделєєв так характеризував цей політичний курс: «Промислово-торговельну політику країни неможливо правильно розуміти, якщо розуміти під нею тільки одні митні податки. Протекціонізм — це вся сукупність заходів держави, які сприяють виробництву й торгівлі, від шкіл до зовнішньої політики, від шляхів до банків, від законоположень до всесвітніх виставок, від обробітку землі до швидкості перевезень. І в цьому сенсі не може бути державної практики, що не є властивістю протекціонізму. Він становить загальну формулу, в котрій мита лише не-

лика частка цілого». Політика протекціонізму стає панівною в багатьох державах світу. При цьому більшість урядів спиралась на ідеологію протекціонізму, автором якої був Фрідріх Ліст, німецький економіст, засновник німецької «історичної» школи. Його книга «Національна система політичної економії» (1841 р.) — свого роду реакція на універсальну теорію А. Сміта, яка, на думку Ф. Ліста, непридатна для практичного використання. Згідно з ідеями Ф. Ліста, економічна теорія повинна пояснювати національні інтереси. На відміну від класиків вільного ринку або фритредерів, Ф. Ліст приділяв велику увагу економічній ролі держави. Він вважав, що кожна країна, якщо вона не бажає залишатись відсталою в економічному, культурному і політичному напрямках, мусить розвивати свою промисловість, а не тільки сільське господарство. Але внутрішня промисловість не може розвиватися без допомоги держави, яка має захистити її від іноземної конкуренції. Інструментом цього захисту були протекційні мита. Ф. Ліст не відмовляється в принципі від вільного обміну товарів, але він упевнений, що цей принцип на сучасному етапі міждержавних стосунків не може бути застосований. Представники «класичної школи» створили не політичну, а космополітичну економію і виходили з того, що всі нації світу становлять одне суспільство у постійному, незмінному світі. Національна економіка має ґрунтуватися на національній ідеї та показувати, яким чином кожна нація за існуючого в даний момент стану може зберегти й покращити своє економічне становище. Історичний досвід показує, що система протекціонізму може бути засобом досягнення національної незалежності та могутності. Застосування цієї політичної та економічної моделі урядами багатьох країн вплинуло на міжнародні торговельні відносини.

Розглядаючи митну політику як елемент зовнішньої політики держави, можна стверджувати, що вона є визначальним фактором впливу на формування нових поглядів, підходів у міждержавних стосунках другої поло-

вини XIX — початку XX ст., під час переходу цивілізації до нового, індустріального типу. Останній характеризується, перш за все, динамічним розвитком нових технологій, перемогою «промислової революції» у країнах Західної Європи, особливо у Великій Британії. Крім того, перші дві третини XIX ст. можна назвати епохою вільної конкуренції. Зовнішня торгівля набула світового характеру. Формувалися світові кредитний та валютний ринки, міжнародний технологічний ринок. Важливим фактором формування світового ринку було утворення колоніальних володінь. У 1914 р. території колоній промислово розвинутих країн становили 85 млн км² з населенням 560 млн чоловік.

Основою формування світового ринку став міжнародний поділ праці зі спеціалізацією окремих країн у виробництві певних видів продукції для задоволення потреб більшості країн світу. Провідною й найстарішою фор-



Маж, XIX ст.

мою світових господарських зв'язків була міжнародна торгівля. Важливе місце на межі XIX–XX ст. у міжнародних торговельних відносинах займали й українські губернії. Уже в 1900 р. торговельний баланс українських губерній у складі Російської імперії становив активне сальдо 367 млн руб., 1901 — 740 млн руб., 1902 — 468 млн руб. Зі зростанням обсягів світової торгівлі митна політика набувала нового значення. Аналіз показує, що в зовнішньоекономічній діяльності провідних держав митна політика відіграла дуже суттєву роль. Наприклад, Велика Британія, розпочинаючи з 1840-х рр., проводила політику вільної торгівлі, прагнучи встановити економічне домінування над ключови-

ми регіонами світу. Але цього вона досягла лише у відносинах з колоніями. Так, ті індійські товари, що були більш конкурентоспроможні порівняно з англійськими, обкладалися митом у розмірі 30 % від вартості, а англійські товари, що експортувалися в Індію, — в розмірі 2–5 % від їх вартості.

Фритредерство в Британії було запроваджено, коли в країні сформувались та зміцніли головні промислові галузі. Перевага англійської промисловості, її конкурентоздатність робили можливою і необхідною фритредерську політику, яка забезпечувала Британії гегемонію на світових ринках.

Протягом XVIII–XIX ст. Франція наполегливо дотримувалась протекціоністських принципів у національній економічній політиці. Митні тарифи 1793, 1803, 1807 рр., розроблені під впливом революційного патріотизму, остаточно закріпили стратегічний напрямок французької митної політики — це перемога в конкурентній економічній боротьбі з Британією за будь-яку ціну.

У другій половині XIX ст. починає формуватися тенденція застосування митного протекціонізму для розбудови базису національної військової промисловості.

Інша ситуація склалась у Німеччині. Уже в 1850 р. зовнішньоторговий оборот оцінювався в 10,6 млрд марок, а в 1913 р. — 20,7 млрд марок. З кінця 1870-х рр. країна стає на шлях митного протекціонізму. Згідно з популярною на той час теорією Ф. Ліста держава має здійснювати активну підтримку національної економіки в період переходу від аграрної до індустріальної стадії, захищати промисловість від іноземної конкуренції. Найбільш ефективним засобом захисту вітчизняної промисловості Ф. Ліст вважав упровадження високих мит.

Ідею Ф. Ліста про створення єдиного німецького ринку було впроваджено в життя у 1833 р. створенням митного союзу, який спочатку об'єднував 18 німецьких держав з населенням 23 млн чоловік. Митний союз установив протекційні тарифи на імпорتنі товари, по-

слабивши тиск із боку англійських товаровиробників на «молоду» німецьку промисловість.

Митний союз як інститут міжнародного права з'явився на світовій арені в XIX ст. і розвивався на хвилі суперництва двох економічних ідеологій — протекціонізму і фритредерства. Поряд зі звичайним розумінням митного союзу як об'єднання держав торговельно-економічного характеру його можна розглядати і в ширшому аспекті — як інструмент досягнення певної політичної мети. Пруссія, ініціювавши створення німецького митного союзу, використала цю форму не тільки для економічного, але й для політичного об'єднання Німеччини.

У другій половині XIX ст. на світовий ринок усе більше впливають Сполучені Держави Америки (США). Важливу роль при цьому відігравала національна митна система й політика. З 1861 р. у США починає складатися законодавча база політики протекціонізму. Так, імпорتنі товари на американських митницях обкладались 5–10 %-вим увізним збором. Цього було досить для того, щоб щорічні прибутки федерального бюджету перевищували державні витрати на 100 млн дол. У 1890 р. Конгрес США схвалив закон Мак Кінлі — Олдрича, згідно з яким мита на ввізні товари збільшувались до 49,5 %. Ця динаміка постійно зростала, і в 1897 р. розмір увізних мит було збільшено до 57 %. Протекціоністська політика досягла апогею. Вона сприяла зростанню цін на внутрішньому ринку і стала засобом отримання корпораціями максимально високих прибутків. Дія закону Мак Кінлі — Олдрича суттєво відбилась на українських цукрових експортерах. У 1899 р. розпочався судовий процес, рішенням якого у 1902 р. було накладено ембарго на експорт цього продукту з українських губерній Російської імперії до Сполучених Штатів. Сам Ф. Ліст відзначав, що система протекціонізму створила незалежність Північної Америки. У кінці XIX ст. північноамериканські банки й компанії майже цілком контролювали провідну галузь Куби — виробництво та экс-

порт цукру-сирцю, а також тютюнову промисловість. Але митна політика Іспанії щодо захисту своїх інтересів на Кубі заважала американським компаніям повністю використати свій потенціал в економічній експансії. На прикладі торговельних суперечок між Іспанією та США за кубинський ринок можна побачити, як митний конфлікт перетворився на військовий між двома країнами у 1898 р., коли вибухнула іспано-американська війна. В інших центральноамериканських країнах, наприклад у Домініканській Республіці, Гондурасі, у 1905 р. США домоглися права контролювати податкову й митну системи країн. Так, Гондурас заклав національні мита під банківський кредит у північноамериканських банках.

Таким чином, на рубежі XIX–XX ст. набуває поширення світова тенденція брати під контроль митну систему більш слабкої країни для фінансового забезпечення повернення кредитів. Прикладом є такі історичні події, коли у 1899–1900 рр. йшли переговори між Петербурзьким кредитним банком і шахським урядом Ірану про черговий кредит для цієї країни. 17 січня 1900 р. угоду було підписано. Іран отримував під 5 % кредит на дуже велику для Сходу суму — 22,5 млн руб. з терміном повернення протягом 75 років. Але цей кредит забезпечувався прибутками майже всіх митниць Ірану за винятком митниць областей Фарс і узбережжя Перської затоки, які вже використовувались для забезпечення англійських кредитів. Це свідчило, що наприкінці XIX ст. митна політика перетворюється на важливий компонент міжнародних відносин у сфері захисту економічних інтересів держав, які проводили експансіоністську економічну політику.

Про ступінь важливості та значення митної політики в міждержавних стосунках свідчать такі історичні події. У 1897 р. німецький канцлер Х. Гогенлоє запропонував створити європейський митний союз, спрямований проти економічної експансії США. Ця ідея знайшла своє офіційне оформлення в меморандумі Вільгельма II «Про необхідність створити проти З'єднаних

держав Америки (США) торгово-політичну коаліцію європейських держав». Німецька пропозиція про створення митного європейського об'єднання виникла внаслідок того, що наприкінці XIX ст. США фактично перетворювались на головного економічного конкурента Німецької імперії на Європейському континенті. Але ці пропозиції загрожували економічним інтересам Росії, уряд якої був зацікавлений в активному торговельному співробітництві зі США. Слід зазначити, що українські губернії у 1903–1908 рр. виступали монопольним постачальником марганцевої руди до США (на 1907 р. майже 15 млн пудів). У відповідь на німецьку ідею міністр іноземних справ Росії М. Н. Муравйов запропонував створити континентальну митну коаліцію, яка перш за все спрямовувалася б проти Великої Британії. І Німеччина, і Росія бажали використати ідею митного об'єднання Європи кожна на свою користь — для боротьби зі своїм політичним суперником на той час. При цьому кожна з цих держав активно використовувала для досягнення мети такий інструмент, як митний протекціонізм. До того ж XIX ст. «подарувало» суспільству таке явище, як економічна криза. Перша велика криза перевиробництва сталася в 1825 р. Історія повторилася у 1836, 1847–1849 рр. У 1873–1878 рр. криза завдала найпотужнішого удару. Після того, як європейські країни досягнули високого індустріального рівня, перед їх урядами постала проблема регулювання процесу суспільного виробництва, пошуку нових ринків збуту, захисту власної промисловості. Тому уряди багатьох країн звернулися до митної політики і митної справи як до інструмента захисту внутрішньої економіки, створення сприятливих експортних режимів тощо.

На піднесення ролі митної політики як одного із засобів розбудови національних економік вплинув фактор підготовки та очікування суспільством великих збройних конфліктів. Більшість держав намагалася збудувати в другій половині XIX ст. самостійну важку промисловість для виконання національних військових

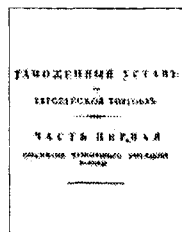
програм. У свою чергу, потужний військово-промисловий комплекс дозволяв державам проводити активну зовнішню політику з відкриття нових ринків збуту й підкріплення тієї ж митної політики. З початку 80-х рр. XIX ст. українські губернії займали ключову позицію в оборонній системі Росії. Це було пов'язано з такими факторами, як перетворення з другої половини XIX ст. Балканського регіону на центр зіткнення інтересів Британії, Австро-Угорщини, Німеччини та Росії. Складні дипломатичні відносини з Австро-Угорщиною та створення німецько-австрійсько-італійського військового союзу у 1884 р. вплинули на перетворення України у важливу ланку військової системи Росії. Організація Київського військового округу (найбільш потужного в Росії) створила умови для прискорення розвитку залізничних комунікацій, що, у свою чергу, викликало бурхливий розвиток машинобудування, металургії, вуглевидобутку. Таким чином, спостерігається тенденція, притаманна політиці протекціонізму, – створення незалежної індустріальної бази для забезпечення збройного захисту державних інтересів.

За таких зовнішніх умов формувались основні напрямки для зовнішньоторговельної діяльності Російської імперії: західноєвропейський, середньосхідний, далекосхідний. Найбільш важливими були західноєвропейський, який проходив через територію України, та середньосхідний. Для західноєвропейського напрямку характерне отримання доступу до високотехнологічного обладнання, а середньосхідний напрямок давав змогу отримати перспективні ринки збуту, особливо для українського цукровиробника.

На західному напрямку економічним партнером, починаючи з 1870-х рр., упевнено стає Німеччина. Швидкий розвиток важкої та машинобудівної промисловості Німеччини (у тому числі завдяки системі протекціонізму Ф. Ліста, яку взяв на озброєння імперський канцлер О. фон Бісмарк) перетворив країну на значного експортера промислової продукції в Росію. З другої половини

1890-х рр. провідним ринком для німецьких інвестицій стає Україна. У результаті питома вага Німеччини в російському імпорті за 15 років (з 1858 до 1872 рр.) зростає з 28 до 44 %. Німеччина перетворилась на експортера залізничного обладнання, машин, механізмів, верстатів і на початок 1880-х рр. зайняла провідне становище в російському імпорті. На фоні цих процесів митна політика та її складова — торгові договори — перетворювались на важливий фактор регулювання міждержавних економічних і політичних відносин. Із середини 70-х рр. XIX ст. спостерігаються перші ознаки погіршення російсько-німецьких економічних відносин. Це погіршення було викликано конкуренцією за панування на російському внутрішньому ринку. Зростання німецького промислового експорту викликало незадоволення російських промисловців, які клопотали про посилення митного захисту вітчизняної промисловості. Посилення протекційних тенденцій у митній політиці царського уряду на межі 80–90-х рр. XIX ст. призвело до прогресуючого зростання мит на імпортну промислову продукцію. Це викликало адекватні дії з боку Німеччини щодо російського аграрного експорту. Але «митні» війни з Німеччиною дали імпульс для переорієнтації українського і російського експортера на південний напрямок (спрямування залізниць до портів Чорного й Азовського морів, розбудова інфраструктури для експортної діяльності), що сприяло розвитку всього господарського комплексу українських губерній.

У законодавчій сфері ці складні міждержавні стосунки з боку Росії регулювались застосуванням протекційних законів про митний тариф **1884, 1885, 1891** рр. Практичне втілення цих законів у зовнішньоторговельній сфері викликало «митну війну» між Німеччиною



Титульна сторінка Митного статуту XIX ст.

та Росією. Кожне таке загострення торговельно-економічних відносин регулювалось Торговельним договором, у якому провідне місце займали питання, пов'язані з узгодженням позицій щодо митної політики. Такими були договори 1894 та 1904 рр.

На середньосхідному напрямку головним торговельним і політичним суперником Російської імперії виступала Британська імперія. Ринки Середнього Сходу, особливо Ірану, за споживанням російського експорту перебували на рівні європейських, виступали резервом у випадках загострення митних відносин з європейськими країнами. Так, у **1903–1907** рр., у ході конфлікту Росії з країнами — учасницями Брюссельської конвенції українська цукрова промисловість змогла компенсувати втрату 50 % європейських ринків іранським. На початку ХХ ст. українська цукрова промисловість покривала 80 % іранського цукрового імпорту. Під час «цукрового» митного конфлікту з країнами Брюссельської конвенції ринок Ірану займав панівне становище, і завдяки йому розмір середньорічного експорту цукру вдалося зберегти на рівні 8 млн пудів на рік. Такі сприятливі обставини склалися в результаті укладення нового торговельного договору 1901 р. На початок ХХ ст. правові засади (ст. 3 Особливого акта про торгівлю Туркманчайського договору **1828** р.) вже застаріли. Передбачена 5 %-ва система обкладання митом імпорتنих та експортних товарів надавала перевагу торговим суперникам Росії, які користувались правом найбільшого сприяння, вона також була обтяжливою для іранського уряду. Нову редакцію угоди оформлено у вигляді Декларації про зміни ст. 3 Туркманчайського акта 9 листопада 1901 р.

Угода передбачала модернізацію митної системи Ірану: скасування практики відкупів, заборону внутрішніх митних зборів, єдиний митний статут. Замість 5 %-вого мита вводились три митних тарифи, які регулювали обкладання під час ввезення та вивезення товарів і спеціально під час вивезення з Ірану до Росії. Уго-

да створювала значну перевагу для російської торгівлі в цій країні. Мита на всі основні статті російського експорту були нижчі 5 %. Із 30 видів товарів, які становили 3/4 російського експорту, 8 звільнялись від обкладання, а 11 обкладались незначним митом. У той же час підвищувались мита на товари, у ввезенні яких Росія не була зацікавлена, що дозволяло іранській стороні компенсувати недобір з російського імпорту. Спеціальний таємний акт забороняв іранському урядові встановлювати на будь-якому кордоні більш пільговий тариф, ніж на ірансько-російському. Митна політика відіграла важливу роль при поступовому економічному проникненні до більш слабких країн.

Остання третина XIX ст. характеризувалася загостренням боротьби за розподіл сфер економічного й політичного впливу між найбільш розвинутими країнами. Розпочався процес активного створення військово-політичних союзів. Якщо проаналізувати зовнішню політику європейських держав протягом XIX – початку XX ст., то виявляється така закономірність, як використання принципу «відкритих дверей» (або ідея вільної торгівлі для всіх країн) для зруйнування митної системи економічно та політично слабших країн. Для підтвердження цієї тези характерний приклад Китаю XIX ст. Так, британські промислові кола з метою відкриття китайського ринку для економічної експансії в першу чергу завдавали удару по митній системі Китаю. Серед методів такого «впливу» мали місце наповнення китайської території контрабандним опіумом для підризу фізичного потенціалу населення країни та пряме військове втручання для укладення з китайським урядом концесійних угод (1821, 1843, 1858, 1860 рр.). Згідно з цими угодами на концесійні території поширювалася дія британського митного законодавства. Як результат, концесійні території призводили до порушення національного митного простору Китаю. Тяжіння китайської правлячої династії до політики ізоляції, а точніше сказати — до політики зверхнього ставлення до оточуючого світу

(Китай — центр всесвіту), призводили до соціального й технологічного відставання країни, до її «консервації». При цьому митна політика виконувала деструктивну функцію. Складається система із взаємопов'язаних елементів. Митна політика спрямована на створення збалансованої національної економіки, але при цьому держава повинна запобігти зловживанням — використанню митної політики для самоізоляції суспільства й держави. У свою чергу, економічна міцність держави створює надійну базу для проведення активної та наступальної митної політики. Правильне розуміння сутності митної політики, її раціональне використання веде до створення ефективної економічної системи. А ефективна економічна система дає можливість державі рішуче відстоювати свої інтереси. Ігнорування такої закономірності владною елітою Китаю призвело до негативних наслідків — втрати суверенітету над такими містами як Сянган (Гонконг), Дайлян (Дальній), Вей-Ха-Вей, Циндао, Порт-Артур, Харбін.

У 90-х рр. XIX ст. у цій сфері значних успіхів досягла Російська імперія. Так, у 1895 р. Росія виступила з ініціативою щодо організації спільно з Німеччиною й Францією військово-морської демонстрації з метою примусити Японію відмовитись від радикальних вимог до переможеного Китаю у Симоносекській мирній угоді. Використавши цю ситуацію, Росія змогла укласти сприятливий для себе союз із Китаєм **22 травня 1896 р.** Економічним продовженням цього альянсу стала Конвенція про концесії на спорудження на території Китаю залізниці (у майбутньому КВЖД, або КСЗ — Китайська східна залізниця) з терміном експлуатації 80 років. Концесійну угоду було укладено **27 серпня 1896 р.**, і вона передбачала такі умови для російського експортера: зниження на 1/3 китайських мит на товари, які ввозились та вивозились Китайською східною залізницею; право правління КСЗ самостійно регулювати тарифи і мита на залізниці; звільнення прибутків залізниці і пасажирського вантажу від мит та інших

податків. Зовнішньополітичний успіх концесійної угоди з Китаєм ще раз довів глобальність впливу митної політики на міждержавні стосунки.

Слід відзначити характерну рису в діях держав під час освоєння нових ринків. У першу чергу, під митний контроль брались комунікації. У портах, на залізницях набирали чинності митні законодавства країн, які проводили активну зовнішню торговельну політику, і таким чином установлювався найбільш сприятливий митний режим для свого експортера. У цій ситуації Китайська східна залізниця відігравала більше військово-стратегічну роль, аніж економічну. Отже, діє закономірність про залежність економічної політики на зовнішніх ринках від ступеня індустріального розвитку країни й здатності підтримувати національну митну політику. Російська імперія проводила індустріалізацію і фактично ще не реалізувала потенціал внутрішнього ринку. На даному історичному етапі українські промисловці ще не були зацікавлені в далекосхідних ринках, бо їх повністю задовольняли загальноросійський ринок та ринки США, Великої Британії, Італії, Фінляндії, Ірану (залізна руда, цукор, зерно, борошно). Тому експортний потенціал КСЗ на початку ХХ ст. залишився нереалізованим, особливо для українських промисловців. Такий висновок підтверджується статистичними показниками: після реформи тарифного законодавства 1889–1893 рр. у кінці ХІХ — на початку ХХ ст. 58,5 % зернових перевезень (основна стаття експорту наприкінці ХІХ ст.) здійснювалось на відстань до 500 верст; 14,4 % вантажу долала відстань 500–1000 верст і 10,5 % — 1500–2000 верст. З 80-х рр. ХІХ ст. південний напрямок також поступово перетворюється на головний для експортних потоків з українських губерній. Якщо брати за основний показник зерновий експорт, то в 1895 р. його перевезення до чорноморських та азовських портів досягло 53 % загального вантажообігу, у 1902 р. збільшилось до 62 %. У цьому випадку ефективність митної політики в міждержавних відносинах залежала від по-

еднання інтересів держави і промислово-торговельних кіл. Спираючись на статистику залізниць, можна зробити висновок, що у випадку з КСЗ такого поєднання інтересів не сталося. Український експорт, як і загальноросійський, був зорієнтований на ринки Західної півкулі. Нестигкування цих інтересів і призвело до того, що наступальна митна політика російського уряду в Китаї не була підтримана вітчизняними підприємцями й промисловцями і тому не могла довго витримати тиск північноамериканської економічної експансії.

Ще один приклад застосування митної політики для виконання геополітичних завдань — це об'єднання зусиль Франції, Британії, Росії у митній справі, щоб зірвати будівництво Німеччиною іранської частини залізниці Берлін–Багдад. Експлуатація цього шляху могла негативно вплинути на експортні можливості українських губерній, тому що європейський ринок отримав би велику кількість дешевої аграрної продукції з країн Середнього Сходу, а це створило б несприятливу конкуренцію українським промисловцям і загрожувало б зруйнуванням основ індустріалізації, фінансове підґрунтя якої спиралось на експортні надходження до бюджету.

Таким чином, у другій половині XIX ст. протекційна політика охопила всі сфери діяльності держави: економіку, соціальні відносини, зовнішню та внутрішню політику. Важливою складовою даного політичного курсу став митний протекціонізм. При цьому найбільш стійкими прихильниками митного протекціонізму були уряди Німеччини, США, Росії. Для цих країн характерна тенденція використання митного протекціонізму для виконання геополітичних завдань. Особлива роль при цьому належала українським губерніям у складі Російської імперії.

Популярність політики протекціонізму в багатьох західноєвропейських державах призвела до нової хвилі митних війн. Вимоги національних підприємців посилити митний захист і відмовитися від системи конвен-

ційного тарифу (тариф з пільговими ставками для окремих галузей економіки) змусили уряди звернутися до системи національного автономного тарифу. Автономний митний тариф другої половини ХІХ ст. складався з двох тарифів — мінімального і максимального (за термінологією того часу — бойового). Тариф, створений без поступок для іноземних держав, захищав практично всі галузі промисловості. Але така тарифна політика діяла до відповідних протестів з боку інших держав. Цей протест спрямовувався на експорт, так що мінімальний тариф, захищаючи внутрішній ринок, втрачав зовнішній: захищаючи всі галузі промисловості, пов'язані з обмеженням доступу іноземних товарів, він у той же час закривав міжнародний ринок для свого експортера. Таким чином, існує чудовий для держави тариф, але немає імпортерів, що згодні його платити. Після цього залишається лише два варіанти дій: або розпочинати раунд переговорів та йти на взаємні поступки, або перейти до застосування «бойового» тарифу і таким чином оголосити митну війну.

Кожна з держав залежно від фінансової та економічної потужності запроваджувала граничний розмір максимального тарифу. Італія обмежувалась 50 %, Данія — 75, Німеччина та Швеція — до 100 %. Французьке митне законодавство останньої чверті ХІХ ст. передбачало повну заборону імпорту у відповідь на утиски своїх експортерів. У Росії взагалі не існувало чітко встановлених обмежень для максимального тарифу. Відповідно до ст. 469 Митного статуту 1890 р. міністрам торгівлі та промисловості, фінансів і закордонних справ залежно від обставин дозволялося самостійно визначати розмір «бойового» тарифу. Так, у період з 1891 до 1896 рр. в Європі тривали митні війни між Іспанією та Францією, Іспанією та Німеччиною, Францією та Швейцарією, Італією і Францією, Німеччиною та Росією.

Митна система Російської імперії в українських губерніях. Формування в Росії у першій половині ХVІІІ ст. «мануфактурного» абсолютизму ради-

кально вплинуло на трансформацію митних процесів, надавши їм такі тенденції, як повільна, але повна монополізація цієї сфери державою та зростання адміністративної складової у митно-тарифному регулюванні. На початку XVIII ст. Росія здійснило стрибок у напрямку модернізації за європейським зразком, відбувається так зване вестернізація. Безумовні зовнішньополітичні успіхи напряму вплинули і на активізацію зовнішньоторговельної діяльності. Якщо в 1690-х рр. вага зовнішньої торгівлі в загальному товарообігу держави становила приблизно 7 %, то в 1724 р. — 24, а в 1753 — 39 %. І як показали наступні історичні події, в ході економічних перетворень початку XVIII ст. митним інститутам відводилась важлива роль. Одночасно з економічними перетвореннями змін зазнавав і сам російський абсолютизм. На початку XVIII ст. розпочинаються процеси уніфікації та стандартизації інститутів державного управління як у самій Росії, так і на залежних від неї територіях. І ці тенденції в першу чергу стосувались Гетьманської України.

Потреби економічного розвитку країни, бажання відповідати зростанню товарно-грошових відносин, а також фіскальні очікування призвели до зміни урядового курсу економічної політики в 40–50-х рр. XVIII ст. У цей період у ринкові відносини втягувалась і значна частина дворян, вони посилили боротьбу за скасування внутрішніх мит, що було зроблено 1753 р. і прискорило розвиток товарно-грошових відносин. Одночасно зростання торгівлі в країні давало змогу селянству і посадським людям накопичувати гроші та використовувати їх для спла-



Український ярмарок, XIX – початок XX ст.

ти податків, що сприяло ліквідації натуральних форм оподаткування.

У цілому законодавчі акти з регулювання зовнішньої і внутрішньої торгівлі, видані в період з 1755 до 1762 рр., у першу чергу скасування державних і приватних монополій у торгівлі, створювали більш сприятливі умови для розвитку внутрішньої та зовнішньої торгівлі в Російській імперії. Одним з результатів зміни урядового курсу (поступовий перехід від радикального протекціонізму, який не завжди враховував об'єктивні економічні умови, до поміркованого) в економічній політиці стало постійне зростання зовнішньої торгівлі Росії і збільшення державних прибутків від митних зборів, але не за рахунок значних тарифних ставок, а завдяки збільшенню обсягів торговельних операцій і суб'єктів цих операцій.

1753 р. в Російській імперії проведено радикальну митну реформу. Вона передбачала скасування митного відкупу, створення постійного штату митників — державних службовців, уніфікацію та спрощення митно-тарифного законодавства, ліквідацію внутрішніх митниць. Ця реформа в умовах зменшення розміру митного тарифу з 75 до 20 %, а на окремі групи товарів до 5 %, мала збільшити частку митних прибутків у структурі бюджету. У 1749 р. ця частка становить 10,6 %, у 1751 р. — 10,9, у 1758 р. — вже 17%.

Таким чином, основними причинами скасування митної автономії Гетьманської України і поширення на її територію російської митної системи стала, по-перше, загальна тенденція абсолютистської монархії з уніфікації правових норм на всій території імперії, в тому числі у сфері митного регулювання, по-друге, створення мануфактурної промисловості в Росії у першій чверті XVIII ст., що спрямувала дії російських урядовців на включення українських територій до загальноімперського ринку, а інструментом цього процесу слугувала російська митна система і законодавство.

Активне створення російської митної мережі в Україні припадає на час після ліквідації Запорозької Сі-

чі, коли перед царським урядом постало питання захисту зруйнованого південного кордону Російської імперії. На момент зруйнування Січі найближче до Південної України містилися 4 діючі митниці: Кременчуцька, Переволочанська, Царичанська та Єлисаветградська. Певний час вони були прикордонними і становили південно-українську митну мережу півдня Російської імперії. Кременчуцька та Переволочанська митниці створені ще 1754 р., коли проводилася митна реформа в Російській імперії, пов'язана з ліквідацією внутрішньоімперських митниць, у тому числі між Гетьманською Україною та Росією. Розпочали вони свою роботу в січні 1755 р. Це найпівденніші митні установи Російської імперії на українських землях. Кременчуцькій митниці підпорядковувався Секеринський форпост, розташований на північ від Кременчука. У тому ж 1754 р. запропоновано відкрити Царичанську митницю, а 15 квітня 1755 р. вона вже згадувалася в сенатському наказі. Відкриття цих трьох митниць пов'язано з перебудовою митної системи Російської імперії. Основна ідея перебудови полягала у поєднанні митного і державного кордонів, тобто митні установи тепер мали розташовуватися саме на державному кордоні, а не у внутрішніх регіонах імперії. До 1 грудня 1755 р., до оголошення нового Митного статуту, мережа прикордонних митниць уже замкнулася, і таким чином українські землі залучаються до загальноімперської митної системи. У 1760-х рр. виникло питання про перенесення Кременчуцької та Переволочанської митниць у зв'язку зі створенням Новосербії, але його вирішення тимчасово відкладено. Президент Комерц-колегії Е. Мініх вважав, що для цього потрібно більше 140 тис. рублів та не менше двох років, а це могло зашкодити і державному скарбу, і торгівлі. Тому пропонувалося тимчасово залишити згадані дві митниці в дії, що й було зроблено. У цей же час відкривається митна установа в Єлисаветградській фортеці.

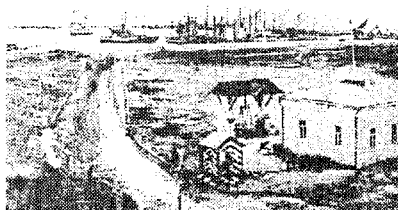
Після приєднання до Російської імперії в 1774 р. за умовами Кючук-Кайнарджийського миру території між

Дніпром та Бугом одразу постало питання про облаштування митниць на новому південному кордоні Російської імперії. 5 лютого 1776 р. видано сенатський наказ «**Про дію нового Тарифу на відновлених митницях: портовій при Азовському морі та двох прикордонних — Микитинській і Миргородській**». Наказ сповіщав про зменшення розмірів митного збору з чорноморської торгівлі на чверть і містив перелік митниць і застав, які створювались або відновлювали свою роботу в новій мережі. Було відкрито три митниці: портова поблизу Таганрозької фортеці та дві прикордонні — Микитинська над Дніпром і Миргородська. Цим відносно великим установам підпорядковувалися кілька менших: Таганрозькій митниці — Кагалинська та Петровська застави і дві малі митниці — Єнікальська та Керченська; Микитинській — Олександрівська, Кінбурнська та Богородицька застави; Миргородській — застави Криловського і Катерининського шанців. Переважна більшість цих установ розташовувалась на півдні України. Через три місяці, 26 травня 1776 р., у сенатському наказі докладніше визначено склад і принципи організації південноукраїнських митниць. Частково пояснювались причини заснування деяких конкретних митних установ. Наприклад, митні застави в Єнікале та Керчі створювались, щоб доставляти купецькі судна і товари до Таганрога. Поблизу Олександрівської фортеці створювалася митниця, якій підпорядковувалася застава на Кінських Водах для доставки товарів на митницю. Підпорядкування митниць залишалось відповідно до попереднього наказу. Перераховувалися й старі митні установи, що підлягали ліквідації, серед них Царичанська, Переволочанська, Кременчуцька та Єлисаветградська. Невдовзі створено митну заставу в Кизикермені, в 1777 р. вона вже діяла. Імовірно, що в 1779 р. вже працювала Херсонська митниця. Отже, лише в другій половині 70-х рр. XVIII ст. на півдні України виникла низка митних установ, які й становили митну мережу на кор-

доні Російської імперії з Кримським ханством та Османською імперією.

Подальші зміни в розташуванні митниць на Півдні сталися після приєднання до Російської імперії Кримського півострова. Митні установи з'явилися як на самому півострові, так і навколо нього. У 1783 р. Кримське ханство — а це територія власне півострова і частина Приазов'я між Дніпром та річкою Кінські Води — увійшло до складу Російської імперії. На півострові вже існували дві митні застави — Керченська та Єнікальська, створені ще 1776 р. на тій частині Керченського півострова, яка перейшла до Російської імперії за умовами Кючук-Кайнарджийського миру. У 1784 р. вже існували Балаклавська і Феодосійська митниці. Напевно, вже працювала і Євпаторійська митниця. У 1788 р. маємо згадку про Севастопольську митницю.

У 1791 р., після закінчення російсько-турецької війни і укладення Ясського миру, виникла необхідність якнайскорішого освоєння новопрیدбаних земель між Бугом та Дністром. Особливу



Митний пост Бердянської митниці на в'їзді до торгового порту

увагу російський уряд звернув тоді на Очаків. Пропозиція створити митницю і карантин в Очакові надійшла від адмірала М. С. Мордвінова, якого підтримав катеринославський губернатор В. В. Каховський. У 1792 р. вирішено заснувати в Очаківській фортеці місто, в якому були б митниця і карантин. Таким чином, формально в 1791 р., а практично в 1792 р. в Очакові з'явилася портова митниця. У цей же час виникає і Миколаївська митна застава.

27 травня 1794 р. видано рескрипт Катерини II про заснування торгової гавані, митниці й карантину в Гаджибеї. Через 2 місяці затверджено перші штати Га-

джибейської митниці і карантину, а 12 квітня 1795 р. відбулося офіційне відкриття нової митниці. Неподалік від неї 27 січня 1795 р. засновано Овідіопольську митну заставу. Поступово північне узбережжя Азовського та Чорного морів укривалося мережею митниць і застав. Подальше розширення мережі в Північному Приазов'ї пов'язано із запровадженням у **1798** р. кримського порто-франко. 13 лютого 1798 р. оголошено про вільну торгівлю у Феодосії та Євпаторії і про закриття всіх митниць півострова: Феодосійської, Євпаторійської, Севастопольської і Балаклавської. Натомість відкривалися нові митниці, які тепер відрізали Кримський півострів від материка. Першого травня 1798 р. відкрито Перекопську митницю, яка прийняла справи від кримських митниць. 2 травня того ж року відкрито Арабатську заставу, поблизу Генічеської переправи. У 1798 р. створено Маріупольську митну заставу. Планувалося й створення митної сторожі вздовж берега Азовського моря — від Арабатської застави до Таганрога, де мало бути ще 5 форпостів. Але митний режим порто-франко проіснував недовго, і **1799** р. його відмінили.

У XIX ст. мережа змінювалася й далі, але не настільки суттєво. У 1805 р. вже існувала Маяцька митна заставка неподалік Одеси. У 1817 р. затверджено штати митної застави на Обиточній косі. Наступного року згадуються митниці, засновані на землях, приєднаних до Російської імперії згідно з умовами Бухарестського миру 1812 р.: Новоселицька, Акерманська, Ренійська та Ізмаїльська. Вони належали до Бессарабської митної прикордонної області.

4 липня 1819 р. відкрито порто-франко в Одесі. Запровадження нового торгового режиму дещо змінило митний устрій Одеси. З'явилася внутрішня заставка Одеського порто-франко для перевірки товарів, які вивозилися за межу порто-франко. 1826 р. в Одесі створюється окрема сухопутна митниця. 1835 р. виникли митні установи в Ак-Мечеті та Бердянську.

У 1793 р. в результаті другого поділу Речі Посполитої утворилася Кам'янець-Подільська область, а в 1795 р. створено Подільську губернію у складі Російської імперії. Подільська губернія межувала з Австрійською імперією — це був єдиний державний кордон у губернії, де розташовувались митниці. У серпні 1795 р. в Кам'янець-Подільському створено Прикордонний комісаріат на чолі з Іваном Бароцьким та Жванецький прикордонний карантин. Спочатку вони виконували обов'язки митників. У тому ж році вийшов указ сенату про створення митниць у селищах Ісаківцях та Гусятині, місті Волочиську. На жаль, в архівах не збереглися справи про діяльність цих митниць, перші справи щодо Ісаківської митниці належать до 1831 р. Митниці Подільської губернії разом з митницями Волинської увійшли до складу Радзивилівського митного округу.

З 1716 до 1775 р. митні установи на теренах Російської імперії підпорядковувались Комерц-колегії. Але в 1775 р. Комерц-колегію ліквідували, і митниці підпорядкували генерал-губернаторам. У розпорядженні губернатора був так званий митний департамент, який складався з обер-директора та його помічника. Крім того, 1781 р. в казенних палатах створено II експедицію з митної справи, яка повністю наглядала за митними установами регіону — сюди надсилали відомості про надходження та витрати грошей для засвідчення й подальшого подання вже в казенну палату. До 1780 р. діяла Головна над митними зборами канцелярія, яку створено 1763 р., щоб посилити боротьбу з контрабандою і поліпшити загальний стан митної справи.

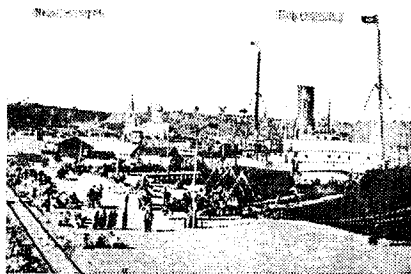
1797 р. відновлено Комерц-колегію на засадах, на яких вона існувала до 1775 р. Митниці й застави знову підпорядковувалися Комерц-колегії, а митні експедиції в казенних палатах ліквідувалися. У 1800 р. визначено функції Комерц-колегії стосовно митної справи. Тепер митницями опікувалася IV експедиція Комерц-колегії, яка й вирішувала всі митні справи: збирала дані про внутрішню роботу митниць, розпоряджалася митними

будівлями, призначала чиновників і службовців, розглядала справи стосовно конфіскації товарів. IV експедиція складалася з радника, асесора і двох купців. У 1802 р. створено 8 міністерств, одним з яких стало Міністерство комерції, керівник якого (тобто міністр комерції) тепер очолював Комерц-колегію, замість колишнього президента. 1810 р. Комерц-колегію остаточно ліквідовано.

На рівні окремих установ існувала досить чітка ієрархія, обумовлена законодавством. Великим митницям підпорядковувалися малі митниці та застави; але з часом становище установи могло змінитися залежно від зовнішніх обставин: митниця могла перетворитися на заставу і навпаки. Рівень митної установи визначався обсягами торгівлі та прибутку.

6 березня 1797 р. в прикордонних губерніях, у тому числі в Новоросійській, запроваджено інститут митних інспекторів. Мета цього заходу визначалася так: для огляду та перевірки митниць, митної мережі на кордоні і для нагляду за точним виконанням митниками службових обов'язків. Інспектори підпорядковувалися Комерц-колегії. Власне, вони замінили митних радників при казенних палатах і отримували таке саме жалування. При кожному інспекторові був писар.

У 1811 р. запроваджується система митних округів. З появою округів збільшилася кількість митних службовців. Начальник митного округу перебував на головній митниці, контролюючи роботу підпорядкованих митниць і застав. Його сповіщали про затримання контрабанди, він відповідав за дотримання законності на митних установах та повинен був діяти згідно з інструкцією



Бердянській порт, кінець XIX ст.

для митних інспекторів, тобто по суті замінив митного інспектора.

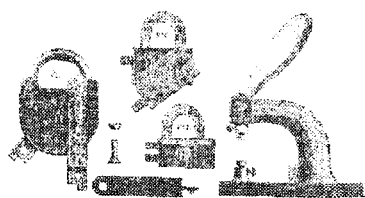
Внутрішній устрій митних установ залежав від функціональних обов'язків митниці й товарообігу: устрій портової митниці відрізнявся від устрою прикордонної, а товарообіг визначав необхідну пропускну потужність митниці, тобто кількість співробітників. Посади та обов'язки посадових осіб визначалися інструкціями. В Інструкції 1764 та 1798 рр., виданій прикордонним митницям Головною над митними зборами канцелярією, згадується кілька митних посад. По-перше, вища посада на митниці — директор. Він керував митними справами і службовцями, відповідав за все, що відбувалося у підпорядкованій йому установі. У разі відсутності начальника директорські функції виконував цолнер — це друга за важливістю посада на митниці. Інструкція 1764 р. не дає чіткого визначення цієї посади, на відміну від документа 1798 р., де вказано, що цолнер має сприяти порядку справочинства, наглядати за службовцями митниці і запобігати зловживанням. Наступна за ієрархією посада, передбачена інструкцією 1798 р., — контролер. Він засідав у присутстві разом з директором та цолнером і мав наглядати за справочинством на митниці, в пакгаузах тощо. Про порушення законів та інструкцій контролер доповідав митному інспектору та Комерц-колегії. За всі порушення на митниці відповідали саме ці вищі посадові особи — директор, цолнер і контролер. Серед інших посад — пакгаузний інспектор, який мав підтримувати чистоту в пакгаузах і бергти товари від пошкоджень. Він же контролював пакгаузних доглядачів. Вагмейстер мав у розпорядженні ваги й гирі, за точність яких відповідав і якими зважував товари. Штемпельмейстер також вимірював товари: ви-



*Печатка начальника
Одеського митного
округу. XIX ст.*

значав кількість і розміри. Він таврував виміряні товари чорним або червоним чорнилом або підвішував до товару свинцеве тавро. Якість і кількість вина, яке провозили через кордон, перевіряв екер і порівнював із зазначеними в оголошенні параметрами. Касир брав мито від купців, зберігав скарбницю митниці, заповнював книги прибутку і витрат і на їх основі щомісячно складав відомості. Решта митних службовців — нижні чини — виконували чітко визначені Головним регламентом обов'язки.

Митний огляд мав назву обрядності і складався з двох стадій. На першій власник товару подавав загальні відомості про предмети й товари, які переміщувалися через митний



*Предмети митного забезпечення
кіця XIX ст.*

кордон. Після цього митник приймав товар на митний склад, де він два місяці безмитно зберігався на митниці третьої категорії. Митник перевіряв товар і документи — накладні, коносаменти. Власники товару подавали повний опис товару, декларацію. В описі зазначали кількість, якість товарів, ім'я власника, ціну, кількість місць, номер, з якого митник брав суму зборів і складав **«оголошення товарів»**. Оголошення — це нинішня декларація. Митник міг помилитися при перевірці кількості товару на 8 % у більший чи менший бік. За невчасне подання «оголошення» (за два тижні) власник платив штраф до 5 % від акциденції (загальна сума мита). За декларування не за своїм найменуванням чи помилку в кількості товарів власник сплачував 3 % від акциденції. Другою стадією митного контролю був митний огляд. Перевірялися пломби чи наклейки. У російських митницях накладення митного забезпечення мало назву клеймування («клеямение»). Клеймувати мали право тільки на митницях першої та другої категорії. Митниці третьої та четвер-

тої категорії цього права не мали. На прикордонному перехідному пункті був один пакгаузний наглядач, на митній заставі — управитель і помічники (три–п'ять чоловік).

Загальні, базисні основи діяльності митних установ було викладено в законі «Загальне установлення міністерств» 1811 р., який остаточно затвердив міністерську реформу 1802 р. З 25 жовтня 1811 р. митне відомство очолило Міністерство фінансів та його Департамент зовнішньої торгівлі — пізніше департамент митних зборів. Відповідно до «Загального установлення міністерств» усі державні справи у виконавчому спрямуванні було поділено на п'ять головних частин. Митне відомство належало до III частини — «Державної економії» — Міністерства фінансів. Митне відомство створювалось як сукупність установ, підпорядкованих керівництву центрального галузевого органу управління і керувалося статутами 1755, 1819, 1842, 1857, 1882, 1892, 1904, 1910 рр. Керівну структуру митного відомства першої половини XIX ст. наведено на рис 3.1.

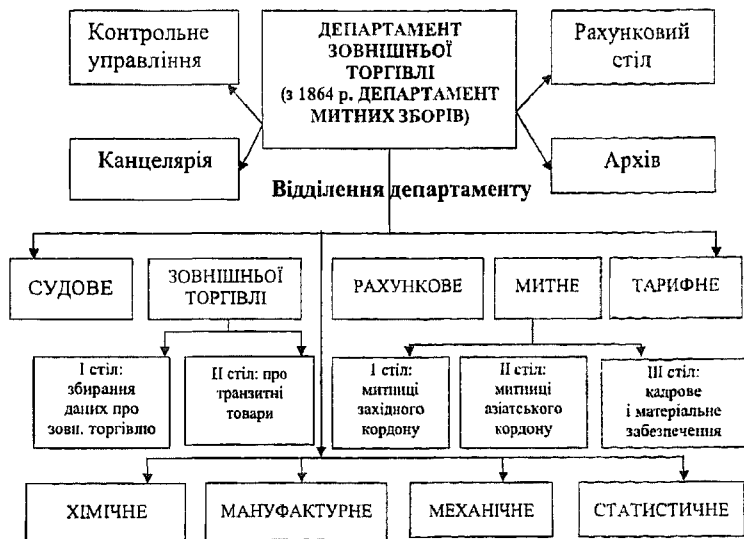


Рис. 3.1. Структура центрального апарату митного управління Російської імперії у XIX ст.

29 жовтня 1864 р. рішенням Державної ради Департамент зовнішньої торгівлі було перейменовано на Департамент митних зборів. При цьому до цілей і функцій Департаменту митних зборів належали: фіскальні (митні податки в загальній масі бюджету імперії становили приблизно від 11 до 29 %), економічні, правоохоронні (що склалися з напрямів поліційного, а також охорони державного кордону та боротьби з контрабандою). Розподіл митних округів здійснювався згідно із законом «Установлення митного управління з європейської торгівлі». До складу митних округів входили всі митниці, митні застави, перехідні пункти, а до 1899 р. й підрозділи прикордонної варти, що містилися в територіальних межах округів. Згідно з Митним статутом 1811 р. з 11 митних округів на території України розміщувались 5; за Статутом 1819 р. з 12 округів — 5; за Статутом 1842 р. з 14 округів — 7; за Статутом 1857 р. з 16 округів — 7; за Статутом 1892 р. з 7 округів — 5 (рис 3.2).



Рис. 3.2. Митні округи за Статутом 1857 р. на території України

У 1911 р. з метою надання митним регіональним установам більшої оперативності дій, в умовах економічного піднесення та зростання торговельного обігу, міністр фінансів запропонував на розгляд Державної думи і Державної ради пропозиції щодо зміни першого розділу Митного статуту 1910 р. про утворення місцевого митного управління. **28 травня 1912 р.** затвердили Положення про місцеві митні управління, а з 1 січня 1913 р. проведено реформу. Відповідно до неї митні установи, як прикордонні, так і внутрішні, увійшли до складу митних дільниць. Кількість митних установ та їх штат визначались у законодавчому порядку. В Україні було створено такі інспекторські дільниці: 3-тя Південно-Західна, 4-та Одеська. Права та обов'язки інспекторів митних установ було визначено в законі «Про встановлення місцевого митного самоврядування» та Інструкції інспекторів митних і чинів, які при них знаходяться від 1912 р.

Згідно з Митним статутом митні установи створювались для пропуску через кордон осіб і товарів, а також для стягнення з них встановленого мита. У свою чергу, митниці розподілялись на види і класи відповідно до обсягу прав. Право відкривати і скасовувати митні установи, визначати їх категорію надавалося вищій законодавчій владі, а також Міністерству фінансів. Згідно зі Статутом 1857 р. митниці поділялися на чотири класи: I клас — складські, II клас — головні сухопутні та портові, III клас — деклараційні, IV клас — митниці та застави (рис. 3.3). Але існували й винятки. У Севастопольському порту митний нагляд перебував при місцевому карантині. А Севастопольський порт був відкритий лише для суден під російським прапором, які працювали на каботажних лініях Чорного й Азовського морів. Захід до Се-



*Митний пункт пропуску,
поч. XX ст.*

вастопольського порту іноземних суден категорично заборонявся.

Водночас митниці Києва й Харкова, що входили до відповідних округів, підпорядковувались безпосередньо Департаменту митних зборів, а начальники цих митниць мали повноваження та обов'язки начальника митного округу. Такий правовий статус Київської митниці пов'язано зі значенням Києва як промислового, торговельного і комунікаційного центру. Загальна кількість іноземних товарів, що надійшли в Київ у 1898 р. лише через Південно-Західну залізницю, досягла 560 тис. пудів, а всього одержано 700 тис. пудів. Серед товарів перше місце займали машини, метал. Через Київ на зовнішній ринок вивозились цукор, борошно, ліс, продукція тваринництва. На 1905 р. торговельний обіг Києва становив 35,3 % від усього торговельного обігу Південно-Західного краю.



Рис. 3-3. Класифікація митниць за Статутом 1857 р.

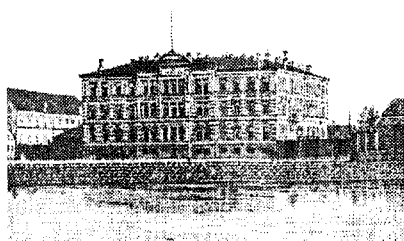
Митна система імперії Габсбургів в українських землях. Після першого поділу Речі Посполитої в 1772 р. майже третина території України опинилася в складі Австрійської імперії, що належала династії Габсбургів. До 1775 р. Австрійська імперія не мала єдиної державної митної системи і загальнодержавного митного тарифу. Імперія, яка крім династичного спадку австрійського дому включала до свого складу ще чималі, переважно німецькі, землі й держави, була відома на той час як Священна Римська імперія німецької нації. Цілком природно, що вона, як клаптикова ковдра, була поділена на частини численними обласними та земельними митними зборами. Лише імператриця Марія-Тереза запровадила в 1775 р. загальний для всіх німецьких областей Австрії митний тариф. У 1796 р. цей тариф поширився й на територію Галичини. Але внутрішні мита продовжували існувати на частині імперської території, що формально конституювалася як Угорська корона, до складу якої входило українське Закарпаття. Остаточне скасування митної автономії окремих імперських земель було здійснено в 1827 р., коли вся територія Австрійської імперії перетворилася на єдиний народно-господарський механізм.

У середині XIX ст. довжина митного кордону Австрійської імперії становила 1170 географічних миль. Після революції 1848 р. митне відомство імперії змінило підпорядкування. Зі складу особистої канцелярії імператора митні органи перевели до міністерства фінансів. Уздовж митного кордону Австрійської імперії розташовувались 685 прикордонних митниць (з них 229 першого класу — Zoll-Amt і 456 другого — Hilfs-Zoll-Amt); 63 головні внутрішні митниці (Haupt-Zoll-Amt); 50 допоміжних митниць (Zollegstutten); 71 митне бюро. Загальна чисельність митного апарату становила 51 924 чиновники. Витрати на утримання всієї митної інфраструктури становили 30 % від суми митних зборів.

Ще в 1774 р. у Львові створено адміністрацію митних доходів (administracja dochodów celnych). Во-

на збирала мита з міських рогаток (застав) і мостів. Ця структура складалася з адміністратора, трьох асесорів, трьох секретарів, одного протоколіста, експедитора, реєстратора, ад'юнкта реєстратури, митного комісара. Установа мала в підпорядкуванні 3 головних і 2 допоміжних митних склади, 53 комерційних, 45 торговельних служб, сюди ж входили служби зі штампування товарів.

Митно-тарифна політика австрійського уряду наприкінці XVIII — у XIX ст. прямувала в кільватері загальних тенденцій у цій сфері. 1780 р. австрійський імператор Йосиф II запровадив митний статут, який



Поштова картка із зображенням приміщення митниці, друга половина XIX — початок XX ст.

наклав обмеження на імпорту товарів, але при цьому всередині імперії діяв принцип економічного лібералізму. Щоб уникнути явної суперечності імператор як компенсацію заборонним митам дозволив дарувати портам Адриатичного моря режим порто-франко.

Після завершення наполеонівських війн австрійський уряд знову повернувся до радикальних протекціоністських тарифів, намагаючись використати економічний досвід Наполеона I. Новий тариф запроваджено 1817 р., він одразу викликав незадоволення з боку промисловців, тому що не дозволяв їм купувати імпортні верстати й сировину, яка не вироблялась на території імперії. Ці скарги та постійне зростання обсягу контрабанди змусили уряд у 1838 р. запровадити новий тариф, яким заборонялось імпортувати лише 10 найменувань товарів, а на 72 найменування залишались високі ввізні мита на рівні 60 %. Наприкінці 1840-х рр. австрійський уряд розпочинає ґрунтовну підготовку з приєднання Австрії до Німецького мит-

ного союзу. На той час для Австрії головною проблемою залишалось збереження свого впливу на німецькі землі в протистоянні з Пруссією. Під тиском зовнішніх обставин уряд імперії змушений був відмовитися від каральних тарифів і перейти до поміркованих. Такий поміркований тариф ухвалюється **1851** р. Увізні мита зменшуються до 15 %. Цей тариф дав можливість Австрії в **1853** р. приєднатися до Північнонімецького митного союзу.

У 1867 р. Австрійська імперія трансформується у двоєдишу монархію — Австро-Угорську імперію. Одним з наслідків дуалістичного договору 1867 р. стало форсування капіталістичного розвитку імперії. Австрійський уряд, відповідно до пруського досвіду, активно використовує принципи й методи протекціоністської політики. Кредитно-банківська система, прокладення залізниць і створення переробної галузі сільського господарства стала фундаментом економічного розвитку Габсбурзької імперії у другій половині XIX — початку XX ст. На території імперії сформувалось два збалансованих економічних райони — австро-чеський промисловий і угорський — аграрний. У цілому господарський організм країни був захищений суворим протекційним кордоном.

Слід зазначити, що імперський уряд розглядав територію Галичини як майбутній театр бойових дій проти Росії, з якою дипломатичні стосунки постійно погіршувались, починаючи з 1853 р. Крім цього, відсутність серед галичан національної правлячої еліти, яка б могла впливати на імперський уряд, призвела до того, що цей регіон залишався без капіталовкладень. Усі фінансові надходження зосереджува-



Митна співдружність: російські та австрійські митники на міждержавному кордоні. Радзівільський перехідний пункт, початок XX ст.

лися в австро-чеському промисловому регіоні. Така політика перетворювала Галичину на економічну провінцію, в кращому разі — сировинний придаток імперії.

Митно-тарифна політика Російської імперії в Україні (друга половина XVIII — початок XX ст.). Митно-тарифне законодавство Російської імперії на території України розпочало діяти з червня 1754 р. З другої половини XVIII ст. до першого десятиріччя XX ст. включно митні тарифи Російської імперії мали протекціоністський характер. Залежно від політико-економічних обставин тариф міг бути радикально-протекційним або помірковано-протекційним. Але концепція ліберальної митної політики не знайшла відображення в російських митних тарифах. У Російській імперії, особливо в XIX ст., серед урядовців та громадських діячів активно обговорювались ідеї вільної торгівлі, водночас на рівні державної політики ідея захисту внутрішнього ринку залишалась панівною. При цьому ставки митних тарифів використовувались як гнучкий інструмент для корегування економічного розвитку того чи іншого регіону імперії. Тому можна було зустріти ситуацію, коли одночасно діяли тарифні норми, що дозволяли реалізацію митного режиму «порто-франко» в умовах протекціоністської політики держави. Так Одеському порту було надано статус «порто-франко». Порт і місто Одеса з 15 серпня **1819 р.** до 15 серпня **1857 р.** користувались безмитністю — правом вільної торгівлі, наданим режимом порто-франко. На підставі цього закону в порт і місто Одесу дозволялося вільне й безмитне ввезення всіх іноземних товарів без винятку, включаючи й ті, що за загальним тарифом заборонялися.

На еволюції митного тарифу 1770–1780-х рр. яскраво проявляється закономірність тісного взаємозв'язку між зовнішніми політичними подіями, розвитком економіки та митною політикою. Після укладання Кючук-Кайнарджийського миру постало гостре питання про

форсований розвиток новоприєднаних причорноморських територій. Тому 4 серпня 1775 р. видається Тариф для чорноморської торгівлі, який мав сприяти її поживленню. Власне, це були поправки до загального Тарифу 1766 р. Чорноморський тариф на 25 % зменшував митні ставки на турецькі, левантійські, грецькі та російські товари. Мито на срібні та золоті тканини з Туреччини було зменшено на 2/3 і розраховувалося з ваги товару. Мито стягувалося російськими монетами. Крім того, власники або шкіпери суден не сплачували ластовий збір, який залежав від тоннажності судна. Через 7 років, 27 вересня 1782 р., було перевидано загальний Тариф у зв'язку зі значними змінами, які сталися в промисловості й торгівлі Російської імперії та сусідніх країн. Новий Тариф зберіг пільги для чорноморської торгівлі тільки з окремими винятками. Черговий Тариф опубліковано 16 вересня 1796 р. Знову підтверджувалися пільги для чорноморської торгівлі, але знову з'явилися винятки. Тепер з усіх купців і на всіх митницях мито стягувалося єфимками (1 єфимок = 1 рубль 25 копійок). Якщо купцеві не вистачало єфимків для сплати мита, тоді дозволялося приймати будь-яку срібну чи золоту валюту або дорогоцінні метали в зливках. Мито з експорту сплачувалося російськими монетами.

Цим же тарифом було скасовано пільгу щодо сплати мита, яка надавалася, коли товари везли на російському судні з російською командою. Для правильного нарахування мита купець мав дотримуватися певних правил. По-перше, вартість кожного товару слід було зазначити для кожної тари окремо (тобто для бочки, ящика і т. д.), а не загальну. По-друге, купець мав оголосити точний перелік товарів. У разі помилки — навмисної або випадкової — «зайве» (неоголошене) конфіскувалося, а за неіснуюче, але оголошене, стягувалося мито. Таке правило мало змусити купців вести ретельний облік своїх товарів, але не завжди це було можливо, тому інколи призводило до невинуватих конфіскацій. По-третє, мито слід було сплачувати без відстрочок. Цей Тариф мав

набрати чинності з 1 січня 1797 р., але був скасований Павлом I.

12 жовтня 1797 р. проголошено новий Тариф, який загалом не дуже відрізнявся від попереднього, за винятком ставок курсу єфимків. Кожен єфимок тепер коштував 1 рубль 40 копійок. Як і раніше, зберігалось правило, яке мало змусити купців не занижувати ціну товарів в оголошенні: митні службовці мали право викупити товар, доплативши ще 20 % оголошеної ціни, якщо вважали, що купець встановлює занижку ціну. Тариф набрав чинності з 1 січня 1798 р.

Напередодні війни з Францією в 1810 р., запроваджено новий, максимально заборонний митний Тариф, який відповідав інтересам власників промислового виробництва та мануфактур. 19 грудня 1810 р. затверджено Положення про нейтральну торгівлю на 1811 р. у портах Білого, Чорного та Азовського морів і по всьому західному сухопутному кордону з метою зменшення імпорту та підтримки місцевого виробництва, в першу чергу російського.

Після остаточної поразки Наполеона у 1815 р. і створення Священного конгресу на Європейському континенті набувають поширення ідеї довготривалого миру, роззброєння і, головне, вільної торгівлі. У цей період знову стає популярною політика фритредерства, яка передбачала суттєве зниження митних ставок або взагалі їх скасування. Одним із важливих питань економічної політики російського уряду після завершення наполеонівських війн, отже, було питання про митну політику. Водночас для утримання влади й збереження панівного становища в країні російському дворянству необхідно було пристосовуватися до нових економічних умов. Від обраного курсу митної політики залежав подальший шлях економічного розвитку Росії — аграрний чи промисловий. Це, у свою чергу, прямо впливало на соціальну структуру суспільства, на політичні процеси.

У цих умовах політика протекціонізму викликала незадоволення і опір з боку частини дворянської вер-

стви. Велика аристократія, що була зорієнтована на експорт сировини, мала фритредерські симпатії і відстоювали інтереси вільної торгівлі. На рівні уряду цей напрям відстоював міністр фінансів Д. Л. Гур'єв. Його підтримували наближені до імператора В. П. Кочубей, М. А. Строганов, М. М. Новосільцев, державний канцлер М. П. Румящев. Іншу групу, яка відстоювала інтереси дворян-підприємців та купецтва, очолював на той час міністр внутрішніх справ О. П. Козодавлев. Також до неї входили М. С. Мордвинов та М. М. Сперанський.

Тарифні заборони, введені 1810 р., діяли в тарифах 1816 та 1819 рр. (всього 175 видів товарів). На час прийняття тарифу 1822 р. в Російській імперії сформувалась нова верства дворянства, особливо на Півдні України, яка будувала господарське життя маєтків на нових економічних засадах. Розвиток маєткових промислів, наприклад вовняного й цукрового, вимагав від їх власників рішучих дій щодо відстоювання своїх економічних інтересів на внутрішніх і зовнішніх ринках. Тариф 1822 р. знаменував собою «закінчення періоду впливу політичних союзів на митну політику». Ініціатором нового митного тарифу став міністр фінансів Є. Ф. Канкрін, який перетворив тарифну справу з вузької фіскальної функції на комплекс заходів держави, що спрямовувались на захист у першу чергу галузей економіки. Новим тарифом було заборонено експортувати 21 і імпортувати 3110 видів товару. Згідно з тарифом 1822 р. всі імпортовані товари поділялися на чотири групи. У першу увійшли товари, які могли ввозитися безмитно. До ввезення були заборонені вироби з льону, конопель, вовни, шкіри. Дозволялося ввозити після сплати високої ставки мита лише ті види вовняних тканин, які через природні умови не могли виготовлятися в Росії. Із запровадженням нового захисного тарифу російська промисловість була на деякий час захищена від конкуренції з боку технологічно досконаліх іноземних виробництв. Але це був необхідний крок. Саме в період дії тарифу 1822 р.

в Росії розпочався процес промислового перевороту. Тариф 1822 р. неодноразово переглядався. У 1824, 1825, 1830, 1831, 1836, 1838 і 1841 рр. до нього вносилися зміни, які залежали від стану розвитку тієї чи іншої галузі економіки. З початком правління імператора Миколи I митна політика набула прогнозованого й послідовного характеру. Результати цієї митної політики в цілому сприятливі. Митні прибутки бюджету з 1823 до 1844 рр. зросли на 250 % (з 11 до 26 млн руб.). Промисловість під захистом тарифу 1822 р. також досягла помітних успіхів. Якщо брати промислову статистику, то з 1814 до 1825 рр. кількість суконних підприємств зросла з 235 до 324, з 1825 до 1850 рр. — з 324 до 492; металургійних підприємств з 1814 до 1825 рр. — з 75 до 170, з 1825 до 1850 рр. — зі 170 до 416. Митні тарифи **1850**, **1857** та **1868** рр. характеризувалися скороченням заборон та обмежень, але були зорієнтовані на підтримку гірничо-металургійного комплексу.

До 80-х р. XIX ст. Російська імперія в економічних відносинах із країнами Європи та Америки керувалася автономним митним тарифом, який будувався на засадах рівності умов (тобто єдине мито) на імпортні товари. Торговельні угоди й конвенції про мореплавство містили принцип надання країнам-учасникам прав найбільшого сприяння (Трактат 1832 р. із США, 1846 р. — з Нідерландами, 1850 р. — з Грецією, 1863 р. — з Італією). Система автономного тарифу забезпечувала урядові певну свободу дій з митного обкладання імпорту, збереження права довільних тарифних змін відповідно до завдань господарського розвитку і фіску. Така форма торговельних угод не створювала незручностей і в міжнародному аспекті, оскільки аграрні продукти експорту звільнялись від великих мит згідно з тарифним законодавством таких країн, як Британія, Італія, Данія, Нідерланди.

Однак з кінця 70-х р. XIX ст., коли політика протекціонізму охопила більшість країн, уряди почали застосовувати диференційовані мита на аналогічні гру-

пи товарів відповідно до національної належності. Захищаючи аграрну галузь своїх країн високими митами, уряди європейських країн припускали їх конвенційну знижку для країн, взаємовідносини з якими будувалися за принципом найбільшого сприяння. Останні, у свою чергу, надавали пільги для ввезення виробів фабрично-заводської промисловості.

Піонером у галузі нового напрямку митної політики виступила Німеччина. Вільну конкуренцію змінило право встановлення цін, на захист яких з'явилися значні митні перешкоди. В умовах панування монополістичних союзів протекціонізм із засобу захисту національних економічних інтересів перетворюється на знаряддя дипломатичного наступу.

З початком реформ 1860–1870-х рр. у Російській імперії митна політика стала відігравати більш важливу роль у ході індустріалізації. Реалізація заходів митної політики пов'язана з іменами відомих урядовців: М. Х. Рейтерна, М. Х. Бунге, І. О. Вишнеградського, С. Ю. Вітте.

1891 р. відзначився прийняттям радикального протекційного закону про митний тариф. Шлях до його прийняття був складним і довгим. У 1876–1877 рр. для захисту промислового виробництва Російської імперії (в тому числі українських губерній) установлюється стягнення мита в золотій валюті, що підвищило митні збори з 25–30 до 48 %. У 1881 р., вступивши в «змагання» із західними країнами, уряд Росії збільшив мита на 10 %, через чотири роки ще на 20 % за 168 статтями експорту, а з 1891 р. — додатково ще на 20 %.

Сукупність кардинальних змін митно-тарифного законодавства Росії зафіксовано в Законі про митний тариф 1891 р., у змісті якого відобразився протекціоністський зовнішньополітичний курс країни. Загальна сума митних зборів підвищена на всі імпортні групи товарів і зросла з 14,7 % їх вартості у 1877 р. до 32 % у 1892 р. Новому тарифу надавалось величезного значення як у внутрішньогосподарській, так і в зовнішньополітичній сферах.

Уведений під тиском промисловців з метою поповнення бюджету, тариф 1891 р. створював умови для прискореного розвитку промисловості, відображаючи курс на індустріалізацію. Для українських губерній ці показники стали свідченням промислового й технологічного зростання. З 1860 до 1897 рр. кількість фабрик і заводів лише в Київській губернії зросла в 4 рази – з 45 до 177; в Одеській губернії в 1837 р. було 110 підприємств, у 1900 р. – 486 фабрик і заводів, що виробляли продукції на 59 млн руб.; у Харківській губернії з 1871 до 1899 рр. кількість промислових підприємств зросла з 79 до 259. Тільки з 1894 до 1899 рр. вартість продукції, виробленої металообробними підприємствами, збільшилась у 3,5 рази. Зростання промислового потенціалу українських губерній позитивно впливало на прискорення процесу формування професійних кадрів технічної інтелігенції, робітників.

Одними з якісних критеріїв оцінки успішності митної політики виступають показники надходження прибутків до державного бюджету, тому динаміку цього процесу можна спостерігати за допомогою статистичних даних табл. 3.1, що демонструє частку митних надходжень у системі загальнодержавних прибутків.

Таблиця 3.1

Частка митних надходжень у системі загальнодержавних прибутків, %

1855	1860	1865	1870	1875	1880	1885	1890	1892	1898	1900
11,59	14,9	10,8	12,6	15,1	20,1	19,3	25,2	25,8	29,7	25,8

Еволюція митно-тарифного законодавства XIX — початку XX ст. дає змогу провести класифікацію і визначити основні групи документів, що становили правову базу зовнішньоекономічної діяльності на початку XX ст. До головної групи документів, які регулювали міждержавні торговельні відносини, можемо зарахувати такі.

Торговельні угоди. До угод, в яких безпосередньо брали участь українські промисловці, належали: торговельні угоди з Францією 1894 р., з Італією 1894 р., з Австро-Угорщиною 1894 і 1907 рр., з Болгарією 1894 р.

Конвенції про мореплавство (переважно з Британією та США).

Конвенційні угоди. Додаток до основного Торговельного договору регламентував регулювання митних тарифів на окремі групи товарів, які для сторін, що домовлялися, були стратегічними і вкрай необхідними. Наприклад, експорт українських марганцевих руд до США, незважаючи на ембарго з боку уряду США стосовно цукрового експорту з України у 1900 р. Ще один варіант конвенційних угод — це документи, які регламентували фінансову й митно-тарифну підтримку національного експортера з боку держави на зовнішніх ринках.

Концесійні угоди — економічні угоди, які передбачали митні пільги для сторони, що отримала право на концесію, або перенесення дії норм митного законодавства на територію концесії.

Система капітуляцій. Даний вид торговельних угод виникав в умовах, коли держава, користуючись дипломатичною перевагою, впливала на формування митної системи іншої держави на вигідних для себе умовах. Система капітуляцій діяла між Францією та Британією, з одного боку, й Османською імперією — з іншого; між Австро-Угорщиною, Німеччиною, Британією, Францією, Росією та Болгарією. У цьому випадку Болгарія не мала права збільшити 5 %-вого мита на імпорتنі товари зазначених держав.

Окрему групу становили нормативні документи, що безпосередньо регулювали зовнішньоторговельну діяльність промисловців-експортерів. До цих актів належали: Положення про товарні склади **1888 р.**, Статут біржовий **1895 р.**, закон Про промисловий податок **1904 р.** Ці законодавчі акти орієнтували й спрямовували експортну та імпорту діяльність відповідно до загальнодержавної митної політики. Успішна реалізація

положень міждержавного та внутрішнього митного законодавства багато в чому залежала від якості нормативно-правової бази, яка забезпечувала діяльність митних органів, виконання митної справи.

Правоохоронна діяльність митних органів у *XVIII* — на початку *XX* ст. Правоохоронна функція митного відомства Російської імперії включала поліцейний напрям та боротьбу з контрабандою. Розглянемо спочатку перший напрям. Так, митники контролювали рух через кордон не тільки товарів, але й людей. У 1793 р. через Французьку революцію 1789–1797 рр. російський кордон був практично закритий не тільки для французьких товарів та кораблів під французьким прапором, а й для самих французів. Щоб потрапити до Росії, вони мусли мати підтвердження від лідерів роялістів — графа Прованського, графа Конде або графа Д'Артоа про те, що вони рятуються від революціонерів. Про приїзд цих французів слід було домовлятися заздалегідь з урядом Російської імперії, через що процедура нагадувала надання політичного притулку.

Після Французької революції контроль за тими, хто перетинає кордон, не зменшився. Митниці були зобов'язані негайно доповідати місцевому керівництву про в'їзд до імперії іноземців. У разі будь-яких непорозумінь з іноземцями або з їх документами митники також мали звертатися до місцевої влади. Контроль за виїздом за кордон також був покладений на місцеву владу. Контролювали не тільки підозрілих осіб, але й простих торговців. Особливу увагу звертали на осіб, які могли бути пов'язані з контрабандою, особливо, якщо вони викликали підозру службовців. Наприклад, у 1806 р. пошуки зниклого з торгового судна у Феодосійському порту абазинця вела не лише поліція, але й місцевий карантин і митниця. Ймовірно, його підозрювали в причетності до контрабанди.

Навіть якщо особа не викликала ніяких підозр у митників, її також могли не впустити до Росії — уряд бага-

то кого не бажав бачити в межах держави. Перелік таких осіб був у кожній митній установі й періодично поповнювався новими прізвищами. У більшості випадків переміщення так званих політично неблагонадійних осіб, якщо вони не становили особливої загрози, просто фіксували. Коли ж революційні наміри неблагонадійних ставали відомі уряду, тоді їх приїзд заборонявся. Переліки таких зловмисників з описом їх прикмет надсилалися на кожну митницю. До переліку неблагонадійних осіб зараховували й тих іноземців, яких через злочини вислано за межі імперії. Цих осіб до Російської імперії не впускали взагалі ні за яких умов. Заборона могла поширюватися й на представників певної групи осіб: відомо про заборону в 20-х рр. XIX ст. повертатися до Росії євреям, які виїхали з імперії добровільно. Такі обов'язки митниць: контроль за перетинанням кордону та перевірка документів — надавали владі можливість залучити митних службовців до боротьби з іноземними шпигунами.

До 1871 р. здійснення паспортного контролю на державному кордоні належало до прямих обов'язків Департаменту митних зборів. Процедура паспортного контролю як для іноземців, так і для російських підданих виконувалася згідно з Уставом про паспорти, але ще 9 вересня 1867 р. згідно з Положенням про Корпус жандармів створювалися жандармські поліційні управління при залізницях, у тому числі й на прикордонних станціях. Через це у березні 1871 р. паспортний контроль на всіх російських прикордонних пунктах передається жандармським офіцерам. У компетенції митників залишалась тільки фіскальна частина паспортного контролю. Після перевірки жандармами паспорти передавалися митним чиновникам для нарахування та стягнення паспортного збору на підставі ст. 204 Уставу про паспорти. Крім



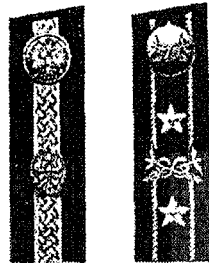
*Перехідний митний пункт,
XIX ст.*

того, начальники митних округів мали повноваження автономно від Міністерства закордонних справ та Департаменту поліції видавати тимчасові білети для відряджень за кордон торговим агентам, акредитованим при митницях (аналог сучасних митних брокерів), митним чиновникам, офіцерам прикордонної варті.

Одне з головних завдань, що покладалось на митниці, — боротьба з політичною контрабандою, в першу чергу друкованою продукцією. Слід відзначити, що практично вся іноземна література, яка ввозилась в Російську імперію в XIX ст. фізичними і юридичними особами, відправлялась митницями до губернських цензурних комітетів. І лише після позитивного висновку цих комітетів іноземна література допускалась у вільне користування.

Поступово завдання боротьби з політичною контрабандою займає провідне місце в питаннях державної безпеки початку XX ст. Митне відомство входить у цю систему, але провідна роль у протидії державним злочинам на кордоні поступово переходить до жандармських управлінь. Після придушення політичних заворушень 1905–1907 рр. і з початком діяльності на посаді голови Ради міністрів П. А. Столипіна методи боротьби з революційним рухом набувають більш суворого характеру.

Революційні події в Росії 1905 р. додають ще один напрямок контрабанди — це різке зростання ввезення на територію Російської імперії нелегальної зброї. Відповідно, контроль за вилученням цієї зброї було повністю



Знаки на шапку і кашкет, петлиці на пальто для митних чинів, 1904 р.

покладено на Департамент поліції. У той же час митне відомство намагалося за будь-яких обставин зберегти процедурну незалежність у питаннях митного контролю. Зброя, що вилучалася внаслідок особистого огляду, після завершення слідчих дій і вироку суду поверталась до митної установи і реалізувалась на аукціоні як звичайна контрабанда.

У подальшому з метою законодавчого врегулювання проблеми ввезення і вивезення зброї та уніфікації багатьох циркулярів із цього питання, що видавались МВС і ДМЗ, **5 квітня 1913 р.** Міністерство фінансів затвердило Інструкцію пропуску, зберігання і продажу з торгів зброї, приладдя до неї та вогнепальних припасів з-за кордону і Великого князівства Фінляндського.

Ця інструкція остаточно закріпила контроль за обігом зброї на території імперії за Департаментом поліції. Одночасно ускладнювалася й процедура ввезення зброї. Згідно з новими правилами власник зброї перед тим, як ввезти або вивезти зброю, звертався до місцевого поліцейського управління по дозвіл на цю операцію. І лише на підставі цього дозволу митниця пропускала зброю на територію імперії, її власник давав письмове зобов'язання про зворотне вивезення чи повернення. Іноземці повинні були реєструвати зброю у місцевому відділенні поліції. Винятки робилися лише для офіцерів російської армії, яким у закордонних відрядженнях дозволялося купувати особисту зброю і ввозити її без процедурних

*Візерунки митних чинників
IV і V класів
1869 р.*



Візерунки копірців мундирів митних чинників IV і V класів, 1869 р.

обмежень. Власників магазинів, що торгували зброєю, інструкція зобов'язувала передавати на перевірку в губернські жандармські управління контракти та інформацію про постачальників.

Наприкінці XIX ст. зростає інтерес Департаменту державної поліції до режиму на кордонах із такими державами, як Австро-Угорська та Германська імперії. Це було пов'язано з посиленням активності військових розвідок зазначених держав у місцях розміщення військ Київського та Одеського військових округів. Але якщо не брати до уваги військовий аспект охорони кордонів з Австрією та Німеччиною і подивитись лише на економічну контрабанду, то, за даними ДМЗ, це була найскладніша ділянка держкордону. Так, лише в період з 1877 до 1881 рр. у 7 митних округах, що дислокувались на кордоні з Пруссією та Австрією, у збройних сутичках з підрозділами Окремого Корпусу прикордонної варті було вбито й поранено 146 контрабандистів. Наприкінці XIX — на початку XX ст. послугами професійних контрабандистів почали користуватися не тільки агенти іноземних розвідок, але й революціонери-терористи. Ці тенденції підштовхували жандармів більш активно контролювати прикордонний режим. Зі створенням жандармських прикордонних пунктів офіцери-прикордонники зобов'язувались надавати жандармам агентурну інформацію, яка стосувалась діяльності контрабандистів. Нормативно-правового змісту й організації ця робота набула у 1909 р. Так, Департамент поліції ввів у дію таємний документ Про організацію секретної агентури прикордонної варті в деяких прикордонних місцевостях. Таким чином, була розпочата систематична контррозвідувальна робота, яка, на думку керівництва Департаменту поліції, мусила протидіяти іноземним шпигунам, контрабандистам і вести боротьбу з хабарниками у погонах на кордоні.

Другий напрямок правоохоронної роботи російського митного відомства — протидія економічній і політичній контрабанді — впливав на зміни його структу-

ри і принципів комплектування. Так, у другій половині 1770-х — на початку 1780-х рр. охорона державного кордону ще не була централізована, хоча прикордонна варта існувала з 1754 р. Ця невизначеність ускладнювала боротьбу з контрабандою. **27 вересня 1782** р. видано наказ Катерини II про влаштування особливої митної прикордонної мережі і варти для запобігання таємному провозенню товарів. У **1827** р. уряд прийняв Положення про устрій митної прикордонної варти.

Згідно з ним на прикордонну варту поряд з охороною кордонів покладалося збирання мита. Митна прикордонна варта вздовж європейського кордону імперії розподілялась на 13 митних округів, у структурі яких були напіввійськові формування — 10 бригад, одна напівбригада, дві окремі роти. Паралельно змінювалося й управління прикордонною вартою. Ще 1828 р. у зв'язку з тим, що начальниками митних округів були цивільні чини, для інспектування варти при Міністерстві фінансів уводилось 2 штаб-офіцерські посади, а **1848** р. запроваджено посаду інспектора прикордонної варти, якому допомагали згадувані 2 штаб-офіцери. У **1829** р. видано правила застосування зброї митною вартою на європейському кордоні. Самі службовці мали на озброєнні піку, шаблю і два пістолети. Службовці митної варти прирівнювалися до караульних. Саме тому порушники кордону мали виконувати накази об'їждчиків або вартових, бо останні після другого оклику порушника могли застосувати не тільки силу, але й зброю. У разі появи на кордоні озброєної групи порушників (причому озброєних не обов'язково зброєю в повному розумінні цього слова), яка збирається, на думку вартового, перетинати кордон і не реагує на його попередження, службовець міг застосувати зброю. Якщо на вартового чи об'їждчика напали навіть нео-



Прапор Департаменту митних зборів Російської імперії у період 1827–1918 рр. Копія папір – зелений.

зброєні люди, але з наміром відбити конфісковані товари, тоді службовець міг застосовувати всю наявну в його розпорядженні зброю. Але вартових заохочували тільки до обґрунтованого застосування зброї. У будь-якому випадку про застосування сили або зброї службовці рапортували своєму наглядачеві, який повідомляв про це ротному командирі, а згодом і земському суду. Пораненим порушникам надавалася медична допомога, а земський суд розпочинав слідство. Якщо під час слідства доводилася протизаконність дій митних вартових, тоді винуватців віддавали під суд, який і вирішував їх долю. Особливі права надавалися митній сторожі тих округів, де діяли карантини: службовці мали дозвіл убивати порушників, якщо інакше зупинити їх було неможливо. У 1832 р. прикордонна митна варта перетворилася на прикордонну варту з карантинними обов'язками. Дислокація рот і загонів бригади прив'язувалася до населених прикордонних пунктів, мешканці яких вели жваву прикордонну торгівлю, або до шляхів сполучень. Обов'язковим було розташування прикордонних постів навпроти австрійських митниць.

Одночасно контрабанда набуває якостей складної, добре організованої і керованої сили. І вже у 1832 р. уряд змушений був на кордоні з Пруссією в Юрбурзькому митному окрузі посилити прикордонну варту двома ескадронами кавалерії.

У прикордонних повітах Волинської та Подільської губерній ситуація з контрабандою загострюється після поразки польського повстання. Крім звичайної економічної контрабанди, додається ще й політична. Таємні польські організації, до складу яких входили й місцеві дворяни, регулярно



Митний огляд залізничного транспорту, початок ХХ ст.

отримували нелегальну літературу з австрійської Польщі. Про активізацію заходів протидії контрабанді свідчить табл. 3.2.

Таблиця 3.2

Відомості про конфіскації в Радзивилівському митному окрузі

Митниця	Кількість конфіскацій за роками									Усього
	1829	1830	1831	1832	1833	1834	1835	1836	1837	
Радзиви-лівська	422	451	275	437	574	571	635	619	530	4134
Бердичівська	10	11	9	20	27	49	25	6		157
Гусятинська	167	147	91	160	174	172	177	129	175	1392
Дружко-польська	59	60	37	97	103	125	115	114	89	799
Волочиська	36	89	42	64	62	89	100	92	82	656
Ісаковецька	53	74	49	68	99	67	64	91	39	604
В окрузі	767	832	523	846	1039	1073	1116	1007	915	7742

З таблиці можна побачити, що найбільш напруженими були ділянки Радзивилівської й Гусятинської митниць, а різке зростання обсягів контрабанди розпочинається відразу після поразки польського повстання: з 1833 р. перед прикордонниками поставили завдання по можливості взагалі припинити контакти між польським населенням двох імперій, окрім територій митниць.

Але керівництво Міністерства фінансів і Департаменту зовнішньої торгівлі, посилаючись на нестачу людей, не гарантувало виконання цього завдання, тому, розпочинаючи з 1834 р., постійно клопотало перед Військовим міністерством та імператором Миколою I про додаткове залучення регулярної армії для допомоги митникам за прикладом пруського кордону.

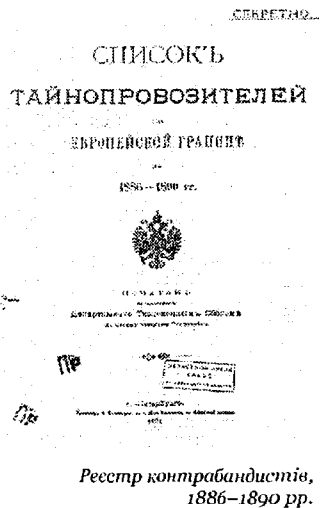


Знак об'єдчика прикордонної митної варти, XIX – початок XX ст.

Після неодноразових звернень особисто міністра фінансів Є. Канкріна це прохання було задовільнено, і команду III піхотного корпусу Д. Г. Бібікову наказувалось виділити війська для допомоги прикордонникам (наказ № 1755 від 22 вересня 1838 р.). Для проведення рекогносцировки направили капітана Генерального штабу Печковського, а також наряд сил у складі двох батальйонів Єриванського єгерського полку, одного батальйону Севського піхотного полку, батареї 8-ї артилерійської бригади. З числа батальйонів формувались 30 загонів. Кожний загін складався з 40 рядових, 4 унтер-офіцерів, 1 обер-офіцера. Штаб, резерв і тил дислокувались у Радзивиліві. 9 лютого 1838 р. війська розпочали патрулювання митного кордону разом із прикордонниками.

23 серпня 1827 р. вийшов наказ про мундири для митних чиновників. До цього часу особливих мундирів вони не мали, а носили мундири кольору губернії, на півдні України він був темно-вишневий. Але оскільки митне управління було відокремлене від губернського, то для одноманітності поширено форму мундирів Міністерства фінансів. З 1827 р. також запроваджено мундири темно-зеленого кольору для прикордонної варті.

Після 1861 р. зростає вплив Міністерства фінансів. За його участю протягом останньої чверті століття (міністри: І. О. Вишнеградський, 1887–1892 рр.; С. Ю. Вітте, 1892–1903 рр.) вдалося здійснити низку фінансових реформ. Один зі шляхів подальшого підвищення впливу Мінфіну в державному управлінні вбачався в поси-



ленні ролі відомства в захисті безпеки імперії за рахунок зміцнення кордонів, а головне — збільшення надходжень до бюджету за рахунок митних податків. Досягти цього, як відомо з досвіду, можна лише в разі реорганізації структури прикордонної варти, її уніфікації, зміни підпорядкування й управління. Тому з 1861 р. її комплектування здійснювалося за рахунок рекрутів на загальних військових умовах.

Наприкінці 80-х рр. XIX ст. існувало 8 прикордонних округів. Власне, на кордонах України службу забезпечували 4-й і 5-й прикордонні округи, управління яких дислокувалися відповідно в Бердичеві (з 1903 р. в Києві) й Одесі. 4-й Київський прикордонний округ мав у своєму складі 5 бригад: 16-ту Сандомирську, 17-ту Томашівську, 18-ту Волинську, 19-ту Волочиську, 20-ту Хотинську; 5-й Одеський — 21-шу Скулянську, 22-гу Ізмаїльську, 23-тю Одеську, 24-ту Кримську та Керченський відділ. У 1883 р. для остаточного надання охороні державного кордону військового характеру прикордонну варту вивели зі складу Департаменту митних зборів. На її базі сформували окремий корпус прикордонної варти з підпорядкуванням його міністру фінансів, якому присвоюється звання шефа прикордонної варти. При Міністерстві фінансів створюється управління корпусу в складі командира, помічника, чинів для доручень та штабу корпусу.

За Положенням 1893 р. штаб складався з таких відділів: стройового, мобілізаційного, прикордонного нагляду, господарського, а на місцях — управління прикордонних округів. Система управління корпусом була багатоступеневою: корпус — округ — бригада — загін — пост. Ця структура діяла до 1918 р. Загін охороняв дистанцію 80–150 верст. У середньому кількість охорони на одну версту становила: на кордоні з Пруссією — 9 ря-

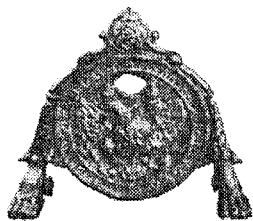


*Затримання контрабандистів,
картина середини XIX ст.*

дових, з Австрією — 6, з Туреччиною — 3, на узбережжі Чорного моря — 1. На 1914 р. у складі окремого прикордонного корпусу було 34 бригади, 2 особливих відділи, 118 відділів, 595 загонів, 1899 постів. До 1910 р. корпус прикордонної варти керувався настановами, що містилися в Митному статуті. Того ж року затверджено Правила про Окремий корпус прикордонної варти. У **1912 р.** на їх підставі з'явилася Інструкція служби чинів Окремого корпусу прикордонної варти, яку 7 грудня затверджено міністром фінансів — шефом прикордонної варти. Згідно з цим документом на корпус покладалися завдання: не допускати проникнення товарів чи інших предметів з-за кордону з використанням незаконних шляхів і методів; затримувати товари та інші предмети, що проникли протизаконними шляхами, доставляти все те у відповідні митні установи. Інструкція була досить фундаментальним нормативно-правовим документом, що спирався на законодавчу базу імперії про державний кордон та його охорону.

Якщо на сухопутному кордоні кінні об'їздки та піші вартові досить ефективно боролися з порушниками митного кордону, то на морі контрабандисти діяли майже безперешкодно. Особового складу прикордонної варти вистачало лише на охорону прибережної смуги, особливо на Балтиці, де у 1860-ті рр. безмитне провезення товарів, головним чином зі Східної Пруссії та Швеції, сягнуло катастрофічних розмірів.

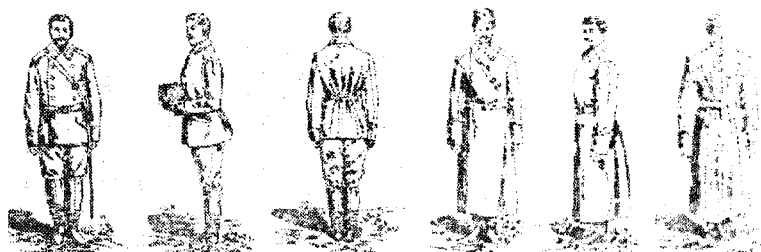
Для виправлення ситуації на морському митному кордоні імператор Олександр II у **1868 р.** видав указ про створення Балтійської митної крейсерської флотилії, на яку покладалась охорона кордону «в митному, карантинному, політичному та поліційному відношен-



Прикордонний митний знак,
XIX – початок XX ст.

нях». Згідно з Митним статутом 1892 р. судна митної флотилії були зобов'язані:

- оглядати всі судна і шлюпки рибалок, як ті, що пристають до берега, так і ті, що виходять у море, затримувати їх у випадку провезення контрабанди;
- здійснювати посильну допомогу мореплавцям, потерпілим від корабельної аварії;
- охороняти викинуті штормом на берег судна, товари й інші речі, не допускаючи їх розкрадання;
- стежити, щоб від початку й до закінчення навігації не були облаштовані фальшиві маяки, щоб ніхто не розкладав на березі багаття, ближче 50-верстової відстані від законно облаштованого маяка.



Мундири нижніх чинів Окремого корпусу прикордонної митної варти, 1894 р. Зображення з офіційно затверджених документів.

Морська прикордонна варта діяла в межах морської митної смуги — 3 морських милі (6556 метрів) від берега у море. У 1909 р. в Росії запроваджено 12-мильну морську митну смугу. Для розшуку контрабандистів та їх товарів у ній дозволялося затримувати й оглядати всі іноземні та вітчизняні судна. У разі опору дозволялося затримувати судна навіть у нейтральних водах.

Крім Департаменту митних зборів, митна флотилія підпорядковувалась і Морському міністерству, яке відповідало за комплектацію команд митних крейсерів. Це було нелегкою справою, враховуючи небажання більшості кадрових офіцерів флоту виконувати обов'язки митників. Справа в тому, що в російському військово-му флоті до 1907 р. існувала так звана цензова система.

Суть цензової системи така: підвищення офіцера по службі залежало від визначеної законом кількості морських кампаній.

Єдиного командування флотилія не мала. Кожен з крейсерів підпорядковувався командирові однієї з бригад прикордонної варти, які несли охорону певної ділянки узбережжя. На Балтиці всі кораблі розподілили між Санкт-Петербурзькою, Ревельською, Арензбурзькою та Ризькою прикордонними бригадами. На Каспійському морі митний крейсер «Часовой» перейшов у розпорядження командира Закаспійської бригади. Тепер команди комплектувало управління корпусу, причому нижчі чини набиралися з новобранців прикордонної варти, а командири кораблів призначалися з числа офіцерів флоту, звільнених у відставку, або тих, хто добровільно перейшов з військово-морського флоту. Більшість спеціалістів (боцмани, стернові, машиністи) служили за вільним наймом.

На початку ХХ ст. унаслідок збільшення товарообігу великого значення набули порти Одеси і Новоросійська. Для організації морської прикордонної та митної охорони на Чорному морі за особистим розпорядженням міністра фінансів С. Ю. Вітте у 1900 р. стали до ладу крейсери «Ястреб» і «Ворон», побудовані в Одесі на верфі товариства «Белліно-Фендеріх».

Основними зонами патрулювання чорноморських прикордонних крейсерів були підходи до акваторії Одеського порту, Керченська протока, Дунайське гирло. Слід зазначити характерну особливість прикордонної служби того часу — захист митного кордону та боротьба з контрабандою. Інформацію про контрабандні операції, що планувалися, до того ж за добру грошову винагороду, регулярно надавали спеціальні агенти з числа



Зимовий мундир митного чиновника, 1891 р.

контрабандистів. Тому від прикордонних крейсерів вимагалось лише точно і своєчасно вийти в місце перехоплення судна-порушника з контрабандним товаром.

Учасники затримання контрабанди одержували в нагороду весь товар (вони сплачували мито за контрабандний товар, на який потім ставили особливе тавро). Ще з 1764 р. нагороджені мали пільги щодо мита: четверту частину контрабанди вони могли одержати і продати та протягом наступних 6 місяців сплатити мито з отриманого прибутку. Можна було відмовитися від контрабандного товару і взяти винагороду грішми; в такому разі митниця продавала товари на аукціоні, відраховувала мито, а решту грошей видавала як нагороду. Передбачався навіть випадок, коли мито з контрабандного товару становило більшу частину вторгованих грошей — тоді державі залишали третину суми, а дві третини видавали в нагороду. У будь-якому разі контрабанда конфіскувалася, а контрабандисти підлягали суду. Якщо контрабанду знищити було неможливо, тоді контрабандний товар продавали в портових митницях, а для вивезення за межі держави відводилося 2 тижні. У прикордонних митницях продавати контрабанду заборонялося: протягом трьох днів контрабандні товари вивозили до найближчого закордонного міста і там продавали. Закон про митне управління 1811 р. передбачав, що частина винагороди (20 %) перераховується в пенсійний фонд митних службовців, а решта розподіляється на 2 частини: більшу (2/3) віддають безпосереднім учасникам затримання, а меншу (1/3) — вищим чиновникам митного округу. Службовець, який керував затриманням контрабанди, отримував премію вдвічі більшу за інших (решта отримувала рівні частки). Наприклад, у березні 1816 р. в Одеській портовій митниці за затриманий цукор винагороду отримали 10 службовців: начальник митного округу, керуючий митницею, двоє членів присутствія, двоє пакгаузних наглядачів, вагмейстер, штемпельмейстер, екер та двоє корабельних доглядачів. Якщо службовець помирав або перехо-

див на інше місце служби, тоді гроші отримували його спадкоємці або він сам на новій посаді. У середині XIX ст. за виявлення товарів, звільнених від митних зборів, але ввезених з порушенням митних правил, доглядач отримував від 50 до 66 % вартості товару; якщо поза місцем розташування митниці — 47 % від вартості товару. Якщо митник затримував товар, що не підлягав пропуску через митний кордон, то отримував 50 % від вартості останнього. За кожного затриманого контрабандиста митник одержував 45 руб.

Контрабанду і конфіскації фіксували в спеціальних книгах, які велися в присутстві митниць та пакгаузними наглядачами. Усі конфісковані товари реєстрували на митницях у відомостях, які надсилали до Департаменту зовнішньої торгівлі. Прибутки з конфіскації товарів позначали у відомостях про загальні прибутки митниці і також надсилали до Департаменту зовнішньої торгівлі. При Департаменті зовнішньої торгівлі працювали митні ревізори, які вели слідство з контрабандних справ. Рішення про конфіскацію контрабандних товарів також приймав Департамент зовнішньої торгівлі, митниця лише затримувала товари.

У будь-якому випадку службовці мали дотримуватися чітко визначених правил щодо виявлення контрабанди, конфіскації товарів та проведення аукціону. Щоб провести аукціон, треба було, по-перше, отримати дозвіл Департаменту зовнішньої торгівлі, по-друге, визначити вартість контрабанди, по-третє, опублікувати в пресі оголошення про проведення аукціону з переліком виставлених на продаж товарів. Усі витрати на аукціон та перевезення товарів відшкодовувалися за рахунок уторгованої суми. На випадок подання



Формений одяг офіцерів та матросів флотилії ДМЗ, 1887–1917 рр.

апеляції власником контрабанди або перегляду справи митні установи зберігали в архівах документи про конфісковані товари, результати слідства протягом певного часу (5 і більше років). Зберігалися також документи незавершених справ, коли слідство ще тривало (маємо приклад слідства, яке тривало 15 років). Інколи невдало проведене слідство гальмувало роботу цілої митної установи протягом кількох років. Але уряд і надалі продовжував уживати суворих заходів щодо контрабандистів: у разі опору після арешту їх віддавали до військового суду, прирівнювали до бунтівників. Їх могли засудити на заслання до Сибіру. Дворяни, участь яких у контрабанді була доведена, виключалися з дворянського зібрання і вже не могли обіймати державні посади.

Російське митне законодавство XIX ст. під контрабандою тлумачило провезення товарів поза митницею, або через митницю, але з приховуванням від митного контролю. Згідно з Митним статутом 1819 р. (§ 381, 382) та Положенням про



«Затримання контрабандистів», західний митний кордон Російської імперії, картина середини XIX ст.

покарання 1845 р., товари, що провозяться повз митницю, а також ті, що доставлені до митниці, але не вказані в митних документах, вважалися такими, що переміщуються таємно. Ця дефініція зберігалася для всіх наступних митних статутів XIX ст. Таким чином, основним критерієм для кваліфікації контрабандних товарів є приховування товарів від митного контролю.

Але на початку XX ст. ситуація змінилась. Положення про контрабанду від **27 березня 1907 р.** вже виходило з інших критеріїв. До предметів контрабанди зараховувалися тільки товари, зазначені в митному тарифі,

а також заборонені для ввезення чи вивезення. *Контрабандою також* вважалось не лише завершене діяння, але й замах на контрабанду, зберігання і продаж нелегальних товарів, пропуск товарів посадовою особою митного відомства без сплати мита. Митна практика до 1914 р. мала такі приклади контрабанди:

1) реалізація іноземних підакцизних товарів без відповідних акцизних знаків (пломби та бандеролі);

2) відсутність для товарів у 50-кілометровій митній зоні спеціальних митних квитанцій;

3) реалізація в прикордонній смузі алкогольних напоїв без надання документального підтвердження, що вони вироблені на державних підприємствах.

Так, у Митному статуті 1892 р. ввезення та вивезення заборонених товарів каралось конфіскацією товару і стягненням штрафу в подвійному розмірі від вартості контрабанди (ст. 1522 §1, ст. 1524 § 1). За таємне провезення товарів, дозволених митним тарифом, стягувалось п'ятиразове мито та імпортований товар підлягав конфіскації, а експортні товари повертались власникові після сплати мита (ст. 1522 § 2, ст. 1524 § 2). За таємне провезення безмитних товарів стягувалось 10 % їх вартості, без конфіскації (ст. 1520, 1521, 1524).

Відмітною рисою Статуту 1892 р. щодо переслідування контрабанди було запровадження заходів для виявлення та покарання не перевізника, а власника контрабандного товару. Якщо перевізник називав власника забороненого товару, то штраф до нього обмежувався лише 30–60 рублями.

Особи, що переховували контрабандний товар, штрафувались у подвійному розмірі від вартості товару (ст. 1546).

У цей період у митному законодавстві з'являється поняття рецидиву контрабанди у прикордонній смузі (ст. 1541, 1542), і за повторний злочин у прикордонній смузі було передбачено виселення злочинця у внутрішні губернії. За Митним статутом 1819 р. виселення було безстроковим, за Статутом 1892 р. термін обмежував-

ся 5 роками і штрафом у подвійному розмірі. А Митний статут 1904 р., навпаки, запроваджував значно суворіше покарання за контрабанду: ув'язнення на каторзі терміном від 4 до 6 років.

Грошові стягнення, штрафи і пені у різних випадках накладалися відповідно до ст. 384, 401, 433, 440, 505, 957-971, 973-981, 983, 984, 990, 992, 997, 1000-1011, 1012, 1013, 1020, 1021, 1024 і 1040-1044 Статуту митного (VI Звід законів Російської імперії від 1910 р.), ст. 1027 і 1029 Статуту митного (за продовженням від 1912 р.), тому XI, частини II Статуту торговельного (видання 1903 р.), ст. 98, 356, 1216 і 1246 Уложення про покарання (том XV, видання 1885 р.), ст. 36-42 і 44 Правил про митні обрядності з відпуску товарів за кордон (додаток до ст. 650 Статуту митного, за продовженням від 1914 р.).

Отже, очевидно, що держава використовувала всі доступні засоби боротьби з контрабандою, але боротьба продовжувалася, адже самі урядовці розуміли, що контрабанда — це лише наслідок, а подолати причини контрабанди митній службі була не під силу. Про результативність боротьби з порушниками кордону наприкінці XIX — на початку XX ст., зокрема з контрабандою, свідчать такі дані: щорічно на кордонах відбувалось близько 120 тис. затримань контрабанди, що становило, за оцінками експертів, 10 % загальної кількості порушень. Сума грошових надходжень від реалізації контрабандних товарів щорічно становила близько 350 тис. руб. Зростали й митні прибутки. Якщо у 1893-1897 рр. вони сягали 181 млн руб., то 1913 р. надходження зросли у 2 рази.



Митні доглядачі, приватне фото. Подільний митний округ, м. Хотин, 1910 р.

Митна система на українських землях в умовах Першої світової війни. Першого серпня 1914 р. Російська імперія оголосила війну Австро-Угорщині, розпочалася Перша світова війна. Цей збройний конфлікт мав жахливі наслідки для Європейського континенту. Крім колосальних людських утрат, війна спричинила руйнацію Германської, Австро-Угорської, Російської та Османської імперій. Руйнація зазначених держав призвела до фундаментальних соціальних перетворень, тобто революцій. Саме Перша світова війна заклала початок падінню економічної й політичної могутності Британської імперії. Але в Західній півкулі посилювався стрімкий розвиток нової світової домінанти — З'єднаних Держав Америки (США).

З початком війни російські митниці західних митних округів припинили свою діяльність, службовців евакуювали та перевели до митниць Середньої Азії та Далекого Сходу. У листопаді 1914 р. обмежили свою роботу причорноморські й кавказькі митниці внаслідок вступу Туреччини у війну на боці Німеччини та Австро-Угорщини. У зв'язку з початком бойових дій Міністерство фінансів визнало необхідним «з усіх товарів, що становлять виробу ґрунту і промисловості Німеччини, Австро-Угорщини і Османської імперії, а також з товарів, що прямують транзитом через ці держави, стягувати при ввезенні до Росії по всьому державному кордону мита за загальним митним тарифом з надбавками до них 100 % їх розміру, а безмитні товари обкладати митом». Таким чином, війна не зупинила торговельні відносини, але суттєво їх скоротила. До того ж економіки воюючих держав переходили на військові рейки, тому виробництво товарів цивільного призначення все більше й більше обмежувалось. Війна викликала серйозний дефіцит золотої монети (золото йшло на оплату закордонних військових поставок), у зв'язку з чим ставилося завдання залучення до митних кас золотих виробів. Для цього пропонувалося заохочувати чиновників, які відповідали за надходження

в касу не менше 1000 руб. золотом, і надавати пільги у здійсненні митних процедур тим особам, які сплачують митні збори золотою монетою.

Не дивлячись на те, що експортні товари ворожих держав обкладались подвійним митом, існував список дефіцитних товарів, під час експорту яких не вимагалося свідоцтво про їх походження. Цей список був досить великим і містив, головним чином, промислові товари і стратегічну сировину: комплектуючі для автомобілів та літаків, шліфувальні та полірувальні матеріали, нафтопродукти, спеціальні хімічні препарати, руди, залізо, сталь, каучук, гуму, електрокабелі, автомобілі та мотоцикли, целюлозу, вовну. З продуктів харчування в цей список включено: рис, какао, каву, чай, рибу. Війна зруйнувала збалансований механізм зовнішньої торгівлі Російської імперії.

Перша світова війна фактично знищила митну структуру на західних і південних кордонах імперії. Військові дії охопили величезну територію від Баренцового моря на півночі і до турецького Трапезунда на південному узбережжі Чорного моря. Морські порти Балтійського та Чорного морів значно скоротили свою комерційну діяльність. Торговельний зв'язок із країнами Антанти відбувався лише через Архангельський та Ніколаєвськ-Мурманський порти, але з вересня 1916 р. у Баренцовому морі з'являються німецькі підводні човни. З цього часу акваторія Баренцового та Білого морів перетворилася на театр бойових дій, на який поширювалась відповідальність флотилії Північного Льодовитого океану. У таких умовах повноцінна митна діяльність забезпечувалась лише на азійському і далекосхідному митних кордонах.

Загальнодержавна система управління перебувала в кризовому стані. Ситуація зовсім вийшла з-під контролю після Лютневої революції 1917 р. У результаті митні службовці були змушені взяти ініціативу щодо створення органу, який на професійному рівні вирішив би нагальні проблеми митного відомства, у власні руки. На думку митників, таким повноважним органом мав ста-

ти З'їзд митних службовців. 20 травня 1917 р. в Петрограді було створено Організаційне бюро для скликання такого з'їзду. Головою Організаційного бюро було обрано А. Феденьова.

1 вересня 1917 р. свою роботу розпочав З'їзд митних службовців. До регламенту з'їзду було включено такі питання: про бюрократизм управління; про систему митних установ; техніка служби; застосування тарифів до товарів; митні штати; інститут доглядачів; умови проходження служби; соціально-побутові проблеми евакуйованих митників та їх сімей. Таким чином, удруге (перший раз під час революції 1905–1907 рр.) митники були змушені особисто втручатися у своє службове майбутнє. Результатом роботи з'їзду стало обрання Центрального комітету профспілок митників, який після Жовтневого перевороту 1917 р. фактично здійснював управління митним відомством за підтримки народного комісара фінансів В. Р. Менжинського. На початку 1918 р. відновив роботу Департамент митних зборів при Народному комісаріаті фінансів. Але подальша перспектива ДМЗ була невідома. З листопада 1917 р. до квітня 1918 р. в Радянській Росії розпочалась колосальна трансформація та перебудова всього державного апарату управління, законодавчої системи, судоустрою колишньої Російської імперії.

Митна політика, *отже*, в кожному конкретному випадку відображає інтереси держави, оперуючи митними тарифами, які розробляються на за-



«Контрабандисти», картина А.А. Ріцціні, ХІХ ст.

садах певної економічної й торговельної політики, відповідно до матеріальних і фінансових можливостей держави. На зміст митної політики впли-

вають геополітичні тенденції: вони визначають необхідність урахувати національні інтереси, захищати економічні інтереси не тільки держави в цілому, але й окремих регіонів країни, де з'являються прояви економічної експансії з боку іноземних країн.

У першій чверті XIX ст. митна політика, митна справа відходить від здійснення виключно фіскальних функцій і трансформується в інструмент захисту загальнонаціональних інтересів у міждержавних стосунках в умовах індустріальної доби. Найбільшого розвитку та поширення отримала концепція: національне питання — національний інтерес — політика протекціонізму. Під впливом ідей протекціонізму докорінно змінюється митне законодавство європейських країн. У Російській імперії митний тариф перетворився на концентрований вираз промислової, торговельної, фінансової, соціальної політики держави.

З останньої чверті XIX ст. можна спостерігати тісний зв'язок між митною політикою та військовими програмами більшості європейських країн. Особливо це помітно на прикладі українських губерній у складі Російської імперії, де протекціоністські заходи в першу чергу застосовувались до галузей промисловості подвійного призначення (транспорт, важка і добувна промисловість тощо), ураховуючи військово-стратегічне значення України для Російської імперії.

Найбільшого поширення та розвитку політика протекціонізму набула в країнах, які з другої половини XIX ст. розпочали активно проводити промислову перебудову народного господарства. На першому етапі цього процесу аграрний сектор економіки виконував роль головного постачальника фінансових ресурсів для промислової розбудови. Тому в першу чергу протекціоністські заходи спрямовувались на захист саме цієї статті експорту. Така тенденція залишалась характерною для Німеччини, Австро-Угорщини, Росії.

Ще одна важлива риса митної політики XIX ст. — це перші спроби створення міждержавних митних

об'єднань, їх використання для захисту економічних та зовнішньополітичних інтересів країн (Брюссельський цукровий союз, Митний союз Німеччини, Австро-Угорщини, Італії, Швейцарії тощо).

Кінець XIX ст. позначився інтенсивною мілітаризацією економік європейських країн. Такі збройні конфлікти, як англо-бурський (1898–1902), японо-китайський (1894–1895), іспано-американський (1898), російсько-японський (1904–1905), перетворилися на технологічні війни. Результат цих конфліктів прямо залежав від індустріального розвитку держави (виняток становила лише російсько-японська війна). Такий хід подій змусив країни використовувати протекційні методи для розбудови промисловості, яка б задовольняла потреби військових та перебувала в мінімальній залежності від імпорту. Так, основними замовниками продукції машинобудівних і металургійних підприємств українських губерній були Військове та Морське міністерства Росії.

Аналіз розгалуженої інфраструктури митних установ на території українських губерній у складі Російської імперії, яка формувалась протягом XVIII — початку XX ст., ще раз свідчить про виняткову роль цього регіону для митної справи й політики.

У зв'язку із зовнішніми та внутрішньополітичними факторами в Російській імперії зростає роль Окремого Корпусу жандармів у захисті державної безпеки. Але більшість поліцейних функцій до 1870-х рр. виконували митні органи, що стало головним чинником для налагодження співробітництва двох відомств. Налагодженню взаємодії сприяла й схожа структурна організація, тобто митні округи й жандармські управління в губерніях та повітах, які належали до зони діяльності митного округу. У повсякденній діяльності митники й жандарми керувалися загальноімперськими законами і нормативно-правовими актами (Звід законів кримінальних, Статут кримінального судочинства, Статут про паспорти, Митний статут), а конкретизація заходів тісної взаємодії та усунення недоліків регламентувалися спеціаль-

ними міжвідомчими циркулярами, інструкціями, положеннями, як правило, з грифом «цілком таємно».

Фактично напередодні Першої світової війни більшість функцій щодо забезпечення внутрішньої безпеки в Російській імперії закріпилося за Департаментом державної поліції (Окремий Корпус жандармів входив до цього департаменту), назавжди відсторонивши митне відомство від виконання поліцейських функцій.

§ 2. ТОТАЛІТАРНА ЕПОХА (початок — кінець ХХ ст.)

Митна система українських національних режимів у 1917–1919 рр.

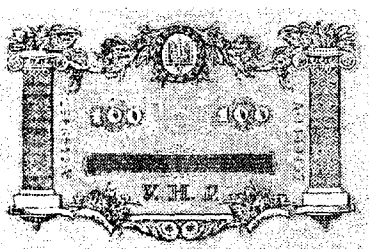
Перша світова війна, особливо революційні події 1917 р., що призвели до краху Російської імперії та загальної дезорганізації державного апарату, вкрай негативно вплинули на стан митної системи Росії. До осені 1917 р. діяльність більшості митниць була тимчасово зупинена, а деякі взагалі припинили існування. Департамент митних зборів фактично не діяв. Близько року керівництво митною справою в Росії здійснював ЦК профспілки митників, утвореної у вересні 1917 р.

Падіння Російської імперії створило сприятливі обставини для відновлення української національної державності та створення як її атрибуту національної митної системи. Цей процес очолила Українська Центральна Рада, яка в червні 1917 р. утворила Генеральний секретаріат як уряд автономної України.

Тривалий час керівництво Центральної Ради виступало за збереження України у складі Російської держави як автономії. Тому до кінця 1917 р. митні установи на території України формально підпорядковувалися російському Міністерству фінансів. Спробу підпорядкува-

ти їх собі Центральна Рада зробила лише після початку війни з Радянською Росією (у грудні 1917 р.). 22 грудня 1917 р. українське фінансове відомство через свій Обіжник № 18 запропонувало всім, розташованим на території Української Народної Республіки (УНР) митним установам «перервати всі зносини з Петроградом і всі донесення, відомости та справоздання, котрі раніш відсилялися до Петрограду, відсилати до Генерального Секретаріату у Києві». Проте через невдалий перебіг воєнних дій здійснити цей намір урядові УНР тоді не вдалося.

Проголошення 22 січня 1918 р. (IV Універсал УЦР) незалежності УНР та підписання нею 9 лютого 1918 р. Брестського мирного договору з державами Четвертого союзу (Німеччина, Австро-Угорщина, Османська імперія, Болгарія) де-факто і де-юре оформили створення нової незалежної української держави.



100 гривень, УНР, 1918 р.

Брестський договір відновив торговельні відносини між Україною та її колишніми ворогами. Постало питання про налагодження установ із захисту кордонів новоствореної держави. Підготовча робота в цьому напрямі почалася відразу ж після відновлення у березні 1918 р. влади Центральної Ради в Києві. Вже у березні 1918 р. у складі Міністерства фінансів УНР створюється Департамент митних зборів (ДМЗ), на який покладається керівництво митною справою по всьому периметру кордону України. За розпорядженням міністра фінансів че-

рез кілька днів було створено Комісійну раду з питань організації митної системи УНР. До її складу ввійшли Т. Троцький (голова), виконуючий обов'язки директора ДМЗ І. Гайдовський-Потапович, урядовці Міністерства фінансів Є. Тржецький, П. Андреев, П. Покровський, А. Граціянський. З метою захисту держави «від спроб безмитного ввозу іноземних товарів, а рівно й вивозу тих українських виготовань землі і промисловості, які за уявленнями економічного характеру можуть підпадати під обмежені норми», рада вирішила встановити тимчасовий митний нагляд у кордонних пунктах: Радзивилові, Волочиську, Гусятині, Новоселиці, Збаражі та на станції Брест-Литовськ. Для цього в кожному пункті призначалися керуючий наглядом, контролер, три помічники пакгаузного дозорця та шість доглядачів.

У пункти, де передбачалося встановити митний нагляд, комісійна рада вирішила відрядити урядовців ДМЗ з особливими повноваженнями. У своїй діяльності вони мали керуватися тимчасовою інструкцією, затвердженою міністром фінансів УНР 26 березня 1918 р. Згідно з її положеннями призначений на посаду керуючого митним наглядом отримував у Київській або Одеській митниці під розписку за особливу відомістю вагонні замки з одним ключем для кожного, спеціальне обладнання і документацію. На місці за рахунок асигнованого авансу він мав закупити необхідну кількість канцелярського приладдя і матеріалів, організувати обладнання службових приміщень.

Тимчасовий митний нагляд мав здійснюватися відповідно до вимог Митного статуту 1910 р. (з доповненнями від 1912 р.) та інших нормативних актів, виданих до жовтня 1917 р., а також загального митного тарифу (1903 р.) і конвенційних угод Росії з Німеччиною (1894–1904 рр.) й Австро-Угорщиною (1906 р.). Митні операції у цей час обмежувалися переважно пропусканням через кордон пасажирів; прийманням до огляду всіх іноземних вантажів і поштових відправлень, що прибували з-за кордону, які переадресовувалися транзитом до

Одеси, Києва чи Харкова; затриманням контрабандних товарів, котрі після огляду і складення товарного опису відправлялися до Київської митниці.

У застосуванні заборонних засобів до привізних і вивізних товарів митники співпрацювали з відрядженими на кордон уповноваженими Міністерства торгівлі й промисловості УНР, які мали відповідні директиви.

На засіданні комісійної ради, що відбулося 4 квітня 1918 р., вирішили, «що для захисту української промисловості і збереження інтересів скарбниці необхідно найшвидше встановлення дійового нагляду кордонної охорони, в першу чергу на західному і південному кордонах України — з Австро-Угорщиною, Польщею або Німеччиною і по Чорному морю». Для виконання цього завдання визначалося державне фінансування в розмірі 500 тис. крб. Більшістю голосів комісія ухвалила доцільність повернення до порядку, що існував колись у Російській імперії, коли прикордонна охорона мала власну організацію, але становила частину митного відомства.

Протягом квітня 1918 р. на кордоні з Австро-Угорщиною відновили більшість митних пунктів у місцях, де вони існували до початку бойових дій. На новому кордоні з Румунією було встановлено Овідіупольський, Маяцький, Тираспольський, Дубосарський, Рибницький, Ямпільський і Могилів-Подільський митні нагляди.

Таким чином, система митних органів УНР (навесні 1918 р.) являла собою поєднання відновлених митних установ Російської імперії з установами, що були створені урядом УНР протягом лютого–квітня 1918 р. Серед старих російських були дві внутрішні митниці (Київська та Харківська) і дев'ять митних установ на південному морському кордоні України — від Маріуполя до Одеси включно, тобто Маріупольська, Бердянська, Генічеська, Хорлівська, Джерилгацька, Херсонська, Миколаївська, Очаківська та Одеська. До новоутворених за часів УНР належали центральний відомчий апарат — Департамент

митних зборів у складі Міністерства фінансів і митні пункти на кордоні з Австро-Угорщиною та Румунією.

Важливу роль у забезпеченні безпеки державного кордону та боротьби з контрабандою відіграла Запорізька дивізія — одне з перших збройних формувань Центральної Ради. Її підрозділи, зокрема, були задіяні для припинення нелегального ввезення-вивезення зброї, продуктів харчування й інших заборонених на той час товарів через демаркаційну лінію між німецько-австрійськими військами і загонами Червоної Армії. Вони також здійснювали огляд залізничних вантажів на маршрутах: Таганрог–Курськ і Таганрог–Ростов.

29 квітня 1918 р. в Україні стався державний переворот. Соціалістичний республіканський режим Центральної Ради, яка у складних умовах революції, громадянської війни та іноземної інтервенції не спромоглася створити життєздатний стабільний державний організм, було повалено. Уся влада перейшла до генерала П. Скоропадського, якого підтримали консервативні політичні сили та командування німецьких військ, що перебували в країні. Скоропадського було проголошено гетьманом, і в Україні встановився військовий режим у формі гетьманату. Змінилася й офіційна назва країни, відтепер вона стала Українською Державою.

Гетьманові Скоропадському вдалося стабілізувати ситуацію всередині країни та поліпшити її становище на міжнародній арені, отримавши визнання з боку багатьох держав. Спираючись на підтримку й досвід колишніх працівників царської адміністрації, яких він повернув на державну службу, гетьман зумів за час свого правління (до грудня 1918 р.) налагодити дійовий та достатньо ефективний механізм державного управління, в тому числі у сфері митної діяльності.

В основу організації системи митного нагляду Української Держави було покладено російську відомчу мережу з урахуванням територіальних змін, що сталися. Звідси українська митна служба формувалася відповідно до російських нормативних чинників.

Організація митної служби в умовах гетьманського режиму здійснювалася під керівництвом міністра фінансів А. Ржепецького. Департамент Митних зборів із травня 1918 р. очолив досвідчений урядовець П. Андреев, за головування якого українські митні інституції набули чіткої організаційної побудови з функціональними обов'язками і штатним розкладом. Остаточний розподіл справ за структурними підрозділами Департаменту митних зборів, який складався з канцелярії та чотирьох відділів, було затверджено міністром фінансів 5 жовтня 1918 р.



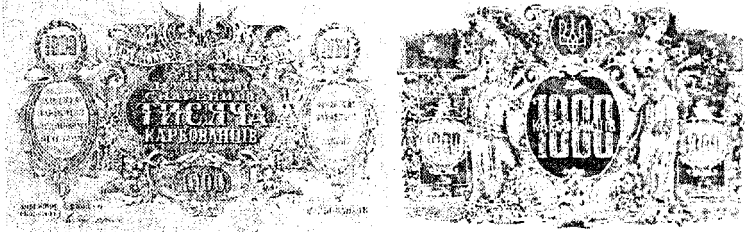
*А. К. Ржепецький –
міністр фінансів
Української держави у
травні – грудні 1918 р.*

Канцелярія ДМЗ забезпечувала загальну організацію, координацію та контроль за діяльністю митних установ, а також їх взаємодію з іншими відомствами. До обов'язків першого відділу входило: діловодство, робота з кадрами, визначення порядку митного огляду. Другий — розглядав справи за скаргами на рішення митниць, а також провадив дізнання і слідство у справах про посадові злочини урядовців митного відомства. До відання відділу належали й питання, пов'язані з контрабандою. Третій відділ мав повноваження, пов'язані з будівництвом і матеріальним забезпеченням діяльності митних установ. До компетенції четвертого відділу зараховували фінансову діяльність відомства.

Залежно від обсягу службового навантаження відділів і канцелярії встановлювалась кількість їх урядовців. Серед них були начальники, їх помічники, діловоди, слідчі, бухгалтери, канцеляристи, журналісти, перекладачі, ексекutori, секретарі, касири.

Департаменту митних зборів підпорядковувалися регіональні митні інституції — дільничні управління митних інспекторів, які утворювалися при найбільших митницях (загалом їх мало бути чотири — Південне (Одеса),

Західне (Луцьк), Північне (Київ) і Східне (Харків), але нестабільність ситуації на російсько-українському кордоні заважала розгортанню Північного та Східного управлінь). Митний інспектор контролював діяльність усіх митних установ, які територіально належали до його дільниці.

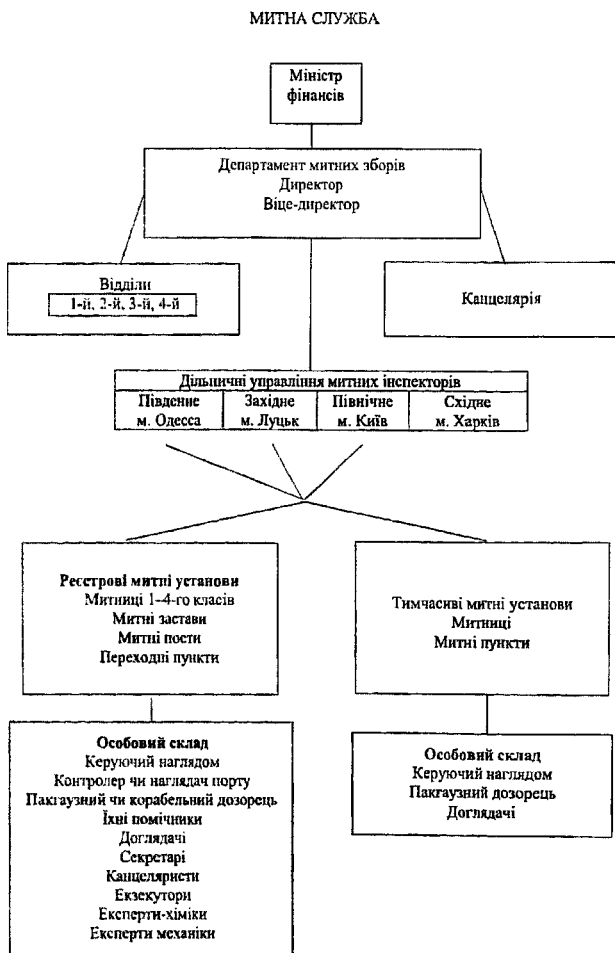


1000 карбоватців, Українська держава, 1918 р.

Постійно діючі протягом 1918 р. митні установи було занесено до державного реєстру. Загалом їх нараховувалось 50. Залежно від значення та обсягу роботи вони поділялися на 22 митниці: Одеська, Київська Харківська, Волочиська, Радзивилівська, Маневницька (Повурівська), Голобська (Рожицька), Новоселицька, Миколаївська, Маріупольська, Унгенська, Луцька, Лунинецька. Бердянська, Луганська, Херсонська, Ізмаїльська, Ренійська, Томашівська, Гусятинська, Ісаківецька, Долгбичевська; 26 митних застав: Генічеська, Хорлівська. Джерилгацька, Очаківська, Акерманська, Вилківська, Кілійська, Усть-Прутська, Кагульська, Фальчійська, Леовська, Немценська, Скулянська, Авраменська, Липканська, Подбільжицька, Дружопільська, Мервінська, Збаразька (Карначевська), Волочиська, Гуківська, Новоселицька, Сатанівська, Перебийківська, Торчинська, Тарнорудська; 2 митних пости: Радзивилівський і Шидловецький.

Митниця в Луганську, яку заснували в серпні 1918 р. унаслідок договору між Україною та Всевеликим військом Донським, не встигла розгорнути свою діяльність у повному обсязі. Залізничні потяги з вантажами для митного огляду проходили транзитом до Києва, Одеси або Харкова, а потім поверталися назад у Донбас, що завадало великих збитків обом сусіднім державам.

Зазначені в реєстрі митні установи, які розташовувалися на річках Прут і Дунай, опинилися за кордоном — у Румунії та вважалися українськими лише формально, до остаточного вирішення українсько-румунських територіальних суперечок. Тому на цій ділянці кордону були створені тимчасові митні пункти, у більшості з яких митний нагляд вела українська прикордонна охорона, а в деяких — австро-угорська жандармерія.



Після укладення перемир'я між Українською Державою і РРФСР у липні 1918 р. були встановлені тимчасові наглядові пункти, але проіснували вони лише до листопада, коли через ускладнення воєнно-політичної ситуації митний нагляд тут було скасовано.

Штатний розклад реєстрових митних установ визначався для кожної з них окремо, згідно з державним значенням і транспортним різновидом: морська, залізнична, шосейна або пішохідна. Залежно від цього серед посадових осіб були: керуючий наглядом, контролер або наглядач порту, пакгаузний чи корабельний дозорець, їх помічники, доглядачі. Ці посади обов'язково передбачалися у всіх наглядових митних установах. Крім них, до штату митниць обох класів у різній кількості належали секретарі, бухгалтери, канцеляристи, ексекutori (завідуючі господарською частиною), експерти-хіміки й експерти-механіки. Для тимчасових митних пунктів на кордонах установлювався мінімальний штат посадових осіб: керуючий наглядом, контролер, пакгаузний дозорець і його помічники, доглядачі, кількість яких залежала від конкретних службових обставин.

Митні установи Української Держави комплектувалися переважно особами, які мали професійний досвід. Умови зайняття посад урядовцями визначав Закон від 24 липня 1918 р. «Про порядок призначення осіб на урядову службу». Директор ДМЗ як урядовець IV класу призначався особистим наказом гетьмана зі скріпленням міністра фінансів за попередньою ухвалою Ради Міністрів. Віце-директор (урядовець V класу) — наказом по Міністерству фінансів за поданням, затвердженим гетьманом. Начальники відділів, управляючі найбільшими митницями й дільничні митні інспектори (урядовці VI класу) — наказом міністра фінансів. Інші урядовці — в порядку, визначеному міністерством. Відповідним чином здійснювалося звільнення з посад. Гетьманський уряд піклувався про особовий склад митного відомства. На його службовців поширювалися всі пільги, що передбачалися для державних установ.

Митники мали вести короткий облік пасажирів, які перетинали кордон, зазначаючи лише місце прибуття, ім'я, по батькові та прізвище, а також згідно з яким документом і з чийого дозволу прибула особа. Гроші, котрі вилучалися у пасажирів, зберігалися в місцевій поштової конторі або у скрині прикордонної охорони. Прибутки митниці спрямовувалися у найближчу поштову контору або відділення державного банку, про що звітувалося ДМЗ. Інші кошти — поштовими переказами до державної скарбниці.

Для вдосконалення і спрощення митного проходження ДМЗ Обіжником про огляд товарів на місцях у митницях за № 347 від 11 травня 1918 р. доручив митницям на місцях, якщо можливо, сприяти вимогам інституцій та приватних осіб, оглядати товари і приймати митні збори за привезені товари на місцях, а не відсилати їх для огляду до внутрішніх митниць. Огляд мав відбуватися в присутності експерта-техніка, який після відповідного сповіщення про його необхідність у департамент мусив негайно прибути до призначеної митниці, а охорона товарів і плата за перетримку вагонів при цьому, за відсутності на пункті митної охорони, покладалася на прохачів.

Охорона поїздів і окремих вагонів у районі митниці покладалася на доглядачів. А в разі їх недостачі начальник митної установи мав звертатися до прикордонників. Для перевантаження товарів зверталися до начальника місцевої станції чи порту або наймали робочу силу на відпущений аванс 600 крб щомісячно з розрахунку в день на один поштовий, один багажний і 2 вантажних вагони — 20 робітників. На документах закордонних поїздів, які прямували транзитом до Одеси, Києва чи Харкова, робили позначку «без перевірки». А на накладних ставили печатку митниці. Копію накладної надсилали до ДМЗ. Накладні на закордонні вантажі разом з одним примірником поїзного списку і вагонного листа відразу після відправлення потяга надсилали за належністю до Одеської, Київської чи Харківської митниці, а другий

примірник — у місцеву Контрольну палату. Про стан речей начальник митної установи не менше ніж два рази на тиждень звітував ДМЗ.

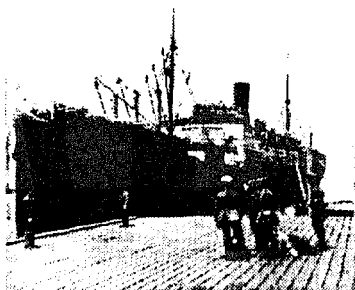
У роботі наглядова митна установа здебільшого користувалась таким обладнанням і документацією: вагонні замки з одним комплектом ключів до кожного; шпульки для великих вагонних пломб (100–200); товста шворка для великих вагонних пломб (5–10 фунт.); прес для затискання пломб у замках; прес для затискання товарних пломб; розрядник; свинець і кулелійки для великих і малих пломб; декілька щупів; гербові марки різної вартості (всього на 25 крб); касова книга; витратний реєстр; пакгаузна книга для запису товарів, відправлених на складування; пакгаузна книга для запису товарів, відправлених транзитом; реєстри вхідних і вихідних паперів; реєстри наявних для запису вантажних документів; книги для огляду пасажирських речей (3–5 шт.); книга для обліку вагонних замків і ключів до них; бланки провізних посвідчень для відправки транзитом пасажирських місць (20–40 шт.); бланки відомостей для здавання у відповідні установи прийнятих зборів і форми бухгалтерських книг.

Митники активно співпрацювали з Окремим корпусом кордонної охорони (ОККО), на який було покладено завдання забезпечувати безпеку українського державного кордону. До обов'язків прикордонної варті входило забезпечення недоторканності кордонів, запобігання нелегальній міграції людей, контрабандному перевезенню товарів і скоєнню інших злочинів у прикордонній смузі. На варті прикордонники перебували цілодобово. У робочі години митних установ вони разом з митниками перевіряли перепускні документи. Їхні дії обмежувалися встановленням дійсності власника документа. Після закриття митного пункту він здавався під охорону прикордонникам і був недоторканим до ранку.

Для узгодження дій митників і прикордонників при ДМЗ і управліннях дільничних митних інспекторів пе-

ребували спеціальні штаб-старшини ОККО. Згідно з інструкцією, затвердженою в червні міністром фінансів, вони призначалися командиром корпусу і підпорядковувались йому. Але директор ДМЗ і митні інспектори мали право їх відряджати на кордон самостійно або в складі ревізорів департаменту і помічників інспекторів «для обстеження на місці питань стосовно митної справи, охорони кордону чи дій урядовців митного відомства і кордонної охорони для провадження спільних розслідувань непорозумінь між службовцями цих відомств». Про результати розслідувань штаб-старшини мали доповідати директору ДМЗ і митним інспекторам, але мали право й безпосередньо доповідати командирі ОККО. Цих штаб-старшин утримував штаб ОККО, але свої відпустки вони узгоджували з ДМЗ або митним інспектором. У їх розпорядженні могли бути помічники і канцеляристи.

Суттєво ускладнювало роботу митників перебування на території України німецьких та австро-угорських військ, з командуванням яких не завжди вдавалося порозумітися. Дисципліна в цих військах (особливо австро-угорських) поступово падала, вони дуже час-



Німецький корабель в Одесі, 1918 р.

то відверто грабували. Під загрозою застосування зброї перешкоджали огляду вантажів, які завозили в Україну, і сплаті мита за них, а також сприяли незаконному вивезенню дефіцитних товарів. Так, керуючий Одеською митницею доповідав, що 17 і 19 вересня, незважаючи на протести митників, до Австрії було вивезено: на пароплаві «Керкіра» — 4340 пуд. порожніх мішків, 2091 пуд. вовни, 262 пуд. мотуззя, 452 пуд. брезенту, 812 пуд. бурякового насіння; на пароплаві «Кіос» — 550 коней,

1710 пуд. ячменю, 1200 пуд. сіна. До вересня 1918 р. із Херсонського порту без дозволу митників до Австрії на пароплаві «Мрія» вивезено 45 978 пуд. пшениці й 29 198 пуд. ячменю. 10 жовтня в Херсоні без дотримання митних формальностей німецький буксир «Єлизавет Фріч» забрав дві баржі під австрійським прапором, навантажені 85 110 пуд. пшениці, 1200 пуд. вовни, 10 985 пуд. ячменю, 16 775 пуд. борошна.

З початком революційних подій в Австро-Угорщині командування Східною армією втратило контроль за діями своїх підлеглих. Австро-угорські війська цілими частинами в залізничних ешелонах через західний український кордон самочинно поверталися додому. При цьому солдати обеззброювали, а інколи й убивали своїх офіцерів, продавали зброю, грабували прикордонні селища і станції. Українські службовці прикордонних і митних установ не мали можливостей для ефективної протидії австро-угорським грабіжникам. Ситуація ускладнювалася й тим, що в цей час через західний кордон Української Держави почали масово повертатися додому російські військовополонені, звільнені відповідно до умов Брестського миру. На своєму шляху в пошуках харчів вони скоювали численні грабунки у прикордонній смузі.

Правовою базою митної політики Української Держави тимчасово були загальноросійські нормативно-правові акти, які коригувалися поточними законами, постановами, обіжниками і розпорядженнями українських урядів, а також новими міжнародними угодами, укладеними протягом 1918 р. як республіканським, так і гетьманським урядами.

Основними торговельно-економічними партнерами Української Держави у 1918 р. через воєнно-політичні обставини були країни Четверного союзу (Німеччина, Австро-Угорщина, Болгарія і Туреччина). Економічні відносини України з провідними державами цієї коаліції будувалися на базі загального «Господарського договору» між УНР, Німеччиною та Австро-Угорщиною від

23 квітня 1918 р. До укладення остаточної торговельної угоди торговельний обмін Української Держави з Німеччиною та Австро-Угорщиною мав здійснюватися на основі російсько-німецького договору про сухопутну та морську торгівлю 1894–1904 рр. та відповідної угоди Австро-Угорщини з Росією 1906 р. зі змінами, внесеними до них Брестським договором.

Брестська угода змусила уряд УНР надати певні пільги та привілеї товарам і підданим центральних держав, визнати котрі, як і взагалі умови цього договору, була змушена гетьманська влада. Однак договір із цими державами, як



Австрійські солдати в українському селі, 1918 р.

повідомляло 17 квітня 1918 р. Департамент митних зборів Народне міністерство закордонних справ УНР, набирав чинності лише з дня обміну ратифікаційними грамотами, що мав відбутися у Відні. Наголошуючи на цьому, керівництво ДМЗ визнало застосування його митних домовленостей українськими службовцями до моменту ратифікації небажаним, неправильним і незаконним. В Обіжникові про закони й розпорядження, якими повинні керуватися митні установи під час виконання своїх обов'язків (№ 235 від 26 квітня 1918 р.), що направив їм виконуючий обов'язки директора ДМЗ П. Андреев, з цього приводу наголошувалося: «Митні установи повинні чітко керуватись при виконанні своїх обов'язків митним статутом, вид. 1910 і продов. 1912 року, загальним митним тарифом, вид. 1903 р., а також усіма виданими до 27 жовтня 1917 р. законами й розпорядженнями».

30 травня Голова Ради Міністрів Ф. Лизогуб і міністр торгівлі й промисловості С. Гутник підписали наказ №

1119/1055 про заборону вивезення за кордон сірки, сурику і соди без письмового дозволу Міністерства торгу і промисловості в кожному окремому випадку. 3 червня з'явився наказ № 1152/1127, який, посилаючись на господарську угоду від 23 квітня між УНР, Німеччиною та Австро-Угорщиною, встановлював обмеження на вивезення за кордон без дозволу державних установ цілої низки товарів. Так, на вивезення цукру, худоби, яєць, сала і м'яса треба було мати дозвіл Міністерства продовольчих справ, збіжжя — Державного хлібного бюро, спирту — акцизного відомства, вугілля — департаменту палива, а залізні уламки, ганчір'я, картопля й овочі вивозилися без окремого дозволу, але в обмеженій кількості. Повна заборона до вивезення встановлювалася на мішки, брезенти, мануфактуру, галантерею, мед, патоку, рис, олію, лляну соломку, шкіру, гуму, дорогоцінні та рідкісні метали, а також коней. 11 червня черговий наказ заборонив вивезення мила й живиці, 15 червня — свинцевих солей і коркового дерева.

З центральних держав, крім військового майна, яке ввозилося без огляду, до України надходили переважно товари споживчого характеру. Дозвіл на їх увезення надавався в кожному окремому випадку установами Міністерства торгу і промисловості Української Держави. При цьому тоннаж імпортного краму кожного різновиду обмежувався на підставі чинної постанови Тимчасового уряду Росії, ухваленої в липні 1917 р. За наявності посвідчення про дозвіл на ввезення і відповідності норми ваги українські митники керувалися розпорядженням ДМЗ № 235 від 26 квітня 1918 р. Відповідно до цього нормативного акта такі товари пропускалися в Україну після сплати мита за загальним тарифом з надбавкою 100 %.

Особливо високими були митні збори з тютюнових і алкогольних виробів. Наприклад, перетинаючи кордон, належало заплатити з пуда листового тютюну 90 крб, з фунта крихтового паливного чи нюхального — 7 крб 60 коп., з фунта сигар чи цигарок — 18 крб 70 коп. З рому,

французької виноградної горілки, коньяку, сливовиці, кіршвасеру, джину, віскі, спирту під час перевезення їх у бочках мито становило 75 крб за пуд (брутто). Якщо ж ці вироби, а також лікери, наливки, настойки, ефіри, фруктові есенції з додаванням спирту перевозилися у пляшках, митні збори дорівнювали 90 крб за пуд (брутто). За виноградні, фруктові та ягідні вина, що перевозились у бочках, мито становило за пуд 19 крб 80 коп. (міцністю до 16°) і 33 крб (міцністю від 16° до 25°). Якщо вино перевозилось у пляшках, то за нешипучі різновиди міцністю до 25° платили мита 26 крб 40 коп. з пуда, включно з вагою пляшок. За шампанські вина у пляшках сплачували 55 крб митних зборів за пуд. Мито з вина, яке перевозили в залізничних цистернах, сплачували з чистої ваги, додаючи 25 % у розрахунку на тару.

Щодо неоплачених митом товарів, то, згідно із затвердженою 10 серпня 1918 р. П. Скоропадським і ухваленою Радою Міністрів Постановою про представлення в місячний строк в митні установи Української Держави закордонних чужоземних товарів, за які не було вчасно сплачено мито, Міністерством фінансів пропонувалося «всім особам і інституціям, що мають торговельну професію та торговельне посередництво і в яких перебувають деякі закордонні чужоземні товари, вчасно не оплачені митом, ...протягом місяця з дня оголошення цієї Постанови у «Державному Вісникові» (тобто з 15 серпня 1918 р.) доставити ці товари до однієї з митниць Української Держави для огляду, оплати мита, а в належних випадках для таврування». У разі ж невиконання цієї вимоги до чужоземних товарів, які були б зна-



Австрійські солдати в Україні розвантажують продовольство, 1918 р.

йдені в межах Української Держави, повною мірою застосовувалися всі карні постанови «Статуту митного» про пачкарство. Торгівля закордонними товарами, за які не було сплачено мито, безумовно заборонялась, а до всіх випадків продажу таких товарів застосовувалися постанови про пачкарство.

Українські харчові поставки до Німеччини й Австро-Угорщини митом не обкладалися. Центральні держави продовжували війну й відчували гостру потребу в українському продовольстві та сировині, постачати які Україна зобов'язалася за Брестським договором. Ці зобов'язання передбачали поставити 60 млн пудів зерна, 400 млн штук яєць, 3 млн пудів цукру, 2,75 млн пуд. великої рогатої худоби (жива вага), 37,5 млн пуд. залізної руди. Крім того, німецькі й австро-угорські солдати мали право на продуктові посилки своїй родині. Щомісячна норма становила: борошно — 2 пуди; крупа, квасоля, макарони — по 10 фунтів; олія — 3 фунти. Ураховуючи кількість іноземного військового контингенту в Україні (177 000 чол.), 15 листопада 1918 р. Міністерство продовольства надіслало до Ради Міністрів довідку про вартість цих поштових посилок. За умов тогочасних середніх цін приблизні державні збитки на них щомісячно становили 14 116 470 крб.

У рамках нового Економічного договору між центральними державами й Україною 10 вересня 1918 р. було укладено «Угоду про мито» (як додаток до договору). Сторони домовилися про те, що з 1 червня 1918 р. центральні держави мали сплачувати лише договірні мита і сплати, відповідно до вже згадуваних торгових і мореплавних угод Росії з Німеччиною (1894–1904 рр.) та Австро-Угорщиною (1904 р.), а також умов Брестського мирного договору між УНР, Німеччиною, Австро-Угорщиною, Болгарією і Туреччиною (1918 р.).

Ставки сплат, які були вищими за визначені «Угодою про мито» і сплачувалися центральними державами до 1 червня 1918 р. (згідно з § 2 Угоди), до повернення не належали. За товари ж, котрі ввезено в Україну до

1 червня і за які ще не сплачено мито, слід було сплатити вищі ставки, згідно з постановами російських законів від 15 лютого та 18 березня 1915 р. Країни — учасники Угоди зобов'язалися негайно розпочати спільні переговори, щоб в інтересах товарообміну між усіма державами впровадити спрощення і полегшення українських митних формальностей. На цей аспект Угоди Об'язником про застосування пільгового тарифу до товарів, які ввозяться з Німеччини, Австро-Угорщини, Болгарії і Туреччини, за № 6241 від 24 вересня 1918 р. особливо звертав увагу митних установ директор ДМЗ П. Андрєєв, наголошуючи, що: «1) виплачені центральними державами після 1 червня ц. р. більш високі, у порівнянні з установленими згодою, ставки не підлягають поверненню і 2) за товари, ввезені до 1 червня ц. р., повинно бути виплачено ставки, згідно з законом 15 лютого і 18 березня 1915 року і, оскільки такого ще не було, ця виплата мала бути зроблена додатково».

Розроблялися і двосторонні митно-тарифні угоди. Так, 27 травня 1918 р. в Києві в приміщенні Управління Південно-Західних залізниць розпочала роботу змішана німецько-українська комісія з питань залізнично-шляхової тарифної угоди. З укладенням перемир'я між Україною та більшовицькою Росією і початком україно-російських переговорів серед інших питань двосторонніх відносин покладено початок розгляду й митно-тарифної проблеми. У рамках переговорного процесу при Міністерстві торгу і промисловості Української Держави створено митно-тарифну підкомісію, що з 28 червня 1918 р. розпочала перегляд митно-тарифного статуту 1903 р., який гетьманська сторона хотіла покласти в основу товарообміну України з Росією. Однак згодом більшовицька делегація перервала переговори з Україною, які так і не було завершено.

Окрім забезпечення економічних інтересів держави митна політика відігравала вагомую роль у реалізації зовнішньополітичних планів Гетьманату. Гетьманській Україні довелося вести, відносно успішно для неї, дві

митні війни. Так, ще в березні 1918 р. між Україною та Румунією виник конфлікт унаслідок анексії останньою Бессарабії. Центральна Рада не змогла вплинути на румунський уряд, війська якого незаконно захопили територію Бессарабії, що належала Україні. Після перевороту 29 квітня 1918 р. уряд П. Скоропадського одразу ж зайняв чітку й однозначну позицію з твердим наміром «настоювати на належності політико-автономної Бессарабії Українській Державі, до чого вона, Україна, має всі права». Гетьманат намагався підкріпити свої вимоги економічним тиском на Румунію. 11 травня 1918 р. було заборонено вивозити товари до Румунії та Бессарабії. У відповідному наказі з цього приводу, зокрема, зазначалося: «Зважаючи на те, що Бессарабія анексована Румунією і що умови політично-господарських відносин ще не встановлені, вивезення будь-яких товарів у Румунію та Бессарабію, безумовно, забороняється».

Урядом Гетьманату, крім того, було видано розпорядження про закриття будівельних операцій товариства Бессарабських залізниць, припинено суходільне й водне сполучення з Румунією, румунське майно підлягало вивезенню з України, а українське — з Румунії. Такі заходи Української Держави змусили Румунію вдатися до спроби налагодження переговорного процесу з гетьманським урядом. 7 серпня 1918 р. для пошуку примирення і компромісу до Києва прибула надзвичайна румунська місія на чолі з Повноважним міністром П. Концеску. Для стимулювання переговорів наприкінці липня Рада Міністрів тимчасово припинила митну й економічну війну з Румунією. З гетьманського боку в Бухаресті дипломатичні зусилля розгорнув Надзвичайний дипломатичний представник Української держави В. Дашкевич-Горбацький. Перший етап переговорів закінчився 13 жовтня 1918 р. підписанням Тимчасового торговельного договору між Україною та Румунією, після чого сторони мали почати розгляд бессарабського питання.

Проте бессарабське питання так і не було розв'язане через осінні події 1918 р. (антигетьманське повстання в

Україні, розвал Австро-Угорщини, революція в Німеччині, ануляція більшовицькою Росією Брестського договору), що дозволило Румунії наважитися ще й на окупацію в листопаді 1918 р. українських Хотинщини та Північної Буковини.

Економічну блокаду уряд П. Скоропадського успішно застосовував у протистоянні з Кримським крайовим урядом генерала С. Сулькевича, намагаючись поширити на Крим юрисдикцію Української Держави. В умовах перебування на території України та Криму німецьких військ вжиття військових заходів було неможливим, тому гетьманський уряд застосував економічні важелі. Наприкінці червня 1918 р. розпочато економічну блокаду півострова: встановлено митні кордони, які припинили ввезення-вивезення товарів і продовольства. У відповідь кримський уряд заборонив вивезення за кордони Криму будь-яких товарів за винятком сирих фруктів. Розпочалася митна війна, в яку були втягнуті службовці єдиної в минулому прикордонної охорони та митного відомства Російської імперії. Справа в тому, що Кримський крайовий уряд підпорядкував собі розташовані в Криму митні установи (Севастопольська, Джанкойська, Євпаторійська, Керченська, Ялтинська, Феодосійська, Перекопська митниці, Арабатська митна застава та Акмечетський, Єнікальський, Алуштинський, Судацький, Таганаський перехідні митні пости). У складі кримського Міністерства фінансів, торгу, промисловості та праці створено Відділ непрямих податків і митних зборів, очолюваний О. Малиніним.

Митна війна завдала відчутної шкоди економіці Криму і змусила уряд Сулькевича у вересні 1918 р. піти на переговори щодо приєднання Криму до України. На час переговорів, у вересні–жовтні 1918 р., український уряд зняв митні кордони з Кримом, але після їх провалу митна війна на деякий час поновилася. Остаточну блокаду півострова було скасовано в листопаді 1918 р., коли гетьман проголосив курс на федерацію з майбутньою небільшовицькою Росією.

У листопаді 1918 р. політична ситуація в Україні та її міжнародне становище знов радикально змінилися. Німеччина та її союзники зазнали остаточної поразки у війні. Австро-Угорська та Османська імперії розпалися, в Німеччині вибухнула революція. Розпочалося виведення німецьких та австрійських військ з України. 1 листопада 1918 р. у Львові була проголошена Західноукраїнська Народна Республіка (ЗУНР), а 7 листопада 1918 р. у Любліні — Польська Республіка, які стали прикордонними сусідами Української Держави. Але розробити нормативно-правові засади для визначення з ними кордону гетьманський уряд уже не встиг. На заваді стали західноукраїнсько-польська війна та антигетьманське повстання в самій Україні, яке очолила Директорія. У перебіг подій з території більшовицької Росії втрутилися ще й загони Червоної гвардії. У країні запанував безлад і громадянська війна. В оточеному повстанцями Києві П. Скоропадський 14 грудня 1918 р. зрікся влади й Українська Держава припинила своє існування.

Про митну справу у відновленій Директорією так званій «другій» УНР говорити можна лише умовно. З 1919 р. УНР вела нерівну війну на кілька фронтів за фактичної відсутності тилу. Війна несла із собою розруху та завмирання торговельних відносин. Вища влада «другої» УНР неухильно деградувала. Державний апарат перебував в абсолютному розкладі. Унаслідок частоті зміни території та лінії фронтів, відсутності організованого фінансового апарату й деморалізації населення податки перестали надходити до державної скарбниці. Уряд Директорії переймався переважно налагодженням шляхів отримання коштів з-за кордону та необмеженої емісії паперових грошей. За таких умов питання митної політики не могли, звичайно ж, стояти на порядку денному. Відзначити можна хіба що реформу митного тарифу, визначену законами від 26 червня та 31 липня 1919 р. Проте на практиці ці закони так і не були застосовані. До кінця 1919 р., зазнавши воєнної поразки, УНР фактично припинила існування.

Не кращою була ситуація з митною справою і в ЗУНР, яка після Акта злуки 22 січня 1919 р. формально стала Західною областю УНР (ЗО УНР). Республіка від самого початку свого існування опинилася у вкрай важкому становищі. Її територія, спустошена ще під час Першої світової війни, стала ареною нової війни — з Польщею. Стан економіки був критичним, не вистачало найнеобхіднішого, навіть продовольства. За цих умов доводилося вдаватися до надзвичайних заходів. Було заборонено вивезення за кордон продовольства, промислових товарів, машин, сировини, бензину, мастильних матеріалів.

Головними джерелами прибутків були нафта і допомога з боку УНР. Нафту, за наявності можливостей, вивозили за кордон (до Угорщини та Чехословаччини) або до Наддніпрянської України, де вимінювали на військове спорядження, зброю, харчі та медикаменти. Із Чехословаччиною та Австрією у лютому–березні 1919 р. було укладено торговельні угоди, проте через несприятливий перебіг бойових дій їх так і не реалізовано. Уже в липні 1919 р. всю територію ЗУНР окупували польські війська.

Митні установи, що існували в цей час на території ЗУНР, входили до складу Фінансового секретарства, яке очолював голова уряду ЗУНР С. Голубович. У його структурі було створено відповідний відділ митної служби. У своїй роботі секретарство стикалося з величезними труднощами. Не вистачало спеціалістів, через повне зубожіння населення надходження від податків були незначними і прибутки державної скарбниці залишалися мінімальними. По суті не існувало ні фінансового плану, ні бюджету. Видатки робилися з дня на день, в міру надходження грошей чи матеріальних засобів.

Отже, становлення митної системи українських національних режимів 1917–1919 рр. відбувалося у важких воєнно-політичних умовах, спричинених революцією, громадянською війною та іноземною інтервенцією, які, власне, й визначили і специфіку митної справи, і до-

лю українських державних утворень, що існували в цей період.

Центральна Рада розпочала процес створення національної митної системи. Проте зовнішня агресія з боку більшовицької Росії та загалом низький державотворчий потенціал самої Центральної Ради не дозволили їй створити дійовий апарат державного управління, в тому числі ефективну митну систему.

Набагато краще митну справу було налагоджено в Українській Державі П. Скоропадського, який мав у своєму розпорядженні декілька відносно спокійних місяців. Спираючись, з одного боку, на досвід здійснення митної справи в Російській імперії (організаційну структуру, кадровий потенціал, правові норми), а з іншого, враховуючи нові політичні реалії (появу нової Української Держави з новими кордонами), — гетьман спромігся створити достатньо дійову митну систему. Однак глибокі внутрішні суперечності, загострення громадянської війни та втрата зовнішньої підтримки з боку Німеччини призвели до краху гетьманського режиму і створеної ним системи державного управління.

Директорія УНР та ЗУНР від самого початку свого існування опинилися в критичній ситуації й мали вести боротьбу за виживання. Постійно перебуваючи у стані війни, вони не спромоглися налагодити нормальне економічне життя і, відповідно, організувати митну справу, питання про яку було явно не на часі.

Митно-торговельна політика «білих» режимів. У часи революції та громадянської війни однією з політично-військових сил, що претендували на вищу владу на всьому просторі колишньої Російської імперії, був так званий білий рух, або білогвардійщина. У науково-історичній літературі його прийнято розглядати як специфічну течію російської контрреволюції, основною метою якої було відродження «єдиної та неподільної» Росії у дореволюційних межах. Симпатичні, творці та учасники білогвардійщини в Україні представляли, як правило, поміщицько-дворянську верству, частину пра-

вославного духовенства, буржуазію, частину російськомовної інтелігенції, офіцерського корпусу, студентства, тобто переважно міське населення. Як активні суб'єкти військово-політичних подій білогвардійські режими мали можливість на деякий час і на деяких територіях України захоплювати владу і впроваджувати там свою політику, включно з торговельно-митними процесами. До таких режимів, зокрема, можна зарахувати уряд генерала Сулькевича у Криму (1918 р.), режим генерала Денікіна в Донбасі та Північно-Східному Приазов'ї (перша половина 1919 р.), Криму (кінець 1918 — початок 1919 рр., середина 1919 — квітень 1920 рр.), більшій частині України (літо 1919 — січень 1920 р.), уряд «Півдня Росії» генерала Врангеля в Криму, Таврії та Північному Приазов'ї (квітень–листопад 1920 р.).

Однією з програмних засад внутрішньої політики білих режимів, особливо це стосується уряду Денікіна, як уже зазначалося, був принцип «єдиної та неподільної Росії». Це унеможливило укладання будь-яких політичних і торговельно-митних угод з новоствореними національними державами на теренах колишньої імперії, в тому числі з українськими урядами. Білі щиро вважали себе єдиними законними спадкоємцями царського і Тимчасового урядів, тому їх митна політика базувалася фактично на дореволюційному законодавстві й була зорієнтована на підтримку економічних зв'язків із державами, які в часи Першої світової війни були союзниками Росії. Відповідно, білі генерали не бажали мати офіційних контактів з державами Четверного блоку.

Отже, до кінця світової війни білогвардійське керівництво у зовнішньоекономічній сфері орієнтувалося на держави Антанти, переважно Францію, Англію, меншою мірою Італію, після закінчення війни — на країни Чорноморського басейну (Болгарію, Румунію, почасти Туреччину). Режим Врангеля, переосмисливши помилки Денікіна в національній політиці, підтримував також торговельні зв'язки з незалежною Грузією, намагався налагодити контакти з Польщею, урядом Петлюри.

Фінансово-торговельна політика Денікіна в цілому оцінюється негативно. Він приймав матеріально-технічну та фінансову допомогу держав Антанти як позику, водночас недостатньо розвиваючи торгівлю і не вдосконалюючи податково-митний апарат. Фінансові проблеми Денікін намагався розв'язувати шляхом друкування грошових знаків.

Врангель критично осмислив усі недоліки економічно-торговельної та фінансової політики свого попередника. Він намагався реанімувати експортно-імпорتنі операції з усіма бажаними країнами, інша справа, що уряд «Півдня Росії», обмежений територіально, не мав ані достатнього запасу золота й валюти, ані власної сировини для виробництва чи експорту. Тому основну частину експорту цього режиму об'єктивно становив таврійський хліб, продаж якого за кордон давав можливість забезпечувати армію білогвардійців.

Намагаючись міцніше прив'язати до свого режиму південне козацтво, Врангель уклав угоду з отаманами та урядами Дону, Кубані, Тереку та Астрахані. Відповідно до угоди на територіях, які контролювали і планували контролювати білі, та козацьких землях мала існувати єдина митна система і непряме оподаткування, скасовувались митні застави і нагляди між територіями білих і козаків, формувалась єдина грошова система. Усі ці заходи в цілому були продовженням політики Денікіна, але в будь-якому разі Врангель не встигав їх реалізувати. Програш білих у громадянській війні дозволив більшовикам установити остаточний контроль над південними регіонами колишньої Російської імперії, отже, і над мережею митних установ Криму та України.

Радянська митна система. Історію радянської митної служби доцільно розглядати в контексті радянської історії взагалі. Радянське державне будівництво, всі повороти внутрішньої та зовнішньої політики комуністичного режиму повною мірою відбивалися на становленні, розвитку і функціонуванні митної системи.

Становлення радянської митної системи в Україні відзначалося низкою особливостей. По-перше, необхідно враховувати фактор революції, національно-визвольної боротьби, світової та громадянської війн, коли в 1917–1920 рр. на території України з'являлись і зникали, постійно конкуруючи між собою, різні національно-політичні режими. Фактично жодна з політичних сил не відмовилась від митної служби як невід'ємної складової свого державного апарату, але в умовах постійної боротьби ніхто не міг гарантувати стабільність і неперервність діяльності митників. Повною мірою це стосувалось і більшовиків, які отримали можливість розпочати серйозну та перспективну роботу в цьому напрямку тільки в повоєнний час.

По-друге, зародження радянської митної служби відбувалося не на порожньому місці. Не дивлячись на те, що тодішній партійно-державний гімн комуністів починався зі слів: «Увесь світ насильства ми зруйнуємо...», радянська держава скористалась і досвідом, і напрацюваннями в митній справі як царського режиму, так і Тимчасового уряду. Інша річ, що митна система зазнала радикальних змін, почала працювати дещо за іншими принципами, переслідуючи подекуди й інші цілі.

По-третє, організацію і дію радянських митних установ на теренах України обов'язково слід розглядати як невід'ємну складову загальнорадянської митної системи. Звісно, митні структури України більшовицьким режимом були успадковані від урядів гетьмана П. Скоропадського і Директорії УНР, але відповідна правова база, принципи, форми й методи діяльності митних установ усе ж таки в цілому переносились на український ґрунт з Росії, де радянська митна система об'єктивно почала формуватися раніше.

Прийшовши до влади в Центральній Росії, більшовики заходилися перебудовувати державний апарат, намагаючись зробити його максимально дійовим, ефективним знаряддям своєї політики, як внутрішньої, так і зовнішньої. Відбудовувалася потужна владна пірамі-

да з рисами надзвичайної централізації та мілітаризації, верхівкою якої стала Рада Народних Комісарів (далі — РНК) Російської Радянської Федеративної Соціалістичної Республіки (РРФСР) під керівництвом лідера компартії В. Леніна. Хоча за життя останнього повний синтез державного і партійного апаратів не відбувся, але по суті одні й ті самі люди вирішували як партійні проблеми, так і всі питання загальнодержавного характеру. Повноваження законодавчого органу отримав Центральний Виконавчий Комітет. Крім того, в умовах громадянської війни, яка набирала розмаху саме після приходу до влади більшовиків, очевидної законодавчо-виконавчої сили набував такий владний орган, як Рада праці та оборони (РПО, рос. СТО) РРФСР, діяльністю якої керував той же Ленін.

Внутрішня політика більшовиків періоду 1917–1921 рр. отримала назву «воєнного комунізму». Вона відзначалась надзвичайною централізацією органів управління, націоналізацією промисловості, повним державним контролем над фінансами, транспортною системою і засобами зв'язку, соціалізацією, тобто фактичним одержавленням землі, забороною приватної торгівлі. Усі ці заходи впроваджувалися за допомогою масових репресій як проти основних політичних опонентів компартії, так і проти цивільного населення.

Націоналізація промисловості, фінансів, землі, корисних копалин тощо дозволяла більшовикам не тільки зосередити у своїх руках основні державні ресурси в боротьбі з військово-політичними конкурентами, що, власне, й зумовило їх остаточну перемогу, але й установити контроль над населенням. Таким чином, закладалися тоталітарні підвалини комуністичного режиму, і свою роль у цьому, безсумнівно, були покликані відіграти й митні органи.

Перші кроки в розбудові нової, вже радянської, митної системи були здійснені в грудні 1917 р., коли з'явилися постанова Наркоматів внутрішніх справ і закордонних справ РРФСР «Про правила в'їзду та виїзду

з Росії» (12 грудня) і декрет РНК РРФСР «Про дозвіл на ввезення та вивезення товарів» (29 грудня). Згідно з цими директивами експортно-імпортна діяльність у межах зовнішньої торгівлі входила до компетенції Наркомату торгівлі і промисловості (далі — НКТіП), будь-які товари без ліцензії цього Наркомату вважалися контрабандними, митним органам надавалося право огляду багажу й особистих речей усіх осіб, що перетинали кордони Країни Рад, окрім дипломатів. Побіжний аналіз названих документів дозволяє зробити висновок, що на радянську митну службу в першу чергу покладались контрольно-адміністративні функції, а фіскальні відходили на перспективу.

Серйозних заходів щодо подальшої організації діяльності відомства було вжито новою владою в першій половині 1918 р. Зокрема, 22 квітня видано декрет РНК РРФСР «Про націоналізацію зовнішньої торгівлі», яким увесь контроль за зовнішньоекономічними операціями покладался на НКТіП. Цей нормативний акт визначив основний напрямок і принципи діяльності митних установ. Гідні уваги аргументи для прийняття цього Декрету були викладені Леніним у його праці «Чергові завдання Радянської влади». Лідер партії та держави, зокрема, писав про те, що «необхідно змінити й упорядкувати ті державні монополії (на хліб, на шкіру тощо), які вже впроваджені, і тим самим підготували монополізацію зовнішньої торгівлі державою: без такої монополізації ми не можемо «позбутися» іноземного капіталу шляхом сплати «данини».

Через місяць, 29 травня, уряд РРФСР видав декрет «Про митні збори та установи» (інша його назва — «Про розмежування прав Центральних і місцевих радянських влад щодо збирання мит і про регулювання діяльності місцевих митних установ»), за яким митні установи оголошувалися підконтрольними тільки центральній владі. Радянські органи влади на місцях мали максимально допомагати митникам в їхній діяльності, не втручаючись у неї. Щоправда, місцеві ради депутатів отрима-

ли право призначати до митниць комісарів, які б наглядали за виконанням митниками розпоряджень вищої влади.

Декретом РНК РРФСР «Про організацію прикордонної охорони» від 28 травня того ж року закладалися основи співпраці митниць і органів прикордонної охорони в питаннях охорони кордонів та боротьби з контрабандою.

Таким чином, ці декрети не тільки закладали функціональні засади діяльності митних установ, але й передбачали їхню організаційну перебудову. Ще в грудні 1917 р. Центральний комітет Всеросійської спілки митних службовців призначив Тимчасову раду з митного управління у складі п'яти осіб на чолі з комісаром. На початку 1918 р. відновив свою діяльність Департамент митних зборів при Наркоматі фінансів, який таким чином перебрав управління митною справою від ЦК Всеросійської спілки митних службовців. У складі ж Наркомату то-рговлі і промисловості у квітні 1918 р. було створено митно-тарифний і трактатний відділ. Тоді ж Департамент митних зборів було передано до НКТіП, а декретом РНК РРФСР від 29 червня 1918 р. його було перейменовано на Головне управління митного контролю (далі — ГУМК). Отже, влітку 1918 р. митна справа радянської Росії повністю перебувала під контролем Наркомату торгівлі і промисловості.

Звичайно, на стабільність організації й діяльності радянського митного відомства серйозним чином впливала громадянська війна. Можливо, саме тому протягом 1919 р. з'явився тільки один Декрет РНК РРФСР, який прямо стосувався митної справи, — «Про порядок укладення угод на ввезення та вивезення товарів з іноземних держав» від 30 квітня. Цей декрет доволі чітко окреслив коло учасників зовнішньоторговельних відносин. Суб'єктами, відповідно, виступали НКТіП від Країни Рад, а контрагентами — представництва іноземних держав та іноземні фірми. Декретом також установлювався порядок укладення зовнішньоторговельних угод.

Натомість у справі організації радянської митної системи в Україні 1919 р. став доволі важливим.

Перший період історії радянських митних органів. У перший свій прихід до України (грудень 1917 — березень 1918 рр.) більшовики через низку об'єктивних причин не мали можливості розпочати розбудову інституційно-адміністративних підвалин влади. Але з кінця 1918 р., коли в Україні було повалено режим гетьмана Скоропадського і встановилася влада Директорії УНР, більшовики отримали другий шанс, яким вони скористалися краще. Перш за все, вони відмовились визнавати суверенні права Директорії та 28 листопада оголосили про створення свого, альтернативного Директорії, Тимчасового робітничо-селянського уряду України. Свою державу зі столицею в Харкові вони назвали Українською Соціалістичною Радянською Республікою (УСРР), а 21 січня 1919 р. перейменували уряд на Раду Народних Комісарів (РНК) УСРР, яку очолив болгарин за походженням Х. Раковський.

Уже з цього часу стала зрозумілою стратегічна мета російських комуністів щодо України: офіційно не відмовляючись від підтриманого ними принципу самовизначення націй, водночас не дозволити Україні остаточно відірватися від Радянської Росії. Втім, урахувавши фактор очевидної недовіри до комуністів з боку основної маси населення України, Ленін зважився на надання Радянській Україні відносно широких державних прав. Таким чином, у 1919–1922 рр., до часу створення СРСР, УСРР, принаймні за зовнішніми ознаками, могла вважатися суб'єктом міжнародного права. Природно, що радянський режим в Україні західився розбудовувати свій державний апарат, включаючи митну службу. З іншого боку, харківський уряд став фактично філією головного московського «офісу», копіюючи його в питаннях запровадження нового законодавства, державного будівництва тощо. Це видно навіть з назви нового українського уряду.

Так, 21 січня 1919 р., у день свого створення, уряд УСРР продублював декрет РНК РРФСР від 29 травня 1918 р., заклавши тим самим початки української радянської митної системи. Цим актом митні установи оголошувались органами центральної влади і мали керуватись у своїй практичній діяльності принципом націоналізації зовнішньої торгівлі.

Після вторгнення в грудні 1918 р. більшовицьких військ Росії в межі України російські митники виступили з ініціативою ліквідації українсько-російського державного й митного кордону та об'єднання митних структур усіх радянських республік в єдину систему, яку б очолювало ГУМК РРФСР. Поки тривали військові дії та долю України ще не було визначено, керівництво Радянської Росії не поспішало з реалізацією ініціатив ГУМК. Але відповідний тиск на уряд УСРР, звісно, здійснювався, і той, урахуовуючи успіхи Червоної Армії на українській території, зрештою, був змушений піддатися. Отже, нормативною базою митних установ України з весни 1919 р. стали акти РРФСР. Зокрема, 9 березня 1919 р. уряд УСРР прийняв декрет «Про перехід митних установ та прикордонної охорони у підпорядкування Ради народного господарства України», а через два дні — декрет «Про в'їзд та виїзд з України». 1 квітня було ліквідовано українсько-російський державний і митний кордон.

Але поки тривали переговори між українською і російською сторонами щодо подальшої долі радянських митних структур, митна система України (19 митних установ і 805 співробітників-службовців) не могла залишатися бездіяльною та недоорганізованою. Тому тим же Декретом РНК УСРР від 9 березня Департамент митних зборів одночасно з підпорядкуванням його Раді народного господарства України було перейменовано у Відділ митного контролю (далі — ВМК). У липні 1919 р. Раднаргосп прийняв рішення про об'єднання двох своїх відділів — ВМК і Відділу зовнішнього товарообміну.

1 липня 1919 р. Всеросійський Виконавчий Комітет ухвалив резолюцію про «об'єднання воєнних і матеріальних сил РРФСР з Радянськими Республіками: Україною, Білорусією, Литвою та Латвією». Цей документ свідчив про бажання більшовиків об'єднати всі воєнні та фінансово-матеріальні ресурси територій, що ними контролювалися, перед серйозною загрозою з боку Збройних сил Півдня Росії, очолюваних генералом А. Денікіним, який нещодавно розпочав масштабний наступ на південних фронтах. Таким чином, резолюція стала основою і для подальшої централізації митних структур усіх радянських республік, чого так наполегливо домагалися московські митні керівники.

Отже, і друге за рахунком нашестя більшовиків до України виявилось для них у цілому невдалим. Улітку 1919 р. вони змушені були відійти з України під тиском військ Денікіна, армії УНР та Української галицької армії. Зрозуміло, що стосовно продовження діяльності на українських землях радянської митної системи не могло йтися.

Третій і остаточний прихід комуністичної влади до України відбувся у грудні 1919 р. Радянська Росія не відмовилась від ідеї обмеження економічного суверенітету України. Ще в серпні 1919 р., у часи денікінської окупації українських територій, у Москві було розроблено положення «Про місцеві відділи Центрального митного управління у Радянських республіках», згідно з яким митний нагляд мав здійснюватись Наркоматом торгівлі і промисловості РРФСР через ГУМК і його місцеві відділи на території радянських республік, отже й України. Цим положенням передбачалося, що стосовно митних надходжень використовуватиметься принцип «єдиної каси» для всіх радянських республік і всі витратні кошториси розглядатиме і затверджуватиме саме НКТіП РРФСР. Цей наркомат також одержував право призначати керівників місцевих відділів. Текст даного документа з усією очевидністю показує, що радянські республіки, не дивлячись на їхні декларовані суверенні права,

від самого початку свого існування не мали ніякої самостійності у сфері митного контролю. Отже, декрет РНК УСРР від 9 березня 1919 р. певним чином утрачав свою чинність: Москва залишала за собою право загального митного контролю на всіх територіях, де встановлювалася влада комуністів, включно з правом на прибутки від митних зборів.

У другій половині 1919 р., під час напруженої боротьби з денікінською загрозою, ідея об'єднання всіх радянських митних установ у єдине відомство тільки зміцнилася. Уряд УСРР тепер ще більше залежав від своїх російських покровителів, тому з поверненням до України без будь-яких зволікань санкціонував передачу своїх митниць під контроль Москви. Уже 20 січня 1920 р. відроджений ВМК УСРР було підпорядковано безпосередньо Головному управлінню митного контролю РРФСР.

14 травня 1920 р. з'явилась постанова РПО РРФСР «Про боротьбу з контрабандною торгівлею», якою визначались обставини торгівлі контрабандним товаром і особи, що могли притягуватися до відповідальності за здійснення такої торгівлі.

З метою вдосконалення та уніфікації митної системи України, а також для поліпшення зв'язку між радянськими урядами України та Росії в травні 1920 р. упроваджувалася посада уповноваженого Наркомату зовнішньої торгівлі (далі — НКЗТ) РРФСР при РНК УСРР (далі — УпНКЗТ). Уповноважений мав бути і посередником між урядами, і координатором усієї митної справи в Україні. При ньому створювалося ціле Управління УпНКЗТ. 21 червня ВМК переведено з прямого підпорядкування ГУМК РРФСР у штат створеного в травні Управління УпНКЗТ. У структурі останнього, крім ВМК, були також відділи прикордонної охорони, статистично-економічний та експортний. В Україні Управління УпНКЗТ стало основою республіканського Наркомату зовнішньої торгівлі. Наприкінці 1922 р. структура Укрзовнішторгу в цілому мала такий вигляд.

1. Управління Уповноваженого НКЗТ РРФСР при РНК УСРР.
2. Відділ регулювання з підвідділами:
 - а) ліцензій;
 - б) експорту й імпорту.
3. Економічно-статистичний відділ з підвідділами:
 - а) економічним;
 - б) статистичним;
 - в) інформаційним.
4. Фінансовий відділ.
5. Укрдержторг (як торговельний апарат Укрзовнішторгу).
6. Лісоекспорт.

А в середині 1920 р. ставала очевидною колізія: митна справа України в цілому контролювалася Наркоматом зовнішньої торгівлі РРФСР, а в самій Росії — Наркоматом торгівлі та промисловості.

Очевидно для усунення цієї колізії 6 червня 1920 р. розформовано НКТіП РРФСР, а частина його структурних підрозділів, включаючи ГУМК, передано до складу НКЗТ. Саме з цієї миті НКЗТ РРФСР став єдиним радянським відомством, що відповідало за реалізацію державної монополії на зовнішню торгівлю. 8 ж червня урядом РРФСР при НКЗТ засновано Раду зовнішньої торгівлі, що стала координатором дій державних органів у сфері останньої.

У червні 1920 р. також було затверджено «Положення про Головне управління митного контролю і прикордонної охорони (далі — ГУМКіПО)», яким при НКЗТ створювалося нове відповідне управління, що об'єднувало зусилля митників і прикордонників. Відповідно до цього положення влітку 1920 р. розроблено й «Положення про Відділ митного контролю і прикордонної охорони (далі — ВМКіПО) Управління уповноваженого НКЗТ РРФСР при РНК УСРР». Тобто відбувалась подальша структурна уніфікація митної системи всіх радянських республік.

Важливим етапом розвитку митної системи України стало територіальне розмежування зон дії ВМКіПО і митних округів РРФСР. До цього часу на території України існував лише один митний округ — Одеський, до складу якого входили 10 митних установ на румунському кордоні і чорноморському узбережжі. Митні установи українського Приазов'я підпорядковувалися Південному митному округу РРФСР, а Коростенський митний пост — Смоленському. Після встановлення перемир'я з поляками митні структури Смоленського округу було переведено на західний кордон, а пост у Коростені ліквідовано. Приазовські ж митниці 2 вересня 1920 р. перепідпорядковано ВМКіПО Управління УпНКЗТ. У жовтні територію України поділено на три митні округи — Харківський, Київський та Одеський, що були у відомстві ВМКіПО Управління УпНКЗТ. До їх складу входили окружні митні відділення 1-го і 2-го розрядів з підлеглими їм низовими митними установами.

У жовтні ж 1920 р. наказом НКЗТ РРФСР Головне управління митного контролю і прикордонної охорони було перейменовано у Митно-матеріальне управління (далі — ММУ), а в листопаді митна і прикордонна складові як ММУ в Росії, так і ВМКіПО в Україні були знов роз'єднані. ВМКіПО повернув собі колишню назву — ВМК. Охорона кордону покладалася на Особливий відділ Всеросійської надзвичайної комісії.

Узявши через Управління УпНКЗТ під повний контроль митну справу в Україні, уряд РРФСР продовжував розвивати як нормативну базу, так і організаційно-функціональну складову митної системи. Зокрема, 12 листопада 1920 р. уряд Радянської Росії видав декрет «Про порядок приймання, зберігання й передачі імпортованих та експортних товарів», чинність якого поширювалася й на Україну.

Остаточного курсу на централізацію радянської митної системи було визначено так званим Союзним робітничо-селянським договором між урядами РРФСР і УСРР, підписаним 28 грудня 1920 р. і затвердженим 29 грудня

VIII Всеросійським і 2 березня 1921 р. V Всеукраїнським з'їздами Рад. За цим договором низка ключових республіканських відомств і наркоматів, у тому числі зовнішньої торгівлі, об'єднувалась і від цього часу залишалася лише в складі уряду Росії, тоді як в уряді України вони представлялися уповноваженими.

Таким чином, радянський уряд України відмовлявся від найважливішої частини свого суверенітету, і хоча інколи здається, що протягом двох наступних років до утворення СРСР наркоми Раковського намагалися скласти Москві якусь конкуренцію, в тому числі у сфері зовнішньої торгівлі й митної справи, насправді це лише ілюзії, не більше.

Завершення в листопаді 1920 р. регулярної громадянської війни на території України дозволило більшовикам перейти до більш системної діяльності митних установ. Митна справа продовжувала вдосконалюватися.

3 січня, а також 17 жовтня 1921 р. уряд РРФСР своїми декретами впорядкував питання ревізій і конфіскацій вилучених митниками товарів. Ці московські директиви певним чином дублювалися декретом РНК УСРР «Про порядок ревізій і конфіскацій майна приватних осіб і товариств» від 15 листопада 1921 р. Останній нормативний акт визначав ознаки контрабанди і порядок конфіскації контрабандних товарів у межах України.

20 квітня 1921 р. постановою колегії Наркомату зовнішньої торгівлі Митно-матеріальне управління об'єднувалося з Транспортно-експедиційним. Об'єднане відомство називалось Транспортно-матеріальним управлінням (далі — ТМУ), втративши на деякий час, таким чином, зовнішні митні ознаки.

Протягом 1921 р. вийшло декілька нормативних актів, які регулювали структурно-кадрові складові діяльності митної служби. Так, 31 січня з'явилось «Тимчасове положення про комісарів митних установ». Комісари мали здійснювати нагляд за політичними аспектами роботами митниць. У лютому митниці України отри-

мали наказ переглянути свої штати, а в липні з'явилось «Тимчасове положення про місцеві органи Уповноваженого Наркомату зовнішньої торгівлі».

Поступово продовжували налагоджуватись і міжвідомчі зв'язки. Зокрема, 8 грудня 1921 р. уряд РРФСР видав Декрет про створення при Всеросійській надзвичайній комісії Центральної комісії з боротьби з контрабандою, до діяльності якої залучалися й митники.

Наприкінці 1921 р. зроблено наступний крок у централізації радянської митної системи. Наказом № 133 від 24 грудня ТМУ реорганізовано в Митне управління, а вже в січні наступного року розроблено нове відповідне положення.

На X з'їзді РКП(б), який відбувся у березні 1921 р., Леніну вдалося переконати делегатів у крайній необхідності змінити внутрішню політику радянської держави. Ленін розумів те, чого не розуміли інші лідери партії: якщо не послабити державні лещата у сфері економіки, більшовики владу не втримають. Воєнний комунізм завів економіку країни у глухий кут. Стало очевидним масове незадоволення з боку населення, передусім селянства, соціальними, культурними та економічними новаціями більшовиків. Однак основна маса партійців або воліла не помічати цього, перебуваючи в ейфорії від перемоги в громадянській війні, або вірила у здатність партії змусити населення підкоритися її волі. Тільки особистий авторитет Леніна, засновника і вождя партії, зламав на з'їзді опір його опонентів, доки ті не усвідомили, що йдеться не про категоричну відмову від ідеологічних догм і принципів, а про тимчасовий тактичний відступ. Таким чином, на X з'їзді компартії було проголошено нову економічну політику радянської держави.

Не дивлячись на таку радикальну зміну внутрішньої політики, на наш погляд, не слід датувати завершення першого періоду історії радянської митної системи саме 1921 р. Обумовлено це принаймні трьома причинами.

По-перше, економічною. У 1921 р. оголошено про зміну курсу, але практична реалізація цього заходу роз-

тягнулась у часі. Тим більше в Україні, де голод 1921–1923 рр. об'єктивно став на заваді запровадженню непу. Отже, реальні зміни у сфері економіки, включно з торгівлею, почали відбуватися принаймні з 1923 р.

По-друге, політичною. УСРР доби воєнного комунізму де-юре вважалася суверенною державою, яка з РРФСР була пов'язана союзним договором 1920 р. Проте де-факто радянський уряд України повністю йшов у фарватері політики московського уряду більшовиків. Як відомо, 30 грудня 1922 р. було оголошено створення Союзу Радянських Соціалістичних Республік: де-факто ототожнилось, таким чином, з де-юре. У новій системі український уряд залишався по суті безпорадним у сфері митної політики, митної справи в цілому.

По-третє, нормативною. На момент оголошення непу нормативна база митної справи, як у РРФСР, так і в УСРР, залишалась недорозвинутою, такою, яка в багатьох своїх складових, наприклад митно-тарифній, нічим не відрізнялась від дореволюційного часу. Упродовж 1921–1922 рр. прийнято декілька нормативних актів, які фактично завершували етап становлення суто радянської митної системи, в тому числі в Україні.

Отже, 23 лютого 1922 р. декретом РНК РРФСР було затверджено Митно-тарифний комітет, до компетенції якого входили: складання нових і зміна застарілих списків заборонених товарів, вирішення питань, пов'язаних із застосуванням тарифу, розгляд скарг щодо рішень Транспортно-матеріального (митного) управління в питаннях тарифу, складання висновків за всіма проектами законів, торговельних угод, конвенцій тощо, які стосувалися митно-тарифної справи.

Слід сказати, що протягом 1917–1922 рр. радянська митна система власне митним зборам приділяла доволі мало уваги. В умовах економічної кризи, тиску на приватну торгівлю в період воєнного комунізму, низького рівня товарного виробництва більшовицький уряд був змушений не стільки продавати, скільки розподіляти наявні запаси матеріальних ресурсів і товарів. То-

му митний тариф об'єктивно не міг стати дійовим інструментом зовнішньої торгівлі. За необхідності радянським митникам доводилось використовувати тарифні закони дореволюційного часу.

9 березня 1922 р. постановою ВЦВК та РНК РРФСР як результат діяльності Митно-тарифного комітету було затверджено перший радянський митний тариф з європейської привізної торгівлі, а 13 червня того ж року — з вивізної.

Відповідним і традиційним чином реагував і уряд України. 20 квітня 1922 р. постановою РНК УСРР «Про введення в дію на території УСРР Митного тарифу з європейської торгівлі» керівництво України підтвердило несамостійність і неоригінальність у митній справі.

Таким чином, якщо уважно проаналізувати все українське радянське митне законодавство від 1919–1922 рр., тобто від створення УСРР до її входження в щойно створений СРСР, не можна не помітити цілковитої залежності України від Росії абсолютно з усіх найважливіших питань життєдіяльності республіки, в тому числі з митної справи. У 1922 р. митна система і в структурному плані набула більш-менш завершеного вигляду. До цього часу в Україні діяли 44 прикордонні митні установи, які поділялись на три категорії: митниці, митні нагляди та митні пости. Установи розміщувались на західному і південно-західному кордонах з Польщею та Румунією, а також уздовж чорноморського та азовського узбережжя. Крім прикордонних, існували дві внутрішні митниці — у Харкові та Києві. До жовтня 1921 р. прикордонні митниці підпорядковувались губернським митним відділенням: Волинському, Одеському, Миколаївському та Приазовському. Внутрішні митниці підпорядковувались безпосередньо Відділові митного контролю УпНКЗТ, який контролював усе коло питань, пов'язаних із митною справою на теренах України.

Декретом від 31 березня 1922 р. уряд РРФРР затвердив «Тимчасове положення про місцеві митні установи». Згідно з положенням установлювався перелік мит-

них округів, начальники яких підпорядковувалися безпосередньо НКЗТ. Керовані Головним митним управлінням митні установи поділялись на митниці першого, другого, третього розрядів та митні пости. У цілому радянська митна система в 1922 р. нараховувала 283 митні установи, що входили до складу вісьмох митних округів, серед яких виділявся Український митний округ. У всій цій системі працювало 4850 осіб.

Практично Український митний округ (далі — УМО) розпочав свою діяльність з 3 червня 1922 р., коли було ліквідовано Відділ митного контролю Управління УпНКЗТ при РНК УСРР. Зрозуміло, що всі функції відділу автоматично перейшли до компетенції УМО. На території України діяли митниці всіх трьох розрядів і митні пости. Митниці I розряду створювалися при значних транспортних вузлах і здійснювали всі без винятку митні процедури, які передбачалися ще Митним статутом 1910 р. Митниці II розряду діяли при невеликих морських і річкових портах та на шосейних шляхах. Даному розряду митниць можна було працювати з усіма дозволеними видами товарів, окрім міжнародних поштових відправлень. Митниці III розряду виконували митний контроль тільки тих товарів, які не потребували технічної експертизи. Митні ж пости пропускали пасажирів з одночасним оглядом їхнього багажу.

Така структура проіснувала відносно недовго, до 26 жовтня 1923 р., коли УМО у зв'язку зі створенням СРСР було просто ліквідовано, а всі митниці та пости на українській території перепідпорядковано Головному митному управлінню СРСР.

7 липня 1922 р. колегія НКЗТ затвердила «Положення про Митне управління». У наступному році, вже після утворення Радянського Союзу, союзним урядом затверджено «Положення про Наркомат зовнішньої торгівлі СРСР», за яким Митне управління буде перейменовано в Головне митне управління (далі — ГМУ). Нова назва на довгий час залишатиметься незмінною.

Входження України до складу СРСР на підставі підписання відповідного договору означало її відмову від значної частки державного суверенітету. Дійсно, відтепер фінансова сфера, включно з банківською та податковою складовими, зовнішні відносини, зовнішня економіка разом із зовнішньоторговельною та митною справами тощо належали тільки до компетенції загальносоюзного уряду. Такий порядок речей юридично закріплювався першою Конституцією СРСР, прийнятою 31 січня 1924 р.

Другий період історії радянських митних органів збігається безпосередньо з курсом нової економічної політики, тому відповідним чином і датується — 1923–1929 рр. Із закінченням громадянської війни зовнішні й внутрішні обставини склалися так, що радянська влада змушена була перейти до непу і практично з нуля формувати торговельні зв'язки із зовнішнім світом.

Запровадження непу свідчило про інше ставлення вищого радянського керівництва до економічної складової державної діяльності. Якщо в умовах війни об'єктивно існували інші пріоритети — військові, політичні, ідеологічні, то в умовах післявоєнного часу більшовики чіткіше і свідоміше заходились реалізовувати інтереси економіки. Це забезпечувалося відповідним законодавством, перебудовою системи державних органів, включно з митними. Більше уваги приділялося питанню боротьби з контрабандою. Ще 14 листопада 1922 р. уряд УСРР прийняв постанову «Про заходи по боротьбі з контрабандним ввезенням та вивезенням товарів», в якій зазначалося, що економічна контрабанда становить для держави загрозу не меншу, ніж політична.

Хоча основний тягар боротьби з контрабандою покладался на органи Державного політичного управління (далі — ДПУ), в межах своїх повноважень цю проблему розв'язували і митники. Співробітники Управління УМО мали право здійснювати періодичний розшук і конфіскацію контрабандних товарів у пунктах торгівлі на всій території республіки. Для координації від-

повідної роботи діяла Центральна комісія з боротьби з контрабандою, до складу якої входили УпНКЗТ як її голова, представники УМО, ДПУ та Наркомату фінансів.

Діяльність митного відомства у 1923–1929 рр. відбувалася в істотно новій історичній ситуації, характерними особливостями якої були, по-перше, інший курс держави, по-друге — перебудова, централізація всього державного апарату у зв'язку зі створенням Союзу РСР. Саме в цей період сформувалася складна багатоступенева система управління митною справою, яка була адекватною тим завданням і функціям, що їх виконували митні установи того часу. Ще однією характерною особливістю діяльності митних органів на території України було те, що з цього періоду їхня робота виходила з-під контролю республіканського керівництва і контролювалася виключно урядом СРСР.

Водночас із централізацією союзної митної системи відбувалися уточнення й уніфікація її функціональних завдань. Згідно із затвердженням 2 березня 1924 р. «Положенням про Головне митне управління» на митне відомство покладалась функція організації та керування митними установами, а також організації боротьби з контрабандою та контроль за її здійсненням.

12 грудня 1924 р. Президія Центрального виконавчого комітету СРСР затвердила Митний статут СРСР, який слід вважати першим кодифікованим союзним актом з митної справи. Статут законодавчо зафіксував систему митного керування, яка сформувалася до цього часу. Згідно зі ст. 1 Митного статуту, митною справою на всій території СРСР, включаючи Україну, опікувався НКЗТ. На місцях наркомат здійснював це через ГМУ, а також Митно-тарифний комітет. За практичною діяльністю митних органів у регіонах спостерігали уповноважені НКЗТ при урядах радянських республік. До кола обов'язків уповноважених входили: спостереження за виконанням митними структурами на території відповідної республіки законів і розпоряджень вищого керів-

ництва; розгляд конфліктів між митними установами і місцевими органами влади та боротьба з контрабандою.

Статут також фіксував обов'язки Головного митного управління, до яких входила розробка загальних планів митного характеру та відповідних інструкцій, а також організація боротьби з контрабандою. Структурно ГМУ поділялось на такі відділи: адміністративно-господарський, тарифний, оперативно-судовий, з боротьби з контрабандою, кошторисно-розрахунковий, статистичний, а також інспекторську частину.

Крім того, ст. 7 Митний статут передбачала можливість утворення відділень ГМУ в союзних республіках. Такі відділення створювалися за федеративним принципом, тому кордони їхньої діяльності збігалися з міжреспубліканськими. 10 березня 1925 р. за поданням уповноваженого НКЗТ при РНК УСРР було затверджено відділення ГМУ НКЗТ СРСР в Україні, яке розпочало свою роботу 1 квітня того ж року. Начальника відділення і його заступників, згідно з Митним статутом, призначав НКЗТ СРСР за погодженням РНК УСРР.

Відповідно до ст. 15 Митного статуту начальник відділення ГМУ мав такі права та обов'язки: загальне керівництво діяльністю митних установ, які працювали на відповідній території; контроль за точним виконанням підпорядкованими митними органами постанов, положень, інструкцій, розпоряджень тощо, які стосувались монополії зовнішньої торгівлі та митної справи; прийом скарг на неправильні дії митних установ, проведення відповідних розслідувань, тимчасове усунення з посад винних осіб із повідомленням про це Головному митному управлінню; представництво інтересів ГМУ в судових установах; періодичне звітування про свою діяльність ГМУ та уповноваженому НКЗТ у союзних республіках; узгодження з республіканськими властями питань, які виникали в реалізації законів СРСР, що стосувались митної справи; інформування уповноваженого НКЗТ про обіг імпортованих та експортних товарів і про

рух контрабанди; розробка й реалізація заходів боротьби з контрабандою.

На місцях керівництво митними установами здійснювали створені митні інспекторські управління, що очолювались районними інспекторами. Межі діяльності цих управлінь установлювались безпосередньо НКЗТ за домовленістю з урядом союзної республіки.

У 1925 р. проходила планова реорганізація всього союзного митного апарату. За ініціативою НКЗТ створювались і ліквідовувались окремі митні установи, змінювалась їх дислокація тощо. Митниці I розряду діяли на залізничних станціях і в портах зі значним товарообігом, II розряду — в невеликих портах і на шосейних шляхах, III розряду — на ґрунтових шляхах. Коло завдань митниць усіх розрядів, а також митних постів залишалось від попереднього часу. Усі митні установи очолювались керуючими, а робочими органами митниць, за наказом НКЗТ від 5 травня 1925 р., були технічні наради у складі керуючого, його помічників та інспекторів. Наради виконували консультативні функції. На залізницях утворювались митні станції.

Митний статут 1924 р. визначав порядок приймання на службу в митні установи, а також види діяльності, які митникам виконувати заборонялось.

У цілому на території СРСР Митний статут 1924 р. фіксував чотирирівневу систему управління митною справою: вищий рівень — НКЗТ і ГМУ, нижче — уповноважені НКЗТ у союзних республіках, далі — відділення ГМУ в республіках та районні митні інспекторські управління, на нижчому рівні — митниці всіх розрядів та митні пости.

У підпорядкуванні Українського відділення ГМУ в 1925 р. перебували такі митні установи: Київська, Волочиська, Кам'янець-Подільська, Харківська, Одеська, Миколаївська митниці I розряду, Шепетівська, Маріупольська митниці II розряду, Олевська, Піщивська, Слобідська, Ямпіль-Волинська, Гусятинська, Гуківська,

Могилів-Подільська, Тираспольська, Херсонська, Бердянська митниці III розряду, Городницький, Ганнопільський (Аннопільський), Купевський, Шибенівський, Сатанівський, Збризький, Ісаківецький, Кам'янецький, Рибницький і Хорлівський митні пости. У підпорядкуванні Кримського районного інспекторського управління перебували Севастопольська та Феодосійська митниці I розряду, Керченська митниця III розряду, Євпаторійський та Ялтинський митні пости.

У 1925–1926 рр. за наказом ГМУ НКЗТ СРСР при районних митницях та митницях I–II розрядів діяли атестаційні комісії, які вирішували питання зарахування і звільнення зі служби співробітників митних установ. З 1926 р., коли атестаційні комісії були скасовані, призначення на митну службу здійснювалися після узгодження з місцевими органами Об'єднаного державного політичного управління (далі — ОДПУ).

У контексті діяльності атестаційних комісій у 1925 р. з'явилась низка розпоряджень ГМУ щодо кадрових аспектів митної справи. Так, 27 травня Українське відділення ГМУ отримало циркуляр ГМУ «Про призначення на посади в митні органи», а 31 липня затверджено «Положення про управляючих районними митницями», в якому окреслювалось коло обов'язків і прав керівників районних митниць.

За новим положенням, у вересні 1925 р. у складі ГМУ створено оперативний відділ з одночасною передачею судової частини дотеперішнього оперативно-судового відділу до відділу боротьби з контрабандою. Паралельно переглядалися штати відділень ГМУ.

Удосконалювалися й заходи боротьби з контрабандою. 8 квітня 1925 р. для централізації відповідної діяльності на території України наказом ГМУ НКЗТ СРСР створено об'єднаний відділ боротьби з контрабандою. Іншим наказом ГМУ від 14 жовтня того ж року затверджено «Положення про місцеві комісії по боротьбі з контрабандою», прийняте Центральною комісією з боротьби з контрабандою ще 22 вересня. Згідно із поло-

женням, до складу місцевих комісій включались: головою комісії — представник НКЗТ, який одночасно представляв Центральну комісію, членами — представники ОДПУ, Наркомату фінансів, Всесоюзної ради народного господарства.

Постановою РНК СРСР від 17 жовтня 1925 р. дещо розширювалася самостійність діяльності Митно-тарифного комітету (далі — МТК). З іншого боку, відомства, що з якихось причин не погоджувалися з рішеннями МТК, отримали право опротестовувати ці рішення в адміністративно-фінансовій комісії уряду СРСР. Якщо ж рішення МТК не опротестовувались, вони визнавались остаточними й обов'язковими до виконання після узгодження НКЗТ і НКФ СРСР.

18 листопада 1925 р., за постановою Центрального виконавчого комітету і уряду СРСР, НКЗТ об'єднався з Наркоматом внутрішньої торгівлі в єдиний Наркомат зовнішньої та внутрішньої торгівлі (Наркомторг). Усі функції обох наркоматів автоматично успадковувалися новоутвореним відомством. Таким чином, уся митна система СРСР від цього часу підпорядковувалась Наркомторгу. Загальне ж керівництво митними органами традиційно здійснювалось Головним митним управлінням.

Подібна реорганізація відбулась і в Україні. Постановою ВУЦВК та РНК УСРР від 28 квітня 1926 р. Наркомат внутрішньої торгівлі та Управління УпНКЗТ СРСР при РНК УСРР об'єднувались в єдиний Наркомат зовнішньої та внутрішньої торгівлі УСРР. Наказом по Наркомторгу СРСР від 18 січня 1927 р. було затверджено «Положення про Українське відділення Головного митного управління», яке підтверджувало всі попередні функції відділення в Україні.

Упродовж 1927 р. в межах України проходила поступова реорганізація митних структур, пов'язана зі зміною їх статуту. Деяка структурна перебудова відбувалась безпосередньо і в самому ГМУ. Так, на основі злиття кошторисно-розрахункового та адміністративно-госпо-

дарчого відділів утворено адміністративно-фінансовий. Інспекція ГМУ як самостійна частина ліквідувалась. Крім того, постановою РНК СРСР від 15 жовтня 1927 р. ліквідовано Центральну й місцеві комісії боротьби з контрабандою, що свідчило, скоріше за все, про бажання урядовців зробити цей напрямок діяльності більш чітким та впорядкованим. Основний тягар боротьби з контрабандою покладался тепер на прикордонну охорону ОДПУ та митні установи.

12 жовтня 1927 р. на другій сесії ВУЦВК десятого скликання було розглянуто питання «Про раціоналізацію, здешевлення та поліпшення радaparату». Передбачався тотальний перегляд системи державного управління з метою її спрощення, здешевлення, більшої доступності для населення. Виконуючи такі рішення сесії ВУЦВК, а також розпорядження ГМУ, керівництво Українського відділення вжило відповідних заходів. У зв'язку з тим, що справу боротьби з контрабандою перебирали на себе органи ОДПУ, митниці України переходили виключно до своїх оперативних функцій: пропуску та огляду вантажів, пасажирів, їхнього багажу, поштових посилок, стягнення митних зборів, упровадження судово-конфіскаційного діловодства у справах контрабанди тощо.

Унаслідок реалізації рішень сесії ВУЦВК митний апарат України істотно скорочено. Були, скажімо, ліквідовані Піщівська, Тираспольська та Гусятинська митниці, таким чином, кількість митних установ, включно із самим відділенням, на 1 жовтня 1927 р. скорочено з 19 до 16 одиниць.

Протягом 1928 р. в Українському відділенні відбувалися подальші структурно-штатні зміни. З 1 лютого наказом ГМУ Наркомторгу СРСР у митних установах уводились нові штати. За наказом Наркомторгу від 16 лютого 1928 р. і згідно з постановою Колегії Наркомату Робітничо-селянської інспекції від 22 грудня 1927 р. ліквідована Київська митниця, а апарат Українського відділення об'єднувався з Харківською митницею. Ліквідо-

увалися деякі інші митниці та митні пости. На початку літа 1928 р. на території України продовжували свою діяльність такі митні установи: відділення ГМУ, Харківська, Одеська, Шепетівська, Волочиська, Кам'янець-Подільська, Миколаївська, Маріупольська, Херсонська, Бердянська митниці та Очаківський митний пост.

Важливою подією для подальшої діяльності митних органів СРСР стало затвердження 19 грудня 1928 р. постановою ЦВК та РНК СРСР Митного кодексу СРСР. Кодекс закріплював управління митною системою за Наркомторгом СРСР, який здійснював це керівництво, як і дотепер, через Головне митне управління. Митний кодекс фактично повторював основні положення Статуту, виходячи з принципу державної монополії зовнішньої торгівлі. Водночас Кодекс розвивав тенденцію поступового спрощення всієї системи митних органів. Така тенденція збереглася і в наступний період історії радянської митної справи.

Третій період історії радянських митних органів. Наприкінці 1920-х — на початку 1930-х рр. політична влада в державі, як відомо, зосереджувалася в руках однієї людини — офіційного лідера компартії Й. Сталіна. Одноосібне по суті правління



Затримання радянськими митниками контрабанди, друга половина 1920-х рр.

Сталіна супроводжувалося утворенням культу вождя, подальшим обмеженням громадянських прав широких верств населення, поширенням репресивних заходів у керуванні абсолютно всіма сферами життєдіяльності держави. У 1929 р. уряд фактично відмовляється від нової економічної політики, оголосивши курс прискореної індустріалізації промисловості та колективізації сільського господарства. Уже в 1930-х рр. стає очевидною тенденція відмови від економічної моделі управ-

ління: домінування адміністративно-командних методів регулювання суспільних відносин стає реальністю. Не стала винятком і зовнішньоекономічна сфера, включно з митною справою. Сталін та його найближче оточення впроваджували політику «зачинених дверей», намагаючись не допустити власних громадян до широкого спілкування з представниками капіталістичного, а отже, ворожого світу. Тому не дивно, що значно скоротилися обсяги міжнародного пасажирського сполучення, різко й відчутно зменшилась кількість учасників зовнішньоторговельних зв'язків. Це, у свою чергу, не могло не вплинути відповідним чином і на митну справу. Вона й митний контроль зокрема перестали відігравати свою роль у регулюванні експортно-імпорتنих операцій. Скорочувалась кількість непотрібних тепер митних установ, спрощувалася система управління ними. У 1932–1934 рр. відбувається значне скорочення митного апарату, в тому числі митних установ на території України. Крім того, масові репресії 1930-х рр. не могли обійти стороною митників, практичний досвід, кваліфікація, попередні заслуги яких перед державою до уваги в цей час не брались.

Період історії митних органів під час одноосібного правління Сталіна датується відповідно 1929–1953 рр. У свою чергу, цей період доцільно поділити на три окремі підперіоди, які збігаються з довоєнним часом (1929–1941 рр.), воєнним (1941–1945 рр.) та післявоєнним (1945–1953 рр.).

У 1930-х рр. зі зрозумілих причин суворішим став ідеологічний та політичний контроль за ввезенням до країни друкованої продукції, яка обов'язково мала перевірятися Головним управлінням зі справ літератури та видавництва СРСР. Посилювався контроль ГМУ Наркомторгу за митними органами на місцях, особливо за кадровою роботою. У рамках політики спрощення системи управління митними структурами в лютому 1934 р. ліквідовано Українське відділення, а нечисленні українські митниці підпорядковано безпосередньо

ГМУ. Конституція СРСР 1936 р. підтвердила, що союзні республіки позбавлені права на зовнішньоекономічну діяльність.

Перехід тоталітарної держави до адміністративно-командного регулювання соціально-економічних відносин повною мірою вплинув і на правове регулювання митної справи. У другій половині 30-х рр. через низку відомчих інструкцій Наркомат зовнішньої торгівлі СРСР здійснює подальшу бюрократизацію контрольно-інспекторських функцій митних установ. Зокрема, митниці, пропускаючи через кордон експортно-імпорتنі вантажі, мали перевіряти не тільки наявність формального дозволу, але й правильність оформлення документації на вантаж, справність тари й упаковки, фіксувати дефекти і порушення транспортування вантажів, складати акти про виявлені порушення і передавати до відповідних органів, контролювати своєчасність надходження вантажів до пунктів призначення тощо.

Протягом 1930–1940-х рр. Митний кодекс 1928 р. неодноразово доповнювався директивними документами уряду, НКЗТ, ГМУ, інших вищих органів влади. Наказом ГМУ від 25 грудня 1932 р. митні пости одержували всі права зі здійснення митних формальностей, що їх уже мали митниці. Декілька наказів НКЗТ і ГМУ та постанов РНК стосувалися встановлення порядку ввезення вантажів з-за кордону, вивезення їх за кордон та перевезення транзитних вантажів радянською територією. 30 вересня 1940 р., наприклад, на доповнення до Митного кодексу було видано постанову РНК СРСР про транзит іноземних товарів через територію Радянського Союзу. Наказами НКЗТ від 31 березня і ГМУ від 30 травня 1941 р. встановлено такий порядок увезення товарів до СРСР: «Зовнішньоторговельні об'єднання ввозять товари з-за кордону до Союзу РСР на підставі дозволів на ввезення, що видаються Імпортним управлінням і відповідно Східним управлінням НКЗТ». За наказом НКЗТ від 31 березня 1941 р. вивезення товарів за

кордон з 1 квітня того ж року дозволялося Експортним і Східним управліннями Наркомату.

Наприкінці 1930-х рр. Кодекс було доповнено також указівками про порядок здійснення карантинного огляду, про ветеринарно-санітарний контроль на кордонах СРСР. Наказ ГМУ від 7 серпня 1938 р. установлював нові правила пропуску поштових відправлень.

Митний кодекс доповнювався також директивними актами, що стосувалися боротьби з контрабандою. Згідно з постановою РНК СРСР від 15 жовтня 1937 р., з 1 січня наступного року всі кошти, які надходили від реалізації контрабандних товарів, і всі суми штрафів за контрабанду мали здаватися державі, що автоматично скасовувало всю попередню практику заохочування затримувачів контрабанди відповідними преміями. Грошові винагороди за виявлену контрабанду тепер мали бути наперед передбачені кошторисом як ГМУ, так і прикордонної та внутрішньої охорони. Порядок видачі преміальних винагород за затриману контрабанду встановлював відповідний наказ ГМУ від 1 квітня 1938 р. У цілому, в 1930-х рр. у зв'язку із загальним зменшенням товаро- та пасажиропотоків через державний і митний кордони СРСР природним чином зменшувались як масштаби контрабанди, так, відповідно, й кількість її затримань.

Через фактичний вступ Радянського Союзу в Другу світову війну — напад у вересні 1939 р. на Польщу, розв'язання агресії проти Фінляндії та висування у 1940 р. територіальних претензій до країн Прибалтики й Румунії — територія СРСР значно збільшилася за рахунок названих держав. Відповідно, змінилася лінія західного і південно-західного державного кордону, що змусило радянську митну службу переоблаштувати там свої установи.

З літа 1941 р. мережа митних установ України внаслідок агресії нацистської Німеччини була фактично знищена. Частина митників мобілізували до діючої армії, іншу — перевели на митниці в неохоплені військово-

ними діями регіони. У зв'язку зі збільшенням перевезень техніки, військового спорядження, зброї, продовольства тощо за системою ленд-лізу обсяг роботи радянських митників значно збільшився, але це стосувалося, звичайно, не території України, яка довгий час була або зоною бойових дій, або окупованою німецькими загарбниками.

Тільки з 1944 р. у контексті загальнодержавної відбудовчої політики починається відбудова й митної системи України. Відновлюють свою діяльність Одеська, Миколаївська митниці, створюються нові — Чопська, Ренійська тощо. У цей час митниці поділялись на класи. На території України, таким чином, діяли Одеська, Мостиська й Ренійська митниці I класу, Чопська та Ізмаїльська митниці III класу, Ягодинська, Рава-Руська, Херсонська, Миколаївська та Маріупольська митниці II класу, Київський і Львівський митні пости. Пізніше з'явилась Вадул-Сіретська митниця.

Післявоєнна митна система мала значні проблеми, пов'язані з недостатнім облаштуванням митниць і митних постів, браком кадрів, труднощами їх соціального забезпечення, що особливо відчувалось на західному кордоні, в тому числі в межах України. Кадрову проблему в перші роки після війни намагалися розв'язати за рахунок направлень до митних установ демобілізованих фронтників, особливо офіцерів. Утім, ще довгий час митні структури продовжували відчувати брак досвідчених, кваліфікованих кадрів.

У цілому структура радянської митної системи цього часу залишилася незмінною. Тільки наркомати перетворювалися у 1946 р. на міністерства, і, таким чином, Головне митне управління відтепер діяло у складі Мі-



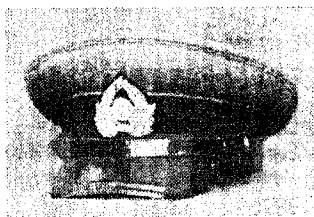
Нарукавний шеврон, що вказував на персональне звання службовця Головного митного управління СРСР, початок 1930-х рр.

ністерства зовнішньої торгівлі СРСР. При уряді УРСР діяв уповноважений Міністерства зовнішньої торгівлі.

Післясталінський період характеризується небажанням тодішніх керівників держави відмовлятися від традиційних методів управління економікою та суспільством. Щоправда, масові репресії проти населення залишилися позаду, проте в умовах розгортання так званої холодної війни, тобто політичного, культурного та економічного протистояння двох систем, одну з яких очолював Союз РСР, а іншу становили держави західного капіталістичного світу, радянсько-партійне керівництво не наважилось наділити своїх громадян повноцінними громадянськими правами. У галузі економіки настала ера консервації, що запрограмувало хронічне відставання СРСР від країн Заходу на перспективу.

Водночас консервація економіки змушувала радянських керівників йти на ширші контакти із західними державами, що тільки зміцнювало економічну залежність від них СРСР. У 1960–1980-ті рр. експорт СРСР становили фактично сировина та військова продукція. СРСР же потребував від Заходу як технології, так і значного спектра товарів широкого призначення. Обсяги міжнародної торгівлі відчутно зростали, що відповідним чином позначалось і на роботі митників.

Характерними рисами цього періоду стало збільшення не тільки товаропотоків, але й пасажирських перевезень, а також розвиток туризму. Все це об'єктивно активізувало діяльність митних установ. У 1953 р., зокрема, було затверджено «Правила митного огляду, пропуску ручного вантажу та несупроводжуваного багажу осіб, які прямували через державний кордон СРСР».



Формений кашкет радянського митника, 1930–1940-і рр.

У 1950-х рр., відповідно до змін соціально-економічних і політичних умов життя держави й суспільства, змінювалось і доповнювалось й митне законодавство. У 1954 р. було видано, а в 1957 р. перевидано, зокрема, спеціальну збірку постанов і розпоряджень уряду, наказів НКЗТ, правил, розпоряджень, інструкцій і наказів ГМУ, тобто директивних документів, які стосувались митної справи.

Одночасно з цим удосконалювалось тарифне законодавство. Постановою Ради Міністрів СРСР від 28 липня 1961 р. затверджувався новий Митний тариф, який набував чинності з 1 жовтня того ж року. Новий тариф ураховував ті зміни, які відбулися в післявоєнний період у сфері міжнародної торгівлі, а також нові взаємовідносини між країнами, що брали участь у діяльності Ради економічної взаємодопомоги. Передбачалося, що радянські організації, які здійснювали імпорт товарів, мають вносити в союзний бюджет суми мита, нарахованого на товари, в порядку, встановленому Міністерством фінансів спільно з Міністерством зовнішньої торгівлі.

Постанова Ради Міністрів від 28 липня 1961 р. також затвердила список товарів, заборонених до ввезення і вивезення з СРСР. Так, заборонялося ввозити: опій, гашиш та пристосування для їх куріння; матеріали порнографічного характеру; антирадянські друковані видання, фото-, кіноматеріали, рисунки тощо. З СРСР заборонялося вивозити: бойову зброю, набої, воєнне спорядження; анульовані цінні папери; різноманітні предмети старовини та мистецтва.

5 травня 1964 р. Президія Верховної Ради СРСР затвердила новий Митний кодекс. Він був коротшим за попередній. Управління митною справою в межах усього СРСР було залишено за Міністерством зовнішньої торгівлі та здійснювалося Головним митним управлінням. Уперше Мінзовнішторгу надавалося право видавати накази й інструкції з митної справи, обов'язкові для всіх радянських організацій, установ і громадян. Осно-

вними функціями митних установ визначалися контроль за дотриманням державної монополії зовнішньої торгівлі, здійснення суто митних операцій і боротьба з контрабандою. ГМУ складалося з п'яти відділів: оперативно-інспекторського, з боротьби з контрабандою, митного права і міжнародних зв'язків, кадрів, фінансування, бухгалтерського обліку і контролю. У системі ГМУ більше не існувало підрозділу, який би займався питаннями тарифно-митного регулювання. Значно спрощувалася система керування, вона стала дворівневою: митниці й митні пости безпосередньо підпорядковувалися ГМУ. Усі структурні трансформації здійснювалися лише Мінзовнішторгом. Як представники держави митні органи вперше одержали державні знаки й символи — емблеми і прапори митних установ.

Митний кодекс, як і раніше, підтверджував принцип, за яким мито розглядалось як інструмент зовнішньоторговельної політики держави.

Контрабанду Митний кодекс 1964 р. кваліфікував як незаконне переміщення через державний кордон СРСР вантажів (товарів, коштовностей чи якихось інших предметів). Виділялися три види відповідних правопорушень: 1) переміщення вантажів повз митні установи; 2) переміщення вантажів поза митним контролем; 3) зберігання, переміщення, продаж і купівля контрабандних вантажів на території СРСР. Кодекс виокремлював два види контрабанди: як адміністративне правопорушення та як кримінальний злочин.

Загальні положення Кодексу підтверджували також принцип централізації митної справи в Радянському Союзі через відмову союзних республік від права на якусь самостійність у цій сфері. Таким чином, новий Митний кодекс фактично ігнорував інтереси союзних



Затримання контрабанди радянськими митниками, 1970-ті рр.

республік і закріплював командно-адміністративні методи керівництва митним відомством. Таке обмеження прав союзних республік у формуванні міжнародної, зовнішньоекономічної та митної політики закріплювалось і новою Конституцією СРСР 1977 р.

Останній період діяльності радянських митних установ припадає на час перебудови (1985–1991 рр.) і закінчується остаточним розпадом усього Радянського Союзу.

12 лютого 1986 р. Головне митне управління, яке діяло довгий час у складі Міністерства зовнішньої торгівлі СРСР, перетворено на Головне управління державного митного контролю (далі — ГУДМК) при Раді Міністрів (далі — РМ) СРСР — самостійний державний орган зі статусом союзного відомства.

Підвищення статусу митного відомства, очевидно, означало зростання уваги союзного керівництва до проблем зовнішньої економіки, що підтверджується низкою відповідних постанов Центрального Комітету Комуністичної партії Радянського Союзу (далі — ЦК КПРС) та РМ СРСР, які з'явились у тому ж році, зокрема, постановами ЦК КПРС та РМ «Про заходи з удосконалення управління зовнішньоекономічними зв'язками» та «Про заходи з удосконалення управління економічною та науково-технічною співпрацею із соціалістичними країнами» від 19 серпня, постановою Ради Міністрів «Про затвердження положень про госпрозрахункові зовнішньоторговельні організації (об'єднання) і типові положення про госпрозрахункову зовнішньоторговельну фірму науково-виробничого, виробничого об'єднання, підприємства, організації» від 22 грудня 1986 р.

З метою вдосконалення керування зовнішньоекономічним комплексом і покращання координації дій відповідних міністерств і відомств при Раді Міністрів СРСР у серпні 1986 р. було утворено Державну зовнішньоекономічну комісію, яка з цього часу керувала діяльністю ГУДМК. Комісія мала розробляти концепцію зовніш-

нюекономічної політики Радянського Союзу і реалізувати її через підпорядковані їй відомства. Від цього часу всі експортно-імпорتنі операції мали здійснюватися тільки з відома комісії.

Функціонально, як бачимо, митна система в цей час не змінилася. Основним завданням митних органів залишався контроль за дотриманням державної монополії зовнішньої торгівлі. Однак певних змін зазнавали організаційно-правові підвалини митної системи, що, безперечно, було пов'язано із загальною ситуацією в країні. Розуміючи негативні наслідки перманентної консервації економіки, радянське керівництво наважилось на значне реформування насамперед цієї сфери, що не могло не позначитися на діяльності митних органів. Відбувалися відповідні структурні зміни. Так, усі відділи, що раніше входили до складу Головного митного управління, тепер перетворювалися на управління ГУДМК, розширювалась мережа місцевих митних установ.

18 липня 1986 р. видано указ Президії Верховної Ради (далі — ВР) СРСР «Про персональні звання для осіб керівного складу установ Державного митного контролю СРСР», який скасовував аналогічний указ Президії ВР СРСР від 19 липня 1972 р. Слід зазначити, що митна служба незалежної України не відмовилась від радянської системи митних звань, залишивши по суті все незмінним.

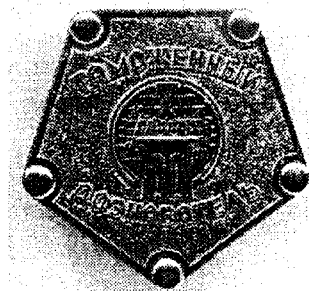
Також з'являлись інші нормативні акти, що стосувались митної діяльності. Так, 21 січня 1987 р. видано указ Президії ВР СРСР «Про застосування окремих статей Митного кодексу Союзу РСР і про визнання таким, що



Форменний кашкет радянського митника,
1960–1970-і рр.

втратило чинність, положення про Народний Комісаріат Зовнішньої торгівлі Союзу РСР». Із тексту цього акта стає зрозумілим, що в цей час уже йшла підготовка нової редакції Митного кодексу СРСР. Поки ж не з'явився новий кодекс, митній службі передавалися деякі функції Міністерства зовнішньої торгівлі. Крім того, тільки тепер скасовувалося положення про Наркомат зовнішньої торгівлі, затверджене ще в 1923 р. 6 липня 1987 р. видано спільну постанову Державного комітету СРСР з праці та соціальних питань і Секретаріату Всесоюзної Центральної Ради Професійних Спілок «Про узгодження положення про порядок виплати процентних надбавок до посадових окладів за вислугу років працівникам місцевих митних установ СРСР Головного управління державного митного контролю при Раді Міністрів СРСР, які мають персональні звання».

Поява значної кількості різноманітних директивних актів, які регламентували ті чи інші аспекти діяльності радянських митників, об'єктивно потребувала певного нормативного узагальнення. Це сталося 13 липня 1987 р., коли окремою постановою Ради Міністрів було затверджено положення про ГУДМК. Положення визначало статус ГУДМК — «загальносоюзний орган державного керування митною справою в СРСР» — та його основні завдання: «розробка пропозицій у сфері митної політики СРСР та участь у її реалізації»; «забезпечення керування митною справою з метою охорони державних інтересів СРСР, а також її вдосконалення»; «забезпечення державного митного контролю за дотриманням міністерствами, відомствами, об'єднаннями, підприємствами, організаціями та особами встановленого порядку переміщення через Держав-

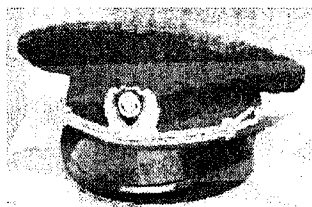


Знак митного дізнавача.

ний кордон СРСР товарів та іншого майна, транспортних засобів, предметів особистого користування, радянської валюти, інших валют і коштовностей»; «здійснення боротьби з контрабандою і порушеннями митних правил»; «забезпечення у межах своєї компетенції виконання зобов'язань за міжнародними угодами СРСР у частині, що стосується митної справи»; «участь у розробці й використанні системи митних податків і зборів».

ГУДМК залишалося у підпорядкуванні Державної зовнішньоекономічної комісії; у ньому створювалася колегія, яка мала розглядати питання «розробки пропозицій у сфері митної політики, керування митними установами, перевірки виконання, добору, розстановки, навчання і виховання кадрів, організації митного контролю, здійснення боротьби з контрабандою і порушеннями митних правил, застосування митних податків і зборів, розширення співпраці СРСР із закордонними країнами у сфері митної справи, пріоритетного розвитку цієї співпраці із соціалістичними країнами, підготовки проектів нормативних актів та інших документів, включаючи проекти міжнародних угод СРСР, а також інші важливі питання, що стосуються діяльності Головного управління державного митного контролю при Раді Міністрів СРСР». Іншою постановою Ради Міністрів від 9 жовтня того ж року затверджувався дисциплінарний статут працівників митних органів.

У 1988 р. тривала робота з підготовки нового Митного кодексу. Утім, очевидно, що розробники-правознавці об'єктивно не встигали за бурхливим потоком політичних та соціально-економічних змін у країні. Керівництво митного відомства, проте, намагалось урахувати нові реалії. Так, 17 травня 1988 р. було видано наказ



Форменний кашкет радянського митника, 1980-1990-і рр.

ГУДМК про запровадження деяких видів митних зборів. Нові збори запроваджувалися за огляд багажу, видачу посвідчень на право реєстрації транспортних засобів, що ввозились до Радянського Союзу, видачу підтверджень про вивезення (або ввезення) речей з країни, де їх було придбано, копій декларацій, книжок обліку речей і валюти, огляд вантажів поза місцем розташування митних установ, огляд і оформлення виставкових вантажів.

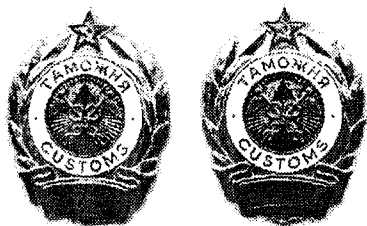
28 лютого 1989 р. Рада Міністрів своєю постановою затвердила положення про Міністерство зовнішніх економічних зв'язків, яке замінило собою Міні-



Митний пост «Тиса». М. Карпенко з молодими працівниками, 1985 р.

стерство зовнішньої торгівлі. Цей документ по суті засвідчив факт відмови радянського уряду від принципу державної монополії на зовнішню економіку і торгівлю. Отже, стало можливим змінювати функції та форми практичної діяльності митних органів у подальшому. 29 червня того ж року Рада Міністрів видала постанову про порядок реалізації майна на митних аукціонах. Такі аукціони створювалися Головним управлінням державного митного контролю, і на них реалізовувалося майно, яке конфісковували на підставі постанов митниць у справах про контрабанду.

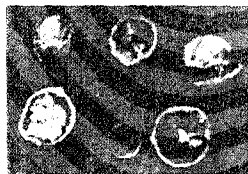
Ще однією своєю постановою, від 18 листопада 1989 р., Рада Міністрів СРСР звільняла від мита речі, що ввозились до СРСР і мали значну культурну, історичну чи художню цінність. 7 грудня того ж року



Персональні нагрудні митні знаки. Бляха з порядковим номером була видана та використовувалася митним працівником

вийшла постанова РМ СРСР про заходи із захисту внутрішнього споживчого ринку СРСР і запобігання зловживанням при переміщенні через державний кордон радянської валюти і товарів народного споживання.

Своїм листом від 8 червня 1990 р. ГУДМК визначало деякі аспекти застосування Митного тарифу СРСР. Для адекватного застосування ставок Митного тарифу необхідно було визначити країну походження імпортованого товару. У цьому питанні рекомендувалося керуватися принципами міжнародної Угоди про уніфіковані правила, що визначали походження товарів країн, які розвиваються, з наданням тарифних преференцій у межах Загальної системи преференцій. Радянський Союз був учасником цієї Угоди з початку 80-х рр. XX ст.



«Грецькі горішки»: контейнери для контрабандного перевезення діамантів

У лютому 1991 р. видано спільну інструкцію Міністерства фінансів і Головного управління державного митного контролю СРСР про порядок обрахування і сплати податку на експорт та імпорт. В інструкції, зокрема, зазначалося, що податок на експорт та імпорт мають сплачувати «всі розташовані на території СРСР підприємства, об'єднання й організації, включаючи спільні підприємства і міжнародні об'єднання, кооперативи та їх спілки, громадські організації, асоціації ділової співпраці, консорціуми, акціонерні товариства, торговельні підприємства, що здійснюють вивезення із СРСР і ввезення до СРСР товарів».

Через місяць Верховна Рада СРСР видала постанову № 2053-1 про запровадження з 1 липня 1991 р. у дію но-



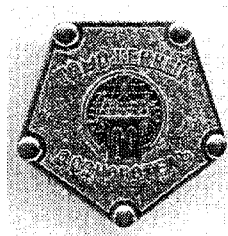
Пам'ятна медаль «70 років митній службі СРСР»

вого Митного кодексу, який замінював собою Митний кодекс 1964 р. Запровадження нового Кодексу означало, що уряд держави і керівництво митного відомства нарешті зважилися і на структурно-організаційні та оперативнотехнічні новації у сфері митної справи. Як центральний митний орган Радянського Союзу створювався Митний комітет СРСР, положення про який рекомендувалося затвердити Президенту СРСР. У зв'язку з тим, що на митні органи покладалося завдання брати податок на експорт та імпорт, їм передавалися відповідні права, обов'язки та відповідальність державних податкових інспекцій.

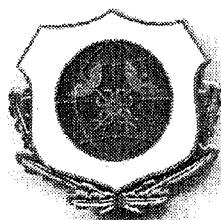
Тоді ж Верховна Рада прийняла ще одну постанову, яка безпосередньо стосувалась митної справи, «Про запровадження у дію Закону СРСР про Митний тариф».

15 червня 1991 р. вийшов указ Президента СРСР № УП-2072 щодо організації діяльності Митного комітету СРСР.

Завдання митного відомства порівняно з попереднім часом дещо розширювалися. До них належали: «забезпечення дотримання законодавства про митну справу»; «забезпечення у межах своєї компетенції надійної економічної безпеки Союзу РСР і республік»; «удосконалення засобів митного регулювання торговельно-економічних відносин, виходячи з пріоритетів розвитку вітчизняної економіки, і забезпечення сприятливих умов для участі Союзу РСР і республік у міжнародному поділі праці»; «своєчасне й повне внесення до союзного бюджету митних податків... та інших обов'язкових платежів, що беруться у зв'язку з увезенням на митну територію СРСР і вивезенням за її межі товарів та



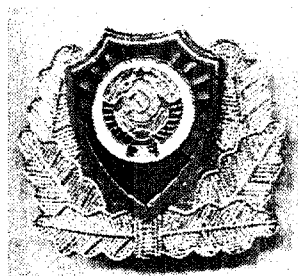
Митна кокарда.



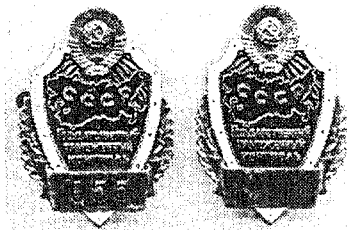
Весесоюзні митні курси підвищення кваліфікації у Галіні.

інших речей»; «боротьба з контрабандою, порушеннями митних правил і законодавства про податки, здійснюваними при переміщенні через митний кордон СРСР товарів та інших речей»; «ведення митної статистики СРСР»; «сприяння розвитку зовнішньоекономічних зв'язків Союзу РСР, республік, регіонів СРСР»; «створення і забезпечення сприятливого митного режиму для виконання міжнародних угод СРСР у сфері торговельно-економічних, валютно-фінансових, науково-технічних, гуманітарних та інших відносин із закордонними країнами»; «сприяння у здійсненні заходів, спрямованих на захист інтересів радянських споживачів товарів, що ввозяться»; «забезпечення інформованості державних органів, підприємств, установ, організацій і громадян з питань митної справи»; «організація підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації фахівців для державних органів, підприємств, установ та організацій»; «забезпечення участі СРСР у міжнародній співпраці з питань митної справи, включаючи припинення незаконного обігу наркотичних засобів і психотропних речовин, зброї, предметів культурної та історичної спадщини, об'єктів інтелектуальної власності».

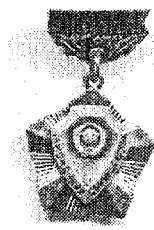
Безперечно, перелік завдань і функцій, які поклалися на Митний комітет, як і права, що їх отримувало митне відомство, свідчили про намагання пристосувати діяльність митної системи до нових політичних та соціально-економічних реалій. Утім, ані реформувати до кінця митну справу, ані одержати від того якісь практичні результати Митному комітету СРСР історія вже не дозволила. Політика реформування народного господарства виявилася непослідовною, половинчатою. Тому нові юридично закріплені функції радянських митних органів мали по суті лише декларативний характер.



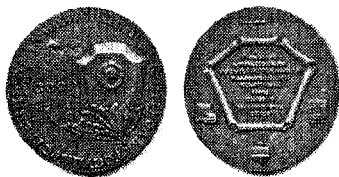
Остання митна кокарда СРСР



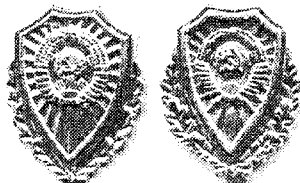
Персональні митні бляхи. Бляха з порядковим номером була видана та використувалася митним працівником.



Відзнака «Відмінник митної служби СРСР»

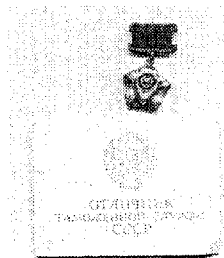


"Головне управління державного митного контролю при Раді міністрів СРСР". Пам'ятна настільна медаль до 70-річчя митної служби СРСР.



Петлиці мундира інспектора митної служби.

Формально Митний комітет СРСР припинив своє існування згідно з власним наказом від 2 січня 1992 р. Цей наказ видано відповідно до Угоди про створення Співдружності Незалежних Держав від 8 грудня 1991 р. та Алма-Атинської декларації голів держав, що ввійшли до Співдружності Незалежних Держав, від 21 грудня 1991 р. За наказом створювалася ліквідаційна комісія, яка мала до березня 1992 р. розподілити і передати на баланс національних митних відомств матеріали, матеріальні цінності, нерухомість та



Відзнака і посвідчення відмінника митної служби СРСР

інше майно, що до цього часу належали єдиній митній системі Радянського Союзу.

Важко спрогнозувати, як і в якому напрямку розвивалася б діяльність радянської митної системи, якби нова внутрішня політика держави була більш продуманою та послідовною. Суспільні процеси, пробуджені перебудовою, з часом уже не контролювалися правлячою партією, планове реформування явно не встигало за бурхливим життям. Політика реформування народного господарства виявилася непослідовною, половинчатою. Існуючий стан речей не задовольняв значні маси населення. Після бурхливих політичних подій 1989–1991 рр. взяли гору тенденції, що призвели до остаточного розпаду Радянського Союзу як єдиної держави. Разом з іншими загальносоюзними інституціями припинили своє існування й радянські митні органи.

§ 3. ДОБА УКРАЇНСЬКОЇ НЕЗАЛЕЖНОСТІ (МЕЖА ХХ–ХХІ ст.)

Початок створення національної митної системи України покладено суспільно-політичними процесами, що розпочалися в СРСР наприкінці 1980-х рр. Починаючи з другої половини 1980-х рр., з України та інших республік усе голосніше лунали вимоги до центральних органів влади щодо вирішення найактуальніших економічних та політичних завдань, а головне — лібералізації федеративних відносин по вертикалі центр-республіки. Однією з нагальних потреб вільного розвитку суб'єктів Союзу стало здійснення права республік на підтримання взаємовигідного співробітництва та торгівлі з іншими країнами за загально визнаними принципами та нормами міжнародного права.

Початок становлення новітньої української митної системи. Зазначені тенденції знайшли відображення у створенні 27 квітня 1990 р. Українського управління ГУДМК СРСР, яке мало координувати діяльність

митниць, розташованих на території Української РСР. Проте воно мало незначний ресурс владних повноважень у сфері управління митною справою. Митниці, як і раніше, підпорядковувалися центру й вирішували у Москві всі фінансові, кадрові, організаційні та господарські питання. Апарат Управління (начальник, два заступники та кілька інспекторів, які призначалися наказом того ж ГУДМК) фактично не мав ніяких можливостей спрямовувати й контролювати роботу 25 митниць, що діяли у 1990 р. на території республіки. До того ж воно не мало власного приміщення та належного інформаційно-технічного забезпечення.

Принципово важливе значення для створення власної національної зовнішньоекономічної галузі та єдиної загальноукраїнської митної системи мали такі нормативні документи: Декларація про державний суверенітет України, проголошена Верховною Радою 16 липня 1990 р., і Закон Української РСР «Про економічну самостійність Української Радянської Соціалістичної Республіки» від 3 серпня 1990 р. У них вперше сформульовано головні принципи економічної незалежності нашої держави та наміри самостійно створювати митну систему. У ст. 12 Закону визначалось, що «Українська РСР самостійно здійснює керівництво зовнішньоекономічною діяльністю і самостійно створює митну систему».

23 серпня 1990 р. Радою Міністрів УРСР прийнято Постанову № 222 «Про створення Управління державного митного контролю при Раді Міністрів УРСР». Рішенням Уряду на Управління було покладено такі функції: розробка пропозицій у галузі митної політики та участь у їх реалізації; керівництво митною справою, її вдосконалення; забезпечення державного митного контролю за дотриманням встановленого порядку переміщення через митний кордон товарів та інших предметів.

Однак на той час ще функціонувало Українське управління ГУДМК СРСР. Не вистачало правових підстав для організації республіканської митної системи, бо

законодавчі та інші нормативні документи СРСР і УРСР, які зараховували митну політику та митну справу до компетенції союзних органів, були чинні.

У ситуації, що склалася, 25 червня 1991 р. Верховна Рада прийняла Закон «Про митну справу в Україні», який створив реальні умови для подальшої розбудови національної митної системи. Ст. 1 Закону проголошувала: «Україна як суверенна держава самостійно створює власну митну систему і здійснює митну справу. Митна справа є складовою частиною зовнішньополітичної і зовнішньоекономічної діяльності України». Законом «Про митну справу в Україні» визначалося, що «територія України становить єдину митну територію, у межах якої Україна має виняткову юрисдикцію щодо митної справи» (ст. 2). Також окреслювались компетенція та функціональні обов'язки митних органів України, права та відповідальність їх посадових осіб (ст. 6, 7), принципи переміщення товарів через митний кордон України тощо. Саме 25 червня щорічно відзначається як День митної служби України.

Проте з прийняттям Закону «Про митну справу в Україні» ГУДМК СРСР, а з 1 липня 1991 р. створений на його базі Митний комітет СРСР, не втратили контролю над митницями, що розташовувались на території України. З Москви в українські митниці й далі йшли накази та розпорядження з питань організації митного контролю, боротьби з контрабандою, стягнення митних платежів, підвищення кваліфікації кадрів.

Соціально-політична ситуація, що склалася в СРСР у другій половині 1991 р., значно прискорила процес державотворення в Україні, в тому числі в галузі митної справи. 24 серпня 1991 р. Верховна Рада України урочисто прийняла Акт проголошення незалежності, яким було визначено її новий політико-правовий статус як самостійної, суверенної держави.

У подальшій еволюції митної системи вже незалежної України можна виокремити три періоди.

Перший період історії митних органів України (1991–1996 рр.). Після проголошення незалежності Верховна Рада розпочала опрацювання цілої низки фундаментальних законодавчих актів, які мали стати гарантією розвитку України як суверенної держави. Одним із таких актів був перший в історії держави Митний кодекс України, прийнятий Верховною Радою 12 грудня 1991 р., набув чинності з 1 січня 1992 р. У Кодексі зазначалося, що «митна справа в Україні розвивається у напрямі гармонізації та уніфікації із загальноприйнятими у міжнародній практиці нормами та стандартами» (ст. 1). Далі у ст. 2 Кодексу проголошувалось: «Україна самостійно визначає митну політику, створює власну митну систему та здійснює митне регулювання на своїй території». У Кодексі, що складався з XI розділів, 24 глав і 164 статей, охоплено головні аспекти митної справи: митний контроль, митне оформлення, пропуск товарів та інших предметів через митний кордон, мито та митні збори, зберігання товарів під митним контролем, контрабанда і порушення митних правил, службові особи митних органів, їх правовий і соціальний захист. Разом із законами України «Про митну справу в Україні», «Про зовнішньоекономічну діяльність» від 16 квітня 1991 р., «Про Єдиний митний тариф», прийнятий 5 лютого 1992 р., Митний кодекс став законодавчою основою організації митної справи та утворення митної системи незалежної України.

11 грудня 1991 р., напередодні прийняття Митного кодексу, Президент України Л. Кравчук видав Указ № 1 «Про утворення Державного митного комітету України», яким було затверджено Тимчасове положення про Державний митний комітет (ДМКУ) і призначено його Головою Олексія Михайловича Коваля, котрий на той час обіймав посаду заступника начальника Київської митниці.

Згідно з Тимчасовим положенням Комітет є центральним органом державного управління і несе відповідальність за реалізацію митної політики України, за-

безпечення законодавства про митну справу, ефективне функціонування митної служби. Комітет — керівний орган єдиної державної митної системи, яка складається з митниць і підпорядкованих ДМКУ підприємств та організацій. «У межах своєї компетенції, — зазначалось у Тимчасовому положенні, — Комітет організовує виконання законодавчих актів, рішень уряду України і здійснює систематичний контроль за їх виконанням». ДМКУ узагальнює практику застосування законодавства з питань митної справи, розробляє пропозиції щодо його вдосконалення і вносить їх на розгляд Президента і Кабінету Міністрів України. Положенням визначалися завдання у сфері забезпечення економічної безпеки, дотримання законодавства про митну справу, вдосконалення засобів митного регулювання, боротьби з контрабандою, порушенням митних правил тощо. Для узгодженого вирішення питань державного управління в галузі митної справи в ДМКУ створювалася колегія у складі Голови, його заступників та інших керівників. Таким чином, після прийняття Митного кодексу та утворення ДМКУ справа організації митної служби України набула, нарешті, реальної правової основи.

Організацію митної системи України фактично довелось починати заново. Необхідно було встановити митний контроль на кордоні, довжина якого понад 7 тис. км (у тому числі з Росією — 1972 км; Молдовою — 1222 км; Білоруссю — 1084 км; Румунією — 609 км; Польщею — 542 км; Угорщиною — 135 км; Словаччиною — 99 км). Незалежна Україна в 1991 р. дістала у спадок від колишнього СРСР 25 митниць, 49 митних постів, 29 автомобільних, 4 авіаційні, 14 залізничних, 17 морських і річкових пунктів пропуску. Кількість службовців митних органів становила приблизно 2 тис. осіб. Цього було очевидно недостатньо для забезпечення ефективного митного контролю по всьому периметру державного кордону.

Окремою проблемою того часу була відсутність мережі внутрішніх митниць, що значно стримувало розвиток зовнішньої торгівлі і було неприпустимим. Крім

того, не була розроблена нормативна база, катастрофічно не вистачало кваліфікованих кадрів. Великою проблемою стала прозорість, а по суті повна відкритість кордонів з Росією, Білоруссю та Молдовою, що не відповідало економічним інтересам України й створювало загрозу її безпеці, адже це використовувалось злочинними елементами для незаконного переміщення зброї, наркотиків, контрабандних товарів.

Проблема розбудови власної митної системи набувала особливої гостроти. З одного боку, будувати цю систему необхідно було як сучасну, організаційно й функціонально пристосовану до ринкової економіки, з іншого — доводилося зважати на незрілість та перехідний характер економічних процесів, що додавало суттєвих труднощів у розбудові митної системи.

Розпочалося, отже, формування структури митної служби України. На початковому етапі, відповідно до ст. 9 Митного кодексу, вона складалася з ДМКУ та 25 митниць, які функціонували на території держави у грудні 1991 р. У січні 1992 р. вперше затверджується структура центрального апарату ДМКУ. До його складу ввійшли такі управління: 1) організації митного контролю, 2) організації боротьби з контрабандою і порушеннями митних правил, 3) економічне, 4) роботи з особовим складом, 5) матеріально-технічного постачання, 6) капітального будівництва, 7) управління справами. Водночас створюються чотири самостійних відділи: технічний, міжнародний, правовий, бухгалтерського обліку та звітності. Формується Інформаційно-обчислювальний центр митної системи, якому доручається створення єдиної, апробованої в міжнародних умовах системи митної статистики. У Києві організовується перший навчальний заклад ДМКУ — курси підвищення кваліфікації працівників митниць України.

З перших днів організації Державного митного комітету України в його центральному апараті почали працювати досвідчені митники-професіонали, більшість яких раніше працювала в Київській, Бориспільській митни-

цях та Українському управлінні ГУДМК СРСР. Саме вони стояли біля витоків митного законодавства України та організації митної справи нашої держави. З цих фахівців було сформовано Тимчасову робочу групу, на яку покладено підготовку нормативно-правових актів та здійснення оперативних заходів щодо забезпечення виконання законодавства й ефективного функціонування митної системи. Очолив групу Голова ДМКУ О. Коваль, а її членами — своєрідним кістяком молоді митної служби України — стали 18 митників, які взяли на себе основний тягар організації митної системи держави. Протягом короткого часу було підготовлено відомчі нормативно-правові акти, що лягли в основу митного законодавства України.

Прийнятий у грудні 1991 р. Митний кодекс України, норми якого у деяких випадках базувалися на окремих позиціях соціалістичної економіки і права, не міг охопити всієї тогочасної зовнішньоекономічної проблематики, забезпечити необхідні умови для організації належного правопорядку на митному кордоні держави. Ціла низка нормативних положень Кодексу вимагала конкретизації та опрацювання механізму їх виконання на практиці. Особливо це стосувалося порядку пропуску через митний кордон транспортних засобів, товарів, багажу, валюти і цінностей громадян. З метою опрацювання такого механізму та встановлення єдиного порядку переміщення транспортних засобів, товарів та інших предметів через митний кордон України, а також забезпечення належного функціонування митної статистики, стягнення мит, інших митних платежів Державним митним комітетом підготовлено «Тимчасове положення про порядок пропуску товарів, майна, транспортних засобів та інших предметів через митний кордон України», якому надано чинності наказом № 7 ДМКУ від 30 грудня 1991 р.

Тим часом в Україні, Російській Федерації, Білорусії, інших колишніх республіках Союзу РСР склалася нова політична та правова ситуація, що мала суттєвий

вплив на подальше формування митної системи України. 8 грудня 1991 р. між Білорусією, Російською Федерацією та Україною укладено Угоду «Про створення Співдружності Незалежних Держав». Союзний договір 1922 р., а разом з ним і СРСР, припинили своє існування. Ст. 14 Угоди проголошувала, що «діяльність органів колишнього Союзу РСР на територіях держав-членів Співдружності припиняється».

Голова Митного комітету СРСР М. Єрмаков 2 січня 1992 р. видав наказ «Про заходи, пов'язані з ліквідацією Митного комітету СРСР», яким зобов'язав начальників економічного, господарського та технічного управлінь Митного комітету СРСР «підготувати необхідні матеріали для передачі у відання національних митних служб незалежних держав-членів Співдружності основних фондів, матеріальних цінностей та іншого майна системи Митного комітету СРСР, які містяться на території цих країн станом на 1 січня 1992 р. Однак ніякого майна центрального апарату митної служби СРСР, крім мізерного облаштування митниць, що були на території суб'єктів колишнього СРСР, незалежні держави не отримали. Воно було передано у відання Державного митного комітету Російської Федерації. Під час ліквідації митного центру СРСР Україна, як і інші держави-учасниці ШНД, не отримала ані фінансових ресурсів, ані матеріальних цінностей, акумульованих центром і переданих митній службі Росії. Новоствореним митним органам України на початку 1990-х рр. довелося розраховувати на власні сили і досить обмежені ресурси держбюджету. Одночасно формувалися стратегічні напрямки діяльності та розвитку митної системи України: розбудова на новій якійсній основі митної інфраструктури та вдосконалення організації митного контролю, фінансово-економічна діяльність митниці в умовах лібералізації економічних відносин, боротьба з контрабандою, що набувала трансконтинентального характеру, активізація міжнародного співробітництва в митній сфері, розв'язання проблеми підготовки та перепідготовки особового складу митних органів тощо.

У першу чергу, необхідно було розширити мережу митних органів безпосередньо на митному кордоні України. Гострота цієї проблеми була обумовлена двома важливими факторами. По-перше, упродовж 1990–1991 рр. приблизно втричі зросла кількість суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності. На 1 січня 1992 р. їх нараховувалося понад 12 тисяч. Водночас із набуттям чинності в 1992 р. нових нормативно-правових актів щодо подальшого розвитку зовнішньої торгівлі, кількість установ, організацій та приватних осіб, які готувалися включитися у зовнішньоекономічний процес, за прогнозами керівництва ДМКУ, протягом 1992–1993 рр. мала зрости щонайменше у десять разів. По-друге, у зв'язку з лібералізацією зовнішньоекономічної сфери та першими кроками на шляху формування ринкової економіки значно зріс пасажиропотік і вантажні перевезення через митний кордон. Зазначені обставини вимагали адекватно реагування на радикальні зміни у сфері зовнішньоекономічних відносин. Для забезпечення ефективного функціонування митної системи та успішного виконання поставлених перед ДМКУ завдань, згідно з наказом від 8 квітня 1992 р. за № 73, на базі митних постів, які залишилися від СРСР, було створено нові митниці.

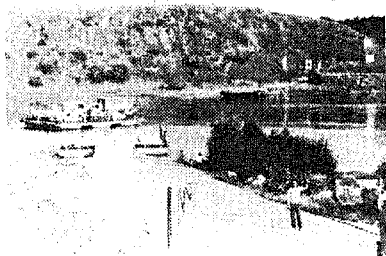
На відкритих ще наприкінці 1940–50-х рр. нечисленних пунктах пропуску через митний кордон України створювалися величезні черги автомашин та автобусів, які інколи сягали 10–15 км. Аби пройти прикордонний і митний контроль, треба було стояти в черзі по 3–4 доби. Наприклад, на кордоні з Польщею діяло лише три пункти пропуску: Ягодин, Шегині, Рава-Руська; на кордоні з Румунією два — Дякове і Порубне. Ще гіршим було становище на українсько-чехословацькому та українсько-угорському кордонах.

На кордоні з Республікою Білорусь, Республікою Молдова та Російською Федерацією до березня–квітня 1992 р. митники ніяких оперативних заходів щодо здійснення там митного контролю взагалі не проводили, об-

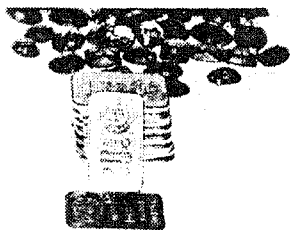
межуючись вивченням інтенсивності та напрямків вантажних і пасажирських перевезень. Наявність відкритих кордонів при значній різниці цін на товари створювала широкі можливості для зростання контрабанди та масового вивезення з України цінної сировини, металів, продуктів харчування, інших дефіцитних товарів.

Отже, перед ДМКУ постало невідкладне завдання щодо розв'язання важливої загальнодержавної проблеми — відкриття нових митниць та митних постів на східних, північних і південно-західних кордонах держави. Уже в березні-квітні 1992 р. створюється 15 нових митниць (Луганська, Сумська, Харківська, Івано-Франківська, Краснолиманська, Рава-Руська, Рівненська, Рахівська, Бердянська та ін.) і 53 митних пости. Наказом Голови визначено зони діяльності нових митних органів.

На початку 1992 р. значно загострилась обстановка на українсько-молдовському кордоні у зв'язку з громадянською війною у Придністров'ї. З урахуванням ситуації Президент України 17 березня 1992 р. видав Указ «Про заходи щодо охорони державного кордону України з Республікою Молдова». На виконання Указу Пре-



Пункт пропуску для паромного сполучення, митний пост «Ямпіль» Могилів-Подільської митниці. На посту працівники Бориспільської митниці, які були відряджені на державний кордон України з Республікою Молдова, 1992 р.



Вилучені золоті злитки та дорогоцінне каміння, що масово намагалися вивозити за кордон заможні співвітчизники після розпаду СРСР, 1992 р.

зидента та відповідних рішень Уряду митники разом із прикордонними військами вже наприкінці березня взяли під контроль найважливіші напрямки українсько-молдовського кордону. У місця дислокації тимчасових контрольно-пропускних пунктів, більшість яких розташовувалась під відкритим небом, на шляхах і річкових переправах, були відряджені досвідчені працівники центрального апарату ДМКУ, Київської, Одеської, Львівської та деяких інших митниць, які взяли на себе основний тягар організації митного контролю і боротьби з контрабандою, зокрема з незаконними поставками зброї та боеприпасів у зону конфлікту. У травні 1992 р. наказом Голови ДМКУ № 103 на українсько-молдовському кордоні створюються 9 нових митниць, а у їх складі — 23 митних пости.

До жовтня 1992 р. залишалися повністю відкритими кордони України з Республікою Білорусь і Російською Федерацією. Масового характеру набули контрабанда, спекуляція, незаконне вивезення за межі України дефіцитних та високоліквідних товарів, обладнання, сировини. Лише за рахунок несплати митних платежів за експортно-імпорتنі операції державна скарбниця, за підрахунками спеціалістів ДМКУ, щомісяця втрачала десятки мільйонів доларів США. Таке становище ускладнювалося ще й тим, що Російська Федерація з липня 1992 р. створювала вздовж українського кордону власні митні установи. І майже одразу російські митники почали оформлення й обов'язкове декларування вантажів, які переміщувалися через українсько-російський кордон, що спричиняло зниження конкурентоспроможності українських товарів на російському ринку і підвищення цін на російські товари в Україні.

Зважаючи на ситуацію на північному та східному кордонах держави, Президент України 12 жовтня 1992 р. видав Розпорядження № 160/92 «Про прикордонно-митний контроль на державному кордоні України з Республікою Білорусь і Російською Федерацією». Однак величезні обсяги роботи з облаштування кордону та ор-

ганізації належного митного контролю на півночі й сході держави вимагали часу і значних матеріально-фінансових ресурсів. В основному це завдання вдалося виконати лише протягом першого півріччя 1993 р. До серпня 1993 р. на українсько-російському кордоні встановлено 15 залізничних, 28 автомобільних пунктів пропуску, одну паромну переправу (Керч). У грудні того ж року тут уже функціонувало 14 митниць і 45 митних постів, які здійснювали митний контроль на 20 залізничних і 37 автомобільних пунктах пропуску. Ще 4 митниці, 12 митних постів, 5 залізничних, 7 автомобільних пунктів пропуску на серпень 1993 р. було створено на кордоні з Республікою Білорусь.

Спочатку контрольні функції здійснювалися митними органами за спрощеним порядком переміщення громадян, транспортних засобів, товарів та інших предметів. Для громадян України, Росії та Білорусі було встановлено безвізовий режим в'їзду. Митний контроль за переміщенням пасажирів залізничним і автомобільним транспортом мав, в основному, вибіркового характеру. У той же час вантажні перевезення, а також можливі неконтрольовані маршрути руху і переміщення зброї, наркотиків, валюти, цінностей, контрабандних товарів контролювалися прикордонними митницями у повному обсязі. За загальноприйнятими у світовій практиці нормами, на підставі вантажних декларацій почав здійснюватися і статистичний облік зовнішньоекономічних операцій, що одразу ж створило умови для регулярного надання керівництву країни всебічної статистичної інформації з питань зовнішньої торгівлі України.

Уже протягом перших місяців організації митного контролю встановлено постійний діловий зв'язок між українськими, російськими, білоруськими митницями і митними постами. Регулярно проводився обмін інформацією, у тому числі з питань організації боротьби з контрабандою і порушеннями митних правил. З метою виявлення контрабандних каналів переміщення зброї, наркотичних засобів, валюти проводилися спільні опе-

рації, в результаті яких вилучалися значні матеріальні, культурні цінності та іноземна валюта.

Проте чимало питань стосовно організації роботи пунктів пропуску прикордонно-митного контролю, митно-тарифних аспектів торгівлі з сусідніми країнами залишилися неврегульованими. Переважну більшість автомобільних і залізничних пунктів пропуску обладнано за так званою тимчасовою схемою. Вони не мали елементарних умов для здійснення ефективного митного контролю, сервісної зони, належних засобів зв'язку. Це призводило до створення довгих черг транспортних засобів і громадян з усіма кримінальними та санітарно-екологічними наслідками. На більшості пунктів пропуску не було створено й належних умов для санітарно-карантинного, радіологічного, ветеринарного та фітосанітарного контролю. Більшість митниць і митних постів на сході й півночі не мали достатньої кількості спеціалістів — юристів, економістів, товарознавців тощо. Чимало недоліків спостерігалось у справі організації митного контролю, митного регулювання, роботи з кадрами. І все ж, незважаючи на вказані недоліки, протягом 1992–1993 рр. фундамент національної митної системи України було закладено.

9 лютого 1993 р. Уряд України надав чинності Положенню «Про порядок і умови проходження служби в митних органах України», яке окреслювало права, обов'язки і відповідальність службових осіб митних органів, що цілком відповідало нормативно-правовій практиці країн з розвинутою митною інфраструктурою.

Митна служба, яка ще перебувала на стадії становлення, була змушена виконувати складні завдання, пов'язані із захистом економічних інтересів молодій Українській Державі. Так, 19 грудня 1991 р. Президент України видав Указ «Про тимчасові невідкладні заходи щодо посилення боротьби зі спекуляцією та незаконною торговельною діяльністю», відповідно до якого встановлювався режим державного регулювання постачання і розподілу товарів першої необхідності, вводився су-

ворий контроль за їх вивезенням за межі України. МВС і ДМКУ було доручено забезпечити постійний контроль за дотриманням порядку переміщення через кордон товарів народного вжитку, у тому числі продовольства та продукції виробничо-технічного призначення. Ішлося, перш за все, про захист споживчого ринку, запобігання масовому вивезенню за межі України сировинних ресурсів, кольорових металів, цукру, спирту та алкогольної продукції, зерна, м'ясних виробів тощо.

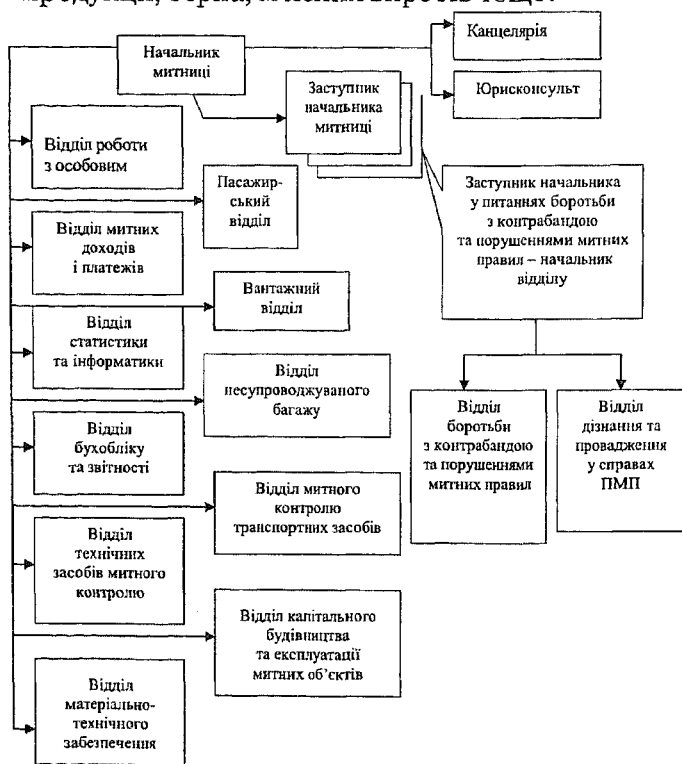


Рис. 1. Типова структура митниці (1993 р.)

Стрімке збільшення вивезення певної категорії товарів було викликано, насамперед, істотною різницею в цінах та насиченості споживчого ринку України й сусідніх держав, а також відсутністю обліку і контролю

за збереженням і рухом матеріальних цінностей з боку багатьох керівників підприємств і колгоспів. Досить зазначити, що лише протягом грудня 1991 р. митники разом з прикордонниками та працівниками міліції при спробі вивезення за кордон вилучили близько 200 т міді, 80 т латуні, десятки тонн нікелю, бронзи, інших металів. Для запобігання масовому вивезенню господарських товарів за межі держави ДМКУ розробив загальну попередню декларацію, яка заповнювалася й підписувалася кожним громадянином України, іноземцем або особою без громадянства при виїзді за кордон і забороняла вивезення 56 видів товарів і предметів відповідно до переліку. Передбачалося, що допуск у зону митного контролю дозволяється лише після подання митниці такої декларації.

З метою створення належних умов для виконання поставлених перед митною службою завдань у грудні 1993 р. Указом Президента України затверджено «Комплексну програму розбудови державного кордону України». Програмою визначався комплекс організаційних, правових та матеріально-технічних заходів щодо подальшого розвитку митної інфраструктури й розвитку мережі пунктів пропуску через державний кордон до 2000 р. Однак кошти на таке будівництво з держбюджету не асигнувалися (з 1993 до 1997 рр. передбачалося виділити 575,3 млн грн, фактично виділено 2,1 млн грн). У таких умовах будівництво митних об'єктів практично припинилося. Тому вже 1996 р. було прийнято рішення про виділення фінансових ресурсів на будівництво за рахунок відрахувань від митних зборів.

Зростання експортно-імпорتنих операцій і пасажиропотоків, значне збільшення кількості митниць, митних постів та пунктів пропуску суттєво ускладнювали ефективне керівництво митницями з боку Державного митного комітету. Унаслідок великої завантаженості поточною роботою та обмеженою кількістю працівників центральний апарат ДМКУ протягом двох років роботи практично не надавав митницям кваліфікованої допо-

моги з виїздом на місця, не міг здійснювати ревізій фінансово-господарської діяльності митниць тощо. Разом з тим, зважаючи на значне збільшення обсягів контрабанди та порушень митних правил (зокрема, контрабанди наркотиків, зброї, культурних цінностей, дорогоцінних металів і валюти), ускладнення криміногенної ситуації в прикордонних регіонах, виникла необхідність координувати оперативні заходи як безпосередньо між митницями, так і між митницями та підрозділами Прикордонних військ і правоохоронних органів, а також установити постійну взаємодію з ними.

У зв'язку з цим 28 січня 1994 р. Верховною Радою України було прийнято Закон «Про внесення змін і доповнень до деяких законодавчих актів України з митних питань», за яким у системі Державного митного комітету створено територіальні митні управління (ТМУ). Тим самим суттєво змінилась організаційна структура управління митною справою в державі. Замість двох структурних рівнів (ДМК України — митниці) з'явилося три (ДМК — територіальні митні управління — митниці). На підставі згаданого Закону Постановою Кабінету Міністрів України від 3 червня 1994 р. № 465 створюються територіальні митні управління: Дніпровське (Дніпропетровськ), Західне (Львів), Карпатське (Ужгород), Кримське (Сімферополь), Південне (Одеса), Південно-Східне (Донецьк), Східне (Харків), Центральне (Київ). Територіальні митні управління мали здійснювати безпосереднє керівництво митними установами, розташованими на відповідній території. Організаційно-управлінська структура ДМКУ реформувалася під безпосереднім керівництвом Анатолія Вікторовича Колоса, який обіймав посаду Голови Комітету з квітня 1993 по вересень 1994 р.

Таким чином, на 1994 р., у період завершення розгортання митних органів по всьому периметру Державного кордону, в системі митної служби діяло 8 ТМУ, 65 митниць і 222 митних пости. Проте вже перші місяці роботи ТМУ засвідчили, що надії, які покладалися на них як на принципово нові структурні формуван-

ня, спроможні радикально поліпшити роботу митниць і митних постів, не справдилися. Організаційна, аналітична й оперативна робота ТМУ велася на низькому рівні. Частина створених у їхньому складі відділів фактично дублювала роботу підрозділів Комітету, виконувала роль посередників між ДМКУ і підпорядкованими митницями. У зв'язку з цим та для більш чіткого розподілу функціональних обов'язків і відповідальності між ДМК України та територіальними митними управліннями Головою ДМКУ 29 березня 1995 р. видано наказ «Про функції територіальних митних управлінь». Визначені наказом недоліки в роботі управлінь, чітке окреслення їхніх функцій сприяло певному поліпшенню управлінської діяльності.

До 1993 р. митна політика України була дуже ліберальною та орієнтувалася на регулювання експорту. Створюється механізм тарифного регулювання, спрямований на отримання податкових надходжень і на захист товаровиробника. При цьому законодавством надано досить велику кількість пільг окремим суб'єктам зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД). У грудні 1992 та червні 1993 рр. укладено перші угоди про застосування режиму вільної торгівлі з Білоруссю та Росією. Тому перевага надавалася експортному миту. Імпортне мито справлялося згідно з митним тарифом СРСР, який мав дві головні особливості: сировина, устаткування та обладнання не обкладалися митом; продукти харчування й товари широкого вжитку обкладалися за ставками від 10 до 50 %.

5 лютого 1992 р. Верховна Рада прийняла Закон «Про Єдиний митний тариф», який визначив основні напрями тарифного регулювання. 11 січня 1993 р. Декретом Уряду затверджено Єдиний митний тариф України — звід ставок мита відповідно до визначеної товарної номенклатури. Усі предмети, що підлягали митному контролю, було систематизовано, їх найменування і цифрові коди уніфіковано з Гармонізованою системою опису й кодування товарів. Рівень ставок ввізного мита визначався залежно від ступеня обробки й економічної

доцільності ввезення того чи іншого виду товару. Середньоарифметична ставка ввізного мита становила 15 %.

У цей же час закладаються основи для проведення узгодженої митно-тарифної політики. У лютому 1993 р. при Кабінеті Міністрів утворено колегіальний орган – Митно-тарифну раду України, на яку покладено реалізацію принципів проведення єдиної митно-тарифної політики в державі. Робочий апарат ради, Секретаріат, діяв у складі ДМКУ. Митно-тарифна рада опрацьовує та вносить пропозиції до проектів законів з питань оподаткування експортно-імпортних операцій.

Починаючи з 1994 р. у тарифній політиці України намічається тенденція до протекціонізму, що відобразилося у підвищенні ставок мита на 60–200 %. Стимуляція імпорту стосувалася лише товарів, які не загрожували вітчизняному товаровиробникові. Застосовувалися заходи щодо унеможливлення ухиляння від сплати мита шляхом зниження митної вартості. Було запроваджено справляння податків безпосередньо на кордоні, до моменту фактичної реалізації товарів.

У перші ж роки свого існування митні органи України почали долучатися до міжнародного співробітництва у сфері митної справи. Так, у червні 1992 р. Україна стала повноправним членом Ради митного співробітництва, яку в жовтні 1994 р. було перейменовано на Всесвітню митну організацію (ВМО).

Другий період історії митних органів України (1996–2004 рр.). Недоліки в роботі територіальних митних управлінь, необхідність подальшого вдосконалення організаційної структури митної системи, посилення митного контролю, боротьби з контрабандою спричинили новий етап радикальної реорганізації митної системи України, що пов'язаний з ім'ям Леоніда Васильовича Деркача, який очолив ДМКУ в липні 1995 р. і доклав великих організаційних зусиль для стратегічного реформування митної служби.

У жовтні 1996 р. керівництво ДМКУ звернулося до Президента України та Уряду з пропозицією щодо утво-

рення на базі Державного митного комітету нового центрального органу виконавчої влади — Державної митної служби України.

29 листопада 1996 р. Президент України Л. Кучма видав Указ «Про Державну митну службу України». Цей указ створив реальні умови для поглибленої структурної перебудови та реформування митної служби, зміцнення її управлінських важелів, підвищення рівня організаторської роботи. Прийняття цього документа — це свідчення виходу митної служби України на якісно новий, вищий рівень розвитку. На базі ДМК України відповідно до цього Указу, було створено Державну митну службу України як центральний орган виконавчої влади.

Указ одночасно визначав і основні завдання Держмитслужби:

- захист економічних інтересів України, сприяння розвитку зовнішньоекономічних зв'язків;
- контроль за дотриманням вимог митного законодавства України;
- використання засобів митного регулювання торговельно-економічних відносин з урахуванням пріоритетів розвитку економіки, створення сприятливих умов для участі України в міжнародному співробітництві;
- удосконалення митного контролю, митного оформлення і оподаткування товарів та інших предметів, що переміщуються через митний кордон України;
- здійснення за участю Міністерства зовнішніх економічних зв'язків і торгівлі України заходів щодо захисту інтересів споживачів товарів і захист учасниками зовнішньоекономічних зв'язків державних інтересів на зовнішньому ринку;



*Держак Леонід Васильович,
Голова української митної
служби з липня 1995 до
квітня 1998 року*

– створення сприятливих умов для прискорення товарообігу та збільшення пасажиропотоку через митний кордон України;

– боротьба з контрабандою, здійснення заходів щодо запобігання порушенню митних правил.

Митну справу також мали здійснювати регіональні митниці, митниці, спеціалізовані митні управління та організації.

Реформування митної галузі дозволило ліквідувати дублюючі управлінські структури – територіальні митні управління, реорганізувати або ліквідувати деякі неефективно працюючі митниці та нерентабельні митні пости. Митницям, яким належало координувати роботу митниць двох-трьох областей, надано статус регіональних. Усього було створено десять регіональних митниць, а саме: Київська, Західна (Львів), Карпатська (Ужгород), Подільська (Хмельницький), Чорноморська (Одеса), Кримська (Сімферополь), Донбаська (Донецьк), Східна (Харків), Північна (Київ), Дніпровська (Дніпропетровськ). Деякі митниці були безпосередньо підпорядковані Держмитслужбі: Київська спеціалізована, Бориспільська, Севастопольська, Центральна енергетична, Оперативна.

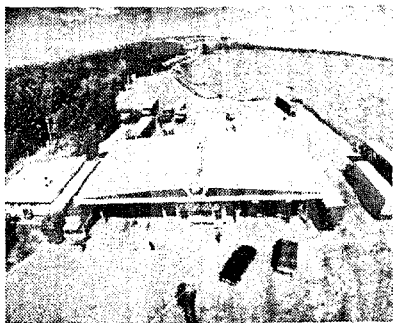
Реформаторські заходи Л. В. Деркача було продовжено та розвинуто наступним Головою Держмитслужби — Юрієм Петровичем Соловковим, який очолював Службу з травня 1998 р. до листопада 2001 р. Багато зусиль для розвитку та зміцнення Державної митної служби України доклали заступники Голови: О. Б. Єгоров (майбутній Голова ДМСУ з вересня 2005 р. до грудня 2007 р.), В. С. Копач, П. В. Пашко, О. П. Шейко.

На 1 січня 2002 р. в системі митної служби України діяли 10 регіональних митниць, 41 митниця (з них 14 внутрішніх, 35 прикордонних, 1 спеціалізована енергетична та 1 оперативна митниця), 134 митних пости.

Було вдосконалено організаційно-штатну структуру центрального апарату. Для забезпечення виконання функцій, покладених на митні органи, в його структурі було додатково створено Управління організаційно-контрольної роботи, Управління митних режимів, Управління контролю митної

вартості та номенклатури, Управління тарифного регулювання, Управління митної варті. На початок 2004 р. організаційна структура центрального апарату нараховувала 17 управлінь та 2 окремих самостійних відділи.

Велику увагу було приділено подальшій розбудові митної інфраструктури. За період з 1996 до 1998 рр. ДМКУ (потім Держмитслужба) виділив на цю справу 171,5 млн грн. Завдяки цьому було реконструйовано старі та введено в дію нові міжнародні та міждержавні автомобільні пункти пропуску, зокрема: «Голтівка», «Довжанський», «Нові Яриловичі», «Новоазовськ», «Краківець», «Дружба», «Рава-Руська», «Ягодин», «Тиса», «Смільниця», «Лужанка», «Шегині», «Доманове». У 1999 р. стали до ладу автомобільні пункти пропуску «Грем'яч», «Миколаївка», «Сеньківка», «Чугунівка», «Плетенівка», «Мамалига», «Виступовичі». Це дозволило скоротити черги, облаштувати робочі місця митників за сучасною технологією, забезпечити належні умови для прикордонників та інших служб, поліпшити сервісне обслуговування громадян. При цьому головним завданням було переведення зазначених пунктів пропуску на роботу за постійною схемою. Якщо в 1999 р. за цією схемою несли службу 16 пунктів, то 2002 р. — уже 30, з яких 11 — на західній ділянці кордону, 19 — на східній. У той же час решта пунктів пропуску продовжувала працювати за тимчасовою схемою. Одночасно було вдосконалено нормативну базу, що регламентувала діяльність пунктів пропуску через державний кордон. 3 серпня 2000 р. Кабінет Міністрів України затвердив «Положення про пункти пропуску через державний кор-



Міжнародний пункт пропуску «Сеньківка» на кордоні України з Республікою Білорусь та Російською Федерацією

ні та міждержавні автомобільні пункти пропуску, зокрема: «Голтівка», «Довжанський», «Нові Яриловичі», «Новоазовськ», «Краківець», «Дружба», «Рава-Руська», «Ягодин», «Тиса», «Смільниця», «Лужанка», «Шегині», «Доманове». У 1999 р. стали до ладу автомобільні пункти пропуску «Грем'яч», «Миколаївка», «Сеньківка», «Чугунівка», «Плетенівка», «Мамалига», «Виступовичі». Це дозволило скоротити черги, облаштувати робочі місця митників за сучасною технологією, забезпечити належні умови для прикордонників та інших служб, поліпшити сервісне обслуговування громадян. При цьому головним завданням було переведення зазначених пунктів пропуску на роботу за постійною схемою. Якщо в 1999 р. за цією схемою несли службу 16 пунктів, то 2002 р. — уже 30, з яких 11 — на західній ділянці кордону, 19 — на східній. У той же час решта пунктів пропуску продовжувала працювати за тимчасовою схемою. Одночасно було вдосконалено нормативну базу, що регламентувала діяльність пунктів пропуску через державний кордон. 3 серпня 2000 р. Кабінет Міністрів України затвердив «Положення про пункти пропуску через державний кор-

дон», яке встановлювало єдиний порядок їх відкриття, діяльності та закриття.



Рис. 2. Структура митних органів України на 2002 р.

Важливий аспектом реорганізації митної служби України — створення ефективної системи професійної підготовки працівників митних органів. Одним із головних напрямків розбудови системи підготовки кадрів для Держмитслужби стало створення власного навчального закладу.

11 червня 1996 р. Президент України Л. Д. Кучма за поданням керівництва Держмитслужби підписав Указ «Про створення Академії митної служби України». Ректором призначено професора Петра Панфіловича Падуну — керівника з багатим досвідом наукової, педагогічної та управлінської діяльності. Академія була визна-

чена як головна навчально-методична установа національної системи підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації фахівців митної справи. Одночасно спростилася вся система підготовки, до якої з 1998 р. включено: Академію митної служби України (м. Дніпропетровськ), Київський та Хмельницький центри підвищення кваліфікації працівників митних органів.

У цей же час відбуваються зміни і в митно-тарифній політиці. Вона стає більш гнучкою та виваженою, базується на постійному аналізі зовнішньоекономічної діяльності українських промисловців і спрямована на розвиток торговельних стосунків з іншими країнами, досягнення позитивного сальдо в зовнішньоторговельному балансі держави, захист внутрішнього товарного ринку. Для розгляду пропозицій щодо зміни ставок ввізного мита продовжує ефективно діяти міжвідомча Митно-тарифна рада, робочим органом якої є Держмитслужба.

Зважаючи на те, що заходи тарифного регулювання стосувалися лише близько 30 % імпорту, з метою захисту вітчизняного товаровиробника розпочинається робота з удосконалення Єдиного митного тарифу. З лютого 1996 р. запроваджуються експортні обмеження через установлення індикативних цін на багато видів товарів. На експорт деяких видів продукції вводиться вивізне (експортне) мито, переважно заборонного характеру (на шерсть і шкіру тварин, чорні й кольорові метали тощо). Протягом 1996–1998 рр. запроваджуються мінімальні ставки ввізного мита на сировину, що постачається для підприємств.

У зв'язку з наміром України вступити до Світової організації торгівлі (СОТ) стало необхідним поступове зниження рівня митних ставок. У рамках політики помірною протекціонізму робилися спроби захищати передусім галузі з високою швидкістю обігу капіталу й тільки конкурентоспроможні, якісні товари.

6 квітня 1996 р. Указом Президента України затверджено Концепцію трансформації мит-

ного тарифу України на 1996–2005 рр. відповідно до системи ГАТТ/СОТ (Генеральна угода з тарифів і торгівлі Світової організації торгівлі). Концепція визначала основні принципи та напрямки поступової трансформації митного тарифу України для забезпечення гарантованого доступу до товарних ринків у рамках приєднання України до ГАТТ та її вступу до СОТ.

Як результат такої політики простежується чітка тенденція на зниження середньоарифметичної ставки ввізного мита. Так, у 1999 р. вона дорівнювала 12,7 %. А на травень 2000 р. цей показник уже становив 10,2 %.

У вересні 1996 р. з метою створення сприятливих умов для доступу українських товарів на європейський ринок та відповідно до угоди України з ЄС, якою передбачено застосування пільгової тарифікації до товарів, що походять з України, запроваджено верифікацію сертифікатів про таке походження.

5 квітня 2001 р. прийнято Закон України «Про митний тариф України», в основу якого покладено Українську класифікацію товарів зовнішньоекономічної діяльності, яка базується на Гармонізованій системі опису та кодування товарів. Законом встановлено, що визначення нових та зміна чинних ставок ввізного мита здійснюється Верховною Радою України через прийняття законів України з урахуванням висновків Уряду.

З посиленням митного контролю за здійсненням експортно-імпорتنих операцій з боку частини суб'єктів ЗЕД і приватних осіб значно поширилось використання таких методів ухилення від сплати податків, як декларування товарів не своїм найменуванням та заниження їх митної вартості. Зрештою, згадані методи ухилення від сплати податків традиційні практично для всіх країн світу. Так, за даними деяких митних служб Європи і країн СНД, близько 80 % усіх порушень митного законодавства при здійсненні митного оформлення виникають саме під час визначення митної вартості товарів та їх класифікації. Тому в 1997 р. у структурі регіональних

митниць створено спеціальні підрозділи — відділи тарифів та вартості. На них покладено контроль щодо застосування ставок Єдиного митного тарифу України залежно від умов здійснення зовнішньоекономічних операцій та класифікації товарів, а також за визначенням митної вартості товарів. Результати роботи зазначених підрозділів такі: лише за 1998–1999 рр. до держбюджету додатково спрямовано понад 49 млн грн.

Свідченням ефективної митно-тарифної політики та зростаючої ефективності реформованої митної системи в цілому є показники відрахувань до державного бюджету: 1995 р. — 340 млн грн (2,8 % загального фонду держбюджету); 1996 р. — 1,24 млрд грн (6,4 %); 1997 р. — 2,73 млрд грн (17,1 %); 1998 р. — 3,04 млрд грн (19,3%); 1999 р. — 4,74 млрд грн (24 %). За результатами 1999 р. прибуток держави сягав 73,3 грн на одну гривню, витрачену на утримання митної служби.

Паралельно відбувався процес удосконалення митного законодавства. Основним напрямом такого вдосконалення стала розробка та прийняття нового Митного кодексу, який би забезпечував проведення ефективної митної політики за обставин існування в державі розвинутих економічних відносин. Митний кодекс, прийнятий ще в 1991 р., вже не відповідав сучасному стану митної справи і, більше того, стримував розвиток господарської та фінансово-банківської діяльності підприємств як на зовнішньому, так і на внутрішньому ринку. У ньому не знайшла належного втілення реалізація державної політики щодо розвитку митної системи України, не відображено роль митних органів у формуванні державного бюджету, митно-тарифному регулюванні, організації боротьби з контрабандою і порушенням митних правил. За десять років, що минули після прийняття Митного кодексу, суттєвих змін зазнало законодавство України. Була прийнята Конституція України, яка створила надійну нормативно-правову базу для подальшого державотворення й діяльності управлінських та правоохоронних структур, у тому числі митних органів. Змі-

нилося законодавство України в зовнішньоекономічній, податковій, валютній сферах. Потребували негайного законодавчого підтвердження й закріплення міжнародно-правові акти України та міжнародні договори й конвенції з митних питань. Зазнала суттєвих змін і сама митна система України: зросла кількість митниць та митних постів, створено 12 спеціалізованих організацій митної системи, нові структурні одиниці — регіональні митниці. З уведенням у дію нової структурної вертикалі Держмитслужба — регіональні митниці — митниці в основному завершено формування митної системи України. Виникла необхідність законодавчого закріплення структури, правового статусу та компетенції митних органів.

Проект нового Митного кодексу України у травні 1996 р. було подано на розгляд Кабінету Міністрів для подальшого внесення до Верховної Ради. У цілому, процес створення та вдосконалення проекту нового Митного кодексу тривав шість років. 11 липня 2002 р. Верховна Рада України прийняла новий Митний кодекс України, який набрав чинності з 1 січня 2004 р.

Наприкінці 1990-х рр. закінчився період формування цілісної збалансованої структури митних органів України. У перші роки XXI ст. перед Держмитслужбою постала проблема кардинального підняття в першу чергу якісних показників діяльності. Відповідно до послання Президента України до Верховної Ради України «Європейський вибір. Концептуальні засади стратегії економічного та соціального розвитку України на 2002–2011 рр.» у травні 2003 р. розроблено Концепцію модернізації та розвитку митної служби України до 2011 р. Основною метою Концепції було визначено забезпечення належного рівня здійснення митної справи при виконанні основних програмних завдань, що ставляться перед Державною митною службою України на період до 2011 р. — створення належної бази для набуття Україною повноправного членства в Європейському Союзі (ЄС) і вступу до СОТ. Концепція визначила принци-

пи функціонування й розвитку служби, спрямовані на реалізацію експортного потенціалу України, розширення доступу українських товарів на зовнішні ринки, підвищення можливостей захисту вітчизняного товаровиробника на основі поступових кроків до європейської інтеграції.

Протягом зазначеного періоду поглиблюється міжнародне митне співробітництво України. Визнанням міжнародного авторитету митної служби України стало обрання її в 1997 р. до складу Фінансового комітету Всесвітньої митної організації, а 1998 р. — до складу Політичної комісії цієї організації.

Одночасно ведеться копітка робота щодо приєднання України до міжнародних конвенцій у галузі митної справи. У травні 2000 р. Україна приєдналася до Міжнародної конвенції про взаємну адміністративну допомогу у відверненні, розслідуванні та припиненні порушень митного законодавства (Найробійська конвенція, 1977 р.). 17 травня 2002 р. Україна приєдналася до Міжнародної конвенції про Гармонізовану систему опису та кодування товарів (Конвенція ГС, 1986 р.), що сприяло спрощенню митних процедур. 4 липня 2002 р. Президент України видав Указ «Про приєднання України до Міжнародної конвенції про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах» (Женевська конвенція, 1982 р.). Було розпочато підготовчу роботу щодо приєднання до Міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур (Кіотська конвенція, 1999 р.). У процесі розробки нового Митного кодексу України (2002 р.) до нього було включено деякі положення Кіотської конвенції як найсучаснішого міжнародного документа, що є орієнтиром розвитку та вдосконалення митних правил і процедур у багатьох країнах.

Приєднання до цих конвенцій серед іншого мало сприяти збільшенню обсягів міжнародних транзитних перевезень через митну територію України, її утвердженню як транзитної держави (а саме таку мету стави-

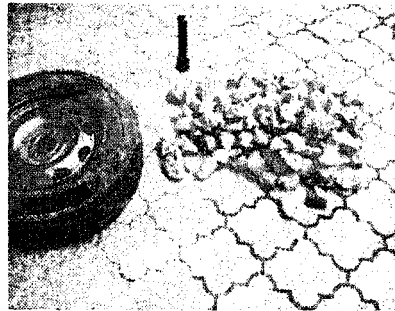
ла затверджена в лютому 2002 р. Комплексна програма утвердження України як транзитної держави у 2002–2010 рр.), прискорити процес приєднання країни до СОТ та інтеграції до Європейського Союзу, позитивно вплинути на показники зовнішньоекономічної діяльності та взагалі на стан справ у національній економіці.

З набуттям чинності у 1998 р. Угоди про партнерство та співробітництво між Україною та Європейським Союзом усе більшої актуальності почало набувати співробітництво з митними органами ЄС, метою якої є зближення митної системи України з митною системою Союзу. Формами такого співробітництва стали обмін інформацією, вдосконалення методів роботи, запровадження об'єднаної номенклатури та єдиного адміністративного документа, взаємозв'язок між транзитними системами України та ЄС, спрощення перевірок з формальностей, що стосуються перевезення товарів, підтримка впровадження сучасних митних інформаційних систем, організація семінарів і навчальних циклів. Україн важливими стали проекти технічної допомоги митній службі України за програмою TACIS («Митниця-2, 4, 6, 7», 1996–2005 рр.), що спрямовувалися на будівництво та реконструкцію пунктів пропуску через державний кордон України для автомобільного сполучення відповідно до світових норм; оснащення органів митного контролю сучасними технічними засобами; підвищення фахового рівня співробітників Держмитслужби України.

На початку грудня 2002 р. у Брюсселі проведено презентацію Держмитслужби України в європейських структурах. Учасників презентації – членів Європейського парламенту, фахівців Європейської Комісії, деяких міжнародних організацій було детально поінформовано про діяльність митної служби України, її досягнення, напрями подальшого розвитку. Обговорено питання надання Україні допомоги європейськими структурами в розбудові державного кордону та митної інфраструктури.

Третій період історії митних органів України (з 2004 р.) З новим Митним кодексом починається й новий етап в історії митної служби України. Цей період характеризується комплексним удосконаленням її діяльності та реалізацією заходів з наближення стандартів її роботи до європейського та світового рівнів, особливо з урахуванням євроінтеграційних намірів України та її бажання вступити до СОТ.

Реалізація митної політики України на сучасному етапі характеризується постійним зростанням обсягів та розширенням масштабів міжнародної торгівлі, ускладненням та посиленням динамізму торговельних процесів, посиленням ви-



Один з "розсекречених" згодиськими митниками способів перевезення бурштину, 2005 р.

мог міжнародних організацій щодо забезпечення вільного доступу іноземних товарів на внутрішні ринки та зниження національних торговельних бар'єрів. Відбувається поглиблення інтеграції міжнародних вимог у національну практику митного регулювання України, що несе певні потенційні загрози забезпеченню національних інтересів України. «Відкритість» національної митної території для міжнародної торгівлі може завдавати економічних збитків державі у вигляді недонадходжень до бюджету внаслідок викривлення митної вартості товарів, шкоди здоров'ю і безпеці споживачів, спричиняти зростання контрабандних потоків тощо. У таких умовах актуалізується потреба підвищення ефективності національної митної політики у сфері забезпечення невідкладного реагування на зовнішні загрози та оперативної протидії можливим негативним наслідкам таких загроз, у напрямку посилення забезпечення еконо-

мічних інтересів держави й максимального врахування в національній системі регулювання міжнародних правил та вимог.

Успішне виконання митною службою своїх функцій у таких умовах вимагає її докорінної модернізації. З цією метою 2006 р. було розроблено Концепцію модернізації діяльності митної служби України, послідовна реалізація якої дасть можливість Держмитслужбі України максимально наблизити свою діяльність до міжнародних стандартів шляхом спрощення та уніфікації митних процедур, сприятиме впровадженню сучасних світових технологій і методів запобігання порушенням у сфері зовнішньоекономічної діяльності. Для реалізації Концепції визначаються пріоритетні напрями діяльності та завдання Державної митної служби України на кожен рік (разом з основними завданнями Держмитслужби, визначеними в затвердженому Кабінетом Міністрів України Положенні про Державну митну службу України, яке набуло чинності з 1 серпня 2007 р.).

Основні напрями діяльності Держмитслужби України на сучасному етапі такі:

1. Наповнення державного бюджету за рахунок надходжень від справляння мита, податку на додану вартість, акцизного збору з товарів та інших предметів під час переміщення їх через митний кордон. Це головне завдання ДМСУ, виконання якого перебуває під щоденним контролем з боку Міністерства фінансів та Уряду України. Відповідні показники діяльності ДМСУ з року в рік зростають. Так, якщо у 2004 р. ДМСУ перерахувала до державного бюджету 18 093,1 млн. грн., то 2005 — вже 31 001,1 млн грн, 2006 р. — 41 173,9 млн грн, 2007 р. — 54 119,5 млн грн, а 2008 р. — 96 047,2 млн грн (що забезпечило наповнення держбюджету на 60 %). У 2009 р. цей показник знизився, що пояснюється зменшенням обсягів міжнародної торгівлі в умовах світової економічної кризи, а відповідно й значним зниженням (більш як на 33 %) обсягів оподаткованого імпорту.

2. Розвиток міжнародного співробітництва у сфері митної справи. Держмитслужба здійснює свої зовнішні зносини за рядом напрямів. По-перше, це співробітництво з митними адміністраціями інших країн, серед яких найбільш важливими є країни-сусіди та країни — головні торговельні партнери. У рамках такого співробітництва, серед іншого, здійснюється налагодження інформаційного обміну між митними службами (2008 р. підписано відповідні протоколи з Російською Федерацією та іншими країнами СНД), спільний контроль у пунктах пропуску (поки що лише з Польщею та Молдовою), відбувається оптимізація мережі пунктів пропуску (у 2008 р. відкрито пункт пропуску «Нова Рудня — Виступовичі» на українсько-білоруському кордоні).

По-друге, це співробітництво в рамках діяльності багатосторонніх міжнародних організацій, таких як ВМО, СОТ, ОЕСР, СНД, ОЧЕС та ін. Особливе місце тут належить співробітництву в рамках ВМО. У червні 2005 р. представники митних організацій усіх держав-членів ухвалили Рамкові стандарти безпеки та спрощення міжнародної торгівлі (Рамкові стандарти ВМО) — пакет з декількох взаємопов'язаних документів, що узагальнюють прогресивну практику і досвід країн, насамперед США та ЄС, митні адміністрації яких найповніше відповідають потребам сьогодення, окреслюють шляхи подальшого розвитку митних адміністрацій, основні з яких: удосконалення міжнародного митного співробітництва; налагодження співпраці з діловими колами; збільшення повноважень митних адміністрацій у правоохоронній сфері; застосування методів вибіркості та аналізу ризиків; підвищення ролі аналітичної та розвідувальної роботи; комп'ютеризація; використання більш досконалих технічних засобів митного контролю. Упровадження в Україні Рамкових стандартів ВМО було визначено як стратегічну мету діяльності Держмитслужби України на 2007 р.

Додатковим стимулом у наближенні діяльності митних органів України до світових стандартів стало її праг-

нення вступити до СОТ, яке було реалізовано, у травні 2008 р., після тривалих переговорів з країнами-членами Робочої групи СОТ. Членство у СОТ розглядається як системний фактор розвитку національної економіки, лібералізації зовнішньої торгівлі, створення передбачуваного та прозорого середовища для використання переваг міжнародної торгівлі.

Тісна співпраця з ВМО та СОТ сприяє уніфікації в діяльності ДМСУ, метою якої є максимальне сприяння зовнішній торгівлі, прискорення товарообігу при забезпеченні у повному обсязі контрольних, фіскальних та правоохоронних функцій; удосконалення механізму здійснення митних процедур, розширення співробітництва у сфері митної діяльності.

По-третє, Держмитслужба співпрацює з іноземними урядовими та міжнародними організаціями у сфері подання технічної допомоги; найважливіші донори митних органів України — це Єврокомісія, Уряд США та Світовий банк. Так, протягом 2008 р. в рамках взаємодії з Представництвом Єврокомісії в Україні започатковано проект постачання мобільних рентгенівських систем. У рамках Програми експортного контролю та безпеки кордонів отримано засоби митного контролю для митниць та комп'ютерне обладнання для навчальних закладів ДМСУ. У рамках проекту ВОММОЛІК-1 і програми БУМАД Держмитслужба отримує допомогу у вигляді обладнання та програмного забезпечення. Усього протягом 2008 р. Держмитслужбою отримано обладнання на суму 8 млн 100 тис. євро та 1 млн 190 тис. дол. США.

По-четверте, це діяльність, пов'язана з євроінтеграційним курсом України, гармонізацією законодавства та процедур у митній сфері з європейськими стандартами. У рамках реалізації євроінтеграційного курсу України Держмитслужба бере активну участь у виконанні положень базових документів щодо співробітництва між Україною та ЄС, зокрема положень Плану дій «Україна — Європейський Союз» (розділ «Митні справи»), прийнятого в лютому 2005 р. в рамках Європейської по-

літики сусідства (ЄПС). До нього включено низку положень, які стосуються співробітництва між Україною та ЄС у митній сфері, а саме: розроблення митного законодавства, що відповідає міжнародним стандартам, стандартам ЄС та імплементація до законодавства України міжнародно-правових норм з питань митної справи; удосконалення функціонування митниці; спрощення та модернізація митних процедур на кордоні й усередині держави; підвищення кваліфікації працівників митних органів тощо.

Перспективним напрямом подальшого співробітництва з ЄС є приєднання України до Програми «Митниця-2013», ухваленої Європейським парламентом і Радою Європейського Союзу у травні 2007 р.

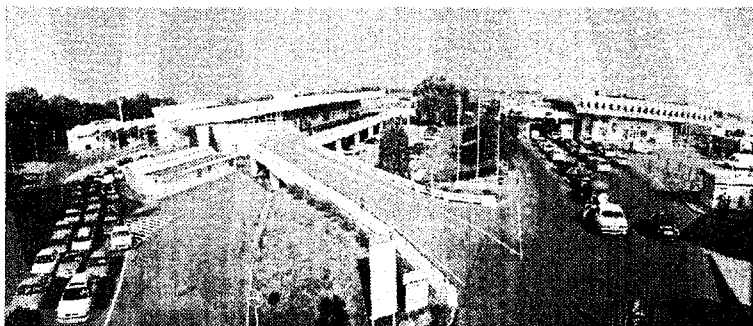
3. Удосконалення нормативно-правової бази діяльності митної служби, що спрямовано на приведення існуючих національних нормативних документів з питань митної справи до вимог міжнародних конвенцій, Рамкових стандартів безпеки та поліпшення світової торгівлі. Так, за безпосередньої участі Держмитслужби було підготовлено Закон України «Про Дисциплінарний статут митної служби України», який набрав чинності 6 вересня 2005 р. Закон визначив суть службової дисципліни в митних органах, повноваження керівників щодо її забезпечення, а також порядок застосування заохочень та дисциплінарних стягнень. Протягом 2007–2008 рр. Держмитслужбою розроблено низку законопроектів, що передбачають внесення змін до Митного кодексу України (зокрема, стосовно запровадження в митній службі контрактної форми роботи, приведення Митного кодексу у відповідність до Кіотської конвенції 1999 р.), Закону «Про Єдиний митний тариф» та інших законів. У 2009 р. до Верховної Ради направлено проект нового Митного кодексу України, що базується на положеннях оновленої Міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур, Стамбульської конвенції та Рамкових стандартах ВМО.

4. Розвиток співробітництва з підприємницькими структурами та їх об'єднаннями, що має створити атмосферу довіри та партнерства в їх відносинах з митними органами. При Держмитслужбі, при регіональних митницях та митницях діють громадські ради. Через систему громадських рад зацікавлена громадськість має можливість безпосередньо з представниками відповідних митних органів обговорювати й вирішувати актуальні питання, брати участь в обговоренні проектів нормативних актів та виробленні управлінських рішень.

Протягом 2008 р. Держмитслужба підписала низку меморандумів, угод та протоколів з окремими суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності та їх об'єднаннями, які зобов'язалися, зокрема, надавати достовірну інформацію про товари та їх митну вартість, а також погодилися надавати посадовим особам митних органів можливість перевіряти фінансові та банківські документи, пов'язані зі здійсненням зовнішньоекономічних операцій. Натомість зазначені суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності отримали право на лібералізацію процедур митного оформлення.

5. Удосконалення структури митних органів. Чинна структура митної служби України визначена Митним кодексом України і включає в себе: спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади в галузі митної справи; регіональні митниці; митниці; спеціалізовані митні установи і організації; відомчі навчальні заклади. Слід зазначити, що організаційна структура Держмитслужби залежно від пріоритетності державних завдань постійно змінюється, перебуває в постійній динаміці, оскільки за результатами своєї діяльності постійно реформується відповідно до сучасної промислової та транспортної інфраструктури України, актуальних товарних і транспортних потоків. Так, у 2004–2005 рр. змінилася система територіального управління митними установами. Відбулась реорганізація регіональних митниць в обласні. У 2008 р. до структури митної служби входили 46 митниць (з них 2 — регіональні), 153

митні пости, 217 пунктів пропуску (з них 152 — міжнародних, 36 — міждержавних, 29 — місцевого пропуску). Проводиться постійна робота з питань удосконалення мережі пропускних пунктів (відкриття, облаштування, зміна статусу тощо). У рамках затвердженої у 2007 р. Державної цільової програми «Облаштування та реконструкція державного кордону» до 2015 р. планується облаштування 47 нових та реконструкція 31 діючого пункту пропуску.



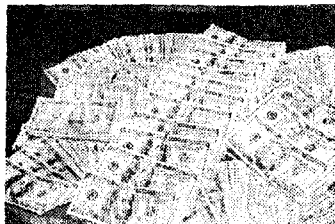
Міжнародний пункт пропуску «Чоп» на державному кордоні України з Угорською Республікою, в'їзд на територію України.

6. Розвиток митної інфраструктури, поліпшення технічного та інформаційного забезпечення. Постійно відбувається розвиток технічної бази та митної інфраструктури як за рахунок коштів бюджету, так і завдяки залученню міжнародної технічної допомоги. Так, у рамках Єдиної автоматизованої інформаційної системи Держмитслужби створено систему аналізу ризиків, проводиться її оперативне доповнення новими профілями ризиків та видами контролю, які мають застосовуватися на центральному рівні та на рівні митних органів.

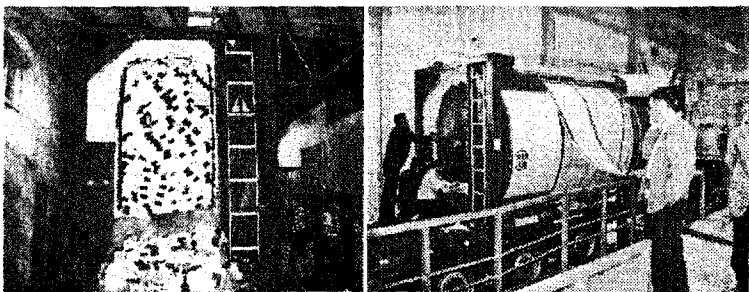
Упроваджено в експлуатацію та забезпечено доопрацювання нової модифікації програмно-інформаційного комплексу «Класифікаційно-довідкова система», який дає можливість у повному обсязі переглядати бази занесених до нього нормативних документів, а також

отримувати довідку з тарифного і нетарифного регулювання для будь-якого товару.

Для поліпшення стану інформаційного забезпечення митних органів розпочато масштабний процес реформування, в рамках якого у 2006 р. створено Регіональну інформаційну митницю, одним із головних завдань якої стало створення багатофункціональної комплексної системи «Електронна митниця», яка забезпечить: підвищення ефективності й скорочення часу митного контролю та митного оформлення; запровадження електронного декларування; повноту сплати податків і зборів; оперативне отримання органами державної влади статистичної інформації; підвищення ефективності боротьби з контрабандою, організованою злочинністю й тероризмом; підвищення ефективності управління митною службою тощо.



*Валюта, вилучена працівниками
Видул-Сірецької митниці*



Контрабандні цигарки, затримані працівниками митного посту «Тиса», 2005 р.

Окрім уже зазначених програм міжнародної технічної допомоги у 2008 р., Держмитслужба взяла участь у проекті Європейського Союзу «Постачання мобільного інспекційного обладнання та систем рентгенівського сканування митним службам Білорусі, України та Молдо-

ви», за яким отримано 9 мобільних скануючих рентгенівських систем Rapiscan Eagle 4.5 MeV.

7. Боротьба з криміналом та митними правопорушеннями. Митні органи забезпечують контроль за дотриманням законності під час митного оформлення товарів та вантажів. Так, протягом 2009 р. було порушено 318 кримінальних справ про контрабанду та шахрайство на загальну суму 445,9 млн грн, а також зафіксовано 22 005 порушень митних правил на суму майже 14.6 млрд грн.

Загальна частка справ, порушених у зв'язку з контрабандою товарів, у 2009 р. становила 53 % від загальної кількості кримінальних справ. Предметами контрабанди були наркотичні засоби (35 %), історичні та культурні цінності (6 %), зброя (5 %), отруйні та сильнодіючі речовини (1 %). За результатами розгляду справ про порушення митних правил судовими органами у 2009 р. конфісковано предмети правопорушень у 10 175 справах на суму 318 млн грн.

Одним із пріоритетних напрямів діяльності митних органів України є налагодження ефективної взаємодії з відповідними службами суміжних держав і країн — торговельних партнерів України з питань обміну інформацією з метою виявлення кримінальних схем у здійсненні зовнішньоекономічної діяльності, організованих угруповань, що провадять злочинну діяльність у зовнішньоекономічній сфері, відмивають доходи, отримані злочинним шляхом. Нині такий обмін здійснюється з митними адміністраціями майже 70 країн світу. Крім того, налагоджено постійний обмін інформацією з ВМО (правоохоронна комп'ютерна мережа CEN), інформаційною системою Balkan-Info, що містить відомості про переміщення наркотичних засобів, Інтерполом, правоохоронними органами зарубіжних країн. У 2008 р. приблизно 43 % кримінальних справ, порушених за фактом контрабанди товарів, — це кримінальні справи, що були відкриті завдяки обміну інформацією з митними органами іноземних держав.

8. Розвиток відомчої науки. Держмитслужба приділяє значну увагу питанням галузевої наукової діяльності, зокрема підвищенню її результативності та посиленню практичної спрямованості. Базові основи створення розвиненої системи наукових досліджень у митній службі було закріплено в Концепції модернізації діяльності митної служби України (2006 р.).

З метою забезпечення наукового супроводження митної справи, удосконалення наукової діяльності в митній службі, сприяння підвищенню результативності проведення галузевих наукових досліджень створено колегіальний дорадчий орган — наукову раду

Держмитслужби України, до складу якої увійшли як працівники митних органів, так і провідні науковці та фахівці з інших відомств і наукових установ. 24 вересня 2008 р. постановою Кабінету Міністрів України на базі Київського центру підвищення кваліфікації працівників митних органів створено Державний науково-дослідний інститут митної справи (Київ).

Сучасні вимоги та завдання, поставлені Президентом України В. Ф. Януковичем у Програмі економічних реформ на 2010–2014 рр. «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна дер-



Оформлення авіапасажирів через «червоний коридор» з використанням рентгенівського апарату. Бориспільська митниця, пасажирський термінал «В» аеропорту, 2006 р.



Калитнік Ігор Григорович, Голова ДМСУ з березня 2010 року

жава», потребують переходу до сучасних, інноваційних методів роботи митних органів. За цих умов, керівництво Державної митної служби України, на чолі з І. Г. Калетніком, запропонувало концепцію реформування діяльності митної служби України «Обличчям до людей», яка має бути реалізована у 2010–2015 рр.

Реформа має досягти таких результатів: 1) відповідність нормативно-регуляторної бази Місії митної служби України; 2) скорочення кількості державних органів та видів державного контролю на кордоні; 3) прозорість прийняття рішень в митній справі; 4) мінімізація «людського фактору» при прийнятті рішень в митній справі; 5) дієвий захист добропорядних торговців та національних виробників від нечесної конкуренції; 6) ефективний захист громадян від неякісних товарів, загроз здоров'ю та безпеці; 7) скорочення витрат часу на митний контроль та митне оформлення; 8) підвищення рівня керованості митної служби та її готовності до реформи системи державної влади в Україні; 9) збільшення транзитного потенціалу України і запобігання переорієнтуванню вантажопотоків на сусідні країни; 10) покращення міжнародного іміджу держави.

Підбиваючи підсумки, слід зазначити, що в складних умовах розбудови основних інститутів власної державності протягом 1991–2010 рр. український народ створив ефективну систему управління митною справою — Державну митну службу України, якій належить гідне місце серед головних відомств молодої держави. Нині структура ДМСУ та головні напрямки її діяльності активно видозмінюються, постійно еволюціонують, забезпечуючи своїми зусиллями лівову частку державного бюджету України її економічну й національну безпеку.

ВИСНОВКИ

У першій чверті XIX ст. російська митна політика пододала складний шлях від вузької фіскальної моделі, спрямованої на виконання обмеженого завдання поповнення бюджету, до комплексної системи, що враховувала інтереси економіки країни в цілому. Фактично відбувся генезис митної політики від суто дворянської до загальнонаціональної. Цей генезис проходив у складних умовах боротьби між прихильниками аграрного та промислового розвитку країни. До того ж митна політика Росії початку XIX ст. демонструвала негативний досвід політичного впливу, коли національні завдання поглиналися міфічними ідеями абсолютизму. Приклад митних тарифів першої чверті XIX ст. підтвердив кризу дворянства як лідера суспільного розвитку. Дворянство залишалося носієм консервативних, багато в чому космополітичних ідей, які вже не відповідали моралі та цінностям індустріальної цивілізації, у тому числі в міжнародному праві. На початку XIX ст. дуже різко виявилась закономірність: індустріальна слабкість держави породжувала й слабкість на міжнародній арені. А митний тариф тепер виступав як комплексний інструмент прискорення розвитку чи стагнації економіки. Митний тариф 1822 р. розпочав нову еру в тарифній справі Російської імперії, звільнивши її від непостійної кон'юнктури зовнішньої політики й абстрактної ідеології. Одночасно досвід цього тарифу відкрив урядовцям нову проблему. В умовах індустріальної економіки одним митним тарифом неможливо ефективно керувати процесами розвитку. У нових умовах митний тариф був чинним лише в тандемі з такими заходами, як розвиток внутрішнього споживчого ринку, банківської системи, шляхів сполучення. Проте до розуміння цього російські урядовці дійшли вже в добу буржуазних реформ 1860–1870-х рр.

Діяльність митних установ на території українських губерній Російської імперії підтверджує виняткову роль

цього регіону для Росії. Серед діючих митних округів найпотужнішими були Одеський і Радзивилівський, що вказує на головні напрямки експортних комунікацій. До того ж слід звернути особливу увагу на роль Харківської складської митниці як центру митного контролю за транзитною торгівлею лінією Південно-Західна Європа – Кавказ – Центральна Азія. Реформування митного управління Російської імперії дозволило отримати потужний комплекс митних установ і підрозділів корпусу прикордонної варті. Таким чином, збалансована структура митних установ на території українських губерній заклала базу для створення вже національних українських митних органів у подальшому процесі розбудови УНР і Української Держави.

З другої половини XIX ст. провідне місце у світі займають ідеї політики протекціонізму. У ході розбудови індустріального суспільства митна політика виявилася здатною виконувати також і внутрішньоекономічні завдання, бо стимулювала всебічний розвиток вітчизняної економіки, надаючи їй нових імпульсів, захищаючи від проникнення зовнішнього руйнівного господарського впливу.

За ринкової економіки митний тариф став концентрованим вираженням митної політики: з його допомогою регулюється ввезення і вивезення товарів, на основі чого вирішується питання, яке виробництво необхідно створювати й розвивати. В Україні серед прихильників використання митного тарифу як комплексного політико-економічного заходу були М. Туган-Барановський, А. Чупров, М. Соболев. Історичний досвід індустріалізації кінця XIX – початку XX ст. стає прикладом використання митно-тарифного законодавства як ефективного методу трансформації імпорту готових виробів на імпорт капіталів.

Однак світовий досвід демонструє, що протекціоністські заходи виправдовуються лише в тому разі, коли держава вживає заходів щодо подолання економічного відставання, перебуваючи під економічним і по-

літичним тиском промислово розвинутих країн. Митна політика в кожному конкретному випадку відображає інтереси держави. На зміст митної політики впливають геополітичні фактори, вони визначають необхідність урахувати національні інтереси, захищати економічні інтереси не тільки держави в цілому, але й окремих регіонів країни, де є прояви економічної експансії з боку іноземних країн.

У другій половині XIX ст. протекціоністський політичний курс фактично охоплював усі сфери економічного й політичного життя суспільства: промисловість, торгівлю, транспорт, освіту. На піднесення ролі протекціоністської політики як одного із засобів розбудови національних економік вплинув фактор підготовки до великих збройних конфліктів. Кожна країна в другій половині XIX ст. намагалася побудувати автономну, замкнену індустріальну базу для виконання національних військових програм. У свою чергу, потужні збройні сили дозволяли державам проводити активну зовнішню політику й «відкривати» нові ринки збуту, силою підкріплюючи митну політику.

Особлива роль при цьому належала українським губерніям Російської імперії. З початку 1880-х рр. вони займають ключову позицію у військовій системі Росії. Це пов'язано з перетворенням Балканського регіону на центр зіткнення інтересів Британії, Австро-Угорщини, Німеччини, Росії та складними дипломатичними відносинами з Австро-Угорщиною і формуванням Троїстого союзу в 1884 р. Створення Київського військового округу (найпотужнішого в Російській імперії) прискорило розвиток залізничних комунікацій, що, у свою чергу, викликало бурхливий розвиток машинобудування, металургії, вуглевидобутку. Таким чином, на прикладі України спостерігається тенденція, притаманна для політики протекціонізму, — створення незалежної індустріальної бази для забезпечення збройного захисту держави.

Якраз економічний і суспільно-політичний розвиток українських губерній висунув на перше місце питан-

ня української державності. Саме інвестиційний процес в Україні кінця XIX ст. звернув увагу української етнополітичної думки на логічний взаємозв'язок таких понять: політика протекціонізму — інвестиційна політика — процес державотворення на основі національного економічного базису.

Політика протекціонізму кінця XIX — початку XX ст. була тим інструментом, який забезпечував надходження нових промислових технологій і захищав вітчизняного, в тому числі українського, експортера. Новий митний курс сприяв зміцненню експортного потенціалу українських губерній, дав потужний імпульс розвитку залізничного і морського транспорту, стимулював формування нових закордонних ринків збуту і розвитку приморських міст Причорномор'я.

Процес індустріалізації в українських губерніях, який перебував у тісному діалектичному зв'язку з інвестиційною політикою, можна поділити на такі періоди.

I етап, 1876–1887 рр. Надання чинності митному законодавству, що мало створити механізм перетворення товарної імпортової маси на фінансову (капіталовкладення). Цей етап характеризується початком промислової діяльності Донецького басейну.

II етап, 1891–1905 рр. На цей період, за статистикою, припадає найбільший відсоток іноземних капіталовкладень. Таке зростання в першу чергу пов'язано з професійною діяльністю С. Ю. Вітте в імперському уряді. На цьому етапі найбільший розвиток отримали підприємства металургійної галузі; інвестиційну експансію розпочали німецькі електротехнічні компанії.

III етап, 1905–1914 рр. Для цього етапу характерна зміна галузевої спрямованості інвестицій. Закордонні інвестиції почали переорієнтовуватися у високотехнологічні галузі промисловості: складне машинобудування, електротехніка, суднобудування.

Це дало можливість українським губерніям скористатися першою хвилею індустріалізації (1868-й – 1910-ті рр.) і створити базис національної промисловості, ви-

роби якої становили значний відсоток у загальноросійському експорті.

Політика протекціонізму як елемент механізму суспільного розвитку, незалежно від поглядів урядовців Санкт-Петербурга, загострила проблему перебудови внутрішнього устрою імперії за федералістським принципом. Економічне зміцнення українських губерній на початку ХХ ст. прямо вказувало, що цей регіон уже не династична власність Романових, а рівноправний політичний та економічний суб'єкт. Політика протекціонізму прискорила процес політичної структуризації українського суспільства, створила підґрунтя, на якому базувалися й діяли політичні сили, метою котрих було відродження української державності. Отже, можна констатувати, що політика протекціонізму форсувала в Україні політичні процеси, спрямовані на створення національної держави.

У ХХ ст. митна система і митна справа України пройшли досить складний, тернистий шлях. Початок століття українські землі зустріли як частини двох імперій — Романових (Російської) та Габсбургів (Австро-Угорської). Державний і митний кордон розрізав терени України. Митні установи по обидва його боки були на цей момент органічними складовими імперських митних систем, абсолютно не маючи ніякої української національної специфіки.

Революції 1917 р. у Росії та 1918 р. в Австро-Угорщині як наслідки Першої світової війни дали можливість низці центрально- і східноєвропейських народів, включно з українським, відродити державність, а отже, й митну справу — невід'ємну ознаку останньої.

Митна справа українських національних режимів 1917–1920 рр. розвивалася у надзвичайно складних воєнно-політичних та соціально-економічних умовах, спричинених революцією, національно-визвольною боротьбою, іноземними інтервенціями. Лідери Української Народної Республіки та Української Держави взяли за основу митну систему й митне законодавство пе-

ріоду імперії та Тимчасового уряду Росії. Новацією стало створення й облаштування митних установ на нових державних кордонах, — однак претензії на територію України інших держав і режимів, внутрішні конфлікти не дозволили українцям не тільки стабілізувати власну митну систему й нормалізувати її діяльність, але й уберегти свою державність.

Однією з військово-політичних сил, які претендували на Україну, був так званий російський білогвардійський (білий) рух. Білогвардійці прагнули відновити «єдину неподільну Росію» в її дореволюційних кордонах. У 1918–1920 рр. вони володіли різними частинами української території, відтворюючи мережу місцевих митних установ, що мали діяти за законами імперського часу. Діяльність митної системи білогвардійських режимів також не відзначалася стабільністю через продовження бойових дій на теренах України. Ліквідація восени 1920 р. білого руху в Південній Україні означала остаточний перехід митної системи під контроль переможців — більшовиків-комуністів.

Радянський (більшовицький) режим протягом 1917–1920 рр., конкуруючи і з білими, і з українцями, здійснив три спроби встановити свій контроль над Україною, переважно у вигляді вторгнень з території Росії. Російські більшовики, крім іншого, мали до України й економічні інтереси, сподіваючися за допомогою українського хліба й вугілля поширити свою владу на простори всієї колишньої Російської імперії. Повний контроль над Україною більшовики змогли встановити тільки наприкінці 1920 р.

Специфікою радянської митної справи в Україні було те, що вона мала два джерела походження. Під тиском подій, які відбувалися в 1917–1918 рр. в Україні, лідери російського більшовизму були змушені визнати українську державність, щоправда, як радянську (УСРР) і цілком залежну від комуністичної влади Російської Радянської Федеративної Соціалістичної Республіки (РРФСР). Радянські керівники України у перший пері-

од існування УСРР прагнули відновити діяльність усіх державних служб і відомств, які дісталися їм у спадок від попередніх українських національних режимів. Була відновлена й діяльність митних структур. Таким чином, радянська митна система України принаймні до 1920 р. була в цілому незалежною від московського центру. Російське ж митне відомство з кінця 1917 р. розвивалось на основі попередньої спадщини, яку залишили Тимчасовий уряд і царський режим. Розглядаючи себе як основний керівний центр усієї радянської митної системи, російське митне відомство протягом 1919–1920 рр. наполегливо прагнуло підпорядкувати собі митників інших радянських республік.

Тенденція розвитку радянської державності, основою якої була унітарна правляча комуністична партія, об'єктивно зводилась до об'єднання всіх радянських республік в єдину державу з домінуючою роллю Москви. Спочатку під тиском обставин республіки були змушені погодитись на укладення з РРФСР угод про об'єднання економічних потенціалів під загальним керівництвом уряду Росії (Україна уклала таку угоду в грудні 1920 р.). Наприкінці 1922 р. справа дійшла до створення єдиної держави — Союзу Радянських Соціалістичних Республік, у складі якої окремим радянським республікам відводились другорядні ролі. Створення СРСР означало централізацію всіх основних державно-господарських відомств, служб, галузей, у тому числі митних структур.

Одночасно з процесами централізації більшовицький режим поставив митну систему під чіткий ідеологічний контроль, піклуючись про те, щоб на керівних посадах дореволюційних фахівців якомога швидше замінили лояльні члени компартії.

Об'єднання радянських митних органів по суті перетворилося на розтягнуте в часі підпорядкування митних структур окремих республік московському центруві. Таке об'єднання раз по раз фіксувалося законодавчо: в союзних угодах, Митному статуті 1924 р., Митному

кодексі 1928 р., перших радянських конституціях. Загальносоюзне митне відомство, яке від початку 1920-х рр. називалося Головним митним управлінням (ГМУ), майже весь радянський період історії підпорядковувалося Наркомату (згодом Міністерству) зовнішньої торгівлі (НКЗТ, Мінзовнішторг). Підпорядкованість митного управління саме Наркоматові зовнішньої торгівлі пояснювалася суворою доктриною державної монополії у сфері зовнішньої економіки і торгівлі. Таким чином, радянські митні структури мали, насамперед, захищати цю монополію, а всі інші їхні оперативні завдання були тільки похідними від головного.

Намагаючись уніфікувати радянську митну систему, керівництво ГМУ постійно наполягало на пріоритеті загальносоюзного митного законодавства, ретельно контролювало кадрову політику на місцях, поступово відсторонюючи від митної справи керівництво окремих республік. В Україні тривалий час існували вищі митні органи, контрольовані урядом УСРР, які виконували роль посередника між ГМУ НКЗТ СРСР і місцевими низовими митними установами (Відділ митного контролю, Український митний округ, Українське відділення ГМУ). Таким чином, Україна зберігала деяку автономію в митній сфері. У 1934 р., з ліквідацією Українського відділення, ця практика назавжди припинилася. Відтепер митні органи України безпосередньо і повністю підпорядковувалися ГМУ НКЗТ СРСР, уже не контролюючись урядом України. Абсолютно всі аспекти митної діяльності на теренах України (питання митного законодавства, тарифів, митних процедур, експортно-імпорتنих операцій, кадрової роботи митних установ тощо) залежали виключно від волі московського керівництва.

Події Другої світової війни в цілому таку ситуацію не змінили. Єдині помітні зміни стосувалися переносу державних кордонів СРСР на заході та південному заході України (у зв'язку з територіальними надбаннями СРСР у довоєнний і повоєнний часи), а отже, й облаштування нових митних установ.

У післявоєнний період, включно до часу так званої перебудови, становище в митній сфері СРСР залишалося в цілому незмінним: УРСР, як і інші радянські республіки, мало впливала на діяльність митників на своїй території, на митну політику і митну справу. Деяке пожвавлення оперативної діяльності митників було викликано активізацією СРСР у сфері міжнародних економічних відносин (створення соціалістичного блоку країн, зростання радянського впливу в багатьох країнах третього світу, галузева залежність СРСР від капіталістичних держав). У цілому радянська митна система, особливо в 1970-х — першій половині 1980-х рр., залишалася глибоко законсервованою.

Радикальні зміни радянської митної справи передбачалися в контексті політичних та соціально-економічних реформ, ініційованих у другій половині 1980-х рр. Насамперед було скасовано державну монополію у сфері зовнішньої торгівлі. Це мало викликати значні правові, структурно-організаційні, кадрові тощо трансформації митної системи. І дійсно, істотні зміни насправді відбулись. Тільки вони стали не результатом задекларованого політичним проводом СРСР реформування, а наслідком розпаду єдиної держави і появи низки національних державних утворень.

Відтворена Українська Держава мала турбуватися про захист своїх економічних інтересів, отже, створення власної національної митної системи стало одним із першочергових завдань незалежної України у першій половині 1990-х рр.

На першому етапі (1991–1996 рр.), паралельно з розбудовою всього державного механізму незалежної України, відбувалось і створення власної системи митних органів, покликаних захищати її економічні інтереси та сприяти розвитку торговельних відносин. Цей процес проходив у вкрай важких умовах. Унаслідок досить умовного характеру кордонів між колишніми радянськими республіками, недостатнього технічного оснащення митниць, відсутності відповідної нормативної

бази і досвідчених фахівців Україна опинилась фактично відкритою для незаконного ввезення і вивезення товарів, безконтрольного переміщення людей. При цьому формування митної служби відбувалося в умовах демонаполізації зовнішньої торгівлі, що потребувало переходу від контролю за проходженням товарів і вантажів до митного регулювання.

Попри ці труднощі, у зазначений період було встановлено ефективний митний контроль на всьому периметрі державного кордону України, створено дійову митну службу, спроможну захищати інтереси держави, розпочато формування нормативної бази митної діяльності.

На другому етапі (1996–2004 рр.) відбувається вдосконалення багатьох аспектів діяльності митної служби, що мало забезпечити успішне виконання покладених на неї завдань в умовах постійного розширення її ускладнення зовнішньоторговельних зв'язків України, її намірів утвердитись як транзитна держава та інтегруватися до Європи.

Перед українськими митниками постала проблема кардинального зростання, в першу чергу, якісних показників діяльності. З цією метою відбувається докорінна структурна реорганізація системи митних органів (створюється Держмитслужба, запроваджується трирівнева управлінська структура: ДМСУ — регіональні митниці — митниці), створюється система професійної підготовки та перепідготовки кадрів. Відбувається подальша розбудова митної інфраструктури та покращання технічного забезпечення митних органів. Удосконалюється митне законодавство, передусім розроблено та прийнято новий Митний кодекс. Розширюється міжнародне митне співробітництво України, пріоритетними напрямками якого стає співпраця з ВМО та митними органами ЄС. Більшої гнучкості та виваженості у цей час набуває митно-тарифна політика, що характеризується поступовим зниженням рівня митних ставок.

Сучасний етап діяльності митної служби починається з набуттям чинності новим Митним кодексом (січень 2004 р.). Він характеризується комплексним удосконаленням її діяльності й наближенням стандартів її роботи до європейського та світового рівнів. Митна служба перебуває у стані своєї модернізації відповідно до євроінтеграційних намірів України та її вступу до СОТ. Митна діяльність відбувається в умовах посилення вимог міжнародних організацій щодо забезпечення вільного доступу іноземних товарів на внутрішні ринки та зниження національних торговельних бар'єрів. Триває інтеграція міжнародних вимог у національну практику митного регулювання.

ПІСЛЯМОВА

ЗАГАЛЬНОЄВРОПЕЙСЬКІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ МИТНИХ ВІДНОСИН НА УКРАЇНСЬКОМУ ҐРУНТІ

Україна завжди належала до Європи як географічно, так і в культурно-історичному плані. Стародавні географи проводили умовну межу між Азією та Європою рікою Танаїс — сучасним Доном, і Боспором Кіммерійським — нинішньою Керченською протокою, на схід від яких лежали Азіатська Сарматія та Азіатський Боспор, а на захід — відповідно, Європейська Сарматія та Європейський Боспор. Ще в античності південне узбережжя сучасної України було освоєно еллінськими колоністами, що зорієнтувало еволюцію всього регіону в напрямку середземноморської «греко-римської» цивілізації. Утім, розвиток країни на самому краю ілюзорного міжконтинентального кордону зумовив майже безперервний вплив на неї традицій Сходу, які в митній справі найсильніше і найбільш яскраво проявилися за монгольської доби. Тюрко-монгольський вплив виявлявся не лише прямо, але й опосередковано: Московська держава як свого роду спадкоємиця Золотої Орди, поширивши свій контроль на Україну, підсилила і подовжила залежність митних відносин в Україні від модифікованих ординських митних традицій. Проте конфесійна належність Русі до традицій християнського кола та культурно-історична й політична зорієнтованість на Західну Європу, що максимально посилювалася внаслідок

реформ Петра I, визначили подальшу долю митної діяльності Росії та України в рамках спільних загальноєвропейських тенденцій. У чому ж полягали ці тенденції?

Не дивлячись на те, що еллінські держави Північного Причорномор'я належали до далекої північно-східної периферії античної цивілізації, вони проходили ті самі етапи розвитку й були підвладні тим самим закономірностям, що і внутрішні, центральні регіони Середземномор'я. Подекуди причорноморські центри знаходились на передньому плані найновіших соціально-економічних і міжнародно-правових тенденцій, у тому числі і в митній діяльності. Завдяки активній ролі Понту в забезпеченні Еллади високоякісним збіжжям у V–IV ст. до н. е. найбільший постачальник хліба — Боспор наприкінці класичної доби, на самому початку IV ст. до н. е., у відносинах зі своїм головним торговельним контрагентом Афінами відійшов від традиційної для еллінів форми надання митних привілеїв через індивідуальні акти-проксенії, перейшовши до передової форми міждержавного зовнішньоекономічного і політичного договору. Протягом епохи еллінізму, не дивлячись на поступове скорочення свого зернового потенціалу, Боспор поряд із Сицилією та Єгиптом продовжував виступати як найпотужніший експортер зерна в грецькому світі. Хоча його ринок збуту поступово обмежувався при-чорноморським регіоном, римська блокада Босфору і Дарданелл, яка унеможливлювала торгівлю Причорномор'я з Егеїдою і Середземномор'ям, поставила крапку в антиримській боротьбі енергійного Мітрідата VI Євпатора. У римський час масштаби торговельної діяльності Тіри, Ольвії, Херсонесу і Боспору потрапляють під домінуючий економічний вплив римських провінцій та обмежуються причорноморським регіоном. Проте римський протекторат і митні пільги стають запорукою нового економічного розквіту, що найвиразніше помітно було в тирійському випадку.

В античності митна діяльність чорноморських держав виконувала переважно фіскальну функцію, буду-

чи зорганізованою офіційними особами через колегії приватних відкупників податків. Зрештою, низка фактів свідчить про елементи захисної, статистичної та регулятивної функцій митних систем. Приміром, у IV ст. до н. е. Ольвія дозволяє безмитне провезення грошей із коштовних металів через свій кордон, але забороняє їх обіг на теренах держави, змушуючи обмінювати на ольвійську мідь. Тоді ж, за свідченнями Демосфена, боспорські митники-елліменісти фіксували в спеціальних митних списках проходження через пантікапейський порт усіх вантажів, навіть транзитних і звільнених від митного оподаткування. На межі IV–III ст. до н. е. Херсонес, виявляючи монополістичні тенденції, забороняє вивозити хліб будь-куди, крім власне херсонеського ринку, хоча приватна хлібна торгівля і не скасовується. Отже, в умовах функціонування відкупної системи, на тлі успішного виконання свого головного фіскального завдання, митні органи античних держав Північного Причорномор'я активно включаються в реалізацію найсучасніших на той час функцій економічної, зокрема тор-говельної, політики.

Феодална доба з огляду на певну «приватизацію» публічної влади світськими і духовними феодалами зводить функції митної служби знову до здійснення фіскально-податкових завдань. Проте панування в середньовіччі привілейного права небуденно поширює цілі набори різноманітних винятків із загальних правил, пільг і привілеїв. Можна згадати звільнення від різного роду оподаткування, в тому числі митного, окремих індивідів, корпорацій, станів і цілих міст та областей. Такі привілеї надавалися з різних причин, серед яких не треба виключати і якісь спроби проведення регулятивно-економічних заходів. Епоха станово-представницької державності вже знає багато прикладів виконання митною службою і захисних, і правоохоронних, і регулятивних, і подекуди статистичних функцій. У XVIII ст. в європейських монархіях відбувається перехід від застарілої відкупної системи до практики здійснення

митних функцій державними чиновниками і військово-вослужбовцями. Загалом це було конкретним проявом посилення новонароджених бюрократичних інституцій на Європейському континенті, знаменням нової епохи модерної державності. Австрія і Росія — абсолютні монархії, що повністю контролювали українські терени з останньої чверті XVIII ст., не були аутсайдерами в цьому процесі, перейшовши саме в той час до активної уніфікації державного управління, зокрема митної служби, на наших землях.

Наприкінці XVIII — на початку XIX ст. від Північної Америки до країн Європи з їх колоніальними володіннями, розкиданими по всій земній кулі, розпочинається боротьба двох економічних ідеологій і практик — фритредерства і протекціонізму. У цьому протистоянні перевага залишається за останнім. Правильно налаштований протекціонізм протягом XIX ст. дозволяє урядам, в тому числі засобами митної політики, впливати на поступ власних економік, створюючи у своїх країнах національну індустрію і замкнені виробничі цикли, що, у свою чергу, поліпшує їх готовність до майбутнього глобального воєнного зіткнення. Зворотним боком успіхів протекціонізму були митні війни, що суттєво погіршували економічний розвиток і товарообмін між країнами, змушуючи уряди йти на переговори, переглядаючи непоступливу митну політику. Обов'язково слід ураховувати, що в імперський період митні структури України не мали, звичайно, українського національного характеру, отже, й захищали вони економічні інтереси передовсім імперії і титульних націй, а не власне України та українців.

У кінці першого десятиліття XX ст., виринувши з горнила революції, світової та громадянської війн, на центральних і східних українських землях затвердилася нова тоталітарна імперія, яка менш ніж через чверть століття підім'яла під себе й інші терени України. Радянський Союз, відразу і принципово відійшовши від практики державної та митної самостійності соціаліс-

тичних республік, що була вимушеною реальністю перших років радянської влади, підпорядкував усю митну структуру України московському центрові. Перейшовши від прагнень негайного розпалювання світової революції до сталінської доктрини «обложеної фортеці», якої випливала необхідність «побудови соціалізму в окремо взятій країні», радянське керівництво

во зробило все можливе для перетворення Союзу РСР на закриту державу із «залізною завісою». Також зі згортанням непу націоналізовано навіть мінімальні виробничі потужності, а зовнішня торгівля країни монополізована державою ще від початку встановлення радянської влади. Відповідно до цього не було жодного сенсу залишати митну службу, як раніше за Російської імперії, УНР і Гетьманату, в підпорядкуванні міністерства фінансів: майже відразу її передають у підпорядкування Наркомату зовнішньої торгівлі. Митниця перестав виконувати свої фіскальні завдання, концентруючись на контролюючих і захисних функціях. Щоправда, в останні роки існування СРСР політичне керівництво останнього поставило на порядок денний питання про перебудову системи зовнішньополітичних та економічних відносин держави, включно з реформуванням митної системи, яка мала відповідати вимогам інтегрованості країни у світову економіку. Була навіть відмінена монополія держави на зовнішню торгівлю. Проте все виявилось марним. З розпадом Союзу і появою на його теренах низки молодих держав єдина радянська митна система припинила своє існування, ставши основою для розвитку кількох національних.

Незалежна Україна зіткнулася з вельми складними проблемами організації та забезпечення нормального функціонування власної митної служби: колишні адміністративні кордони з іншими радянськими республіками виявилися відкритими й необлаштованими; митні структури країни поки що не становили повноцінної системи, яка до того ж мала працювати абсолютно на інших принципах, ніж радянська, захищаючи національ-

ні інтереси держави і громадян України. Однак за історично короткий проміжок часу в 20 років це завдання попри всі негаразди і недоліки було успішно виконано, свідченням чого стає, приміром, забезпечення лівової частки держбюджету України силами митників. Це вивело на перший план фіскальну функцію митної справи в Україні, що подекуди сталося за рахунок її контролюючої компоненти, чого варта хоча б відсутність і досі в української митниці права на проведення оперативно-розшукової діяльності.

Напередодні свого 20-річного ювілею Державна митна служба України як перспективна і динамічна національна інституція сумлінно виконує завдання вищого керівництва держави з реалізації української митної політики. Вона з честю згадує свою історію і впевнено дивиться в майбутнє — своє власне і своєї батьківщини.

Рекомендована література

До Розділу І. Розвиток митних відносин в античних державах Північного Причорномор'я

1. Брашинский И. Б. Понтийское пиратство // Вестник древней истории. — 1973. — № 3. — С. 124–133.
2. Брашинский И. Б. Торговые пошлины и право беспошлинности на Боспоре (IV в. до н. э.) // Вестник древней истории. — 1958. — № 1. — С.129–137.
3. Виноградов Ю. Г. Политическая история Ольвийского полиса VII–I вв. до н. э. Историко-эпиграфическое исследование. — М.: Наука, 1989. — 284 с.
4. Винокуров Н. И. Античная виноторговля в Северном Причерноморье // Боспорские исследования. Вып. III. — Сборник / Ред.-сост. В. Н. Зинько. — Симферополь, 2003. — С.5–37.
5. Гавриленко О. А. Античні держави Північного Причорномор'я: біля витоків вітчизняного права (кінець VII ст. до н. е. — перша половина VI ст. н. е.). — Х.: ПарусTM, 2006. — 352 с.
6. Гайдукевич В. Ф. Боспорское царство. — М.; Л.: Изд. АН СССР, 1949. — 623 с.
7. Давня історія України. В 3-х т.— К.: Ін-т археології НАН України, 1998. — Т. 2: Скіфо-антична доба / Бессонова С. С., Гаврилюк Н. О., Зубар В. М. та ін. — 494 с.
8. Давня історія України. В 3-х т.— К.: Ін-т археології НАН України, 2000. — Т. 3: Слов'яно-Руська доба / Асеев Ю. С., Баран В. Д., Толочко П. П. та ін. — 695 с.
9. Давня історія України: Навч. посіб.: У 2 кн. / Толочко П. П., Козак Д. Н., Крижицький С. Д., Мурзін В. Ю. та ін. — К.: Либідь, 1994. — Кн.1. — 240 с.
10. Джонс А. Х. М. Гибель античного мира: Пер. с англ. — Ростов-на-Дону: Феникс, 1997. — 576 с.

11. Жебелев С. А. Северное Причерноморье. Исследования и статьи по истории Северного Причерноморья античной эпохи. — М.; Л.: Изд. АН СССР, 1953. — 388 с.

12. Зубар В. М., Ліньова Є. А., Сон Н. О. Античний світ Північного Причорномор'я: Нариси історичного та соціально-економічного розвитку. — К.: Вид-во ім. О. Теліги, 1999. — 320 с.

13. История Европы. — М.: Наука, 1988. — Т.1: Древняя Европа. — 704 с.

14. История УССР в 10 томах. — К.: Наукова думка, 1981. — Т.1: Первобытнообщинный строй и зарождение классового общества. Киевская Русь (До 2 пол. XIII в.). — 495 с.

15. Історія митної справи в Україні / К. М. Колесников, О. М. Морозов, Г. М. Виноградов та ін.; За ред. П. В. Пашка, В. В. Ченцова; Вступне слово О. Б. Єгорова. — К.: Знання, 2006. — 606 с.

16. Кадеев В. И. Херсонес Таврический в первых веках нашей эры. — Х.: Вища школа, 1981. — 143 с.

17. Кадеев В. И., Сорочан С. Б. Экономические связи античных городов Северного Причерноморья в I в. до н.э. — V в. н.э. (на материалах Херсонеса). — Х.: «Вища школа», Изд-во при ХГУ, 1989. — 136 с.

18. Карышковский П. О., Клейман И. Б. Древний город Тира. Историко-археологический очерк. — К.: Наукова думка, 1985. — 159 с.

19. Колесников К. М. Кадрове забезпечення торговельно-митної інфраструктури античних держав Північного Причорномор'я // Грані. — 2007. — № 3 (53). — С.3–8.

20. Колесников К. М. Митна діяльність у Тірі, Ольвії та Херсонесі: джерела права // Грані. — 2008. — № 5 (61). — С. 3–9.

21. Колесников К. М. Привілей безмитності у північно-причорноморських проксеніях // Культура народів Причорноморья. Научный журнал. — 2008. — № 132. — С. 47–51.

22. Колесников К. М. Проблема регулювання торгівлі античними державами Північного Причорномор'я в джерелах та історіографії // Історія торгівлі, податків та мита.

Збірник наукових праць / За ред. О. О. Дячка. — Дніпропетровськ: АМСУ, 2007. — С. 7 — 23.

23. Колесников К. М. Різновиди митних зборів в античних державах Північного Причорномор'я // Грані. — 2006. — № 3 (47). — С. 11 — 14.

24. Острогорський Г. Історія Візантії / Пер. з нім. А. Онишка. — Л.: Літопис, 2002. — 608 с.

25. Томпсон Э. А. Римляне и варвары. Падение Западной империи / Пер. с англ. Т. О. Пономаревой; под ред. М.Е. Килуновской. — СПб: Ювента, 2003. — 288 с.

26. Херсонес Таврический в середине I в. до н. э. — VI в. н. э.: Очерки истории и культуры / Коллектив авторов; худ. оформл. В. Носаня. — Х.: Майдан, 2004. — 732 с.

До Розділу II. Митні відносини і торгівля в період феодальної та станово-представницької державності

1. Берковський В. Деякі аспекти розвитку системи правового регулювання торгових відносин на Волині у XVI — першій половині XVII ст.: митне та гостинне право // Український історичний збірник. — К., 2003. — Вип. 5. — С. 78–92.

2. Берковський В. Типологія і структура митної системи Волині в кінці XV — першій половині XVII ст. // Вісник Академії митної служби України. — 2006. — № 1.

3. Берковський В. Г. До питання розвитку митного господарства Речі Посполитої в кінці XV — XVI ст. на західноукраїнських землях // Історія торгівлі, податків та мита: Зб. наук. праць / За ред. О.О. Дячка. — Д., 2007. — С. 57 — 61.

4. Вернадский Г. В. Монголы и Русь. — Тверь; М.: ЛЕАН-АГРАФ, 1997.

5. Виноградов Г. М. Організація митної служби на українських землях у складі Золотої Орди в другій половині XIII — середині XV ст. // Вісник Академії митної служби України. — 2002. — № 3.

6. Гальський К. Є. Торговля й митна справа у середньовічному Києві // Митна політика в Україні. Історичні та право-

ві аспекти проблеми: Зб. наук. праць пам'яті професора Йосипа Леонідовича Рисіча. — Д.: АМСУ, 2004. — С. 32–64.

7. *Гвоздик-Пріцак Л.* Економічна і політична візія Богдана Хмельницького та її реалізація в державі Військо Запорозьке. — К.: Обереги, 1999. — 216 с.

8. *Голобуцький В. О.* Запорізька Січ в останні часи свого існування 1734–1774 рр. — К.: Наукова думка, 1961. — 211 с.

9. *Греков Б. Д.* Киевская Русь. — М.: Госиздат, 1953. — 556 с.

10. *Гріх С. В. М. С.* Грушевський про митну політику литовсько-польської адміністрації на українських землях у XIV – XVII століттях // Митна політика в Україні. Історичні та правові аспекти проблеми: Зб. наук. праць пам'яті професора Йосипа Леонідовича Рисіча. — Д.: АМСУ, 2004. — С. 78–86.

11. *Грушевський М. С.* Історія України-Руси: В 11 т., 12 кн. / Редкол. П.С. Сохань (голова) та ін. — К.: Наук. думка, 1991–1995.

12. *Гуревич А. Я.* Средневековый купец // Одиссей: Человек в истории. Личность и общество. — М.: Международные отношения, 1990. — С. 65–78.

13. *Даркевич В. П.* Международные связи // Древняя Русь. Город, замок, село. — М.: Наука, 1985. — С. 43–56.

14. *Дячок О.* Методологічні та джерелознавчі аспекти історії митних відносин на українських землях середини XIV – XVII ст. // Митна політика в Україні. Історичні та правові аспекти проблеми: Зб. наук. праць пам'яті проф. Й. Л. Рисіча. — Д., 2004. — С. 64–78.

15. *Дячок О. О.* Захист інтересів господарського скарбу в дипломатичних зносинах Великого князівства Литовського // Економічна безпека держави в умовах інтеграції до світового співтовариства: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції. — Д.: АМСУ, 2005. — С. 31–33.

16. *Дячок О. О.* Проблеми дослідження митних відносин на українських землях в середині XIV – середині XVII ст. // Митна політика України в контексті європейського вибору: проблеми та шляхи їх вирішення: Матеріали науково-практичної конференції: Д.: АМСУ, 2003. — С. 194–196.

17. *Дячок О. О.* Сучасний стан дослідження митних відносин на українських землях середини XIV – середини

XVII ст. і напрямки подальших студій // Історія торгівлі, податків та мита: Зб. наук. праць / За ред. О.О. Дячка. — Д., 2007. — С. 41–51.

18. *Жеребцова Л. Ю.* Митна система Великого князівства Литовського та Речі Посполитої XIV–середини XVII ст. // Митна політика в Україні. Історичні та правові аспекти проблеми: Зб. наук. праць пам'яті професора Й. Л. Рісича. — Д.: АМСУ, 2004. — С. 86–92.

19. *Жеребцова Л. Ю.* Організація митної служби Великого князівства Литовського наприкінці XV — в середині XVI ст. (до 1569 р.) // Історія торгівлі, податків та мита: Зб. наук. праць / За ред. О.О. Дячка. — Д., 2007. — С. 52–57.

20. *Жеребцова Л. Ю.* Орендні угоди та їх роль в управлінні митними округами на українських землях у кінці XV — другій половині XVI ст. // Економічна безпека держави в умовах інтеграції до світового співтовариства: матеріали міжнародної науково-практичної конференції. — Д.: АМСУ, 2005. — С. 33–35.

21. *Заярнюк О.* Митна служба в Запорозькій Січі (завдання, структура, значення) // Вісник Академії митної служби України. — 2000. — № 2. — С. 36 — 37.

22. Історія митної справи в Україні / К. М. Колесников, О. М. Морозов, Г. М. Виноградов та ін.; За ред. П. В. Пашка, В. В. Ченцова; Вступне слово О. Б. Єгорова. — К.: Знання, 2006. — 606 с.

23. *Калинина Т. М.* Торговые пути Восточной Европы IX века (По данным Ибн-Хардадбега и Ибн ал-Факиха) // История СССР. — 1986. — № 4. — С. 75–83.

24. *Кафенгауз Б. Б.* Экономические связи Украины и России в конце XVII — начале XVIII столетия // Сборник статей «Воссоединение Украины с Россией 1654–1954». — М.: Госиздат, 1954.

25. *Котляр М. Ф.* Торговля на Україні в XIV–XV ст. // Український історичний журнал. — 1975. — № 1. — С. 38–47.

26. *Кривонос В. П.* Львівсько-левантійська торгівля наприкінці XV — у середині XVII ст. // Український історичний журнал. — 1995. — № 1. — С. 48–56.

27. *Марков Л. Н.* Очерки по истории таможенной службы. — Иркутск, 1987. — 185 с.
28. *Мельниченко В. М.* Торговельні зв'язки між Лівобережною і Правобережною Україною у другій половині XVII ст. // Український історичний журнал. — 1998. — № 1. — С. 69–75.
29. *Мицак А.* Особливості митної політики Речі Посполитої на українських землях у XIV — XVIII ст. // Право України. — 2002. — № 9. — С. 132–134.
30. *Новосельцев А. П., Пашуто В. Т.* Внешняя торговля Древней Руси (до середины XIII в.) // История СССР. — 1967. № 3. — С. 81–108.
31. *Рыбаков Б. А.* Торговля и торговые пути // История культуры Древней Руси. — М.; Л.: Гоиздат, 1948. — Т. 1.
32. *Русіч Й.* Торговельно-митні відносини в історії Подніпров'я // Вісник Академії митної служби України. — 2001. — № 2. — С. 89–90.
33. *Сидоренко О. Ф.* Київське право складу: до питання про правові основи розвитку торгівлі в середньовічній Україні (IX — перша половина XVII ст.) // Середньовічна Україна: Зб. наук. праць. — К.: Наукова думка, 1994. — Вип. 1.
34. *Сидоренко О. Ф.* Українські землі у міжнародній торгівлі (IX — середина XVII ст.). — К., 1992. — 332 с.
35. *Стопенчук С. М.* Деякі аспекти облаштування польсько-литовського кордону на Побужжі в XV–XVI столітті // Вісник Академії митної служби України. — 2005. — № 4. — С. 121–127.
36. *Тимченко В. М.* Кодекс законів (1569) падишаха Селіма II як джерело для дослідження соціально-економічної історії Півдня України // Українська історична наука на сучасному етапі розвитку: II Міжнародний Науковий Конгрес українських істориків, Кам'янець-Подільський, 17–18 вересня 2003 р. Доповіді та повідомлення. — Кам'янець-Подільський — К. — Нью-Йорк — Острог: Видво НаУОА, 2005. — Т. 1. — С. 159–166.
37. *Тимченко В. М.* Митно-податкова система на Османському півдні України за кодексами законів султана Селіма II // Митна політика України в контексті європейського вибору: проблеми та шляхи їх вирішення: Матеріали нау-

ково-практичної конференції. — Дн-вськ: АМСУ, 2003. — С. 204 — 206.

38. Торгівля на Україні, XIV — середина XVII століття: Волинь і Наддніпрянина / Упор. В. М. Кравченко, Н. М. Яковенко; Редкол. М. Ф. Котляр (відп. ред.) та ін. — К.: Наук. думка, 1990. — 408 с.

39. Чорний В. Україна і митна справа: історичний нарис. — К., 2000. — 349 с.

40. Швидько Г. К. Джерела з історії діяльності митниць Гетьманщини XVIII ст. // Вісник Академії митної служби України. — 2000. — № 4. — С.118 — 124.

41. Шульга І. Г. Документи митниць, як джерело до вивчення торгівлі України у XVIII ст. // Архіви України. — 1975. — № 6. — С. 54–64.

42. Янин В. Л. К хронологии «Торгового устава князя Всеволода» // Археология и этнография. — 1977. — № 2. — С. 60–68.

До Розділу III. Митна політика та митна діяльність модерної доби

1. *Архирейський Д. В.* Радянська митна справа у 1985-1991 рр. // Історія торгівлі, податків та мита. Збір. наук. праць. — Дн-ськ: АМСУ, 2007. — С. 184–190.
2. *Архирейський Д. В.* Зміна статусу українсько-російського кордону в першій половині 1919 року // *Грані.* — 2009. — № 6 (68). — С. 33–38.
3. *Архирейский Д. В.* Таможенные структуры Украины в период гражданской войны 1917–1920 гг. // *Государство — экономика — политика: актуальные проблемы истории: сб. науч. тр. Всерос. науч.-метод. конф.* — СПб: Изд-во Политехн. ун-та, 2010. — С. 6–10.
4. *Бутов Я. В.* Таможенная политика России и ее осуществление во второй пол. XIX в. — М.: РТА, 1995. — 295 с.
5. *Волков М. Я.* Таможенная реформа 1753–1757 гг. // *Исторические записки.* — Т. 71. — 1962. — С. 82–96.
6. *Волков М. Я.* Из истории борьбы за украинский рынок во второй четверти 18 века // *Вестник Московского Университета.* — 1961. — №1. — С. 50 — 62.
7. *Волков М. Я.* Отмена внутренних таможен в России // *История СССР.* — 1957. — № 2. — С. 79 — 81.;
8. *Габричидзе Б. Н.* Таможенное право. — М., 1995.
9. *Гай-Нижник П.* Зародження митної справи в УНР (1917–1918 рр.): організація служби, основи діяльності, правові засади // *Історія торгівлі, податків та мита. Збірник наукових праць.* — Д.: АМСУ, 2007. — С. 146–156.
10. *Гай-Нижник П.* Створення митної служби і митної кордонної охорони УНР та Української Держави (Гетьманату) в 1918 р. // *Митна політика в Україні. Історичні та правові аспекти проблеми: Збірник наукових праць пам'яті професора Йосипа Леонідовича Рисіча.* — Д.: АМСУ, 2004. — С. 136–149.

11. *Гальський К. Є.* Торгівля та митна справа Гетьманської України (середина XVII — XVIII ст.) / Гальський К. Є. — К.: Панорама, 2006. — 288 с.

12. *Голобуцький В. О.* Економічна історія Української СРСР. Дожовтневий період / Голобуцький В. О. — К.: Вища школа, 1970. — 298 с.

13. *Головко Ю. І.* Митні установи Південної України в системі зовнішньої (Азово-Чорноморської) торгівлі 1775–1819 рр. // Історія торгівлі, податків і мита: Зб. наук. пр. першої школи — семінару / За ред. О. О. Дячка. — Д: АМ-СУ, 2007. — С. 105–117.

14. *Гуржій І. О.* Україна в системі загальноросійського ринку у 60 — 90 роки XIX ст. — К.: Наукова думка, 1967. — 189 с.

15. Державна митна служба України (офіційний веб-сайт) <http://www.customs.gov.ua>

16. *Деркач Л.* Українська митниця: вчора, сьогодні, завтра. — 2 вид., доп. — К., 2000. — 542с.

17. *Дружинина Е. И.* Северное Причерноморье в 1775–1800 гг. — М.: Наука, 1959. — 345 с.

18. *Ерошкин Н. П.* История государственных учреждений дореволюционной России. — М.: Наука, 1983. — 579 с.

19. Звіти подільських губернаторів (кінець 1860-х — середина 1880-х рр.): Збірка документів / Автори-упорядники, передмова, коментарі Ю. С. Земський, В. В. Дячок. — Хмельницький: ХНУ, 2007. — 127 с.

20. Історія митної справи в Україні / К. М. Колесников, О. М. Морозов, Г. М. Виноградов та ін.; За ред. П. В. Пашка, В. В. Ченцова; Вступне слово О. Б. Єгорова. — К.: Знання, 2006. — 606 с.

21. *Калашников С. Д.* Исторический опыт протекционистской таможенной политики России 1877–1913 гг. — М.: РТА, 1996. — 89 с.

22. *Кафенгауз Б. Б.* Очерки внутреннего рынка России первой половины XVIII в. — М.: Наука, 1958 — 342 с.

23. *Кисловский Ю. Г.* История таможи государства Российского. 907–1995 гг. — М.: Автор, 1995.

24. Ківалов С. В. Митна політика України: підручник / С. В. Ківалов, Б. А. Кормич. — Одеса: Юридична література, 2001. — 256 с.

25. Ковальський В. К. Становлення та розвиток митної справи на Півдні України з давніх часів до 1917 р. (на прикладі Миколаївської митниці). — Одеса: Юридична література, 2006. — 136 с.

26. Козлова Н. В. Российский абсолютизм и купечество в XVIII веке. — М.: Наука, 1999. — 378 с.

27. Комиссаренко А. И. Экономические аспекты политики России в Юго-Восточной Европе в 40 — 60-е годы XVIII в. // Україна і Росія в панорамі століть. — Чернівці, 1998. — С. 92.

28. Кулишер И. М. Основные вопросы международной международной торговой политики. — М.: «Социум», 2002. — 479 с.

29. Менделеев Д. И. Оправдание протекционизма // Проблемы экономического развития России. — М.: Соцэкгиз, 1960. — 615 с.

30. Митна справа: Слов.-довід.: Навч. посіб. / За ред. Ю. П. Соловкова. — Х.: РА, 2000. — 320с.

31. Митний кодекс України та нормативно-правові акти, що регулюють його застосування: Зб. документів / Упоряд. П. В. Пашко, В. П. Науменко. — К.: Знання, 2004. — 1176 с.

32. Морозов О. В. Історія митної справи та митної політики в Україні (V ст. до н. е. — 1991 р.). — Д.: АМСУ, 2005.— 315с.

33. Морозов О. В. Україна в контексті митної політики останньої чверті XIX — початку XX ст. — Д.: АМСУ, 2006.— 89 с.

34. На варті митних рубежів. Митна справа на Слобожанщині: 1660–1870–1992–2000 роки / За ред. П. В. Пашка. — Х.: Каравела, 2000. — 302 с.

35. Одесской таможене 200 лет (1795–1995) / Под ред. начальника Одесской таможни М. Н. Ковальчука. — Одесса: 1995. — 95 с.;

36. Павлов А. П. Українська митниця на шляху відродження та розвитку: Правові та історичні аспекти. — К.: Акцент, 2002. — 417с.

37. Парусов А. И. Из истории внешней торговли России в конце XVIII — первой четверти XIX вв. // Вопросы экономической и социально-политической истории России в XVIII—XIX вв. — Вып. 1. — Горький, 1975. — С. 39–56.

38. Пилипенко О. Експорт продукції тварин з Наддніпрянської України поч. XIX — поч. XX ст. // Київська старовина. — 2006. — № 2. — С.65–70.

39. Плеханов А. М. Отдельный корпус пограничной стражи Императорской России 1893–1917. — М.: Граница, 2003. — 287 с.

40. Погребинский А. П. Очерки истории финансов дореволюционной России. — М.: Наука, 1954. — 254 с.

41. Поляков В. Л. Таможенная политика царского правительства и ее влияние на развитие отечественной промышленности в период разложения феодальной системы (конца XVIII — первой четверти XIX в.). — Л.: Наука, 1976. — 211 с.

42. Поташнікова Г. В. Забезпечення надходжень митних зборів до державного бюджету з губерній Правобережної України у другій половині XIX — на початку XX ст. // Історія торгівлі, податків і мита: Зб. наук. пр. першої школи — семінару / за ред. О. О. Дячка. — Д.: АМСУ, 2007. — С. 130–136.

43. Поташнікова Г. В. Особливості контрабандного промислу на Правобережній Україні у кінці XIX — на початку XX ст. // Актуальні проблеми вітчизняної та всесвітньої історії: Наукові записки Рівненського державного гуманітарного університету. — Рівне: 2008. — Вип. 12. — С. 30–33.

44. Предтеченский А. В. Борьба протекционистов с фритредерами в начале 19 в. // Ученые записки ЛГУ. Серия исторические науки. — 1939. — Вып. 5. — № 48. — С. 143–156.

45. Про митну справу в Україні: Закон України від 25 червня 1991 р. // Відомості Верховної Ради України. — 1991. — № 44. — С. 575.

46. Прошин Г. Г. Таможенный тариф 1819 года // Научные доклады высшей школы. Исторические науки. — 1961. — № 4. — С.113–114.

47. Струве П. Б. Торговая политика России. — Челябинск: «Соцдум», 2007. — 282 с.

48. Тимощук О. В. Охоронний апарат Української Держави (квітень — грудень 1918 р.): Монографія. — Х.: Вид-во Ун-ту внутр. справ, 2000. — 462 с.

49. Томулець В. М. Роль і значення торгівлі у становленні та розширенні економічних зв'язків Бессарабії з українськими губерніями (1812–1868 рр.) // Український історичний журнал. — 2005. — № 5. — С. 18–28.

50. Угаров Б. У таможенного барьера. — М.: Международные отношения, 1975. — 212 с.

51. Чорний В. Україна і митна справа: Історичний нарис. — К.: Комп'ютерно-видавничий, інформаційний центр «КВІЦ», 2000. — С.156-172.

52. Юхт А. И. Торговля с восточными странами и внутренний рынок России (20-60-е годы XVIII века). — М.: Наука, 1994. — 456 с.

До Додатку 1. **Матеріали для самостійного опрацювання «Традиції, символи та ритуали в митній справі»**

1. Бондырева С. К., Колесов Д. В. Традиции: стабильность и преемственность в жизни общества. — М.: Изд-во Московского психолого-социального ин-та; Воронеж: Изд-во НПО МОДЭК, 2004. — 280 с.

2. Бочаров Д. Потойбіччя процесуального: гра, ритуал, міф. Матеріали для самостійної роботи. — Д.: АМСУ, 2007. — 50 с.

3. Винайдення традиції / За ред. Е. Гобсбаума та Т. Рейнджера; Пер. з англ. — К.: Ніка-Центр, 2005. — 448 с.

4. Гримич М. В. Звичаєве цивільне право українців XIX — початку XX століття. — К.: Арістей, 2006. — 560 с.

5. Дешарне Б., Нефонтен Л. Символ / Пер. с фр. И. Л. Нагле. — М.: АСТ; Астрель, 2007. — 190 [2] с.

6. Коннертон П. Як суспільства пам'ятають / Пер. з англ. С. Шліпченко. — К.: Ніка-Центр, 2004. — 184 с.

7. Лобода Ю. П. Правова традиція українського народу (Феномен та об'єкт загальнотеоретичного дискурсу). — Л.: Світ, 2009. — 280 с.

8. Оборотов Ю. Н. Традиции и новации в правовом развитии. — Одесса: Юридическая литература, 2001. — 160 с.

9. Свечникова Л. Г. Понятие обычая в современной науке: подходы, традиции, проблемы (на материалах юридической и этнологической наук). — Государство и право. — 1998. — № 9. — С. 98–102.

ДОДАТКИ

Додаток 1. Традиції, символи та ритуали в митній справі: матеріали для самостійного опрацювання

Визначаючи вісім «смертних гріхів» сучасного цивілізованого суспільства, тобто вісім тенденцій, здатних привести людство до самознищення,

відомий етолог і філософ, лауреат Нобелівської премії К. Лоренц вважає далеко не останньою серед них розрив із традицією.

Традиції — це вельми ефективний засіб ретрансляції культурних парадигм і способів діяльності, плідність яких засвідчена часом. Це своєрідний спадок минулого, вплив якого на сьогодення й майбутнє наразі складно переоцінити.

Проте сутність і механізм функціонування традиції ще й досі достеменно не роз'яснено наукою. Аналіз наукової літератури демонструє наявність певних складнощів у концептуалізації поняття «традиції».

Це пов'язано з тим, що, по-перше, феномен традиції досліджується значною кількістю гуманітарних дисциплін, але комплексного підходу до його вивчення доніні немає. Кожна наука переважно досліджує традиції незалежно від інших, у межах власного доробку, понятійного апарату й методологічного інструментарію. Приміром, етнографи фіксують і систематизують обряди, звичаї та перекази різних народів; філологи вивча-

ють зразки усної народної творчості, що передаються з покоління в покоління, створюють учення про стилі й жанри літератури, дотримання канонів і, власне, літературну традицію; у рамках науки філософії йдеться про парадигми, в лінгвістиці — про правила мови та мовлення, у психології та соціології — про поведінку людей, норми й шаблони діяльності тощо.

По-друге, як це не парадоксально, у більшості наукових праць, присвячених проблемам дослідження традицій, це поняття використовується без застережень як щось саме собою зрозуміле.

По-третє, поняття традиції належить до категорії тих, з приводу яких у суспільстві склалися сталі, але надзвичайно суперечливі за змістом і ціннісним навантаженням пересічні уявлення.

Попри все це загальнонаукових (або таких, що претендують на цей статус) визначень поняття «традиція» наразі не бракує.

Так, наприклад, традиція може ототожнюватися зі спадковістю і розглядатись як «сукупність актуальних на даний час об'єктів та ідей, витоків яких закорінені в минулому».

Існує також думка, що традиція — це «лише товар; те, що минуле передає (віддає) майбутньому».

Послідовники П. Коннертона сприймають традицію як спосіб передачі та підтримання соціальної пам'яті, значною мірою втілений у меморіальних церемоніях, ритуалах та інших тілесних практиках.

Аналіз міркувань автора концепції «винайдених» традицій Е. Гобсбаума дає підстави припускати, що традицію він тлумачить як «низку практик ритуального або символічного характеру... які намагаються прищепити певні цінності й норми поведінки через повторюваність, що автоматично передбачає зв'язок із минулим».

Дехто вважає традицію «інтегрованою частиною культурної спадщини, яка передається від покоління до покоління, охоплює комплекс ідей, поглядів, почуттів,

цінностей, звичаїв і обрядів та являє собою своєрідний стрижень культури, основне джерело її розвитку».

Інші розглядають традицію як «виражений у соціальних стереотипах груповий досвід, що накопичується й відтворюється шляхом просторово-часової трансмісії».

У розумінні російських учених С. Бондиревої та Д. Колесова традицією може виступати все те, що передається з покоління в покоління (за умови, що така передача нерозривна й безперервна).

Упорядники філософських енциклопедій радянського періоду схильні вважати традицію специфічним механізмом відтворення соціальних інститутів і норм, за якого підтримання останніх обґрунтовується й узаконується самим фактом їх існування в минулому.

Натомість, за переконанням adeptів теорії «сучасної традиційної культури», традиція становить особливу форму соціальної комунікації, яка характеризується вибірковістю, повторюваністю, дієвістю, неоднозначністю й авторитарністю.

Допустимо визначати традицію також як «особливий соціальний зв'язок індивідів і груп у суспільстві, специфічний зміст якого полягає у відтворенні в прийдешніх поколіннях певних «діяльнісно-уявленневих формалізмів», що фіксують накопичений соціальний досвід та правлять за регулятивні принципи опанування нових умов і завдань діяльності».

У рамках «теорії естафет» традиція як механізм соціального спадкування уподібнюється хвилі, що «рухається» поверхнею водойми, хоча вся маса води при цьому горизонтально не зміщується.

Розглядаючи традицію як фактор саморозвитку суспільства й солідаризуючися з іншими вченими, вітчизняна дослідниця О. Шейко розуміє під традицією «узагальнені, відносно сталі, такі, що регулярно й довготривало повторюються, загальноприйняті й загальнозначущі способи, форми і результати діяльності як забезпечення відтворення у саморозвитку суспільства».

Змістовний аналіз вищенаведених дефініцій дає можливість констатувати факт наявності двох основних підходів до наукового визначення поняття традиції. Прибічники першого розглядають традицію як певний елемент культурної спадщини, натомість адепти другого сприймають її як своєрідний процес, механізм функціонування культури й соціальної комунікації. Видається, що ці підходи не взаємовиключні, отже, їх слід розглядати як такі, що доповнюють одне одного й уможливають формування цілісного уявлення про природу традиції.

Адекватна репрезентація феномена традиції потребує бодай побіжної згадки деяких аспектів, пов'язаних із його належним розумінням.

Наявність певного позитивного життєвого досвіду — необхідна передумова формування традиції. Поняття «позитивний життєвий досвід» може охоплювати способи задоволення певних потреб, підтримання життєдіяльності окремих індивідів і соціумів тощо. При тому «позитивний характер» такого досвіду не абсолютний: за одних обставин він, безумовно, має характеризуватися позитивно, за інших — навпаки. Так, традиційними бувають забобони як упереджена реакція представників певної соціальної групи на ту чи іншу соціальну відмінність: належність до іншої соціальної групи, національності, племені, роду, клану, конфесії та професії... Імовірно, здатність спільного для багатьох забобону об'єднувати індивідів виправдовує себе в тих чи інших ситуаціях — інакше він не зміг би стати традиційним...

Іншою не менш важливою передумовою виникнення традицій є здатність індивіда сприймати і засвоювати чужий життєвий досвід і використовувати його в забезпеченні своєї життєдіяльності.

Традиція передбачає накопичення людством або окремим соціумом загального позитивного досвіду підтримання життєдіяльності з метою подальшого масового засвоєння й використання. Традиційне — це те, що

засвоєне й використовується більшістю представників даного соціуму.

Змістовну складову традиції можуть становити способи поведінки в тій чи іншій ситуації, ціннісні настанови й орієнтири, діяльнісні технології, моделі структурування дійсності тощо. Зміст певної традиції може бути суто утилітарним (звичай) або символічним (символіка, ритуал, міф).

Однією з базових характеристик конкретної традиції виступає рівень її поширеності: розрізняють традиції місцевого значення, загальнонаціонального та навіть міжнаціонального характеру. Наприклад, традиція святкування визначних подій загальнопоширена.

У цьому контексті чималу роль відіграє підстава виникнення соціальних спільнот, принцип, за яким відбувається об'єднання індивідів у групу. Такою підставою може бути вже згадана належність до певних національності, племені, роду, клану, конфесії або професії. Наявність корпусу професійних (цехових) традицій – неодмінна умова існування професійних об'єднань (цехів).

Не менш суттєвою характеристикою конкретної традиції (а разом і традиції як такої) є також її сталість. Історія зумовлює «природний відбір» традицій, унаслідок якого відмирають застарілі й народжуються нові, але деякі зберігаються надзвичайно тривалий час. Сталість, стабільність – невід'ємна риса традиційності. Загальноновизнано, що традиційним може вважатись лише той досвід, який лишається актуальним попри зміну поколінь; досвід, що передається від попереднього до наступного покоління.

Зміна чи модифікація традицій може зумовлюватися зміною життєвих обставин або винайденням більш ефективних способів задоволення потреб і підтримання життєдіяльності за тих самих умов. Кожна нова традиція попервах виступає як інновація (крім випадків штучного переривання традицій під час соціальних катаклізмів із подальшим їх відновленням), а шляхом

апробації в колективній практиці та чи інша з них входить до числа традицій. Будь-яка конкретна традиція в межах окремого покоління може бути сприйнятою або ж виробленою; у цьому випадку вона потребує перевірки часом, і доки наступне покоління не стане відтворювати її зміст, це лише інновація з потенціалом традиційності. Окрему групу становлять так звані «вицайдені» традиції (в термінології Е. Гобсбаума), яким значна тривалість у часі не властива, але приписується з ідеологічних, естетичних та інших міркувань.

Традиція виступає запорукою стабільності суспільного розвитку; чим більше в суспільстві «непорушних» традицій, тим яскравіше виражені спільний «характер» та однорідність соціуму. Традиції є інструментом відтворення соціальної пам'яті, завдяки яким суспільства пам'ятають. Детрадиціоналізація суспільства — викривлення змісту й послаблення ролі традицій у його житті — позбавляє соціум історичної перспективи, веде до втрати ним стабільності й самотності. Однак традиційність не повинна перетворюватися на незмінність: це загрожує суспільству застоєм і стагнацією. Суспільство, яке прагне до ефективного розвитку, має розвиватись на фундаменті збалансованого поєднання засад традиційності й інноваційних упродовжень.

У житті індивіда вимоги традиції можуть реалізовуватись у різний спосіб. По-перше, традиційне може стати звичним для індивіда, і тоді він відтворює певну дію чи дотримується певних цінностей як власних, питомо йому властивих. Якщо традиційне не стало для індивіда звичним, традиція має щодо нього примусовий характер, її дотримання забезпечується різними формами громадського примусу, в тому числі у буквальному розумінні. Серед членів соціуму завжди наявна «консервативна» частина — прибічники традицій, схильні до обов'язкового їх дотримання навіть за суттєвих змін умов життя суспільства, і «прогресивна» — схильна до відходу від традицій навіть зі збереженням попередніх умов життя. Таким чином, стосовно тієї чи іншої тради-

ції всіх членів суспільства можна поділити на активних носіїв, або ревнителів традиції, пасивних носіїв, які дотримуються традиційних форм поведінки несвідомо, за звичкою, та супротивників, котрі обстоюють відмову від традиційних форм поведінки і впроваджують у суспільне буття нові.

Традиції здатні певним чином взаємодіяти: сполучатися й доповнювати одна одну; протистояти одна одній аж до витіснення; зазнавати взаємних адаптацій і модифікацій; породжувати одна одну. За певних умов може відбуватись «обмін» традиціями між представниками різноманітних спільнот, національних, етнічних, релігійних чи професійних груп.

Таким чином, традиційність — дуже змістовне явище, яке має соціальний, етичний, історичний, психологічний, фізіологічний і навіть технологічний аспекти. Головним при цьому виступає наявність певного життєво значущого колективного досвіду та його передача від попередніх до наступних поколінь.

Окремий різновид традицій становлять так звані винайдені. «Винайдена традиція» означає практику чи низку практик символічного характеру, зазвичай обумовлених прямо чи опосередковано прийнятими правилами, які намагаються прищепити певні цінності й норми поведінки через повторюваність, що автоматично передбачає зв'язок із минулим. Однак якщо існує така апеляція до історичного минулого, особливість «винайдених» традицій у тому, що зв'язок з ним значною мірою вигаданий. Багато політичних інституцій, ідеологічних рухів і груп були такі безпрецедентні, що доводилося винаходити навіть історичну спадковість, наприклад творячи стародавнє минуле поза справжньою історичною спадковістю, за допомогою напіввигадок чи відвертого фальшування.

На думку Е. Гобсбаума, «винайдення» традицій трапляється частіше, коли швидка трансформація суспільства послаблює або руйнує соціальні моделі, для яких розроблялася «стара» традиція, продукуючи нові моде-

лі, до котрих старі традиції не підходять. Або ж коли такі старі традиції, а також їх інституційні носії та пропагандисти виявляються не здатними надалі адаптуватися, негнучкими або взагалі зникають, тобто, коли відбуваються достатньо великі та швидкі зміни з боку «попиту й пропозиції» на традицію. Такі зміни були особливо істотними протягом останніх двохсот років, тому резонно, що швидкі формалізації «нових традицій» (попри всю оксюморонність цього словосполучення) відбулися саме в цей період. Більшість «винайдених» традицій Е. Гобсбаум зараховує до трьох суміжних типів:

а) ті, що встановлюють або символізують соціальну єдність чи членство в групах, реальних або штучних спільнотах;

б) ті, що встановлюють або легітимізують інституції, статус чи соціальні зв'язки;

в) ті, чиєю головною метою виступає соціалізація, прищеплення переконань, систем цінностей і правил поведінки.

Попри розмаїття винаходів «нові» традиції заповнили лише малу частину простору, звільненого занепадом старих традицій і звичаїв у світському житті. Це цілком природно для суспільств, у яких минуле стає все менш важливим як модель чи прецедент для більшості форм людської поведінки. «Уже прожите» структурує дні, пори року й життєві цикли сучасних чоловіків і жінок набагато менше, ніж їхніх предків, і набагато менше, ніж зовнішні спонуки економіки, технології, бюрократичної державної організації, політичних рішень чи інших сил, які не розвивають традиції в нашому розумінні й не покладаються на них. Однак це узагальнення не стосується сфери, яку можна назвати публічним життям громадян. Немає реальних ознак послаблення в традиційних і неотрадиційних практиках, пов'язаних з групами людей на державній службі (збройні сили, правоохоронці, інші державні службовці), чи в практиках, пов'язаних із належністю громадян до держави. Ця царина донні тісно переплітається з традиціями (байдуже, автентич-

ними чи «винайденими»), символами й «ритуальними» практиками.

Уже зазначалося, що зміст певної традиції може бути переважно утилітарним або ж символічним. У першому випадку йдеться про звичай, натомість у другому — про символи та символічні процедури.

В етнологічній та історико-правовій науці склалося два підходи до трактування звичаю. Перший — «нормативістський», другий — соціологічний та антропологічний. Перший базується на баченні звичаю як незмінної й обов'язкової норми, представники другого вважають головними рисами звичаю передусім гнучкість, варіабельність, адаптивність.

Юристи переважно трактують звичай у рамках першого підходу, тобто як норму поведінки, що склалася в суспільстві й набула закріплення через багаторазове застосування протягом тривалого часу (більш детальний огляд властивих юридичній науці уявлень стосовно сутності звичаю див.: Свечнікова Л. Г.).

Натомість автор чудового дослідження, присвяченого звичаєвому праву українців, етнолог М. Гримич цілком у дусі другого підходу схильна вважати звичай формою реалізації такої норми, тобто явищем гнучким, варіабельним і синкретичним, за своєю природою більше подібним до прецеденту, ніж до статутної норми.

На прецедентній природі звичаю наголошує також Е. Гобсбаум, зазначаючи, що звичай у традиційних суспільствах виконує подвійну функцію двигуна й маховика. «Він не перешкоджає нововведенням і змінам до певної межі, хоча те, що звичай має виглядати сумісним із попереднім звичаєм чи навіть бути ідентичним, накладає на нього значні обмеження. Він надає будь-яким бажаним змінам (чи спротиву нововведенням) санкцію прецеденту, історичної соціальної наступності та природного права». Дослідники робітничих рухів знають, що «звичай професії» чи цеху часто являють собою не давню традицію, а будь-яке право, якого робітники домоглися на практиці, хай навіть недавно, котре вони те-

пер намагаються розширити чи захистити, видаючи його за санкціоноване давністю. Звичаєве та прецедентне право досі поєднують гнучкість у змісті й формальну прив'язаність до прецедентів.

Звичай — прагматичне суспільне явище: він завжди розв'язує ту чи іншу життєву проблему, точніше, становить спосіб виконання типового й характерного для даного соціуму завдання, пов'язаного із задоволенням певної потреби. Звідси — прагматичність звичаю.

Те, що вчинене вперше, звичаєм вважатися не може, але може стати ним, якщо матиме корисний суспільно значущий ефект і характеризуватиметься повторюваністю.

До слова «звичай» часто додають епітет «народний», оскільки звичаї зароджуються в повсякденному бутті значної кількості індивідів. Звичай також може становити здобуток як усього народу, так і певних соціальних груп, співтовариств різного масштабу. Отже, цілком виправдано і вживання словосполучення «професійний звичай» для позначення стандартних способів виконання практичних завдань, типових і характерних для певних професійних об'єднань, які забезпечують дотримання й відтворення таких способів у професійній діяльності шляхом регулярного застосування.

Так, наприклад, у старцівському «цеховому братстві» в Україні XVIII–XIX ст. існував непорушний звичай — брати «в науку» тільки сліпців, з видющими справи не мати. Додержання цього звичаю супроводжувалося застосуванням старцівською братією суворих заходів щодо порушників — їх били, різали їм торби, псували музичні інструменти. У 20-ті рр. минулого століття було записано від одного зі старців на Слобожанщині: «Чи є видющі лірники? Нема. Якби я здивав такого лірника, то зараз побив би. Я два роки тому в Малевичах ліру й торбу забрав у видющого. Люди мені сказали — забери торби, бо дід ходить і бачить». Старцівське братство, зачувши про те, що десь старцює видющий, направляло туди декількох своїх представників — «різати торби».

Щоправда, винятки-таки були, але в таких випадках видючі старці зазвичай мали якісь інші фізичні вади.

Такий звичай, по-перше, давав можливість «знайти свій хліб» особам, нездатним через сліпоту прогледувати себе працею на землі чи службою, а по-друге, позбавляв спокуси «легкого хлібу» людей, здатних до роботи.

Оскільки кожний звичай має свою еволюцію та свій власний «життєвий шлях», то, раз виникнувши, розпочинає існування як «новоявлений» звичай, згодом набуває статусу такого, що затвердився й закріпився в суспільному бутті, далі — розповсюдженого та загальноприйнятого, а якщо поширюється також на наступне покоління, то й традиційного звичаю.

Звичай не може бути незмінним, бо навіть у традиційних суспільствах життя змінюється. Занепад або трансформація звичаю неминуче змінюють і традицію, з якою той пов'язаний.

Отже, як складова традиції звичай характеризується більшістю притаманних їй рис, переважно має на меті досягнення прагматичного ефекту впорядкування сфери практичних дій, є повсякденним явищем і передбачає розв'язання проблемної життєвої ситуації певним чітко визначеним способом.

Натомість символічну складову традиції за визначенням утворюють символи й символічні процедури. І хоча в рамках традиції «звичаєві» та символічні складові зазвичай протиставляються як утилітарні й неутілітарні, «утилітаристи» наявні й серед дослідників символічних структур.

У розумінні вчених-«утилітаристів» символом має визнаватись усякий знак, утворений шляхом надання певному об'єктові певного значення за звичкою, домовленістю або ж імперативним порядком (головне, щоб такий знак не був однорідний чи подібний зі своїм означуванням). За такого підходу спосіб утворення символу не має значення: символ функціонує належним чином, якщо здатний зумовлювати однозначне розуміння втіленого в ньому повідомлення.

Відповідно до іншого підходу, очевидний сенс знаку несимволічний; знак стає символом у разі, якщо відсилає до неочевидних значень і потаємного сенсу, захищених у глибинах індивідуального чи колективного підсвідомого. Прибічники цього підходу зазвичай протиставляють символи конвенційним знакам, що трактуються як носії очевидного сенсу і конкретних значень. «Символ не лише репрезентує щось, але й указує на відсутню, «невидиму» частину, необхідну для відтворення цілого, — стверджують автори виданої в Англії фундаментальної енциклопедії символів. — Знак, у свою чергу, заміщує собою ту чи іншу річ у більш конкретному сенсі. Знаки існують для того, щоб передавати інформацію про конкретні предмети і поняття, натомість символ зумовлює психологічний або емоційний відгук шляхом пробудження певних асоціацій». Попри сумнівність протиставлення символів і знаків, здатність між іншим апелювати до підсвідомого дійсно властива повноцінному символі.

Із цього випливає, що повноцінний соціальний символ функціонує завдяки не лише «репрезентативним» властивостям, але й здатності породжувати резонанс в індивідуальній чи суспільній свідомості й підсвідомому.

Інакше кажучи, перший підхід акцентує увагу виключно на раціональній складовій символу, тоді як другий — переважно на «метафізичній». Для обох підходів прийнятне генетичне визначення, згідно з яким символ утворюється шляхом символізації — процесу, під впливом якого предмети та дії набувають інших, питомо не властивих їм функцій або значень, унаслідок чого відбувається зміна їх первинного змісту. З огляду на це видається можливим лаконічно визначити сим-



Зображення Гермеса-Меркурія у крилатому шоломі та з кадучесом у руках

вол як фігуру чи образ, використовувані як знак речі, явища або стану.

Наприклад, коло може виступати знаком сонця чи колеса, символізувати завершеність, досконалість, мудрість і навіть вічність. Як бачимо, воно може позначати вельми конкретні речі й водночас символізувати абстрактні якості й категорії.

Очевидно, попервах символами у давніх греків позивалися предмети, розламані навпіл, що давали власникам половинок можливість упізнати й у разі потреби підтвердити ідентичність одна одної. Пізніше так іменувався жетон (часто з нанесеним на нього малюнком або написом), який засвідчував статус особи чи належність їй певного права.

Таким чином, первинне значення слова «символ» (від грец. τό σύμβολον — «знак, розпізнавальна прикмета, відзнака») стосується акту впізнавання; символ певним чином «характеризує» свого власника; словом σύμβολον позначалися також монети, печатки і знаки розрізнення. Слово σύμβολον також асоціювалося з ідеями пригадування забутого, розпізнавання прихованого сенсу та віднаходження сліду невидимого, які попри еволюцію значення цього слова проявляються в ньому донині й зумовлюють його неоднозначність.

Тому не випадково символічну функцію прямо пов'язують із розвиненою уявою та духовною зрілістю. Вважається, що символічна функція визначальна для людини; більше того, нею не наділений жодний інший біологічний вид.

Символічний характер можуть мати як зображення, так і дії (послідовності дій). Зазвичай цей різновид діяльності іменують ритуалами. За влучним виразом Б. Дешарне, «ритуали — це символи в дії».

Більшість наукових визначень ритуалу справді характеризують його передовсім у діяльнісному, поведінковому аспекті.

«Цілком природно релігійні явища поділяються на дві фундаментальні категорії: вірування й ритуали.

Перші — це стани громадської думки, вони існують в уявленнях; другі — це певні способи дії, — вважав французький соціолог Е. Дюркгайм. — Ритуали є певними манерами діяти, які зародилися в середовищі людських гуртів і покликані спричиняти, підтримувати або змінювати ментальні стани цих гуртів».

У розумінні англійського вченого В. Тернера, ритуал — це стереотипна послідовність дій, які містять жести, слова й образи та вчиняються для цілей і в інтересах виконавців.

Авторитетними представниками церкви з приводу сенсу обрядового богослужіння зазначалося й таке: «Людина — істота не лише духовна, дух у ній нерозривно пов'язаний із душевним і тілесним життям. Саме тому дух шукає втілення ... виявляючи себе в жестах, своєрідних ритуальних діях».

На підставі ретельного аналізу семантичних мотивувань слів, що використовуються в різних мовах і традиціях для позначення ритуалу, та семантичних мотивів опозиції «ритуал — міф» відомий російський культуролог В. Топоров обґрунтовано дійшов висновку, що саме в значенні «діла, діяння» виступає ритуал у своїй «сильній позиції», де найбільше проявляються його суть і можливості.

Між іншим, як порядок учинення певних дій, виконуваних у певній формі, як правило, визначають ритуал юристи. Зокрема, сукупність обрядів і порядок обрядових дій у правовій, політичній, релігійній, дипломатичній чи іншій сфері людської діяльності; форми складної символічної соціальної поведінки, що відображає певні культурні особливості та взаємозв'язки; церемонію, церемоніал зараховують до змісту поняття ритуалу упорядники вітчизняної фундаментальної юридичної енциклопедії.

У цьому ритуал подібний до звичаю, який також реалізується переважно в діяльнісному аспекті. Відмінність ритуалу від звичаю його символічному характері, особливому призначенні й ступені обов'язковості.

Як уже зазначалось, ритуал належить до числа символічних форм поведінки. Більше того, він — це найвища форма й найпоєднаніше втілення символічності. У ритуалі символічно відтворюються події та послідовності дій, які мають священний для даного соціуму характер.

Системи цінностей і способи дій, приписувані певними соціумами своїм «культурним героям» (незалежно від того, справжні вони чи вигадані), які зазвичай виступають у ролі «предків-засновників» цивілізації, культури або певного виду діяльності (професії), відтворюються в ритуалах. Під час ритуалу немовби відновлюється первісна ситуація, в якій колись опинився культурний герой, котра донині не втратила значення для даного соціуму, і повторюються ті дії, що були вчинені ним колись і дотепер залишаються взірцевими для колективу. У такий спосіб члени колективу в буквальному розумінні долучаються до «архетипної» моделі діяльності, стають співпричетними до неї, ототожнюючись із культурним героєм.

Закорінений у традиції колектив орієнтований на повторні повідомлення, тобто постійно відтворює і транслює певні зразки та стереотипи. Повторні повідомлення повертають забуте: не створюючи нового знання, вони зберігають і відновлюють уже наявне; безперервно нейтралізують спричинювані часом руйнації усталених структур мислення, поведінки, організації. Ритуальний «сценарій» зумовлений характером взірцевої моделі діяльності чи події, яка відтворюється знов і знов у численних обрядах, набуваючи статусу діяльничної парадигми.

Сутність ритуалу виявляється в його функціях, яких Е. Дюркгайм називає чотири:

- 1) соціалізація індивіда (готує індивіда до повноцінного функціонування як члена даного соціуму, прищеплюючи необхідні цінності, навички й настанови);
- 2) інтеграція колективу (сприяє періодичному відновленню єдності й самоствердженню колективу);

3) відтворення соціальних цінностей, норм, традицій (реактуалізує позитивний колективний досвід);

4) психотерапевтична (знімає емоційну напругу, каналізує агресію тощо).

Окрім цього, до числа функцій ритуалу можуть зараховуватись регулятивна й упорядкувальна функції, які полягають у диференціації соціальних ролей, статусів, цінностей; функція шаблонізації зовнішніх форм поведінки (формування «діяльнісних» парадигм як найбільш ефективних способів соціальної взаємодії); адаптації до змін у навколишньому світі; обміну соціальними цінностями тощо.

Таким чином, як і звичаї, ритуали цілком здатні забезпечувати досягнення прагматичних результатів у річці, визначеному сутністю традиції, але шляхом специфічного символічного впливу. Зрештою, ритуал і звичай — дві крайні позначки на шкалі символічних форм поведінки. Якщо під ритуалізацією розуміти стереотипність, наявність стандартів здійснення, регламентованість, обов'язковість (з відповідною градацією несприятливих наслідків невиконання), то найвищим ступенем ритуалізації буде позначено обряди, від виконання яких залежать існування й успішне функціонування колективу, а найнижчим — звичаї, спрямовані на впорядкування повсякденного аспекту життя його членів.

Насамкінець слід зазначити, що ритуали не є символами в буквальному, формальному розумінні; це, радше, жести й дії, спрямовані на актуалізацію символів. Ритуали й символи включені до контексту традиції та виступають найбільш явними її векторами. Загалом вони покликані нівелювати розрив між минулим і сьогоденням, забезпечити формальну й фактичну наступність і спадкоємність у соціумі, тобто закласти міцний фундамент для суспільного розвитку.

Адже на етапі свого становлення суспільство набуває характеристики внутрішньої цілісності й системності саме за рахунок створення стабільної та стійкої основи-

традиції, яка забезпечує первинний порядок потенційного розвитку. На етапі стійкого функціонування в соціумі відбувається постійне відтворення традицій, що склалися, у збалансованій взаємодії з інноваціями, які виникають. Це приводить до досягнення суспільною системою більш зрілих форм без втрати первісної конфігурації. Зі зміною об'єктивних умов існування суспільства, тобто на етапі трансформації, ефективність дії попередніх традицій частково послаблюється, але збережена в них позитивна стійка основа є джерелом формування новаторства, продуктивний ефект якого веде до встановлення нового рівня розвитку суспільної системи. У період трансформації основна функція традиції полягає в захисті соціуму від повної дезорганізації та деструкції.

З огляду на вищезазначене стає зрозумілим занепокоєння нобелівського лауреата К. Лоренца, пов'язане зі світовою тенденцією до розриву з традицією як базовим фактором саморозвитку суспільства. Розрив із нею, повсюдна відмова від звичаїв і ритуальних практик за умови відсутності чи недостатньої ефективності інших стабілізуючих факторів загрожує соціальній системі, якщо їй не колапсом, то в усякому разі значним посиленням ентропії.

Професійна спільнота, яка опікується здійсненням митної справи в Україні, становить відносно відокремлений і стабільний соціум, утворений на основі спільних завдань, правил і способів діяльності його членів — інакше кажучи, утворений за «цеховим» принципом. Отже усе сказане щодо ролі традицій, звичаїв, символів і ритуалів у процесі стабілізації соціального розвитку безпосередньо стосується і професійної спільноти митників.

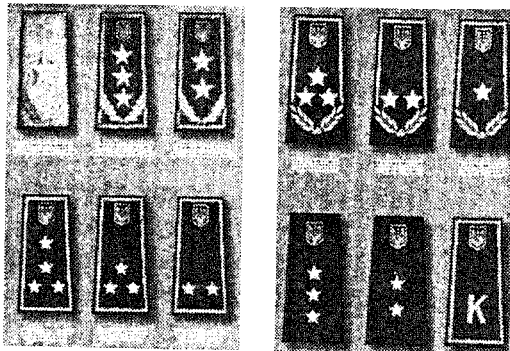
Більше того, зважаючи на високий ризик професійних деформацій і пов'язану з цим значну плінність кадрового складу митної служби, збереження й передача від покоління до покоління «взірцевих» систем цінностей, моделей професійної поведінки та соціальної взає-

модії набувають для неї особливої актуальності. У зв'язку з цим не дивна постійна увага, яку Державна митна служба приділяє плеканню професійних традицій і використанню можливостей символічного впливу.

Яскраве підтвердження тому — інститут наставництва, запроваджений у Державній митній службі України з 2005 р. і легалізований наказом Держмитслужби від 06.07.2005 р. № 641 «Про затвердження Положення про наставництво в митній службі України». Наставництво в митній службі встановлюється насамперед над особами, які вперше прийняті на службу, та молодими фахівцями, що закінчили спеціалізовані навчальні заклади за направленням митних органів, установ чи організацій. Коли новоприйнятий працівник стає до роботи, він уключається в систему внутрішньоорганізаційних і професійно-виробничих відносин і має відповідати сукупності вимог, норм, правил поведінки, які визначають роль людини як працівника, колеги, підлеглого чи керівника. Тому, починаючи з перших кроків, значна увага приділяється процесу соціальної та професійної адаптації нових співробітників, яка передбачає їх активне входження в соціально-виробниче середовище та сприйняття ціннісних орієнтацій колективу. Для забезпечення ефективної соціальної адаптації новоприйнятих працівників, їх активного входження в систему міжособистісних взаємин колективу, засвоєння норм, звичаїв, цінностей та інтересів цього колективу, а також їх професійної адаптації, активного пристосування до змісту професійних і функціональних обов'язків, режиму праці, засвоєння суті та специфіки професійної діяльності важливого значення набуває запровадження наставництва. Наставники добираються з числа митників «старшого» покоління, найбільш підготовлених, досвідчених та авторитетних працівників, ветеранів митної служби, які мають значний стаж служби в митній системі, глибокі професійні знання і практичні навички. Наставницький «патронат» сприяє формуванню оптимального співвідношення новацій та спадкоємнос-

ті, перспективності й прагматизму в діяльнісних установах нових працівників.

У такий спосіб здійснюється ефективна передача позитивного професійного досвіду від «старшого» покоління митників до «молодшого» (ідеться, звичайно, не про біологічний вік, а про час, присвячений професійній діяльності, перебуванню в «цеху»). З урахуванням не надто великої середньої статистичної тривалості роботи в митній системі середньостатистичного ж працівника говорити про наставництво як про форму взаємодії між поколіннями цілком можливо. Змістовний аспект досвіду, який передається таким чином, становлять передовсім практичні знання, вміння і навички, необхідні для ефективного виконання професійної діяльності. Завданням наставництва також є виховання шанобливого ставлення до символів, традицій та історії митної служби України, поваги до обраної професії й місця роботи, вірності присязі державного службовця й урочистому зобов'язанню митника.



Сучасні погони митників — символічні маркери статусу

На Кримській митниці, наприклад, найбільш ефективним вважається поєднання зусиль керівника відповідного структурного підрозділу, наставника і працівників кадрових служб. «Цілеспрямоване планування процесу адаптації молодого працівника дозволяє нам, з од-

ного боку, зменшити можливість помилок, розчарувань, які пов'язані з першими кроками в службовій діяльності, а з іншого — сприяє зниженню плинності кадрів, покращенню професійної підготовки особового складу», — переконані кримчани. Актуальними для працівників Кримської митниці залишаються питання підготовки кращих працівників до виконання функцій наставників, а також створення системи заохочень для підтримання високої ефективності інституту наставництва.

Отже, наставництво характеризується наявністю обох визначальних ознак «традиційності» (плекання позитивного колективного досвіду та його передача від попередніх до наступних поколінь) і цілком може розглядатися як приклад запровадження засад традиційності у професійну діяльність митників.

Важливим фактором повноцінного функціонування утворених за професійною ознакою спільнот, як уже зазначалося, виступають пов'язані з професією звичаї. І трудові колективи митників не виняток.

До числа звичаїв, які утвердилися в митній службі України загалом та в окремих трудових колективах, насамперед слід зарахувати практику «шефської» допомоги знедоленим дітям — сиротам і позбавленим батьківського піклування, дітям з фізичними вадами та вадами розумового розвитку.

Так, наприклад, Харківська митниця опікується вихованцями Сахновщанської школи-інтернату для дітей-сиріт або позбавлених батьківського піклування. Ініціативу шефської допомоги дітям школи-інтернату харківські митники виявили наприкінці 2002 р., запросивши директора школи В. Сидоренка та кращих вихованців до себе на митницю. Хоча самі харків'яни небезпідставно вважають, що лише відновили традицію допомоги дитячим притулкам, започатковану колегами-земляками понад століття тому. Попри значну віддаленість патронованого дитячого закладу майже на кожні свята митники приїздять у гості до своїх підшефних зі школи-інтернату — і не з порожніми руками. Телевізори,

комп'ютер, музичний центр, велосипеди для дітей різного віку, меблі, постільна білизна, предмети одягу, взуття, книжки, канцелярське приладдя, іграшки, продукти, ласощі — ось далеко не повний перелік подарунків, переданих Сахновщанській школі-інтернату харківськими митниками. Охоче приймають підшефних і в себе. Відвідини авіаційного пункту пропуску «Харків-аеропорт» з прогулянкою «зеленим коридором» до місця посадки, ознайомленням з інтер'єром та екіпажем пасажирського літака, «участю» в митному оформленні пасажирів і багажу не залишають байдужим жодного з екскурсантів.

Допомога дітям не є прерогативою харків'ян. Працівники Рава-Руської митниці опікуються Рава-Руською школою-інтернатом, Глухівська митниця патрунує відділення соціально-побутової реабілітації дітей-сиріт та інвалідів Глухівського територіального центру, що розташований у селищі Червоному тощо.

Зрештою, добродійність такого роду стала звичною й у масштабах усієї Державної митної служби України. Так, зокрема, у 2007 р. митники України з ініціативи профспілки й ради ветеранів організували весняний відпочинок та оздоровлення в МРЦ «Перлина» дітей-сиріт і позбавлених батьківського піклування Чудельської, Хотинської, Корсунь-Шевченківської, Богодухівської, Сахновщанської шкіл-інтернатів і двох криворізьких дитячих будинків. Важливо, щоб такі акції не були поодинокими і з часом перетворилися на традицію.

Також слід відзначити практику передачі до церков ікон та інших предметів обрядового призначення, вилучених під час спроб незаконного переміщення через митний кордон.

У 2006 р. працівники Старобільської митниці передали церкві Різдва Іоанна Предтечі Луганської єпархії три ікони. Ікона святого Миколи Чудотворця була виявлена в лютому 2006 р. на митному посту «Танюшівка» під час проведення прикордонно-митного контролю громадянина України, що прямував до Росії. Образ свя-

того було сховано у його сумці під особистими речами. У квітні 2006 р. у пункті пропуску «Новобіла» під час перевірки рейсового автобуса, який прямував з Росії в Україну, серед особистих речей ще одного громадянина України виявили одразу дві ікони: «Господь Вседержитель» і «Святе сімейство». За висновками спеціалістів, ікона святого Миколи Чудотворця на полотнищі розміром 80 × 65,5 см створена в кінці XIX ст. Друга ікона — «Святе сімейство», виконана на дереві розміром 14 × 11 см у російському стилі, теж належить до кінця XIX — початку XX ст. Ікона «Господь Вседержитель» в окладі й кіоті, хоч і належить за висновками експертів, до «новоборів», але виконана за зразками XIX ст. Після проведених Донецьким обласним художнім музеєм експертиз і розгляду справ Старобільським районним судом винесено постанови про конфіскацію предметів правопорушення і начальник Старобільської митниці С. Черкасов відповідно до прийнятого Міжвідомчою радою з питань вивезення, ввезення і повернення культурних цінностей рішення передав реліквії отцю Олександрю для церкви Різдва Іоанна Предтечі.

Цей акт повернення святинь до храму був не єдиним і не першим в історії митної служби України. Уперше подібна, до того часу безпрецедентна передача відбулася 28 жовтня 1997 р., коли представникам трьох релігійних конфесій (Української православної церкви Київського патріархату, Української православної церкви Московського патріархату та Української автокефальної православної церкви) Державною митною службою було передано близько 500 старовинних ікон, складнів, хрестів і старовинних видань Святого Письма. Ікони, хрести, стародруки вилучено митниками при спробах їх незаконного вивезення за кордон. З того часу повернення врятованих від протиправного вивезення святинь до храмів стало для митної служби звичною справою, яка наразі вже може вважатися традицією (детальніше про це: див. видані Державною митною службою

України художні альбоми «Повернення національних святинь»).

Не можна оминати увагою й широко практиковані нині в митній системі конкурси професійної майстерності. Скажімо, на Волинській митниці такий конкурс започатковано в грудні 2005 р. Для цього була створена робоча комісія за участю спеціалістів з митної справи та активістів громадських організацій. Конкурсний відбір проводився у декількох номінаціях: «Кращий ерудит у митному законодавстві», «Краще володіння навиками оформлення вантажно-митних декларацій», «Знавець адміністративного законодавства». Результати показали, що конкурс — не лише дійовий спосіб перевірити рівень професійних знань і вмінь інспекторського складу, а й важливий стимул для фахового зростання кожного працівника.

Навесні 2008 р. у підрозділах Чернігівської митниці за підсумками роботи у попередньому році та з урахуванням результатів щорічної оцінки проведено конкурс професійної майстерності «Кращий за професією». Конкурс здійснювався в номінаціях «Кращий спеціаліст» і «Кращий керівник». Серед тих, чия професійна майстерність відзначена найвищою оцінкою, представники оперативних підрозділів, митних постів, служби митної варті й організації боротьби з порушеннями митного законодавства. Власне, серед працівників Чернігівської митниці конкурс професійної майстерності проводиться щорічно. Основна мета конкурсу — заохочення працівників до постійного підвищення свого професійного рівня. У визначенні переможців ураховуються професійні та ділові якості кандидатів, а також високі показники у професійній діяльності. Перший етап проходить безпосередньо в підрозділах, на другому — з усіх представлених керівниками структурних підрозділів кандидатів визначаються найкращі в митниці.

26 листопада 2009 р. на Виноградівській митниці в черговий раз відбувся конкурс професійної майстерності, який проводився за трьома основними напрямками:

пасажирським, вантажним та «кінологічним», де змагалися кінологи разом зі своїми чотирилапими вихованцями. Змагання проходило в шість етапів: 1) експрес-тестування; 2) протокол; 3) конкурс пошуківців; 4) конкурс капітанів команд; 5) «домашнє завдання»; 6) конкурс кінологів.

Підбиття результатів конкурсу здійснювалося комісією, до складу якої ввійшли керівництво митниці, начальники структурних підрозділів, голова спілки ветеранів та інші досвідчені фахівці з митної справи.

Переможці конкурсів професійної майстерності серед працівників митних органів, спеціалізованих митних установ та організацій рекомендуються до участі у всеукраїнському конкурсі, який проводиться Державною митною службою України.

Перший всеукраїнський конкурс серед працівників та колективів митних органів, спеціалізованих митних установ та організацій у сфері професійної майстерності, спорту і художньо-самодіяльної творчості передбачав пошук нових форм і методів управлінської діяльності в митній системі, підвищення її ролі й ефективності у виконанні завдань, що стоять перед митною службою, поліпшення системи добору кадрового резерву через визначення найбільш кваліфікованих фахівців з питань митної справи тощо. Важливою функцією конкурсу була також пропаганда культурно-освітньої роботи в колективах, самоосвіти серед працівників, активізація занять з фізичного виховання. Збереження традицій творчості як частини духовної культури — ще одна складова проведення цього конкурсу.

Загалом у першому всеукраїнському конкурсі взяли участь понад шість з половиною тисяч митників — більше ніж третина всіх співробітників митної служби України. Конкурс проходив у три етапи: на першому — в митних закладах та установах визначалися кращі у відповідних номінаціях («Митна вікторина», «Мистецькі таланти», «Спортивні змагання»), яких делегували на другий — фінальний — етап до Києва. Урочисті збори,

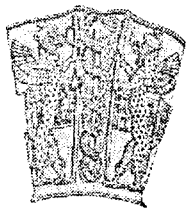
присвячені Дню незалежності України, під час яких були нагороджені переможці конкурсу, кращі з кращих, стали третім етапом.

Відтоді проведення всеукраїнського конкурсу серед працівників та колективів митних органів, спеціалізованих митних установ та організацій стало доброю традицією Державної митної служби України.

Слід зауважити, що вживання тут терміна «традиція» певною мірою умовне, адже не так багато часу минуло з моменту запровадження конкурсу, і всі згадані вище аспекти діяльності митників цілком можуть розглядатись як приклади професійних звичаїв з потенціалом традиційності: в усіх цих випадках ідеться про досягнення певного прагматичного ефекту (створення позитивного іміджу професійної групи, підвищення загальнокультурного й професійного рівня її членів, забезпечення єдності колективу тощо), така діяльність звична й регулярна. Головне — бути послідовними, і час розставить усі крапки над «і».

Носіння представниками професійних спільнот нагород і заохочувальних відзнак також здебільшого зараховують до звичаїв.

У митній службі порядок носіння нагород і відомчих заохочувальних відзнак здавна регламентується нормативно. Так, наприклад, наказом пакгаузного наглядача Харківської митниці від 1 лютого 1890 р. № 4 вкотре (втретє!) суворо підтверджено потребу носіння при форменому одязі як на службі, так і поза нею, всіх заохочувальних відзнак, як-от: хрестів, медалей, галунів і нашивок. Додатково наголошувалося, що винних у невиконанні наказу буде покарано. Отже, зараховувати правила носіння нагород і відомчих заохочувальних відзнак митниками до сфери звичаїв навряд чи доречно.



Давнє шумерське зображення кадуця

Але відомчі відзнаки й нагороди в контексті розгляду митних традицій, символів та ритуалів заслуговують на окрему увагу — передовсім як символи.

Заохочувальні відзнаки Державної митної служби України символізують і засвідчують заслуги (нагрудний знак «Золота зірка «За заслуги»; нагрудний знак «За заслуги»), сумлінну службу (нагрудний знак «За сумлінну службу в митних органах» 1-го, 2-го, 3-го ступенів; пам'ятний нагрудний знак «За сумлінну службу в митних органах України»), звитягу (нагрудний знак «За звитягу» 1-го, 2-го, 3-го ступенів), професійний авторитет (нагрудний знак «Почесний митник України»), високий рівень професійної майстерності (нагрудний знак «Відмінний митник» 1-го, 2-го ступенів), тривалу роботу (нагрудний знак «Ветеран Державної митної служби України») їх власників.

Окрім цього, всі заохочувальні відзнаки, використовані в українській митній системі, символізують зв'язок із нею завдяки наявності серед атрибутів будь-якого знака емблеми Державної митної служби України.

Емблемою Державної митної служби України є зображення золотого кольору крилатого жезла Меркурія — кадуцея, увінчаного Знаком Княжої Держави Володимира Великого (тризубом), накладеного на два перехрещених ключі. Емблему вміщено в колі зеленого кольору, прикрашеному золотим картушем.

Тризуб як символ української державності позначає «державницький характер і спрямованість» митної служби, а також її державний статус.



Єгипетський хрест анк, що символізує ключ і є невід'єлим атрибутом бога Анубіса



Традиційне зображення кадуцея

Кадуцей зазвичай трактується як жезл Меркурія (у давніх греків — Гермеса), вісника богів і покровителя торгівлі. Меркурій повідомляв людей про волю богів і з цим, зокрема, пов'язують наявність у зображенні кадуцея крилець (символ швидкості, польоту) і змії (що символізують спроможність досягнути божественну мудрість). Як покровитель торгівлі Меркурій-Гермес сприяв розвиткові товарного обміну й успіхові в торговельних справах.

У XIX ст. кадуцей став символом мирної торгівлі й міжнародного обміну. А з часом у багатьох країнах він набув значення символу зовнішньої торгівлі, у зв'язку з чим часто використовується як емблема митних органів.

Разом з тим символіка кадуцея не настільки проста. Кадуцей вважається одним із найдавніших відомих людству символів. Наприклад, зображення кадуцея зустрічається в архітектурних пам'ятках Індії, під назвою «*paṅakal*», тобто «змійний жезл», і символізує жертвоприношення. Відомі також давні шумерські зображення кадуцея, який у давніх шумерів, а згодом у вавилонян, асирійців, пов'язувався радше з медициною, ніж з торгівлею.

Не слід залишати поза увагою те, що жезл, або скіпетр, — яскраво виражений фалічний символ, що між іншим уособлює чоловічу міць і владу. Вертикально розташований жезл символізує владну ієрархію; змії, які його обвивають, утілюють ідею захисту, оборони; натомість крильця виражають таку рису, як дбайливість.

Не менш давній і багатозначний символ — ключ. Ключ співвідноситься з декількома містичними характеристиками, пов'язаний із давньогрецькою богинею суду, відплати, чар і потойбіччя Гекатою. Зазвичай символізує таємницю, загадку чи завдання, яке необхідно



Герб Харкова містить зображення рогу достатку та кадуцея

виконати за допомогою певних засобів. Може означати підказку, допомогу. Ототожнюється з хрестом.

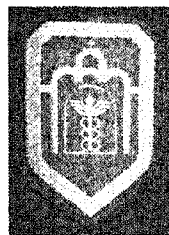
Так, наприклад, аналог Меркурія-Гермеса, з одного боку, і Гекати — з іншого, давньоєгипетський бог Анубіс у більшості випадків зображувався з ключем, який водночас є хрестом анг, емблемою вічності й безсмертя, згодом символом коптської церкви.

Власне, мотив хреста підкреслюється парністю й розташуванням ключів на емблемі митної служби. Схрещені ключі символізують водночас і перешкоду, перепону на шляху, і можливість її подолання. Інакше кажучи, в нашому випадку перехрещені ключі втілюють ідею зачищеної брами й указують на те, що її може бути відчинено.



Зображення єгипетського бога Анубіса, вівсереднього аналога Гермеса-Меркурія

Цікаво, що мотив хреста наявний і в попередньому варіанті емблеми митної служби, але з іншим символічним «навантаженням». Зображення кадуцея в ній розміщувалося між стінами символічного храму, увінчаного хрестом. Імовірно, таке, на перший погляд доволі вільне, поєднання поганської та християнської символіки може вказувати на професію Левія Матфея, одного з апостолів, якого вітчизняні



Шеврон з емблемою Держмитслужби України, яка містить символічне зображення храму, увінчаного хрестом

ні митники схильні вважати своїм покровителем і «патроном» професії. Зокрема, листом Державного департаменту в справах релігій Міністерства юстиції України № 6-862/14 від 05.05.2006 р. на запит Державної митної служби України роз'яснено, що апостол Матфей може вважатися покровителем митної справи. Дехто з інтерпретаторів убачає схожість між абрисами символіч-

ного храму з емблеми й формами відновленої Десятиної церкви, з чого виводить священний характер «десятини» й мита як такого (отже, й богоугодність професійної діяльності митника). Складно сказати, наскільки виправдані такі інтерпретації, проте певної логіки вони не позбавлені.

Крім емблеми, до легальних символів Державної митної служби України належать її прапор і штандарт Голови.

Прапор Державної митної служби України являє собою прямокутне полотнище зеленого кольору. У верхньому лівому куті полотнища зображено Державний прапор України, а в центрі — емблему Державної митної служби України.

Штандарт Голови служби має вигляд зеленого квадратного полотнища із зображенням у центрі емблеми Державної митної служби України. Полотнище по периметру облямовано золотою лиштвою у вигляді орнаменту з дубового і лаврового листа.

Що ж до митних ритуалів як символічних процедур, то їх прикладів не надто багато. Зазвичай згадують процедури прийняття Урочистого зобов'язання митника та складання Присяги державного службовця, вручення відомчих відзнак і привітання з приводу присвоєння чергового звання.

Процедури прийняття Урочистого зобов'язання митника та складання Присяги державного службовця в більшості митних органів, спеціалізованих митних установ та організацій суттєво не відрізняються одна від одної.

Прийняття Урочистого зобов'язання митника (складання Присяги державного службовця) відбувається в урочистій обстановці в присутності членів трудового колективу, ветеранів митної служби та представників громадськості. Урочистості відкриває керівник митного органу (спеціалізованої митної установи чи організації). Звучить Гімн України. У короткій промові керівник наголошує на значенні Урочистого зобов'язання митника (Присяги державного службовця) в забезпеченні сумлінного, самовідданого служіння Україні. Після цього

кожен працівник проголошує текст Урочистого зобов'язання (Присяги) і скріплює його своїм підписом. З прийняттям Урочистого зобов'язання митника (Присяги державного службовця) вітають працівників їх старші колеги, керівники й ветерани митної служби.

Схожі між собою і процедури нагородження заохочувальними відзнаками та привітання з приводу присвоєння чергового звання. Обидві провадяться переважно під час святкових зборів трудового колективу чи на нарадах керівного складу. Начальник відділу кадрової роботи зачитує наказ про нагородження заохочувальними відзнаками чи присвоєння чергового звання, а керівник митного органу (спеціалізованої митної установи, організації) вітає працівників і вручає заохочувальні відзнаки чи погони. Після того працівник урочисто виголошує: «Служу народу України!»

Церемоніальний характер мають і процедури проведів працівника на заслужений відпочинок та прийняття нових членів до спілки ветеранів митної служби.

Коло церемоніальних процедур, які практикуються в митних закладах освіти, дещо ширше. Це пов'язано, насамперед, з особливостями функціонування таких закладів, їх завданнями та специфічним контингентом. Ідеться передусім про базовий митний заклад освіти — Академію митної служби України. Процедури урочистого посвячення в курсанти (студенти) Академії митної служби України та випуску (суміщеної з процедурами прийняття Урочистого зобов'язання митника й присвоєнням спеціального звання) характеризуються масовістю та яскравою видовищністю, містять запозичення з військових ритуальних практик (внесення й винесення прапора, підйом прапора, виконання гімну академії, урочиста хода випускників) і зазвичай справляють по-



Сучасна емблема Державної митної служби України з зображеннями кадуцея та перехрещених ключів

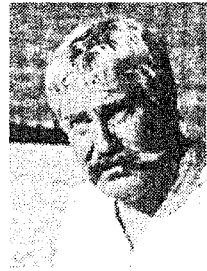
тужний психологічний вплив. Коли випускники підкидають угору монети, «щоб зірки падали на плечі», символічна складова дійства сягає апофеозу.

Усі вищезгадані процедури можуть розглядатись як приклади «обрядів переходу», за допомогою яких відбувається зміна професійного й соціального станів, єднання професійної спільноти і зняття зумовленої цими змінами психологічної напруги (основні функції ритуалу дивись вище). Але й тут не обійтись без застережень. Ритуали зазвичай передбачають існування десь у минулому «культурного героя», мають на меті ототожнення з ним під час ритуалу й полягають у відтворенні вчиненого ним або за його участі акту, що має для даного соціуму священний характер. Більшість згаданих вище церемоній навряд чи можуть бути вміщені в «прокрустове ложе» такої матриці ритуалу. Найближчі до неї церемонії вшанування пам'яті загиблих у Другій світовій війні, що повсюдно практикуються митниками під час святкування Дня перемоги й передбачають покладання квітів у місцях пам'яті й відчуття причетності до подвигу, яким було наближено перемогу. Тут наявний дещо узагальнений «культурний герой» (відомий або невідомий солдат, що поклав своє життя на олтар перемоги), ототожнення з його священною справою, відсутнє лише символічне відтворення діяння. Ця складова немовби переноситься в майбутнє і пов'язується з урочистою обіцянкою «бути гідним подвигу» і «продовжувати справу» героя. Інша річ, чи доречно вважати таку церемонію професійним ритуалом...

Для деяких локальних професійних спільнот митників це застереження неактуальне, оскільки їх культурні герої — передовсім представники професії. Так, одним із фундаторів Рава-Руської митниці був колишній заступник керівника митниці М. Ногаль, який пішов із життя у 2003 р. Багаторічний досвід ветерана, досконале знання митної справи, неухильне дотримання вимог професійної етики сприяли тому, що на митниці сформувався згуртований високопрофесійний колектив.

Щорічно працівники митниці покладають квіти на могилу свого колеги, який зробив неоціненний внесок у розбудову Рава-Руської митниці та підвищення професійної майстерності не одного покоління митників. Його приклад впливав і, що важливо, продовжує впливати на формування професійної свідомості працівників Рава-Руської митниці. Навряд чи буде перебільшенням твердження, що ця людина цілком заслужено набула статусу «культурного героя» для своєї локальної професійної спільноти.

До речі, потреба в авторитетному для всіх або принаймні для більшості представників професійної спільноти митників «культурному герої» за-свідчується, зокрема, фактом «сакралізації» відверто фіктивного персонажу. Ідеться про одного з героїв істерну 1969 р. «Біле сонце пустелі» режисера В. Мотиля — митника Павла Артемійовича Верещагіна, чий образ талановито втілив на екрані актор



П. Луспекаєв у ролі митника Верещагіна

П. Луспекаєв. Зображення П. Луспекаєва в ролі Верещагіна нескладно віднайти в інтер'єрі кабінету практично будь-якого керівника митного органу, спеціалізованої митної установи чи організації зазвичай неподалік від емблеми й прапора Державної митної служби України. Це, безумовно, позитивний факт, який свідчить про прагнення сучасних митників рівнятися на кращих представників професії й ефективність традиційних механізмів відтворення професійних цінностей і моделей поведінки. Але водночас він демонструє і недостатню продуктивність вітчизняного професійного міфотворення, без якого неможливе формування власного конкурентоспроможного «культурного героя», а значить, і повноцінних професійних ритуалів.

Підсумовуючи результати розгляду традицій, символів і ритуалів митної служби України, доцільно ще раз

наголосити, що потенціал традиційної передачі цінностей, оцінок і взірцевих моделей поведінки використовується в митній справі далеко не повністю, ефективність такої передачі може бути набагато вищою. Незначний рівень традиційної регламентації царини суто професійної діяльності митників пояснюється, з одного боку, розривом традиції, який відбувся за радянських часів, а з іншого — високою інтенсивністю нормативно-правової регламентації. Митна служба України потребує власних «культурних героїв», а митна справа — розширення кола звичаїв і ритуалізованих практик. Не слід боятися «винайдених традицій», необхідно лише вважати ставитись до їх запровадження. Адже будь-яка ТРАДИЦІЯ завжди починається з інновації...

Додаток 2

Хронологічна таблиця

VI ст. до н. е.	Заснування більшості давньогрецьких колоній у Північному Причорномор'ї.
VI–III ст. до н. е.	Налагодження північночорноморськими полісами тісних торговельних відносин зі своїми метрополіями, з великими центрами Егеїди, Південного Причорномор'я, а також між собою.
IV ст. до н. е.	Різномірні свідчення про існування на Боспорі інституту елліменістів – відповідальних за стягування мита в портах.
IV ст. до н. е.	Причорноморські поліси забороняють обіг усіх іноземних грошей на своїй території.
IV–III ст. до н. е., рубіж	Херсонеська громадянська присяга, що суворо забороняє продаж «хліба, який звозиться з рівнини», в іншому місці, крім Херсонесу. Приклад виявлення монопольних тенденцій у зовнішньоекономічній сфері.
бл. 394 р. до н. е.	Договір між Боспором і Афінами щодо регуляції судових процедур, взаємної ателії та афінської протопрасії на Боспорі.
бл. 349–347 р. до н. е.	Згадка про пільгові митні тарифи, встановлені боспорським тираном Левконом I у хлібній торгівлі з м. Мітіленою (о. Лесбос).
346 р. до н. е.	Афінський декрет на честь Спартока II, Перісада I та Апол-лонія, що підтверджував попередній договір щодо ателії та привілеїв афінянам, наданих їх батьком Левконом I.
340/330 рр. до н. е.	Ольвійський декрет Каноба, сина Фрасідаманта, що встановлював право вільного перевезення грошей через митний кордон.

334/3 рр. до н. е.	Декрет про ісополітію (рівноправність) громадян Мілета й Ольвії, який підтверджує взаємну ателію (безмитність) для громадян цих полісів.
328/326 р. до н. е.	Додаткове підтвердження Перісадом I Боспорським права першочергового завантаження суден та ателії при вивезенні хліба в Афіни.
309 р. до н. е.	Боспорський архонт-басилевс Євмел пообіцяв народним зборам збереження ателії, якою користувалися громадяни Пантикапея за його предків.
288 р. до н. е.	Афінський декрет на честь Спартока III, що згадував про збереження на Боспорі низки привілеїв, якими афіняни користувалися ще за Сатира і Левкона, крім ателії.
254 р. до н. е.	Посольство Перісада II Боспорського в Єгипет до Птолемея II Філадельфа, метою якого стало вироблення спільної позиції двох держав стосовно проблем Східного Середземномор'я.
107 р. до н. е.	Придушення повстання Савмака на Боспорі та перехід держав Північного Причорномор'я під суверенітет понтійського царя Мітридата VI Євпатора.
46 р. до н. е.	Вірогідне надання Цезарем елевтерії для Херсонесу (свободи) внаслідок посольства Гая Юлія Сатира, сина Теагена.
I ст. н. е.	Північночорноморський ринок органічно включається в економічну систему Римської імперії.
140-ві рр.	За імператора Антоніна Пія Тіра під контролем адміністрації римської провінції Нижня Мезія здобуває митно-податковий імунітет. Завдяки посольству Гераклеї Понтійської Херсонес остаточно здобуває від Антоніна Пія елевтерію.
II–III ст., рубіж	Надання Савроматом II ателії на разове вивезення хліба фіасу навклерів (релігійному об'єднанню купців-судновласників) з Горгіпії.
201 р.	Рескрипт імператора Септимія Севера про підтвердження імунітету Тіри та одночасне обмеження її суверенітету щодо надання громадянства.
IV ст., початок	Константин I Великий підтвердив давню елевтерію Херсонеса, дарував городянам звільнення від податей та скасування мита з їх суден – ателію.
IV ст., кінець	Загибель більшості античних поселень Північно-Західного Причорномор'я, в тому числі Тіри та Ольвії.
488 р.	Херсонеський напис про відновлення оборонних стін, в якому згадується загін балістаріїв, що утримувався за рахунок коштів міського практию (митниці).

VI ст., перша половина	Загибель більшості дрібних античних поселень Таврики та Боспору. Вхідження Херсонесу і Боспору до складу Східно-Римської (Візантійської) імперії.
VI ст., друга чверть	Митна реформа візантійського імператора Юстиніана I.
VI ст., друга половина	Згадки про візантійського намісника Херсонесу і Таврики – дуку, який поєднував військову та цивільну владу. У тому числі дука контролював митну справу.
IX ст.	Арабський письменник Ібн-Хордадбех повідомляв про торгівлю Київської Русі на Каспійському та Чорному морях.
805, 903 рр.	Діденхофенський митний капітулярій та редакції Рафальштетенського митного статуту, які регламентували митні відносини між західноєвропейськими королівствами і Руссю.
907/911, 944 рр.	Торгові угоди Давньоруської держави з Візантією. Перша документальна фіксація вітчизняної митної справи на міжнародній арені.
IX ст.	Установлення торговельно-митних відносин Київської Русі з Угорщиною та Польщею.
X ст.	У Київській Русі запроваджується практика пломбування товарів.
XI ст.	Вихід розширеної редакції «Руської правди», де у ст. 37 йшлося про митників.
1117 р.	Київський князь Володимир Мономах у творі «Повчання дітям» характеризує ставлення до послів, купців, збирачів мита і данини.
1129 р.	Серія грамот на міжнародний ярмарок в австрійському місті Енсі про регламентацію ярмаркового мита для «возів, які йшли в Русь або з Русі».
1137 р.	Великокнязівський Статут для церкви св. Софії на Опоках, що дозволяв церквам і монастирям виконувати митні процедури.
1192 р.	Герцог австрійський Леопольд встановив митні пільги для регенсбурзьких купців, що торгували з Давньоруською державою.
1195 р.	Торговий договір між Смоленськом та Любеком — одна з небагатьох пам'яток середньовічного митного права на території Русі.
XIV ст.	На Русі запроваджується «тамга» як окремий митний збір з іноземців на користь Золотої Орди, одночасно продовжує існувати й «мито», але застосовується лише для внутрішньої торгівлі.

1354 р.	Польський король Казимир видав закон, за яким усі митні збори, що існували в українських землях, бралися під контроль Польщею.
1356 р., 17 червня	Польський король Казимир III надав Львову магдебурзьке право.
1370-ті рр.	Надання Львову права складу.
1379 р., 18 листопада	Перша згадка про складське право Луцька та Володимира.
1380 р.	У львівській митниці встановлювалися склади для товарів.
1390 р.	Волоський воєвода Мірча дозволив купцям зі Львова торгувати всіма товарами після сплати торгового мита.
1393 р.	Ярлик хана Тохтамиша з вимогою до польсько-литовського володаря про збирання данини з українських земель.
1408 р.	Молдавський воєвода і господар Олександр дозволив торгувати в його землях львівським купцям після сплати торгового мита.
1408, 1456 і 1460 рр.	Грамоти молдавських господарів, які регулювали митні відносини.
1425 р.	Польський король Владислав II звільнив Львів від сплати мита в межах усього Польського королівства.
XV ст., перша третина	Надання складського права Києву.
1440 р., 25 лютого	Король Владислав III видав грамоту, за якою все зібране мито йшло у скарбницю Львова.
1454 р.	Звільнення польської шляхти від сплати мита за Нішавським привілеєм.
1460 р.	Молдавський воєвода і господар Стефан IV підтвердив купцям зі Львова та подільських земель привілеї на торгівлю.
1494 р., 26 травня	Звільнення київських міщан від сплати мита по всій Київській землі.
1496 р.	Сеймова конституція, що дозволила польській шляхті експортувати без сплати мита продукцію власного виробництва й імпортувати товари для власного споживання.
1497 р.	Указ про безмитну торгівлю для київських купців по всій території Речі Посполитої.
1499 р.	Кримський хан Менглі-Гірей скаржився на козаків, які «соль беруть, а мито не дають». Польський король Ян Ольбрехт дозволив львівським купцям збирати мито на правах королівських збирачів.

1499 р.	«Грамота про прибутки воеводські» – нормативний акт литовського князя Олександра, який регулював митну діяльність в українських містах.
1501 р., 16 лютого	Підтвердження Олександром привілею (уставної земської грамоти) Казимира Волинській землі, де зазначалося, щоб на нових торгах не стягували нові мита, а лише старі.
1507 р., 8 грудня	Привілей Жигимонта I Київській землі, яким заборонялося стягувати нові мита.
1529 р., 1 вересня	Привілей Жигимонта I Київській землі, яким заборонялося стягувати нові мита.
1529 р., 29 вересня	Прийняття Першого Литовського статуту, який у ст. 21 розд. 1 регулює митні відносини.
1529 р., 24 жовтня	Підтвердження привілею Жигимонта I Київській землі, яким заборонялося стягувати нові мита.
1532 р., 10 червня	Універсал Жигимонта I про затвердження торгових шляхів для перегону волів і перевезення товарів з Волощини, Поділля, Галичини та Волині на територію Польщі.
1545 р.	Ревізія волинських замків.
1547 р., 27 березня	Привілей Жигимонта I всій землі Волинській, яким заборонялося встановлювати нові мита.
1551 р.	Віленський сейм, на який шляхта Великого князівства Литовського подала прохання щодо нового врегулювання митних відносин.
1554 р.	Віленський сейм, на який волинська шляхта подала прохання про дозвіл безмитного вивезення до Гданська жита, ярини, попелу та інших лісових товарів.
1554 р.	Надання волинським купцям, які возили хліб на продаж до Луцька, Володимира і Торчина, привілею на звільнення від сплати мита.
1557 р., 21 березня	Угорська королева Ізабела дозволила купцям зі Львова безмитно торгувати по всій Угорщині.
1559 р.	Надання дозволу княжатам, панятам і всій шляхті Великого князівства Литовського експортувати без сплати мита лісові товари власного виробництва і з власних маєтків, а також вирощене, а не куплене збіжжя й худобу за умови присяги пана або його слуги на першій коморі, що товар вироблений або вирощений у власному господарстві.
1561 р., 7 грудня	Прийняття великим князем литовським і господарською радою постанови про нове мито.
1562 р.	Заснування складу солі у Бересті.

1564 р.	Указ короля польського Казимира про перехід під контроль Польщі литовських торгових шляхів.
1566 р.	Набуття чинності Другим Литовським статутом, який містив артикули про митну справу.
1567 р.	Пьотрковська конституція, що забороняла євреям Польщі збирати мито.
1569 р.	Видання «Кодексів османських законів» султана Селіма II, які регулювали митно-податкові відносини в Акермані.
1569 р., 12 серпня	Люблінський сейм. Люблінська унія, яка містить розділ «Торгові мита». Заборона в подальшому євреям орендувати різні збори.
1579 р., 19 квітня	«Козача конституція» Баторія, яка офіційно встановила посаду гетьмана, символіку з клейнодами та право торгувати, але не далі Києва.
1588 р.	Прийняття Третього Литовського статуту.
1633 р.	Установлення у Польщі чотирьох митних центрів, серед яких і Львів.
1633 р.	Рішення Львівської тарифної комісії, яке покладено в основу митного законодавства Б. Хмельницького.
1643 р.	Прийняття сеймової конституції про заснування митниць («комор») у прикордонних містах України: Ніжині, Ромнах, Гадячі, Конотопі, Кременчуці, Батурині, Лоеві, Любечі, Острі, Чорнобилі, Чернігові, а також у Києво-Печерському монастирі.
1648 р., липень	Договір з турецьким султаном про митні пільги стосовно торгівлі на Чорному морі.
1649 р., 19 квітня	Угода Б. Хмельницького з Московським царством про безмитну торгівлю.
1649 р., 26 квітня	Універсал Б. Хмельницького про митні пільги ніжинському купцеві Гнатові Івановичу.
1649 р.	Зборівський договір Б. Хмельницького з Річчю Посполитою, в якому регулювалися правила збиравців податків.
1649 р., вересень	Скасування московським урядом через Посольський приказ правил безмитної торгівлі для українських купців після Зборівського договору.
1653 р.	Прийняття Торгового статуту Московського царства.
1654 р., 21 квітня	Універсал Богдана Хмельницького про стягнення мита з імпорту та експорту товарів.
1654 р., 28 квітня	Універсал Б. Хмельницького про безмитну торгівлю для київських міщан.
1654 р.	Митний тариф Гетьманської України, який був диференційованим і нижчим за польський.

Історія митної діяльності: Україна в європейському контексті

1657 р., 15 березня	Універсал Б. Хмельницького про безмитну торгівлю київських міщан зі Старим Биховом.
1667 р.	Прийняття Новоторгового уставу в Московській державі.
1699 р., 10 березня	Грамота московського царя за клопотанням гетьмана І. Мазепи і київського в'їта про лояльне ставлення до торгових людей.
1710 р.	Конституція гетьмана П. Орлика, яка містить ст. 16 про митні правові норми.
1734 р.	Запорізька Січ у питаннях митної політики підпала під однакові умови з Гетьманською Україною.
1753 р.	Організація у Переволочні та Кременчуці російських митниць. Початок ліквідації митної автономії України.
1754 р., 15 липня	Митні збори у вигляді індукти та евекти, що збиралися для потреб України царським урядом Росії, скасовувалися.
1754 р., вересень	Скарга К. Розумовського на царський указ про заборону збирати індукту для гетьманського скарбу.
1755 р., 28 березня	Скасування мита на Запоріжжі.
1755 р.	У Росії запроваджується перший митний статут, згідно з яким на території України починають функціонувати російські митниці.
1762 р., 16 жовтня	Царським урядом запорожцям заборонялося завозити з Польщі горілку.
1767 р.	Указ Катерини II про вільну торгівлю.
1774 р.	У Львові створено адміністрацію митних доходів.
1775 р., 4 серпня	Закон про митний тариф для чорноморської торгівлі.
1776 р., 26 травня	Сенатський наказ про організацію і склад південноукраїнських митниць.
1782 р., 27 вересня	Указ Катерини II про створення митної прикордонної варти.
1784 р.	Утворення Феодосійської митниці.
1788 р.	Створюється Севастопольська митниця.
1792 р.	Створюється Очаківська митниця.
1795 р., 12 квітня	Відкриття Одеської митниці.
1796 р., 16 вересня	Закон про митний тариф. Пільги для чорноморської торгівлі.
1796 р.	Поширення митного тарифу Австрії на Галичину.
1810 р., 19 грудня	Запровадження в Росії протекційного антифранцузького митного тарифу.

Історія митної діяльності: Україна в європейському контексті

1811 р., 25 жовтня	Створення Департаменту зовнішньої торгівлі – центрального органу влади з митної справи в Російській імперії.
1819 р., 15 вересня – 1857 р., 15 вересня	Режим безмитної торгівлі «порто-франко» на території Одеси.
1819 р.	Закон про митний тариф («найліберальніший»).
1822 р.	Закон про митний тариф (протекційний). На територію Росії заборонено імпортувати 300 найменувань товарів.
1864 р.	Департамент зовнішньої торгівлі реорганізовано в Департамент митних зборів.
1876 р.	Уведення в Росії золотого мита на іноземні товари.
1884 р.	Проект Конституції М. Драгоманова «Вільний народ — вільна спілка» про подушні податки, акцизні збори і товарні склади.
1891 р.	Закон про протекційний митний тариф. Протягом 26 років доповнювався подібними документами у 1894, 1904, 1910 рр.
1811, 1819, 1857, 1892, 1904, 1910 рр.	Митні статuti — комплексні нормативно-правові акти, що регулювали митну справу на території Російської імперії.
1905 р.	Проект Конституції М. Міхновського «Самостійна Україна», який містить розділ «Фінанси».
1917 р., 28 червня	Створено Генеральний секретаріат як уряд на чолі з В. Винниченком. У складі Генерального секретарства фінансів створено Департамент митних зборів.
1917 р., 22 грудня	Генеральне секретарство фінансів через свій Обіжник № 18 спробувало підпорядкувати собі митні установи, розташовані на території УНР.
1917 р., грудень	Генеральний секретар у продовольчих справах УНР М. Ковалевський заборонив вивезення продовольства за межі України.
1917 р., грудень	Призначення Центральним комітетом Всеросійської спілки митних службовців РРФСР Тимчасової ради з митного управління.
1917 р., 12 грудня	Постанова наркоматів внутрішніх справ і закордонних справ РРФСР «Про правила в'їзду та виїзду з Росії».
1917 р., 29 грудня	Декрет РНК РРФСР «Про дозвіл на ввезення та вивезення товарів».
1918 р., початок	Відновлення роботи Департаменту митних зборів при Наркоматі фінансів РРФСР.

1918 р., 22 січня	Четвертий універсал Центральної Ради, що проголошував незалежність УНР, містив принципи торговельно-митних відносин.
1918 р., 9 лютого	Брестський мирний договір між УНР та державами Четверного союзу, який відновлював та регламентував торговельні відносини між ними, у тому числі й питання стягнення мита.
1918 р., березень	У складі Міністерства фінансів УНР створюється Департамент митних зборів.
1918 р., березень	Створено Комісійну раду з питань організації митної системи УНР, яка приймає рішення про встановлення тимчасового митного нагляду на кордонах УНР.
1918 р., 21 березня	Встановлення тимчасового митного огляду на кордонах УНР.
1918 р., квітень	Створення митно-тарифного і трактатного відділу в структурі Наркомату торгівлі і промисловості РРФСР (НКТіП).
1918 р., квітень	Перепідпорядкування Департаменту митних зборів Наркоматові торгівлі і промисловості РРФСР.
1918 р., 22 квітня	Декрет РНК РРФСР «Про націоналізацію зовнішньої торгівлі».
1918 р., 23 квітня	Укладено «Господарський договір» між УНР, Німеччиною та Австро-Угорщиною, що регулював торговельні відносини між ними.
1918 р., травень	Департамент митних зборів Української Держави очолив П. Андреев.
1918 р., травень – липень	Митна війна між Українською Державою та Румунією через окупацію останньою Бессарабії.
1918 р., 21 травня	Закон гетьмана П. Скоропадського «Про тимчасовий державний устрій України. Про гетьманську владу», де є розділ «Про фінансову справу». Комісійна рада при Департаменті митних зборів розглянула питання про звільнення митників від призову на дійсну військову службу.
1918 р., 28 травня	Декрет РНК РРФСР «Про організацію прикордонної охорони».
1918 р., 29 травня	Декрет РНК РРФСР «Про митні збори та установи» (або «Про розмежування прав центральних і місцевих радянських влад щодо збирання мит і про регулювання діяльності місцевих митних установ»).
1918 р., 30 травня	Голова Ради Міністрів Української Держави Ф. Лизогуб та міністр торгу і промисловості С. Гутник підписали наказ про заборону вивезення за кордон сірки, соди, тютюну.

1918 р., 29 травня	Вийшов декрет РНК РРФСР «Про розмежування прав центральних і місцевих радянських влад щодо збирання мит і про регулювання діяльності місцевих митних установ».
1918 р., 29 червня	Декрет РНК РРФСР про перейменування Департаменту митних зборів на Головне управління митного контролю (ГУМК) при НКТіП РРФСР.
1918 р., червень – листопад (з перервою у вересні — жовтні)	Митна війна між Українською Державою та Кримським крайовим урядом як наслідок спроб України поширити на Крим свій суверенітет.
1918 р., 10 вересня	Укладено Економічний договір між Центральними державами та Україною, в рамках якого укладено «Угоду про мито» (як додаток до договору).
1918 р., 13 жовтня	Підписання Тимчасового торговельного договору між Україною та Румунією.
1918 р., 28 листопада	Оголошення про створення більшовицького Тимчасового робітничо-селянського уряду України.
1919 р., 21 січня	Перейменування Тимчасового робітничо-селянського уряду України на Раду Народних Комісарів (РНК) УСРР.
1919 р., 21 січня	Декрет РНК УСРР «Про митні збори та установи».
1919 р., 9 березня	РНК УСРР прийняла декрет «Про перехід митних установ та прикордонної охорони у підпорядкування Ради народного господарства України». Департамент митних зборів України перейменовано у Відділ митного контролю (ВМК).
1919 р., 11 березня	РНК УСРР прийняла декрет «Про в'їзд та виїзд з України».
1919 р., лютий – березень	ЗУНР укладає торговельні угоди з державами, які виникли після розпаду Австро-Угорщини.
1919 р., 1 квітня	Ліквідація українсько-російського державного і митного кордону.
1919 р., 30 квітня	Вийшов декрет РНК РРФСР «Про порядок укладення угод на ввезення та вивезення товарів з іноземних держав».
1919 р., липень	Об'єднання відділів митного контролю і зовнішнього товарообміну Раднаргосплу України.
1919 р., серпень	Положення ГУМК РРФСР «Про місцеві відділи Центрального митного управління у Радянських республіках».
1920 р.	Проект урядової комісії Директорії на чолі з Петлюрою містить артикул 92, де регламентується митна справа.

1920 р., 20 січня	ВМК УСРР підпорядковано безпосередньо Головному управлінню митного контролю РРФСР.
1920 р., травень	Упровадження посади уповноваженого Наркомату зовнішньої торгівлі (НКЗТ) РРФСР при РНК УСРР (УпНКЗТ). Створення Управління УпНКЗТ.
1920 р., 14 травня	Постанова Ради праці та оборони РРФСР «Про боротьбу з контрабандною торгівлею».
1920 р., 6 червня	Розформовано НКТІП РРФСР, а частину його структурних підрозділів, включаючи ГУМК, передано до складу НКЗТ.
1920 р., 8 червня	Постановою РНК РРФСР засновано Раду зовнішньої торгівлі при НКЗТ.
1920 р., 21 червня	ВМК переведено з прямого підпорядкування ГУМК РРФСР у штат Управління УпНКЗТ.
1920 р., 29 червня	Наркоматом зовнішньої торгівлі РРФСР затверджено «Положення про Головне управління митного контролю і прикордонної охорони».
1920 р., літо	Затвердження «Положення про Відділ митного контролю і прикордонної охорони Управління уповноваженого НКЗТ РРФСР при РНК УСРР».
1920 р., 2 вересня	Підпорядкування Відділові митного контролю і прикордонної охорони (ВМКіПО) Управління УпНКЗТ українських митниць Приазов'я.
1920 р., жовтень	Поділ території України на три митні округи – Харківський, Київський і Одеський, що були у відомстві ВМКіПО Управління УпНКЗТ.
1920 р., жовтень	Наказ НКЗТ РРФСР про перейменування Головного управління митного контролю і прикордонної охорони у Митно-матеріальне управління (ММУ).
1920 р., листопад	Роз'єднання митної та прикордонної служб. Відновлення Відділу митного контролю.
1920 р., 12 листопада	Вийшов декрет РНК РРФСР «Про порядок приймання, зберігання й передачі імпорتنих та експортних товарів».
1920 р., 28 грудня	Укладення Союзного робітничо-селянського договору між урядами РРФСР і УСРР.
1921 р.	Проект Конституції Дністрянського містив правове закріплення митної справи як атрибуту суверенітету.
1921 р., 31 січня	Затвердження «Тимчасового положення про комісарів митних установ».
1921 р., 20 квітня	Постанова колегії Наркомату зовнішньої торгівлі про об'єднання Митно-матеріального і Транспортно-експедиційного управлінь в єдине Транспортно-матеріальне управління.

1921 р., липень	Затвердження «Тимчасового положення про місцеві органи Уповноваженого Наркомату зовнішньої торгівлі»
1921 р., 15 листопада	Декрет РНК УСРР «Про порядок ревізій і конфіскацій майна приватних осіб і товариств».
1921 р., 8 грудня	Вийшов декрет РНК РРФСР про створення Центральної комісії з боротьби з контрабандою.
1922 р., 23 лютого	Декретом РНК РРФРР затверджено митно-тарифний комітет.
1922 р., 9 березня	Постановою ВЦВК та РНК РРФРР затверджено перший радянський митний тариф з європейської привізної торгівлі.
1922 р., 31 березня	РНК РРФРР затвердила «Тимчасове положення про місцеві митні установи».
1922 р., 20 квітня	Постанова РНК УСРР «Про введення в дію на території УСРР Митного тарифу з європейської торгівлі».
1922 р., 3 червня	Ліквідація Відділу митного контролю Управління УпНКЗТ при РНК УСРР і початок діяльності Українського митного округу (УМО).
1922 р., 13 червня	Постановою ВЦВК та РНК РРФРР затверджено перший радянський митний тариф з європейської вивізної торгівлі.
1922 р., 7 липня	Затвердження колегією НКЗТ «Положення про Митне управління», за яким Транспортно-матеріальне управління перетворювалося у Митне.
1922 р., 11 жовтня	За розпорядженням Ради міністрів Польщі створено Львівську митну дирекцію.
1922 р., 14 листопада	Уряд УСРР прийняв постанову «Про заходи по боротьбі з контрабандним ввезенням та вивезенням товарів».
1922 р., 30 грудня	Оголошення про створення Союзу Радянських Соціалістичних Республік.
1923 р.	Затвердження Раднаркомом СРСР «Положення про Наркомат зовнішньої торгівлі СРСР», за яким Митне управління було перейменоване у Головне митне управління (ГМУ).
1923 р., 26 жовтня	Ліквідація Українського митного округу, перепідпорядкування митних установ України Головному митному управлінню СРСР.
1924 р., 31 січня	Прийняття першої Конституції СРСР.
1924 р., 2 березня	Затвердження «Положення про Головне митне управління».
1924 р., 14 грудня	Президія ЦВК СРСР затвердила Митний статут СРСР.

1925 р., 10 березня	Затверджено Положення про Українське відділення Головного митного управління СРСР, яке розпочало свою роботу з 1 квітня.
1925 р., 8 квітня	Наказ ГМУ НКЗТ СРСР про створення Об'єднаного відділу боротьби з контрабандою в Україні.
1925 р., 27 травня	Циркуляр ГМУ «Про призначення на посади в митні органи».
1925 р., 31 липня	Затвердження «Положення про керуючих районними митницями».
1925 р., 14 жовтня	Затвердження «Положення про місцеві комісії боротьби з контрабандою».
1925 р., 17 жовтня	Постанова РНК СРСР про розширення самостійної діяльності Митно-тарифного комітету.
1925 р., 18 листопада	За постановою ЦВК та РНК СРСР НКЗТ об'єднався з Наркоматом внутрішньої торгівлі в єдиний Наркомат зовнішньої та внутрішньої торгівлі (Наркомторг).
1926 р., 28 квітня	Постанова Всеукраїнського виконавчого комітету і РНК УСРР про об'єднання Наркомату внутрішньої торгівлі та Управління УпНКЗТ СРСР при РНК УСРР в єдиний Наркомат зовнішньої та внутрішньої торгівлі УСРР.
1927 р., 18 січня	Наказ Наркомторгу СРСР про затвердження «Положення про Українське відділення Головного митного Управління».
1927 р., 15 жовтня	Ліквідація Центральної та місцевих комісій боротьби з контрабандою.
1927 р., листопад	Створено Малопольський окружний інспекторат митної охорони у Львові.
1928 р., 16 лютого	Наказ Наркомторгу СРСР про ліквідацію Київської митниці та об'єднання апарату Українського відділення з Харківською митницею.
1928 р., 19 грудня	Постановою ЦВК і РНК СРСР надано чинності Митному кодексу СРСР.
1932 р.	Дирекція мита у Львові дала дозвіл на право виїзду за кордон на автомобілях, мотоциклах та веломашинах.
1932 р., 25 грудня	Наказ ГМУ про надання митним постам права на здійснення митних формальностей, які мали митниці.
1934 р.	Ліквідовано Українське відділення ГМУ Наркомторгу.
1936 р.	Поява Конституції СРСР.

1937 р., 15 жовтня	Постанова РНК СРСР про відміну з 1 січня 1938 р. попередньої практики заохочування затримувачів контрабанди відповідними преміями.
1938 р., 1 квітня	Наказ ГМУ про порядок видачі преміальних винагород за затриману контрабанду.
1938 р., 7 серпня	Наказ ГМУ про встановлення нових правил пропуску поштових відправлень.
1939 р., осінь	Реорганізація митних установ на західному кордоні у зв'язку з приєднанням до СРСР територій Західної України і Західної Білорусії.
1940 р.	Проект Конституції М. Сіборського про власну митну політику.
1940 р.	Реорганізація митних установ на кордоні з Румунією у зв'язку з приєднанням до СРСР територій Бесарабії та Буковини.
1940 р., 30 вересня	Постанова РНК СРСР про транзит іноземних товарів через територію Радянського Союзу.
1941 р., 31 березня	Наказ НКЗТ щодо встановлення порядку ввезення товарів до СРСР.
1941 р., 31 березня	Наказ НКЗТ про вивезення товарів за кордон з 1 квітня з дозволу Експортного та Східного управлінь НКЗТ.
1941 р., 30 травня	Наказ ГМУ щодо встановлення порядку ввезення товарів до СРСР.
1941 р., літо	Ліквідація системи митних установ на західному й південно-західному державному кордоні СРСР у зв'язку з початком війни між Німеччиною та СРСР.
1944 р.	Відновлення митних установ на території України.
1946 р.	Головне митне управління починає діяти у складі Міністерства зовнішньої торгівлі СРСР.
1953 р.	Затвердження «Правил митного огляду, пропуску ручного вантажу та несупроводжуваного багажу осіб, які прямували через державний кордон СРСР».
1961 р., 28 липня	Постанова Ради міністрів СРСР про затвердження нового Митного тарифу.
1964 р., 5 травня	Указом Президії Верховної Ради СРСР затверджено новий Митний кодекс.
1972 р., 19 липня	Указ Президії Верховної Ради (ВР) СРСР про персональні звання для осіб керівного складу митних установ.
1977 р.	Нова Конституція СРСР.
1981 р., 27 квітня	Постановою Ради Міністрів СРСР затверджено новий митний тариф.

Історія митної діяльності: Україна в європейському контексті

1982 р., 9 вересня	Наказом ГМУ при МЗТ СРСР затверджено Положення про митниці і митні пости.
1986 р., 12 лютого	Головне митне управління МЗТ СРСР перетворено на Головне управління державного митного контролю при Раді Міністрів.
1986 р., 18 липня	Указ Президії Верховної Ради СРСР «Про персональні звання для осіб керівного складу установ Державного митного контролю СРСР».
1986 р., серпень	Створення Державної зовнішньоекономічної комісії, яка з цього часу керувала діяльністю ГУДМК, при Раді Міністрів СРСР.
1986 р., 19 серпня	Постанови ЦК КПРС та РМ СРСР «Про заходи з удосконалення управління зовнішньоекономічними зв'язками» та «Про заходи з удосконалення управління економічною та науково-технічною співпрацею із соціалістичними країнами».
1986 р., 22 грудня	Постанова РМ СРСР «Про затвердження положень про госпрозрахункові зовнішньоторговельні організації (об'єднання) і типові положення про госпрозрахункову зовнішньоторговельну фірму науково-виробничого, виробничого об'єднання, підприємства, організації».
1987 р., 21 січня	Указ Президії ВР СРСР «Про застосування окремих статей Митного кодексу Союзу РСР і про визнання таким, що втратило чинність, положення про Народний Комісаріат Зовнішньої торгівлі Союзу РСР».
1987 р., 6 липня	Спільна постанова Державного комітету СРСР з праці і соціальних питань та Секретаріату Всесоюзної Центральної Ради Професійних Спілок «Про узгодження положення про порядок виплати процентних надбавок до посадових окладів за вислугу років працівникам місцевих митних установ СРСР Головного управління державного митного контролю при Раді Міністрів СРСР, які мають персональні звання».
1987 р., 13 липня	Постанова РМ СРСР про затвердження положення про ГУДМК.
1987 р., 9 жовтня	Постанова РМ СРСР про затвердження дисциплінарного статуту працівників митних органів.
1988 р., 15 липня	Наказ Головного Управління Державного митного контролю при Раді Міністрів СРСР про створення Львівської регіональної митниці.

1989 р., 28 лютого	Постанова РМ СРСР про затвердження положення про Міністерство зовнішніх економічних зв'язків, яке замінило собою Міністерство зовнішньої торгівлі. Відмова уряду СРСР від принципу державної монополії зовнішньої торгівлі.
1989 р., 29 червня	Постанова РМ СРСР про порядок реалізації майна на митних аукціонах.
1989 р., 18 листопада	Постанова РМ СРСР про звільнення від мита речей, що ввозились до СРСР і мали значну культурну, історичну чи художню цінність.
1989 р., 7 грудня	Постанова РМ СРСР про заходи із захисту внутрішнього споживчого ринку СРСР і запобігання зловживанням при переміщенні через державний кордон радянської валюти і товарів народного споживання.
1990 р., 16 липня	Верховна Рада УРСР прийняла Декларацію про державний суверенітет України, де в VI розділі визначено право створювати свою митну систему.
1990 р., 3 серпня	Верховна Рада прийняла Закон УРСР «Про економічну самостійність України».
1990 р., 23 серпня	Постанова Ради Міністрів УРСР «Про створення Управління державного митного контролю при Раді Міністрів України».
1990 р., 24 жовтня	Внесення до Конституції УРСР 1978 р. змін, зокрема ст. 71, яка проголосила верховенство законів Української РСР на її території над союзними законами.
1991 р., лютий	Поява спільної інструкції Міністерства фінансів і Головного управління державного митного контролю СРСР про порядок обрахування і сплати податку на експорт та імпорт.
1991 р., березень	Постанова ВР СРСР «Про запровадження в дію Закону СРСР про Митний тариф».
1991 р., 26 березня	Останній Митний кодекс СРСР.
1991 р., 16 квітня	Прийняття Закону УРСР «Про зовнішньоекономічну діяльність», в якому визначалося, що Україна самостійно здійснює митне регулювання зовнішньоекономічної діяльності на своїй території, територія України становить єдиний митний простір, а митну політику визначає Верховна Рада України.
1991 р., 24 травня	Постановою Кабінету Міністрів України Управління державного митного контролю при Раді Міністрів УРСР реорганізовано у Державний комітет митного контролю України.
1991 р., 15 червня	Указ Президента СРСР про організацію діяльності Митного комітету СРСР.
1991 р., 25 червня	Закон УРСР «Про митну справу в Україні».

Історія митної діяльності: Україна в європейському контексті

1991 р., 24 серпня	Верховна Рада УРСР прийняла Акт проголошення незалежності України.
1991 р., 4 листопада	Закон України «Про державний кордон України», який проголошував недоторканність кордонів, визначав порядок їх охорони та правила переходу.
1991 р., 1 грудня	В Україні відбувся Всенародний референдум щодо підтвердження Акта проголошення незалежності та пройшли вибори першого Президента.
1991 р., 11 грудня	Указом Президента України Л. Кравчука створено Державний митний комітет України, головою якого призначено Олексія Коваля.
1991 р., 12 грудня	Закон «Про введення в дію Митного кодексу України».
1992 р., 2 січня	Припинення діяльності Митного комітету СРСР.
1992 р., 5 лютого	Закон «Про Єдиний митний тариф».
1992 р., 17 березня	Указ Президента України Л. Кравчука «Про заходи щодо охорони державного кордону України з Республікою Молдова».
1992 р., червень	Україна стає членом Ради митного співробітництва.
1992 р., 12 жовтня	Розпорядження Президента України «Про прикордонно-митний контроль на державному кордоні України з Республікою Білорусь і Російською Федерацією».
1993 р., 11 січня	Кабінет Міністрів України своїм Декретом затвердив Єдиний митний тариф України.
1993 р., 9 лютого	Уряд України ввів у дію Положення про порядок і умови проходження служби в митних органах України.
1994 р., 28 січня	Закон «Про внесення змін і доповнень до деяких законодавчих актів України з митних питань», який передбачав утворення регіональних митних управлінь.
1993 р., лютий	При Кабінеті Міністрів України утворено колегіальний орган – Митно-тарифну раду.
1996 р., 11 червня	Указ Президента України Л. Кучми «Про створення Академії митної служби України».
1996 р., 29 листопада	Указ Президента України Л. Кучми «Про Державну митну службу України».
1998 р.	Набула чинності Угода про партнерство та співробітництво між Україною та Європейським Союзом.

Історія митної діяльності: Україна в європейському контексті

2000 р., 23 травня	Україна приєдналася до Міжнародної конвенції Всесвітньої митної організації про взаємну адміністративну допомогу у відверненні, розслідуванні та припиненні порушень митного законодавства (Найробійська конвенція, 1977 р.).
2000 р., 3 серпня	Кабінет Міністрів України затвердив Положення про пункти пропуску через державний кордон.
2001 р., 5 квітня	Закон України «Про Митний тариф України».
2002 р., 17 травня	Україна приєдналася до Міжнародної конвенції про Гармонізовану систему опису та кодування товарів (Конвенція ГС, 1986 р.).
2002 р., 4 липня	Україна приєдналася до Міжнародної конвенції про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах (Женевська конвенція, 1982 р.).
2002 р., 11 липня	Верховна Рада України прийняла новий Митний кодекс України.
2002 р., грудень	У Брюсселі проведено презентацію Держмитслужби України в Європейських структурах.
2004 р., 1 січня	Набув чинності новий Митний кодекс України.
2004 р., 24 березня	Приєднання України до Конвенції про тимчасове ввезення (Стамбульська конвенція, 1990 р.).
2005 р., лютий	Ухвалено «План дій Україна – ЄС», який містить розділ «Митні справи».
2005 р., червень	Ухвалено Рамкові стандарти безпеки та спрощення міжнародної торгівлі (Рамкові стандарти ВМО).
2005 р., 6 вересня	Набув чинності Закон України «Про Дисциплінарний статут митної служби України».
2006 р., 17 жовтня	Затверджено Концепцію модернізації діяльності митної служби України.
2007 р., 1 серпня	Набуло чинності Положення про Державну митну службу України.
2008 р., 16 травня	Україна стала повноправним членом Світової організації торгівлі.
2008 р., 24 вересня	Постановою Кабінету Міністрів України створено Державний науково-дослідний інститут митної справи.
2010 р., жовтень	Українському суспільству та вищому керівництву країни презентовано концепцію реформування діяльності Держмитслужби «Обличчям до людей».

Додаток 4

ПОКАЖЧИКИ

Іменний покажчик

- Аврелія Пауліна**, дружина намісника Нижньої Мезії
Агафокл, евокат
Алешковський М. Х., історик
Анастасій І., візантійський імператор
Андреєв П., директор Департаменту митних зборів
Української Держави
Андріан, римський імператор
Антоній Гібер М., легат Нижньої Мезії
Антонін Пій, римський імператор
Аппіан, римський історик
Арістотель, давньогрецький філософ
Атанаріх, вождь («суддя») вестготів
Аттіла, цар гунів
Бароцький І., історик
Батий (Батухан), монгольський хан, творець Золотої Орди
Белох Ю., історик
Берке, хан Золотої Орди, середина XIII ст.
Бернштейн-Коган С. В., історик
Бібіков Д. Г., військовий міністр Росії в 1830-х рр.
Бісмарк О., канцлер Німеччини, друга половина XIX ст.
Блеклов В. І., чиновник російської Комерц-колегії, початок XVIII ст.
Болсуновський К. В., історик
Бондарева С., російський учений, соціолог і психолог

Бонн М., історик

Борзобагаті-Красенські, орендарі мит у Великому князівстві Литовському

Брашинський І. Б., історик

Брюховецький І., гетьман Лівобережної України часів Руїни

Будагов Л., лінгвіст

Бунге М. Х., міністр фінансів Росії 1881–1887 рр.

Бурєбіста, вождь гетів

Васильєвський В. Г., історик

Вергілій, римський поет

Веспасіан, римський імператор

Виговський І., гетьман України

Вишнеградський І. О., міністр фінансів Росії 1887–1892 рр.

Вітовт, великий князь литовський

Вітте С. Ю., міністр фінансів Росії 1892–1903 рр.

Врангель П. М., царський генерал, барон, учасник російсько-японської та Першої світової війн; за Тимчасового уряду – командир дивізії, корпусу; із серпня 1918 р. вступив до Добровольчої армії: командир дивізії, корпусу, армії; з березня 1920 р. головкомандуючий Російською армією; з листопада – емігрант

Всеволод Мстиславович, давньоруський князь

Гай Юлій Сатур, син Теагена, херсонеський (або гераклейський) посол до Цезаря

Гай Юлій Цезар, перший римський імператор

Гайдовський-Потапович І., виконуючий обов'язки директора Департаменту митних зборів УНР

Галлієн, римський імператор

Гелон, сіракузький тиран

Геріш Лерин, орендар мит у Великому князівстві Литовському

Геродот, давньогрецький історик

Гієрон, сіракузький тиран

Гілон, афінський офіційний представник у Німфеї, дід Демосфена

Гіро П., історик

- Гобсбаум Е.**, англійський історик і соціолог, співавтор концепції «винайдених традицій»
- Гогенлоє Х.**, канцлер Німеччини, кінець XIX ст.
- Голобуцький В. О.**, історик
- Голубович С.**, голова уряду ЗУНР
- Граціянський А.**, член Комісійної ради з питань організації митної системи УНР
- Гримич М.**, український етнолог, фольклорист, письменниця
- Гур'єв Д. Л.**, міністр фінансів Росії 1801–1823 рр.
- Гутник С.**, міністр торгу й промисловості Української Держави
- Данилович Шамак**, орендар мит у Великому князівстві Литовському
- Дашкевич-Горбацький В.**, Надзвичайний дипломатичний представник Української Держави в Румунії
- Демосфен**, афінський оратор
- Денікін А. І.**, царський генерал, один з організаторів білого руху на Півдні Росії; з квітня 1918 р. командуючий Добровольчою армією, з грудня 1918 р. головнокомандуючий Збройними силами Півдня Росії; у березні 1920 р. передав командування генералові П. Врангелю. Емігрант
- Деркач Л.**, Голова Державного митного комітету України та Державної митної служби України з липня 1995 до квітня 1998 рр.
- Дешарне Б.**, професор Брюссельського університету, автор публікацій з теорії символів
- Джучі**, монгольський хан, старший син Чингісхана, власник Західного улусу
- Діоген**, коміт, візантійський офіцер і урядовець
- Діодор Сицилійський**, давньогрецький історик
- Діоклетіан**, римський імператор
- Діуптун**, боспорський цар
- Дмитрій (Любарт)**, князь володимирський і луцький, XIV ст.
- Дюркгайм Е.**, французький соціолог-позитивіст, засновник французької соціологічної школи
- Євмел**, боспорський цар
- Євпатор**, боспорський цар

- Єгоров О.**, Голова Державної митної служби України з вересня 2005 до грудня 2007 рр.
- Єдигей**, золотоординський правитель, емір
- Єзофович Аврам**, орендар мит у Великому князівстві Литовському
- Єзофович Міхель**, орендар мит у Великому князівстві Литовському
- Єлизавета Петрівна**, російська імператриця 1742–1762 рр.
- Єрмаков М.**, Голова Митного комітету СРСР
- Жигимонт Август**, великий князь литовський, король польський
- Жигимонт I Старий**, великий князь литовський, король польський
- Жигимонт II Август**, великий князь литовський, король польський
- Зинон**, візантійський імператор
- Ібн-Фадлан**, середньовічний арабський географ
- Іван III Васильович**, великий князь московський
- Імре**, угорський король
- Ісократ**, афінський оратор
- Казимир Ягайлович**, великий князь литовський, король польський
- Калініна Т. М.**, історик
- Канкрін Є. Ф.**, міністр фінансів Росії 1823–1844 рр.
- Каноб, син Фрасідаманта**, ольвійський політик, який запропонував закон про безмитний транзит вальоти через кордон
- Карл VI**, імператор Священної Римської імперії, XVII ст.
- Карл Великий**, король та перший імператор франків
- Катерина II**, російська імператриця 1762–1796 рр.
- Кафенгауз Б. Б.**, історик
- Каховський В. В.**, історик
- Ківалов С. В.**, правознавець
- Ключевський В. О.**, історик
- Кноссе**, історик
- Коваль О.**, Голова Державного митного комітету України з грудня 1991 до березня 1993 рр.
- Козодавлев О. П.**, міністр МВС Росії 1811–1819 рр.

- Колесов Д.**, російський учений, психолог
- Колос А.**, Голова Державного митного комітету України з квітня 1993 до вересня 1994 рр.
- Колчин Б. О.**, історик
- Кольбер Ж.**, міністр фінансів Франції 1663–1683 рр.
- Коммод**, римський імператор
- Коннертон П.**, американський учений-антрополог, автор концепції «пам'яті-звички»
- Конрад Мазовецький**, польський князь
- Константин I Великий**, перший римський християнський імператор
- Константинов В. П.**, консул Росії в Криму, друга половина XVIII ст.
- Концеску П.**, Повноважний міністр румунського уряду
- Копач В.**, заступник Голови Державної митної служби України
- Кормич Б. А.**, правознавець
- Котіс I**, боспорський цар
- Кочубей В. П.**, міністр МВС Росії 1802–1807 рр.
- Кравчук Л.**, Президент України в 1991–1994 рр.
- Кузнецов В. Д.**, історик
- Кучма Л.**, Президент України в 1994–2004 рр.
- Ламах**, афінський стратег
- Лампід**, афінський навклер, звинувачений у порушенні торгово-митного законодавства
- Лассі П.**, російський фельдмаршал першої половини XVIII ст.
- Латишев В. В.**, історик
- Левкон I**, боспорський цар
- Ленін (Ульянов) В. І.**, творець і керівник Російської комуністичної партії. Організатор жовтневого державного перевороту 1917 р. Перший голова уряду Російської Радянської Федеративної Соціалістичної Республіки
- Леопольд V**, герцог австрійський
- Лептин**, афінський політик, запропонував скасувати безмитність для громадян
- Лизогуб Ф.**, Голова Ради Міністрів Української Держави

- Ліст Ф.**, німецький економіст, перша пол. XIX ст.
- Лоренц К.**, австрійський етолог і філософ, лауреат Нобелівської премії
- Лукіан Самосатський**, давньогрецький письменник
- Лукін П.**, відкушник мита на Гетьманщині в 1730-ті рр.
- Луцій Вер**, римський імператор
- Львов А. С.**, лінгвіст
- Людвик I**, король Франкського королівства IX ст.
- Маврикій**, візантійський імператор
- Мазепа І.**, гетьман України в 1687–1709 рр.
- Малинін О.**, голова відділу непрямих податків і митних зборів Міністерства фінансів, торгу, промисловості та праці Кримського крайового уряду
- Манн Томас**, англійський економіст, XVII ст.
- Маринович Л. П.**, історик
- Марія-Тереза**, австрійська імператриця, друга пол. XVIII ст.
- Марк Аврелій**, римський імператор
- Масуді**, середньовічний арабський географ
- Мейер Е.**, історик
- Менглі І Герай (Менглі-Гірей)**, кримсько-татарський хан
- Менделєєв Д. І.**, розробник російського митного тарифу 1891 р.
- Мініх Б. Ф.**, російський фельдмаршал першої половини XVIII ст.
- Мініх Е.**, президент російської Комерц-колегії у 1760–1770-х рр.
- Мітрідат VI Євпатор**, понтійський цар
- Мордвінов М. С.**, російський державний і громадський діяч першої половини XIX ст.
- Муравйов М. Н.**, міністр закордонних справ Росії наприкінці XIX ст.
- Наполеон I Бонапарт**, імператор Франції 1804–1814 рр.
- Недошивін М. Г.**, історик
- Нерон**, римський імператор
- Новосільцев М. М.**, історик
- Олександр I**, російський імператор 1801–1825 рр.
- Олександр**, великий князь литовський, король польський
- Оттокар IV**, маркграф Штирії

- Павло Тетеря**, гетьман України
- Падун П.**, ректор Академії митної служби України в 1996–2004 рр.
- Пашко П.**, заступник Голови Державної митної служби України
- Пашуто В. Т.**, історик
- Перікл**, афінський стратег
- Перісад V**, боспорський цар, останній Спартокід
- Перісад I**, боспорський цар
- Петро I**, російський цар, з 1721 р. імператор
- Плескач Іван**, острозький купець, який постійно уникав сплати мита
- Плещеев Михайло**, московський посол
- Пліній Старший**, римський учений
- Покровський М. Н.**, історик
- Покровський П.**, член Комісійної ради з питань організації митної системи УНР
- Полібій**, давньогрецький історик
- Прокопій Кесарійський**, візантійський історик
- Раковський (Станчев) X. Г.**, болгаро-румунський революціонер-марксист, з 1917 р. член російської компартії. Учасник переговорів між РРФСР та урядом П. Скоропадського в 1918 р. Голова Тимчасового робітничо-селянського уряду України в листопаді 1918 р., голова РНК УСРР у 1919 р., 1920–1923 рр. Один з ідеологів жорстокого придушення селянського повстанського руху в Україні. Активний діяч партійної опозиції у 1920–1930-х рр. Репресований
- Ребенковичі**, орендарі мит у Великому князівстві Литовському
- Рейтерн М. X.**, міністр фінансів Росії 1862–1878 рр.
- Реміталк**, боспорський цар
- Ржепецький А.**, міністр фінансів Української Держави
- Рибаков Б. О.**, історик
- Рікардо Д.**, економіст
- Розумовський К.**, гетьман України
- Ростовцев М. І.**, історик

- Руднев В.**, історик
- Румянцев М. П.**, міністр торгівлі Росії на початку XIX ст.
- Савмак**, вождь повстанців на Боспорі
- Савромат II**, боспорський цар
- Самойлович І.**, гетьман Лівобережної України часів Руїни
- Сатир I**, боспорський цар
- Сахіб I Герай (Сагіп-Гірей)**, кримський хан
- Север Септімій**, римський імператор
- Селевк Калліник**, сирійський цар
- Селім II**, султан Османської імперії
- Селямет II Герай (Селім-Гірей)**, кримсько-татарський хан
- Сидоренко О. Ф.**, історик
- Скоропадський Іван**, український гетьман початку XVIII ст.
- Скоропадський П. П.**, царський генерал. Брав участь у формуванні збройних сил УНР. У квітні 1918 р. організував в Україні державний переворот, розпустив Центральну Раду й оголосив себе гетьманом Української Держави, залишаючись політичним союзником держав Четверного блоку. Гетьманат Скоропадського, розбудований на національно-консервативних засадах, проіснував до грудня 1918 р. Гетьман виїхав за кордон
- Сміт А.**, економіст
- Соловков Ю.**, Голова Державної митної служби України з травня 1998 до листопада 2001 рр.
- Спарток II**, боспорський цар
- Спарток III**, боспорський цар
- Спартокіди**, династія боспорських царів
- Сперанський М. М.**, російський державний діяч першої чверті XIX ст.
- Сталін (Джугашвілі) Й. В.**, радянський державний і партійний діяч, керівник комуністичної партії радянської Росії та СРСР у 1920–1950-х рр. Диктатор
- Столипін П. А.**, прем'єр-міністр Росії 1906–1911 рр.
- Страбон**, давньогрецький географ
- Строганов М. А.**, російський державний діяч початку XIX ст.

- Сулькевич С.**, генерал-лейтенант, голова Кримського крайового уряду
- Тейран**, боспорський цар
- Теопроп**, брат синопського тирана
- Тернер В.**, англійський антрополог, дослідник символіки і ритуальних практик традиційних суспільств
- Тетеря Павло**, український правобережний гетьман часів Руїни
- Тиберії Юлії**, династія боспорських царів
- Тимесилей**, тиран Синопи
- Тимур-Кутлуг**, ординський хан
- Тит Аврелій Кальпурніан Аполлонід**, прокуратор Нижньої Мезії
- Топоров В.**, російський антрополог і культуролог, автор численних публікацій з міфо-ритуальної проблематики
- Тохтамиш**, хан Золотої Орди
- Тржеціцький Є.**, член Комісійної ради з питань організації митної системи УНР
- Троцький Т.**, голова Комісійної ради з питань організації митної системи УНР
- Удольф Ю.**, лінгвіст
- Фарнак II**, боспорський цар
- Феденьов А.**, голова профспілки митників у 1917 р.
- Феодосій II**, східноримський імператор
- Фехнер М. В.**, історик
- Фрідріх Саксонський**, курфюрст
- Хаджі I Герай (Хаджі-Гірей)**, перший кримський хан, засновник Кримського ханату
- Хмельницький Богдан**, гетьман Війська Запорозького в 1648–1657 рр.
- Хордадбех**, середньовічний арабський географ
- Хулагу**, монгольський хан Персії, друга половина XIII ст.
- Цукерман К.**, історик
- Чингісхан**, перший імператор монголів, XIII ст.
- Шангін М. А.**, історик
- Шагін Герай (Шагін-Гірей)**, останній кримсько-татарський хан

Шейко О., заступник Голови Державної митної служби України

Шейко О., український філософ, дослідниця феноменів традиції

Шемякін В., відкупник мита в Гетьманщині 1758–1763 рр.

Шестаков С. П., історик

Шимшич Нисан, орендар мит у Великому князівстві Литовському

Штефан, молдовський господар

Шувалов П. І., канцлер Росії, середина XVIII ст.

Щука Криштоф, возний, неплатник мита

Юстин II, візантійський імператор

Юстин, візантійський імператор

Юстиніан I Великий, візантійський імператор

Якобсон А. Л., історик

Яковлев А., історик

Географічний покажчик

Абідос (Авідос), стародавнє місто на малоазійському березі Дарданелльської протоки, де традиційно розташовувалася митниця для контролю за переміщенням вантажів з Егейського моря в Мармурове і далі в Чорне

Австрійська імперія (Імперія Габсбургів), європейська держава доби середньовіччя та Нового часу

Австрійське герцогство, середньовічне державне утворення в Центральній Європі

Австрія, держава в Центральній Європі

Австро-Угорщина (Австро-Угорська імперія), європейська держава – правонаступниця Австрійської імперії, 1867–1918 рр.

Азов (Азак), турецька фортеця в Північному Приазов'ї біля гирла Дону, нині місто в Ростовській області РФ

Азовське море, північно-східний басейн Чорного моря, з яким воно з'єднується Керченською протокою шириною в 4,2 км. Це наймілкіше море у світі, його глибина не перевищує 15 м, в античності — *Меотіда*.

Акерман, місто на березі Дністровського лиману, з 1944 р. Білгород-Дністровський

Акерманська митниця, митна установа в місті Акерман

Акмечетський перехідний митний пост, митна установа в місті *Ак-Мечеть* у Криму (з 1944 р. селище Чорноморське)

Ак-Мечеть, поселення в Криму, з 1944 р. – смт *Чорноморське*

Александрія Єгипетська, столиця Птолемеївського Єгипту

Алустон, візантійська фортеця в південній Тавриді, сучасна Алушта

Алуштинський перехідний митний пост, митна установа в Алушті в Криму

Альтмюль, річка в Німеччині, ліва притока Дунаю

- Амастрія (Амастрида)**, давньогрецьке місто в Південному Причорномор'ї
- Аміс**, давньогрецьке місто в Південному Причорномор'ї, за часів афінського домінування в Егеїді й на Понті — Аміс-Пірей
- Амстердам**, місто в Голландії, столиця Нідерландів
- Англія**, західноєвропейська країна
- Арабатська митна застава**, митна установа в Криму, на Арабатській Стрілці (косі)
- Архангельськ**, російське місто на узбережжі Білого моря
- Аспрокастро**, місто, див. *Білгород*; назва часів генуезького панування
- Аттика**, півострів у Середній Греції
- Афіни**, давньогрецьке місто-державу в Середній Греції
- Багдад**, середньовічне місто на Близькому Сході, столиця сучасного Іраку
- Балаклавська митниця**, митна установа в селищі Балаклава, Крим
- Балкани**, півострів на Півдні Європи
- Баренцеве море**, море Північного Льодовитого океану, омиває береги Європи
- Батурин**, місто на півночі Лівобережної України, зараз у Бахмацькому районі Чернігівської області
- Бердянськ**, місто, районний центр Запорізької області
- Бердянська митниця**, митна установа в місті Бердянську (сучасна Запорізька область)
- Берегове**, місто на Закарпатті
- Березань**, острів (в античності — півострів) у гирлі Дніпро-Бузького лиману
- Берестечко**, місто на Волині, зараз Волинської області
- Берестя, Брест**, місто, зараз обласний центр Білорусі
- Берлін**, місто, столиця Пруського королівства, зараз столиця Федеративної Республіки Німеччини
- Бессарабія**, область у межиріччі Пруту і Дністра, Східна Європа
- Білгород (Акерман)**, місто на березі Дністровського лиману, з 1944 р. — Білгород-Дністровський, Одеська область

Біле море, море Північного Льодовитого океану, омиває береги європейської частини Російської Федерації

Білогородець, поселення в сучасній Київській області

Білорусь (Білорусія, Республіка Білорусь), країна на Сході Європи

Більськ, місто на Підляшші, зараз у Польщі

Богородицька митниця, митна установа в Богородицькій фортеці, що існувала наприкінці XVII – другій половині XVIII ст. поблизу гирла р. Самари

Болгарія, країна у Південній Європі

Бориспільська митниця, митна установа в місті Борисполі-7, аеропорт (Київська область)

Борисфен, ріка, див. *Дніпро*

Борисфеніда, перша еллінська колонія в Північному Причорномор'ї, згодом – у складі Ольвії

Боспор Кіммерійський, сучасна Керченська протока

Боспор Фракійський, сучасний *Босфор*, протока між *Чорним морем (Пон-том)* і Мармуровим (Пропонтидою)

Боспор, Боспорська держава, Боспорське царство, антична держава на берегах Боспору Кіммерійського – в Східному Криму (Європейський Боспор) і на Таманському півострові (Азіатський Боспор)

Босфор, протока між *Чорним* і Мармуровим морями

Брацлав, місто на Східному Поділлі (Брацлавщині), центр Брацлавського воєводства з 1566 до 1598 рр., зараз Вінницької області

Брацлавщина, Східне Поділля, територія Брацлавського воєводства

Бремен, місто в Німеччині

Брест-Литовськ (Брест, Берестя), місто на південно-му заході сучасної Білорусі

Брюссель, місто, столиця Бельгії

Брянськ, місто в Росії, обласний центр

Буг, річка у Східній Європі

Бузьк, місто в Галичині, зараз Львівської області

- Бучач**, місто в Галичині, зараз Тернопільської області
- Вадул-Сіретська митниця**, митна установа на залізничній станції Вадул-Сірет Львівської залізниці (сучасний Глибоцький район Чернівецької області)
- Важичин**, населений пункт на шляху зі Львова до Туреччини
- Велике князівство Литовське**, середньовічна держава, яка в XIII–XIV ст. поглинула більшу частину Давньої Русі, з 1385 р. в унії з Польщею, у 1569–1795 рр. автономна частина Речі Посполитої
- Велике Московське князівство (Московське царство)**, середньовічна держава у Східній Європі
- Венгрів**, населений пункт на Берестейщині
- Високе**, населений пункт на Берестейщині або Підляшші, зараз місто Високе в Білорусі або Високе-Мазовецьке в Польщі
- Виступовичі**, міжнародний пункт пропуску на кордоні України з Республікою Білорусь у селі Виступовичі в Овруцькому районі Житомирської області.
- Вишгород**, місто в Середньому Подніпров'ї, зараз Київської області
- Візантій**, давньогрецьке місто на європейському березі Босфору, з IV ст. – столиця *Східної Римської імперії* (Візантії) – Константинополь, з 1453 р. – столиця Османської імперії – Істанбул (Стамбул)
- Візантія**, див. *Східна Римська імперія*
- Вінниця**, місто на Східному Поділлі (Брацлавщині), центр Брацлавського воєводства з 1598 р., зараз обласний центр
- Влодава (Володава)**, населений пункт на Західній Волині, зараз у Польщі
- Воїнь**, населений пункт на Берестейщині
- Волга**, ріка басейну Каспійського моря, Східна Європа
- Волинська губернія**, територіально-адміністративна одиниця Російської імперії в межах історичної Волині
- Волинське губернське митне відділення**, територіально-структурний підрозділ радянського митного відомства в межах України

- Волинь**, історико-етнографічна область, що охоплює північно-західну частину України
- Володимир**, місто на Волині, зараз Володимир-Волинський, Волинської області
- Владимиро-Суздальська земля**, північно-східне князівство Київської Русі
- Волочиськ**, місто, сучасний районний центр Хмельницької області
- Волочиська митниця**, митна установа в місті *Волочиську*
- Волхов**, річка в європейській частині Російської Федерації
- Воспоро**, середньовічне місто в Східному Криму, див. *Керч*
- Гаджибей**, див. *Хаджибей*
- Гадяч**, місто на Лівобережній Україні, зараз районний центр Полтавської області
- Галицько-Волинська держава**, південно-західне князівство Київської Русі
- Галич**, місто в Галичині, зараз Івано-Франківської області
- Галичина (Галицька Русь, Червона Русь)**, історико-географічна область на заході України
- Галлія**, країна галлів (кельтів), переважно територія теперішньої Франції
- Гамбург**, місто в Німеччині
- Ганнопільський (Аннопільський) митний пост**, митна установа в селі Ганнопіль (сучасний Славуцький район Хмельницької області)
- Гаронна**, річка у Франції
- Гезльов**, місто-порт Кримського ханства, сучасна Євпаторія
- Гелеспонт**, протока між Мармуровим і Егейським морями, сучасні Дарданелли
- Генічеська митна застава**, митна установа в місті Генічеську, сучасна Херсонська область
- Генуя**, місто на півночі Італії
- Гераклейський півострів**, півострів у Південно-Західному Криму, в античності належав Херсонесу
- Гераклея Понтійська**, давньогрецьке місто в південному Понті, метрополія Херсонеса Таврійського

- Гермонасса, давньогрецьке місто на Азіатському Боспорі, сучасна ст. Таманська Краснодарського краю РФ
- Гетьманщина**, територія Лівобережної України, де наприкінці XVII – на початку XVIII ст. зберігалася козацька автономна державність
- Гієрон (Герон)**, священна область на азіатському березі Босфору, де в античності встановлювалися стели з копіями фінансового, торговельного і митного законодавства понтійських держав; візантійський митний пост на виході з Боспору Фракійського в Понт
- Глеваха**, населений пункт у Середньому Подніпров'ї, зараз Київської обласної
- Глухів**, місто, районний центр Сумської області
- Голландія**, найбільша із семи провінцій Нідерландів, через що назва часто використовується для позначення всієї цієї західноєвропейської країни
- Гологори**, населений пункт на Галичині, зараз Львівської області
- Гондурас**, центральноамериканська держава
- Гоптівка**, міжнародний пункт пропуску на кордоні України та Російської Федерації поруч із селом Гоптівкою в Дергачівському районі Харківської області
- Горзувіти**, візантійська фортеця в південній Тавриці, сучасний Гурзуф
- Городило**, місто на Західній Волині, зараз у Польщі
- Городисько (Городенка)**, місто на Прикарпатті, зараз Івано-Франківської області
- Городницький митний пост**, митна установа в селищі Городниця (сучасний Новоград-Волинський район Житомирської області)
- Городня**, населений пункт на Волині
- Городок**, місто на Галичині, зараз Львівської області
- Горухів (Горохів)**, місто на Волині, зараз Волинської області
- Готланд**, острів у Балтійському морі
- Грем'яч**, міжнародний пункт пропуску на кордоні України та Російської Федерації поблизу села Грем'яч у Новгород-Сіверському районі Чернігівської області

- Греція**, країна на півдні Балканського півострівця
- Гродно**, місто на заході Білорусі
- Гуківська митниця**, митна установа в селі Гуків (сучасний Чемеровецький район Хмельницької області)
- Гусятин**, селище, сучасний районний центр Тернопільської області
- Гусятинська митниця**, митна установа в селищі Гусятин (сучасний районний центр Хмельницької області)
- Дайлян**, місто в Китаї
- Данія**, північноєвропейська країна
- Дарданелли**, протока між Егейським і Мармуровим морями, античний Геллеспонт
- Делос**, давньогрецький острів-державка в Егеїді, центр поклоніння Аполлону
- Дельта**, північна частина Стародавнього Єгипту в дельті р. Ніл
- Десна**, ріка в Східній Європі, ліва притока Дніпра
- Джанкойська митниця**, митна установа в місті Джанкої, Крим
- Джарилгацька митна застава**, митна установа в місті Скадовську, сучасна Херсонська область
- Дивин**, місто на Волині, зараз Брестської області Білорусі
- Дніпро**, ріка чорноморського басейну, Східна Європа, античний Борисфен
- Дніпровська регіональна митниця**, митна установа в місті Дніпропетровську
- Дніпропетровськ**, місто в Україні, сучасний обласний центр.
- Дністер**, ріка Чорноморського басейну, Східна Європа, античний Тірас
- Довжанський**, міжнародний пункт пропуску на кордоні України та Російської Федерації поруч із селищем Довжанське у Свердловському районі Луганської області
- Доманове**, міжнародний пункт пропуску на кордоні України та Республіки Білорусь поблизу села Доманове у Ратнівському районі Волинської області

- Дон**, ріка, що впадає в Азовське море, античний Танаїс, за тодішніми географічними уявленнями – кордон між Європою та Азією
- Донбаська регіональна митниця**, митна установа у місті Донецьку
- Донецьк**, місто в Україні, сучасний обласний центр
- Дорі**, область у південно-західній Тавриці, центр держави кримських готів
- Дорогичин**, місто на Підляшші, зараз у Польщі
- Дорохів (Дорогой)**, місто на Буковині, зараз у Румунії
- Дрогичин Поліський (Дорогочин)**, місто, районний центр Брестської області Білорусії
- Дубно**, місто на Волині, зараз Рівненської області
- Дубосарський митний нагляд**, митна установа УНР у місті Дубосари на лівому березі ріки Дністер, нині на території самопроголошеної Придністровської Молдавської Республіки
- Дубровиця**, місто на Волині, зараз Рівненської області
- Дунаїв**, населений пункт на Галичині, зараз село Львівської області
- Дунай**, річка Чорноморського басейну, Центральна і Східна Європа
- Дякове**, міжнародний пункт пропуску на кордоні України та Румунії у Виноградівському районі Закарпатської області.
- Егейда**, регіон Егейського моря
- Егейське море**, море в північно-східній частині Середземномор'я, що омиває зі сходу Грецію, а із заходу – Туреччину
- Егіна**, острів і держава біля східного узбережжя Середньої Греції
- Еллада**, Греція, країна на півдні Балканського півострів
- Емпоріон**, давньогрецьке місто на середземноморському узбережжі Іспанії
- Енс**, місто в Німеччині
- Євпаторійська митниця**, митна установа в місті Євпаторії, Крим

Євпаторійський митний пост, митна установа в місті Євпаторії, Крим

Єгипет, країна в північно-східній Африці

Єлизаветівське городище, елліно-варварський емпорій у гирлі Дону, припинило існувати в III ст. до н. е.

Єлисаветградська митниця, митна установа в місті Єлисаветграді (сучасний Кіровоград, обласний центр)

Єнікальська митниця, митна установа в Єні-Кале (у межах сучасної Керчі, Крим)

Єнікальський перехідний митний пост, митна установа в Єні-Кале (у межах сучасної Керчі, Крим)

Жабче, населений пункт на Волині, зараз село, Волинська область

Жеславль (Заслав), місто на Волині, зараз Ізяслав, Хмельницька область

Житомир, місто на Правобережній Україні, зараз обласний центр

Жуків, населений пункт на шляху зі Львова до Туреччини, зараз, скоріше за все, село Тлумацького району Івано-Франківської області, хоча давні села з такою назвою є в Золочівському районі Львівської області та в Бережанському районі Тернопільської області

З'єднані держави Америки, див. *Сполучені Штати Америки*

Захід, країни Заходу, історико-географічна назва Західної Європи і Північної Америки

Західна регіональна митниця, митна установа у місті Львові

Західна Римська імперія, держава, що обіймала західні провінції Римської імперії, утворилася внаслідок розпаду останньої в IV ст.

Західне Полісся, західна частина найпівнічнішої історико-етнографічної області України Полісся

Збараж, місто на півдні Волині, сучасний районний центр Тернопільської області

Збриський митний пост, митна установа в селі Збриж (сучасний Чемеровецький район Хмельницької області)

- Звягель**, місто на Волині, зараз Новоград-Волинський, Житомирська область
- Зела**, стародавнє місто в Малій Азії
- Злотники (Золотники)**, населений пункт на Галичині, зараз село Тернопільської області
- Івано-Франківська митниця**, митна установа в місті Івано-Франківську
- Ієрон**, див. Гієрон
- Ізмаїльська митниця**, митна установа в місті Ізмаїл (районний центр Одеської області)
- Ікос**, давньогрецький острів-держава в Егеїді
- Іллірик (Illirici fructum)**, римський митно-податковий округ, що об'єднував Рецію, Норик, Далмацію, Паннонію, Дакію, Мезію та Фракію
- Ільмень**, озеро в європейській частині Російської Федерації
- Інфляндія**, територія у Прибалтиці, частина Лівонії
- Іран**, країна на Середньому Сході
- Ісаковецька митниця**, митна установа в селі Ісаківцях (сучасний Кам'янець-Подільський район, Хмельницька область)
- Ісаковецький митний пост**, митна установа в селі Ісаківцях (сучасний Кам'янець-Подільський район Хмельницької області)
- Іспанія**, південноєвропейська країна
- Істрія**, давньогрецьке місто в Західному Причорномор'ї
- Італія**, південноєвропейська країна
- Кавказ**, гірський масив між Чорним і Каспійським морями
- Каллатія**, давньогрецьке місто в Західному Причорномор'ї
- Калос-Лімен**, давньогрецьке місто в Західному Криму, поряд із сучасним смт Чорноморське
- Калуш**, місто на Галичині, зараз Івано-Франківської області
- Кам'янець (на Підляшші)**, місто, зараз Брестська область Білорусі
- Кам'янець (на Поділлі)**, місто, центр Подільського воєводства, зараз Кам'янець-Подільський, Хмельницька область

- Кам'янецький митний пост**, митна установа в селі Кам'янка (сучасне місто в Молдові)
- Кам'янець-Подільська митниця**, митна установа в місті Кам'янець-Подільський (сучасний районний центр Хмельницької області)
- Канів**, місто на Київщині, зараз Черкаська область
- Карамбій**, мис у Пафлагонії, сучасний Керемпе в Туреччині
- Карпатська регіональна митниця**, митна установа в місті Ужгороді
- Кафа**, місто в Східному Криму, центр генуезьких, згодом турецьких володінь у регіоні, сучасна Феодосія
- Каффа (Кефе)**, див. *Кафа*
- Керемпе, мис на південному узбережжі Чорного моря, сучасна Туреччина
- Керкінітида**, давньогрецьке місто в Західному Криму
- Керч**, місто-порт у Східному Криму, див. *Воспро, Пантикапей*
- Керченська митна застава**, митна установа в місті Керчі, Крим
- Керченська митниця**, митна установа в місті Керчі, Крим
- Кефинський еялет**, адміністративно-територіальна одиниця та митно-податковий округ Османської імперії на північному узбережжі Чорного моря із центром у Кафі
- Київ**, місто, столиця Давньої Русі, центр воеводства 1471–1649 рр., самоврядне місто, губернський центр Російської імперії, зараз столиця України
- Київська губернія**, територіально-адміністративна одиниця Російської імперії в українському Середньому Подніпров'ї
- Київська митниця**, митна установа в місті Києві
- Київська регіональна митниця**, митна установа в місті Києві
- Київська спеціалізована митниця**, митна установа в місті Києві
- Київський митний округ**, територіально-структурний підрозділ радянського митного відомства в межах України.

- Київщина**, історико-географічна область України
- Китай**, далекосхідна країна
- Кілія**, місто, районний центр Одеської області, розташований на березі Кілійського гирла Дунаю
- Кінбурнська митниця**, митна установа на однойменній косі поблизу Дніпровського лиману
- Кінські Води**, річка, ліва притока Дніпра
- Кірсенаїка**, давньогрецька область на середземноморському узбережжі північної Африки
- Клазомени**, давньогрецьке місто на західному узбережжі Малої Азії
- Клевань**, місто на Волині, зараз Рівненської області
- Клімати**, візантійська фема (провінція) в Тавриці з центром у Херсоні, утворена на початку 840-х рр.
- Кнід**, давньогрецьке місто на південно-західному узбережжі Малої Азії
- Ковель**, місто на Волині, зараз Волинської області
- Козлов**, українсько-російська назва Гезльова, сучасна Євпаторія
- Коломак**, річка на Лівобережній Україні, ліва притока Ворскли
- Коломия**, місто на Галичині, зараз Івано-Франківської області
- Колхіда**, область у Східному Причорномор'ї, частина сучасної території Грузії
- Конотоп**, місто на Півночі України, зараз Сумської області
- Константинополь**, місто, див. *Візантія*
- Копу (Темрюк)**, у XIV ст. генуезьке володіння, місто на правому березі р. Кубань при впаданні її в Темрюкську затоку Азовського моря, нині районний центр Краснодарського краю РФ
- Корець**, місто на Волині, зараз Рівненської області
- Коринф**, давньогрецьке місто на Істмійському перешийку, що єднав Середню Грецію з Пелопоннесом
- Корона**, **Корона Польська**, назва середньовічної Польської держави, після 1569 р. – частини Речі Посполитої

Короп, селище міського типу, районний центр Чернігівської області

Коропець, село на Галичині, зараз Тернопільської області

Коростенський митний пост, митна установа в місті Коростені (сучасний районний центр Житомирської області)

Кос, давньогрецький острів-держава в Егеїді

Краків, місто в Малій Польщі, перша столиця Польського королівства

Краківець, міжнародний пункт пропуску на кордоні України та Польщі поряд із селищем Краковець у Яворівському районі Львівської області

Краснолиманська митниця, митна установа в місті Красний Лиман Донецької області.

Красностав, місто на Західній Волині, зараз у Польщі

Кременець, місто на Волині, зараз Тернопільської області

Кременчук, місто в Середньому Подніпров'ї, зараз районний центр Полтавської області

Крешів, місто на Галичині

Крим, півострів на півдні України

Кримська регіональна митниця, митна установа в місті Сімферополі

Кримське районне інспекторське управління, територіально-структурний підрозділ радянського митного відомства в межах Криму

Кримське ханство (Крим), державне утворення XV–XVIII ст. у Південно-Східній Європі, вассал Османської імперії

Кріуметопон (Баранячий лоб), давньогрецька назва найпівденнішого кримського мису Сарич

Куба, острів у Карибському морі, центральноамериканська країна

Кубань, ріка на Північному Кавказі, що впадає в Азовське море

Купевський митний пост, очевидно **Купельський митний пост**, митна установа в селі Купель (сучасний Рокитнівський район Рівненської області)

- Куропатники**, населений пункт на шляху зі Львова до Туреччини, села з такою назвою є в Тернопільській та Івано-Франківській області
- Курськ**, місто, обласний центр Російської Федерації
- Ладозьке озеро**, міститься в європейській частині Російської Федерації
- Лаконіка**, область у Пелопоннесі
- Лапушна**, населений пункт у Молдові
- Ларисса**, давньогрецьке місто у Фесалії (Північна Греція)
- Латвія**, країна на східному узбережжі Балтійського моря
- Левант** (від давн.-фр. *Soleil levant* – «схід сонця»), регіон у Східному Середземномор'ї, сучасні Ліван, Сирія, Ізраїль, Палестина тощо
- Ленінград**, див. *Санкт-Петербург*
- Лесбос**, острів в Егеїді
- Литва**, країна на Сході Європи, на узбережжі Балтійського моря
- Литовиж**, населений пункт на Волині, зараз Волинської області
- Лівонський орден**, католицьке державно-військове утворення 1237–1561 рр. у Прибалтиці
- Лівонія**, територія у Прибалтиці, сучасні Латвія та Естонія
- Лоїв**, місто в Середньому Подніпров'ї, зараз у Білорусі
- Лосичі**, населений пункт на Берестейщині, зараз у Білорусі
- Луганська митниця**, митна установа в місті Луганську
- Лужанка**, міжнародний пункт пропуску на кордоні України та Угорщини в Берегівському районі Закарпатської області
- Луцьк**, місто на Волині, центр Волинського князівства, згодом воєводства, зараз центр Волинської області
- Львів**, місто на Галичині, центр Руського воєводства, зараз обласний центр
- Львівський митний пост**, митна установа в місті Львові
- Любачів**, місто на Галичині, тепер у Польщі
- Любек**, місто в Німеччині
- Любеч**, середньовічне місто в Середньому Подніпров'ї, зараз селище міського типу в Ріпкинському районі Чернігівської області

- Люблін**, місто на сході Польщі.
- Мадярське (Угорське) королівство**, середньовічна держава на середньому Дунаї
- Мазовія**, історико-географічна область Польщі
- Майн**, річка в Німеччині
- Мала Азія**, півострів на Заході Азії
- Мала Польща**, історико-географічна область Польщі
- Мамалига**, міжнародний пункт пропуску на кордоні України з Республікою Молдова поблизу села Мамалига в Новоселицькому районі Чернівецької області
- Мангуп**, «печерне місто» в Гірському Криму
- Мантрега (Тамань)**, середньовічне місто на Таманському півострові у Східному Причорномор'ї
- Мапа (Анапа)**, середньовічне місто на північному сході Причорномор'я
- Маріуполь**, місто на березі Азовського моря в гирлі ріки Кальміус (сучасна Донецька область)
- Маріупольська митниця**, митна установа в місті *Маріуполі*
- Марсель**, місто на середземноморському узбережжі Франції
- Маяцька митна застава**, митна установа у селі Маяк (сучасна самопроголошена Придністровська Молдавська Республіка)
- Маяцький митний нагляд**, митна установа УНР у селі Маяк (сучасна самопроголошена Придністровська Молдавська Республіка)
- Мегари**, давньогрецьке місто на Істмійському перешийку, метрополія Гераклеї Понтійської
- Межиріччя** (на Підляшші), населений пункт
- Мезія**, римська провінція в Подунав'ї, з 86 р. поділялася на Верхню та Нижню
- Мельник**, населений пункт на Підляшші
- Мемфіс**, місто в Єгипті, стародавня столиця фараонів
- Меотида**, див.: Азовське море
- Мессенія**, область у Пелопоннесі
- Микитинська митниця**, митна установа у селищі Микитин Перевіз (околиці сучасного Нікополя Дніпропетровської області)

- Миколаївка**, міжнародний пункт пропуску на кордоні України та Російської Федерації поблизу села Миколаївки в Семенівському районі Чернігівської області
- Миколаївська митниця**, митна установа в місті Миколаєві
- Миколаївське губернське митне відділення**, територіально-структурний підрозділ радянського митного відомства в межах України
- Милейтин**, населений пункт на Підляшші
- Миргородська митниця**, митна установа в місті Миргороді
- Мілет**, малоазійське місто, метрополія більшості колоній Північного Причорномор'я
- Мітілена**, давньогрецьке місто на о. Лесбос
- Могилів-Подільська митниця**, митна установа в місті Могилів-Подільський (сучасний районний центр Вінницької області)
- Могилів-Подільський митний нагляд**, митна установа УНР у місті Могилів-Подільський (сучасний районний центр Вінницької області)
- Мозир**, місто на півночі Київщини, на р. Прип'ять, зараз Гомельська область Білорусі
- Молдавське князівство (Молдавія)**, країна і держава Східної Європи у межиріччі Дністра і Пруту
- Молдова (Молдавія, Республіка Молдова)**, держава у Східній Європі
- Монкастро**, місто, див. *Білгород*; назва часів генуезького панування
- Моравія**, історико-географічна область Чехії
- Москва**, місто, столиця радянської Росії та СРСР, сучасна столиця Російської Федерації
- Московія**, див. *Велике Московське князівство*
- Мостиська митниця**, митна установа в місті Мостиська (сучасний районний центр Львівської області)
- Мстибогів**, населений пункт на Підляшші
- Мукачеве**, місто на Закарпатті, зараз Закарпатської області
- Навкратіс**, давньогрецьке місто-емпорій в Єгипті
- Надчорномор'я**, Північне Причорномор'я
- Нижня Мезія**, див. *Мезія*

- Нідерланди**, західноєвропейська країна
- Ніжин**, місто на півночі Лівобережної України, сучасний районний центр Чернігівської області
- Нікея**, середньовічне місто в Малій Азії, центр одного з округів Візантії, в першій половині – середині XIII ст. столиця окремої імперії
- Ніколаєвськ-Мурманський**, місто в Росії
- Ніконій**, давньогрецьке місто в гирлі Дністровського лиману
- Німеччина**, центральноєвропейська країна
- Німфей**, давньогрецьке місто в Східному Криму
- Нова Рудня — Виступовичі**, міжнародний пункт пропуску на кордоні України з Республікою Білорусь у селі Виступовичі в Овруцькому районі Житомирської області, що межує із білоруським селом Нова Рудня Єльського району Гомельської області
- Новгород**, місто в Росії
- Новгород-Сіверський**, місто на Сіверщині, сучасний районний центр Чернігівської області
- Нові Яриловичі**, міжнародний пункт пропуску на кордоні України та Республіки Білорусь поряд з селом Нові Яриловичі у Ріпкинському районі Чернігівської області
- Новоазовськ**, міжнародний пункт пропуску на кордоні України та Російської Федерації поряд з містом Новоазовськом у Донецькій області
- Новоросійськ**, місто в Росії
- Новоселицька митниця**, митна установа у Північній Буковині
- Новоселиця**, місто (сучасний районний центр, Чернівецька область)
- Овідіопольський митний нагляд**, митна установа УНР у селищі Овідіополь на східному березі Дністровського лиману (сучасний районний центр Одеської області)
- Овруч**, місто на Київщині, зараз Житомирської області
- Одеса**, місто на півдні України, сучасний обласний центр
- Одеська губернія**, адміністративно-територіальна одиниця УСРР, що існувала в 1920–1925 рр.
- Одеська митниця**, митна установа в місті Одесі

Одеське губернське митне відділення, територіально-структурний підрозділ радянського митного відомства в межах України

Одеський митний округ, територіально-структурний підрозділ радянського митного відомства в межах України

Озю, див. *Очаків*

Олевська митниця, митна установа в місті Олевську (сучасний районний центр Житомирської області)

Олександрівська митниця, митна установа в місті Олександрівську (сучасне Запоріжжя)

Ольвія, давньогрецьке місто в гирлі Дніпро-Бузького лиману

Османська (Турецька) імперія, Туреччина мусульманська держава XIII–XX ст., що включала країни Західної Азії, Південно-Східної Європи та Північної Африки

Остер, місто в Козелецькому районі Чернігівської області

Остригом (Естергом), місто в Угорщині, перша столиця королівства

Острог, місто на Волині, зараз Рівненської області

Очаків, місто, сучасний районний центр Миколаївської області, розташований на узбережжі Чорного моря, морський порт на Дніпровському лимані. З XVI ст. у складі Османської імперії відоме як Озю

Очаківська митна застава, митна установа в місті Очаківі (сучасний районний центр Миколаївської області)

Очаківський митний пост, митна установа в місті Очаківі (сучасний районний центр Миколаївської області)

Пальміра, стародавнє місто-держава, значний центр караванної торгівлі та ремесла в Північно-Східній Сирії в перші століття нашої ери.

Пантікапей, давньогрецьке місто в Східному Криму, столиця Боспорської держави, з I ст. – Кесарія, в пізньоантичну добу – Боспор, у складі Хозарського каганату – К-р-ц, сучасна Керч

- Парос**, давньогрецький острів-державка в Егеїді
- Пафлагонія**, історико-географічна область на півночі Малої Азії, сучасна Туреччина
- Пелопоннес**, півострів на Півдні Греції
- Пергам**, місто і держава, згодом римська провінція на заході Малої Азії
- Переволочанська митниця**, митна установа у селі Переволочна на Дніпрі
- Переволочна**, село на Дніпрі неподалік від сучасного селища Світлогорське (Кобеляцький район Полтавської області)
- Перекоп**, місто в Криму
- Перекопська митниця**, митна установа в місті Перекопі, Крим
- Перемиль**, населений пункт на Волині, зараз село Волинської області
- Перемишль**, один із центрів Червоної Русі, місто в Галичині, зараз Пшемисль у Польщі
- Переяслав (сучасний Переяслав-Хмельницький)**, місто, сучасний районний центр Київської області
- Переяславщина**, історико-географічна область України, частина Лівобережного Подніпров'я
- Персія**, див. *Іран*
- Перська затока**, частина Індійського океану, омиває береги Азії
- Петроград**, див. *Санкт-Петербург*
- Пешт**, місто, частина сучасного Будапешта, столиці Угорщини
- Південна Бессарабія**, територія у межиріччі Дунаю, Дністра і Пруту, зараз частина Одеської області
- Південний Буг**, ріка Чорноморського басейну, впадає в Дніпро-Бузький лиман, античний Гіппаніс
- Південний митний округ**, територіально-структурний підрозділ митного відомства Росії в зоні Північного Кавказу
- Північна Буковина**, історична назва території сучасної Чернівецької області України на кордоні з Румунією та Молдовою

- Північна регіональна митниця**, митна установа у місті Києві
- Північне Приазов'я**, регіон на півночі Азовського моря
- Північне Причорномор'я**, історико-культурний регіон на півночі Чорного моря
- Підгайці**, місто на Галичині, зараз Тернопільської області
- Підляшшя**, історико-етнографічна область, зараз на сході Польщі
- Пінськ**, місто в Білорусі
- Пірей**, афінський порт, де, між іншим, виставлялися копії законів про торгівлю, зокрема афіно-боспорські договори
- Піщівська митниця**, митна установа в селі Піщів (сучасний Новоград-Волинський район Житомирської області)
- Плетенівка**, міжнародний пункт пропуску на кордоні України та Російської Федерації поблизу селища Плетенівка у Вовчанському районі Харківської області
- Погар**, місто в Росії
- Поділля**, історичний регіон України у межиріччі Дністра і Південного Бугу
- Подільська губернія**, територіально-адміністративна одиниця Російської імперії у Правобережній Україні, в межах Поділля
- Подільська регіональна митниця**, митна установа в місті Хмельницькому
- Познань**, місто в Польщі
- Полтава**, місто, сучасний обласний центр України
- Польське князівство**, середньовічне слов'янське державне утворення в Центральній Європі
- Польща**, країна в Центральній Європі
- Поменята**, населений пункт на Галичині, зараз село Поменята Івано-Франківської області
- Понт**, **Понт Евксинський** (Море Гостинне), 1 – антична назва Чорного моря; 2 – антична назва всього Причорномор'я
- Порт-Артур**, місто, російська колонія на території Китаю
- Португалія**, країна на півдні Західної Європи

Порубне, міжнародний пункт пропуску на кордоні України та Румунії в Глибоцькому районі Чернівецької області

Почеп, місто в Росії

Прага, місто, столиця Чехії

Приазов'я, див. *Північне Приазов'я*

Приазовське губернське митне відділення, територіально-структурний підрозділ радянського митного відомства в межах України

Прибалтика, регіон на східному узбережжі Балтійського моря

Придністров'я (Придністровська Молдавська Республіка, ПМР), державне утворення на території етнічних українських земель у Східній Європі, незалежність якого проголошена, але досі не визнана іншими державами. Офіційно визнана невід'ємною частиною Республіки Молдова. На заході ПМР межує з Молдовою по річці Дністер, на сході — з Україною

Прут, ріка, притока Дунаю

Путивль, місто на Лівобережній Україні, зараз Сумської області

Рава, місто на Галичині, зараз Рава-Руська, Львівської області

Рава-Руська митниця, митна установа в місті Рава-Руська (сучасне місто Жовківського району Львівської області)

Рава-Руська, міжнародний пункт пропуску на кордоні України та Польщі у місті Рава-Руська Львівської області

Радзивилів, місто на Волині (сучасний Радзивилів Рівненської області)

Радзивилівська (Радивилівська) митниця, митна установа в містечку Радивилів на Волині

Рахівська митниця, митна установа в місті Рахові Закарпатської області

Регенсбург, місто в Південній Німеччині

Рейн, ріка в Західній Європі

Ренійська митниця, митна установа в місті Рені на Дунаї (сучасна Одеська область)

Реуніц, річка, притока Майни

Рибницький митний нагляд, митна установа УНР у містечку Рибниця на лівому березі ріки Дністер (зараз на території самопроголошеної Придністровської Молдавської Республіки)

Рибницький митний пост, радянська митна установа в містечку Рибниця (сучасне місто в Республіці Молдова)

Рига, місто, столиця Латвії

Рим, місто і держава, наймогутніша імперія античності

Римська держава, див. *Рим*

Римська імперія, див. *Рим*

Рівненська митниця, митна установа в місті Рівному

Рідмарс, місто в Австрії

Річ Посполита, держава в Центрально-Східній Європі, створена у 1569 р. внаслідок об'єднання Польської Корони (*Польці*) і *Великого князівства Литовського*

Рогатин, місто на Галичині, зараз Івано-Франківської області

Родос, давньогрецький острів-держава в Егеїді

Ромни, місто на Лівобережній Україні, сучасний районний центр Сумської області

Рона, річка у південній Франції

Російська імперія, східноєвропейська та азійська держава 1721–1917 рр.

Російська Радянська Федеративна Соціалістична Республіка, РРФСР

Росія, східноєвропейська країна

Ростов (Ростов-на-Дону), місто на півдні Росії, над рікою Дон, центр Ростовської області.

Ростов Великий, місто в Центральній Росії

Румунія, східноєвропейська країна

Русь, середньовічна східноєвропейська держава

Савлюш (Виноградів), місто на Закарпатті, зараз Закарпатської області

Самос, давньогрецький острів-держава в Егеїді

Сандомир, місто в Польщі

Санкт-Петербург, місто, столиця Росії у 1712–1918 рр., у 1914–1924 рр. – Петроград, у 1924–1991 рр. – Ленінград, у 1991 р. повернута первинна назва, зараз обласний центр Російської Федерації

Сарай, місто, столиця Золотої Орди

Сарич, найпівденніший мис Криму

Сарматія, країна сарматів, південь сучасної України в III ст. до н. е. – III ст. н. е.

Сатанівський митний пост, митна установа в селищі Сатанів (сучасний Городоцький район Хмельницької області)

Севастопольська митниця, митна установа в місті Севастополі

Семиграддя, держава в Центральній Європі, зараз північна частина Румунії

Сеньківка, міжнародний пункт пропуску на кордоні України з Республікою Білорусь та Російською Федерацією поблизу села Сеньківка в Городнянському районі Чернігівської області

Серет, населений пункт на Буковині

Синдська гавань, після IV ст. до н. е. – Горгіпія, античне місто в Синдиці (Азіатський Боспор), генуезька Мапа, сучасна Анапа

Синопа, давньогрецьке місто в південному Понті

Сирія, країна на Близькому Сході

Сицилія, острів у Західному Середземномор'ї, на південь від Італії

Сіверський Донець, ріка Чорноморського басейну

Сівськ, місто в Росії

Сілістринсько-Очаківський еялет, адміністративно-територіальна одиниця та митно-податковий округ Османської імперії в Північно-Західному Причорномор'ї

Сімферополь, місто в Криму, столиця Автономної Республіки Крим

Сіракузи, давньогрецьке місто на Сицилії

Скандинавія, півострів у Північній Європі

- Скіфія**, країна скіфів, південь сучасної України в VII–III ст. до н. е.
- Слобідська митниця**, митна установа ймовірно в селі Слобідка (сучасний Острозький район Рівненської області)
- Словаччина**, країна на сході Центральної Європи.
- Смільниця**, міжнародний пункт пропуску на кордоні України та Польщі поблизу села Смільниця у Старосамбірському районі Львівської області
- Смоленськ**, місто в Росії
- Смоленська земля**, частина Київської Русі у Верхньому Подніпров'ї
- Смоленський митний округ**, територіально-структурний підрозділ митного відомства Росії
- Снятин**, місто на Прикарпатті, зараз Івано-Франківської області
- Согдіана, Согд**, історико-географічна область у Центральній Азії
- Солдая (Судаг)**, середньовічне місто в Східному Криму, сучасний Судак
- Сона**, річка у Франції
- Союз Радянських Соціалістичних Республік, СРСР, Радянський Союз**, тоталітарна держава, що виникла в 1922 р. на теренах колишньої Російської імперії
- Спарта**, давньогрецьке місто-держава на Пелопоннесі
- Сполучені Штати Америки, США**, північноамериканська держава
- Стародуб**, місто в Росії
- Судацький перехідний митний пост**, митна установа в місті Судаку, в Криму
- Сумська митниця**, митна установа в місті Суми
- Сураж**, місто на Підляшші, зараз у Польщі
- Сучава**, місто, до 1564 р. столиця Молдавського князівства, зараз у Румунії
- Схід, префектура**, адміністративно-територіальна одиниця в пізній Римській імперії

Східна марка Римської імперії (Австрія), середньовічне феодальне утворення в Центральній Європі

Східна регіональна митниця, митна установа в місті Харкові

Східна Римська імперія, держава, що обіймала східні провінції Римської імперії, утворилася внаслідок розпаду останньої в IV ст., проіснувала до 1453 р. під назвою Царство РOMEїв (римлян), відома в науковій літературі як Візантія

Сянган, місто в Китаї

Тавань, острів на Дніпрі, у районі якого був перевіз, зараз Херсонської області

Таврика, Таврида, антична назва Криму, згодом відроджена в адміністративній термінології Російської імперії

Таганрог, місто в Росії на узбережжі Азовського моря

Тана (Азак), середньовічне місто, до XV ст. перебувало під контролем італійської торгової республіки Генуя, див. Азов

Танаїс, елліно-варварський емпорій і місто в гирлі Дону, заснований у III ст. до н. е.

Танаїс, ріка, див. *Дон*

Темрюк, див. *Копу*

Теос, давньогрецький острів в Егеїді

Теребовля, місто на Галичині, зараз Тернопільської області

Техановець, населений пункт на Берестейщині

Тикочин, населений пункт на Берестейщині, зараз у Польщі

Тимерьов, Велике Тимерьово, село у Верхньому Поволжі, під Ярославлем, поблизу якого був віднайдений поліетнічний археологічний комплекс IX – початку XI ст.

Тираспольська митниця, митна установа в місті Тирасполі (сучасне місто в Молдові)

Тираспольський митний нагляд, митна установа УНР у місті Тирасполі на лівому березі Дністра, столиця самопроголошеної Придністровської Молдавської Республіки

- Тиса**, міжнародний пункт пропуску на кордоні України та Угорщини в місті Чопі Ужгородського району Закарпатської області
- Тисмениця**, місто на Галичині, зараз Івано-Франківської області
- Тіра, давньогрецьке місто в гирлі Дністровського лиману
- Тірас, ріка, див. *Дністер*
- Тлумач**, місто на Галичині, зараз Івано-Франківської області
- Торчин**, місто на Волині, зараз Волинської області
- Трієст**, місто в Італії на Адріатичному узбережжі
- Туреччина**, країна на Близькому Сході, розташована між Чорним і Середземним морями, див. *Османська імперія*
- Турійськ**, місто на Волині, зараз Волинської області
- Тягиня (Бендери)**, місто у Нижньому Подністров'ї, зараз у Молдові
- Тячеве (Тячів)**, місто на Закарпатті, зараз Закарпатської області
- Угорщина**, країна в Центральній-Східній Європі, в регіоні Середнього Дунаю
- Ужанський комітат**, адміністративно-територіальна одиниця угорської частини Австрійської імперії з центром в *Ужгороді*
- Ужгород**, місто в Україні на річці Уж, адміністративний центр Закарпатської області
- Україна**, країна в Східній Європі
- Українська Держава**, офіційна назва України за часів правління гетьмана П. Скоропадського у квітні – грудні 1918 р.
- Українська Народна Республіка (УНР)**, назва української держави (1917–1920 рр.), що постала внаслідок розпаду Російської імперії
- Українська Радянська Соціалістична Республіка, УРСР**, назва українського радянського державного утворення в 1937–1991 рр.
- Українська Соціалістична Радянська Республіка, УСРР**, назва радянського державного утворення на теренах України в 1919–1937 рр.

- Українське відділення Головного митного управління**, територіально-структурний підрозділ радянського митного відомства в межах України
- Український митний округ**, територіально-структурний підрозділ радянського митного відомства в межах України
- Фанагорія**, давньогрецьке місто на Азіатському Боспорі (Таманський півострів), з I ст. – Агріпія
- Фарс**, область Ірану
- Фасіс**, стародавнє місто у Східному Причорномор'ї
- Фасос**, давньогрецький острів і місто в Егеїді
- Феодосійська митниця**, митна установа в місті Феодосії, Крим
- Феодосія**, давньогрецьке місто в Східному Криму, середньовічна Кафа, зараз знову – Феодосія
- Фессалоніка**, місто в Північній Греції
- Фіваїда**, область та оаза в північному Єгипті
- Фіви**, місто в Середній Греції
- Фінляндія**, північноєвропейська країна
- Франція**, західноєвропейська країна
- Хаджибей**, турецько-татарське місто на півдні України, зараз Одеса, обласний центр
- Хаджибейська митниця**, митна установа в місті Хаджибеї (сучасна Одеса)
- Халкедон**, давньогрецьке місто на азіатському березі Боспору Фракійського
- Харків**, центр Слобожанщини, столиця радянської України у 1919–1934 рр.
- Харківська губернія**, територіально-адміністративна одиниця Російської імперії у Східній (Слобідській) Україні, до 1835 р. – Слобідсько-Українська губернія
- Харківська митниця**, митна установа в місті Харкові
- Харківський митний округ**, територіально-структурний підрозділ радянського митного відомства в межах України
- Херсон**, 1 – пізноантичне та середньовічне місто в Криму, див. *Херсонес*; 2 – місто на Нижньому Дніпрі,

- губернський центр Російської імперії, зараз обласний центр України
- Херсонес**, Херсонес Таврійський (Півострів Таврів), з пізньої античності – Херсон, давньоруський Корсунь, місто в Південно-Західному Криму, зараз на території Севастополя
- Херсонська митниця**, митна установа в місті Херсоні
- Хіос**, давньогрецький острів-держава в Егеїді
- Хмельницький**, місто в Україні, адміністративний центр Хмельницької області
- Холм**, місто в Галичині, зараз Хелм, Польща
- Хорлівська митна застава**, митна установа в селі Хорли (сучасна Херсонська область)
- Хорлівський митний пост**, митна установа в селі Хорли (сучасний Каланчацький район Херсонської області)
- Хотин**, місто на Буковині, зараз Чернівецької області
- Хотинщина**, територія, що лежить на схід від Буковини і разом з Північною Буковиною утворює сучасну Чернівецьку область. Назва походить від міста Хотин. Включає в себе сучасні Хотинський, Кельменецький та Сокирянський райони, а також північну частину Новоселицького району та північні землі Бричанського району Молдови
- Хрисополіс**, давнє грецьке місто в Малій Азії
- Хуст**, місто на Закарпатті, зараз Закарпатської області
- Царичанська митниця**, митна установа в селі Царичанка (сучасний районний центр Дніпропетровської області)
- Циндао**, місто в Китаї
- Чембало (Баликлагу)**, середньовічне місто в Південному Криму, нині Балаклава
- Черкаси**, місто в Середньому Подніпров'ї, зараз обласний центр
- Чернівці**, місто на Буковині, зараз обласний центр
- Чернігів**, місто Лівобережної України, столиця могутнього давньоруського князівства, центр воєводства у 1635–1648 рр., зараз обласний центр

Чернігово-Сіверська земля, північно-східна частина Київсь кої Русі

Чехословаччина, країна в Центральній Європі (існувала з 1918 до 1992 рр.)

Чопська митниця, митна установа в місті Чопі (сучасна Закарпатська область)

Чорне море, північно-східний басейн Середземного моря, з яким воно з'єднується через *Босфор*, *Мармурове море* і *Дарданелли*

Чорнобиль, місто в Середньому Подніпров'ї, зараз Київської області

Чорноморська регіональна митниця, митна установа в місті Одесі

Чорноморське, селище міського типу в Криму, до 1944 р. — *Ак-Мечеть*.

Чугунівка, міжнародний пункт пропуску на кордоні України та Російської Федерації поблизу села Чугунівки у Великобурлуцькому районі Харківської області

Чуднів, місто на Правобережній Україні, зараз Житомирської області

Швейцарія, європейська країна в Альпійському регіоні

Швеція, країна на Скандинавському півострові

Шегині, міжнародний пункт пропуску на кордоні України та Польщі у Мостиському районі Львівської області

Шепетівська митниця, митна установа на залізничній станції Шепетівка (сучасний районний центр Хмельницької області)

Шестовиця, селище

Шибенівський митний пост, митна установа в селі Шибена (сучасний Теофопільський район Хмельницької області)

Штирія, герцогство, складова частина Австрійської держави

Ягодин, міжнародний пункт пропуску на кордоні України та Польщі у Любомльському районі Волинської області

- Ягодинська митниця**, митна установа на залізничній станції Ягодин Львівської залізниці (сучасний Любомльський район Волинської області)
- Ялтинська митниця**, митна установа в місті Ялті, Крим
- Ялтинський митний пост**, митна установа в місті Ялті, Крим
- Ямпіль-Волинська митниця**, митна установа в селищі Ямпіль (сучасний Білогірський район Хмельницької області)
- Ямпільський митний нагляд**, митна установа УНР у містечку Ямпіль (сучасний районний центр Вінницької області)
- Янів**, населений пункт на Берестейщині, зараз місто в Білорусі
- Японія**, далекосхідна країна
- Ярослав**, місто на Галичині, зараз у Польщі

Предметний покажчик

Авари, союз тюркських кочових племен, до якого також входили підкорені слов'янські племена. У VI ст. утворили державу Аварський каганат на середньому Дунаї. На початку VII ст. починається процес розпаду каганату й утворюється перша держава західних слов'ян – Само. Наприкінці VIII ст. Аварський каганат був розгромлений франкським королем *Карлом Великим*. У IX ст. авари зазнали декількох поразок від мадяр, після чого в літописах більше не згадуються

Автономія (αυτονομία), певний статус давньогрецьких полісних громад, що передбачав збереження самоврядування і власної правової системи. У складі Римської імперії «автономія» припускала обмеження низки зовнішніх функцій міста-держави та перебування під контролем намісника провінції у питаннях зміни чинного законодавства, земельних справах та при наданні громадянства

Агораном (ἀγορανομειν), виборний міський магістрат, колегія якого стежила за порядком на агорі як під час народних зборів, так і в години роботи ринку. Агораноми стягували торговельні мита, засвідчували угоди, відповідали за дотримання правил торгівлі

Акче (тур. акçe, «білуватий»), дрібна срібна монета XIV–XIX ст., що оберталася на теренах Османської імперії та сусідніх країн. У низці мов, зокрема татарській, акче має значення збірного іменника – «гроші»

Апофіка, аптека (αποθήκη), складське приміщення, комора; у ранній Візантії спеціально обладнане місце для зберігання та продажу (переважно оптового) своїх товарів місцевим купцям або представникам громади чи офіційним особам; місце

стягування мита; аналог або прообраз середньовічного інституту *складського права*

Аристопліти (αριστοπληται), представники наближеної до царя верхівки Боспорської держави в II–III ст., серед яких помітне місце займали вищі митно-податкові урядовці

Архонт (ἀρχων), представник найвищої колегії міських магістратів. У Херсонесі римської доби перший архонт – голова держави

Астіном, виборний міський магістрат, колегія яких наглядала за карбуванням монет, стежила за системою мір та вагів і накладала клейма на експортну тару. У Херсонесі римської доби їх функції перейшли до агораномів

Ателія (ατέλεια), звільнення від непрямих податків, зокрема експортно-імпортного мита, безмитність

Бадж-і текрар, в Османській імперії податок за повторний продаж невільника

Балістарії (balistarii), бійці підрозділів торсіонної артилерії; стрільці з ручних металевих машин. У період ранньої Римської імперії металеві артилерійські машини були передані легіонам, у пізній імперії існувало декілька спеціалізованих легіонів балістаріїв

Басилевс (βασιλεύς), цар; титул боспорського правителя та візантійського імператора; міський магістрат, який очолював офіційний релігійний культ поліса та ім'ям якого називався рік

Баскак (тюрк. baskac), ординський чиновник з адміністративно-поліцейськими функціями на теренах підлеглого району, в тому числі відповідав за митні збори

Батько міста (pater civitatis, πατήρ τῆς πόλεως), почесна муніципальна магістратура. Батьки міста – магістрати, які очолювали полісне самоврядування в пізньоантичному Херсонесі, розпоряджалися міськими фінансами

Безмитний лист, документ на право перевезення товару без сплати мита

Безмитний пропуск товарів, дозвіл на перевезення товару без сплати мита

Бель, грошова одиниця Київської Русі

Буле (βουλή), рада міста, яка готувала порядок денний народних зборів, пропонувала законопроекти і разом з народом надавала персональну безмитність

Булотір (від βουλευτής, радник, та βουλή, рішення, воля, рада), візантійська посада, що відносилася до відомства єпарха Константинополя; в обов'язки булотіра входило від імені єпарха опечатувати товари, що проходили через Босфор і підлягали митному контролю

БУМАД (BUMAD), програма міжнародної технічної допомоги Білорусі, Україні та Молдові в нерозповсюдженні наркотиків, ініційована у 2003 р.; реалізується і фінансується Європейським Союзом та ООН

Бургунди, германські племена періоду пізньої античності й раннього середньовіччя; створили власне королівство на руїнах *Західної Римської імперії*

Вагове, мито за зважування

Вагштемпельмейстер, митний службовець, який наглядав за митними вагами і штампелями

Вандали, германські племена періоду пізньої античності й раннього середньовіччя; створили власне королівство на руїнах *Західної Римської імперії*, в Північній Африці

Варварські королівства, ранньодержавні утворення на руїнах *Західної Римської імперії*, створені варварськими союзами племен, колишніми союзниками Риму

Векша (вевериця, вивірка, білка), шкурка білки, найдрібніша, неподільна грошова одиниця Древньої Русі. Інколи рівноцінним замінником векші була шкурка білки. Уперше згадується в «Повісті минулих літ» під 859 р. Є згадка також у «Руській правді».

Вестготи, германські племена періоду пізньої античності й раннього середньовіччя; створили власне королівство на руїнах *Західної Римської імперії*, в Галлії та Іспанії

Вестготи, союз східногерманських племен, що в другій половині III ст. поставив під свій контроль Тіру та Ольвію

Визнаний лист, документ про затвердження великим князем литовським прийнятого посадовими особами звіту орендаря митних зборів про прибутки і видатки митниці

Відділ митного контролю і прикордонної охорони, структурний підрозділ Головного митного управління РРФСР та Управління уповноваженого НКЗТ РРФСР при РНК УСРР, який влітку – жовтні 1920 р. очолював митні установи України

Відділ митного контролю, державний орган УСРР, який у структурі Ради народного господарства України, Головного митного управління РРФСР, Управління уповноваженого НКЗТ при уряді УСРР послідовно здійснював керівництво митною системою України в березні 1919 – влітку 1920 рр., жовтні 1920 – червні 1922 рр.

Відповідальні за передачу мита на відкуп (ευκυκλιων οκóνομοι), спеціальна фінансова *колегія економів*, що контролювала передачу різноманітних податків на відкуп приватним особам та їх асоціаціям

Воскова комора, спеціалізована митниця для справляння мита з воску

Всесвітня митна організація, ВМО (англ. World Customs Organization, WCO), міжурядова міжнародна організація, заснована у 1953 р. (до 1994 р. називалася *Рада митного співробітництва*) з метою підвищення ефективності роботи митних служб країн-членів за допомогою заходів, що сприяють їх національному розвитку

Ганза, Ганзейський союз (нім. Hanse, давн.-верхн.-нім. Hansa, буквально «група, союз»), торговельно-

політичний союз вільних німецьких міст Північної Європи в XIII–XVII ст., відомий ще як Любекська ганза або Німецька ганза (*лат.* Hansa Teutonica). У неганзейських містах, з якими велися справи, існували представництва і філіали Ганзи («контори»), найбільші з яких були в Брюгге, Бергені, Новгороді й Лондоні

Гармонізована система опису й кодування товарів, міжнародна номенклатура товарів, розроблена *Всесвітньою митною організацією*

Генеральна угода з тарифів і торгівлі (ГАТТ), міжнародна угода, укладена в 1947 р., згідно з якою кожна з країн-учасниць погодилася забезпечити іншим рівний і недискримінаційний режим торгівлі, скорочувати ставки мита на основі багатосторонніх домовленостей і з часом усунути імпортні квоти. У 1995 р. перейменована у *СОТ*

Генеральне секретарство фінансів, фінансове відомство України у червні 1917 – січні 1918 рр.

Геніма́т (γεννηματος), візантійський податковий чиновник, який здійснював контроль за надходженням сільськогосподарської продукції в столицю імперії

Гербовий збір, державний податок за реєстрацію документів

Головна карвасарія, назва установи, що відала збором індукти й евекти, розташовувалася в Ніжині, контролювала подібні місцеві установи

Головна над митними зборами канцелярія, державна установа, створена у 1763 р. внаслідок розслідування справи про митний відкуп, для посилення боротьби з контрабандою. У 1780 р. канцелярія ліквідована у зв'язку з губернською реформою 1775 р.

Головне митне управління, державний орган СРСР, який у структурі наркоматів зовнішньої торгівлі, зовнішньої та внутрішньої торгівлі й Міністер-

ства зовнішньої торгівлі очолював митну систему СРСР у квітні 1923 – лютому 1986 рр.

Головне управління державного митного контролю, державний орган СРСР, який діяв при Раді міністрів, здійснював керівництво митною системою СРСР у лютому 1986 – червні 1991 рр.

Головне управління митного контролю і прикордонної охорони, державний орган РРФСР, який у червні – жовтні 1920 р. послідовно підпорядковувся наркоматам торгівлі й промисловості та зовнішньої торгівлі й керував діяльністю радянських митників

Головне управління митного контролю, державний орган РРФСР, який у червні 1918 – червні 1920 рр. послідовно підпорядковувся наркоматам торгівлі і промисловості та зовнішньої торгівлі й керував діяльністю радянських митників

Гостинне, мито за розміщення товару на гостинному дворі

Готи, союз східногерманських племен, що з'явився на півдні сучасної України в перші десятиліття III ст.

Готські (скіфські) війни, серія військових конфліктів 230–270-х рр. на дунайському та чорноморському театрах бойових дій, пов'язаних зі спробами варварського населення черняхівської культури на чолі з готами зламати військову міць римських легіонів

Грамота (урбццццц), різновид документа, грамоти на Русі X–XVII ст. – ділові документи (головним чином, так звані акти) і листи (офіційні й приватні); термін запозичений із Візантії, де означав послання, укази, а також будь-які інші документи

Гривна, вагова, грошово-вагова та грошово-рахункова одиниця Русі. У XII ст. гривна срібна дорівнювала 204 г. З XI ст. в обігу були київські гривні шестикутної форми, вагою бл. 140–160 г, що служили одиницею платежу та засобом накопичення до монгольської навали. Найбільше значення в грошовому обігу на Русі мали новгородські гривні. Перехідною від ки-

- ївської до новгородської була чернігівська гривна (за формою близька до київської, а за вагою – до новгородської гривні)
- Гуни**, союз тюркських племен, що 375 р. з'явився на територіях сучасної України і став причетним до зруйнування Тіри та Ольвії
- Даруга** (*монгол. yarguzi*), улусний намісник Золотої Орди, військовий комендант і митно-податковий інспектор певного району
- Деката** (від *лат. decata* – десять), різновид митного збору в 10 %, запроваджений у Візантії за Юстиніана I, що сплачувався при в'їзді в імперію
- Декларация**, письмова або усна заява про транспортний засіб, товар, пасажирів, майно, яке переміщують через митний кордон
- Демос** (*δημος*), народ; вищий орган влади в полісах, який видавав закони та визначав, між іншим, засади митної діяльності
- Денарій** (від *лат. deni* – по десять), римська срібна монета, спочатку мала вагу 4,55 г та дорівнювала 10 ассам. За часів імперії маса денарія постійно зменшувалася (наприклад, за Нерона становила 3,4 г)
- Департамент митних зборів**, спільна назва митних відомств Російської імперії (до 1917 р.), Росії в період правління Тимчасового уряду (1917 р.), українських національних режимів часів революції (1917–1918 рр.), радянської Росії (перша половина 1918 р.) та радянської України (до березня 1919 р.)
- Державна зовнішньоекономічна комісія**, спеціальний державний орган при Раді міністрів СРСР, який із серпня 1986 р. керував діяльністю Головного управління державного митного контролю
- Державний митний комітет України**, центральний орган державного управління в галузі митної справи у 1991–1996 рр., попередник Державної митної служби України

Державний митний опікун (прокуратор) Ілірика (procurator publici portorii Illyrici), керівник окремого митно-податкового округу в Римській імперії. До 182 р. на теренах Мезії митними зборами відали відкупники, згодом їх функції були передані імператорським чиновникам, які перебували під началом державного митного опікуна

Динар, одиниця валюти багатьох держав, переважно арабомовних або колишніх частин Османської імперії. Арабське слово «динар» походить від *денарія*, валюти Римської імперії

Диргем (дирхам), арабська монета, введена в обіг наприкінці VII ст. з початковою вагою в 3,9 г і вартістю 1/10 *динара*. Назва є перекрученням грецького слова *драхма*

Директорія, вищий орган державної влади відродженої Української Народної Республіки, який діяв з 14 листопада 1918 до 10 листопада 1920 рр.

Діойкет (ο διοικητής), 1 – найвищий одноособовий фінансовий та контрольно-ревізійний урядовець давньогрецького поліса; 2 – у Візантії – чиновник із відомства логофета генікону (управління постачання), що належав до фіскального управління імперії

Діойкіт, див. *діойкет* 2.

Договір, правовий акт публічного (зазвичай міждержавного) або приватного характеру

Дозорці, фактори і прикажчики, безпосередні збирачі індікти й евекти, яких запрошував на роботу військовий екзатор

Дорожній примус, припис щодо обов'язкового пересування купців лише встановленими дорогами

Драхма (δραχμή), срібна монета в Стародавній Греції; одиниця виміру маси від 4 до 7 г (залежно від поліса).

Другий Литовський статут, друга редакція кодексу Великого князівства Литовського, запроваджена 1566 р.

Дука (dux, δοῦξ), «вождь», «герцог»; титул намісника віддаленої чи прикордонної пізньоримської провінції, який поєднував цивільну і військову владу; в VI ст. візантійський намісник Херсона та всіх імперських володінь у Тавриці

Евекта (від *лат.* *eveho* – виводжу, *evectus* – який вивозиться), митний податок, що стягувався урядом Гетьманщини за вивезення товарів з Лівобережної України в другій половині XVII – першій половині XVIII ст. Нерідко евекта віддавалась на відкуп представникам місцевої еліти. У зв'язку з офіційною ліквідацією царським урядом митних кордонів на українських землях, що входили до складу Російської держави, евекту було скасовано указом імператриці Єлизавети Петрівни від 5 січня 1754 р.

Евокат (ηνοκᾶτος), воїн спеціального, наприклад імператорського, призову (*evocatus Augusti*). *Evocatus Augusti* – ветеран римської армії, знову призваний на дійсну службу спочатку зі складу допоміжних частин, після реформи Тиберія 24 р. – виключно з преторіанців

Екер, митний службовець, який перевіряв якість задекларованих спиртних напоїв

Екзатор військовий, особа, що здійснювала стягування митних зборів (індукти й евекти) в усій Гетьманщині, значний відкупник

Ек-просоп (εκ προσώλου), повноважний представник високої посадової особи, інколи самого імператора

Елевтерія (ελευθερία), свобода, формальний статус вільного міста. У складі Римської імперії «елевтерія поліса» означала не суверенітет, а самоврядування під римським контролем: збереження законодавства міста-держави, власного громадянства і дозвіл порядкувати земельним фондом поліса

- Елліменіон** (ελλιμένιον τέλος), портове мито з кількості товару, який проходив через гавань і фіксувався в митних списках елліменістів
- Елліменісти** (ελλιμενισταί), збирачі мита в гаванях
- Емпор** (εμπόρος), значний давньогрецький торговець, який здійснював закордонні оптові операції
- Емпорій** (εμπόριον), «ринок»; спеціально обладнані поселення, переважно на березі моря, для ведення далекої оптової торгівлі; в емпоріях надавалися портові, митні та складські пільги
- Епарх** (επαρχος), намісник, висока візантійська посада
- Європейська комісія** (англ. European Commission), виконавчий орган Європейського Союзу
- Європейський парламент** (англ. European Parliament), одна з п'яти керівних інституцій Європейського Союзу, асамблея представників його населення; виконує законодавчі та контрольні функції
- Європейський Союз, Євросоюз, ЄС** (англ. European Union), економічне й політичне об'єднання європейських держав, що підписали Договір про Європейський Союз (Маастрихтський договір, 1992 р.). ЄС – міжнародне утворення, що поєднує ознаки міжнародної організації й держави
- Єфимки**, російська назва німецької срібної монети, якою російський уряд вимагав від іноземців сплати мита
- Живиця**, смола дерев хвойних порід, що містить скипидар і каніфоль
- Закят**, араб. внесок правовірного на благодійність; до цієї ж категорії мусульманські богослови приписали і митні збори
- Збори митні**, грошові виплати, які стягуються митними установами відповідно до митного законодавства
- Звичай**, стала й повторювана форма поведінки індивідів і груп, що переважно має на меті досягнення прагматичного ефекту впорядкування сфери практичних дій, є повсякденним явищем і перед-

бачає розв'язання проблемної життєвої ситуації чітко визначеним способом

Звіт, подання певних відомостей за певний період часу

Імпортне управління, структурний підрозділ Наркомату зовнішньої торгівлі, що складав і контролював реалізацію так званих імпорتنних планів, за якими СРСР закуповував закордонні технології, техніку, промислове обладнання, інженерне спорядження тощо

Імунітет (*immunitas*), звільнення від податків та мита на певні групи товарів у Римській імперії

Індукта (від *лат.* *inductus* – запроваджений), митний податок на Лівобережній Україні, стягуваний гетьманською адміністрацією за ввезення товарів у другій половині XVII – першій половині XVIII ст. Скасовано 1754 р.

Інтерпол (*англ.* *International Criminal Police Organization, INTERPOL*), організація, що сприяє міжнародній поліцейській співпраці; заснована у 1923 р. як *International Criminal Police Commission*, з 1956 р. використовується теперішня назва

Кандидат (*кандідатос*), придворний титул візантійських чиновників низького рангу (четвертий клас)

Кантаржій (від *тур.* *kantar* – вага, у поляків *kantorzy, kantorzysta* – прикажчик), у широкому сенсі «зважувальник»; у запорожців – військовий кантаржій був охоронцем військових ваг і мір, що служили нормою для ваг і мір усіх торговців і продавців, котрі жили в Січі. Водночас кантаржій мусив збирати податок на користь війська з усіх привезених у Січ товарів, продуктів, різної бакалії, горілки, вина й розподіляти їх між товариством, старшиною і церквою

Капел (*καπῆλος*), дрібний гендляр; подекуди синонім дрібного шахрая

Квит, **квитація**, боргова розписка

Кіршвасер (*нім.* *Kirschwasser* – «вишнева вода»), міцний алкогольний напій, що отримується шляхом

дистиляції сула чорних вишень, що заграло, разом з кісточками

Кіле, вагова міра в 2 пуда, 32 кг

Клеймо, мито за накладання клейма

Кодекси османських законів, нормативно-правові акти, що видавались османськими султанами для окремих місцевостей і регламентували суспільні відносини, зокрема митно-податкові

Колегія Дев'яти (οι εννέα), фінансова установа Ольвії, що опікувалася державним скарбом

Колегія економів (εὐκικλῶν οἰκονομοί), див.: *відповідальні за передачу мита на відкуп*

Колегія Семи (οι επτά), фінансова установа Ольвії, що завідувала священною скарбницею, встановлюючи податки на жертвоприношення та опікуючись будівлею, де зберігалися речі, пожертвовані богам

Колода, одна з основних мір об'єму сипких тіл у пізньосередньовічній і ранньомодерній Україні, дорівнювала 8 відрам; відро вміщало 10–20 кварт; кварта – міра об'єму сипких тіл і рідин, близько 1 л

Колонія (colonia), «поселення»; населений пункт на чужих землях, давньогрецькі колонії юридично були рівноправні зі своїми метрополіями

Комеркіарій (κομμερκιαρίος), візантійський чиновник, історичний спадкоємець комітів комеркіаріїв, з'являється близько 500 р. на сході імперії. У коло обов'язків комеркіаріїв входив нагляд за торгівлею шовком та закупівлею сировини для його виговлення в імперії; пізніше додалося ще стягування спеціального 10 %-го податку – *комеркіону* з імпорту-експорту товарів при торгівлі ними на всій території імперії

Комеркія (κομμερκιον), фемна імператорська митниця в ранньосередньовічній Візантії, розташована на перетині сухопутних чи морських транспортних комунікацій

Комерц-колегія, державна установа, створена в 1718 р. з метою сприяння торгівлі та забезпечення її ін-

тересів за кордонами Росії. Комерц-колегія здійснювала керівництво митними установами, розробляла митні статuti. Ліквідована у 1810 р.

Комісійна рада, орган, утворений при Департаменті митних зборів, що опікувався питаннями організації митної системи в УНР та Українській Державі

Коміт комеркіарій (comes commerciorum), пізньоримський та візантійський чиновник, який відав збиранням державного торгового мита, податками на обіг і продаж товарів, а також контролював торгівлю з іноземцями

Комора, головна митниця округу у Великому князівстві Литовському

Коносамент, документ про вантаж на морському транспорті

Конституція сейму, постанова сейму в Польщі та Речі Посполитій

Копа грошей, у східних слов'ян; одиниця лічби: 60 снопів, дощок тощо; в Україні в XIV–XVIII ст. – одиниця грошової лічби. У XVII ст., наприклад, вона дорівнювала 75 польським чи 60 литовським грошам, 50 московським копійкам. Використовувалася у лічбі празьких грошів, 60 шт. яких дорівнювали празькій ваговій гривні срібла (253 г). Згодом це поняття стало лише лічильним. У західноукраїнських землях, що входили до складу Польщі, лічба монет на копи велася дуже рідко. Однак на українських землях, які перебували у складі Великого князівства Литовського, облік монет протягом XV–XVII ст. вівся переважно на копи. Литовська копа дорівнювала 60 литовським грошам або 60 пенязям (динаріям)

Корабельний доглядач, митник дореволюційної митниці, який здійснював митний контроль на судні

Костка, мито, що стягувалося монголами з перехожого
Кримський крайовий уряд, автономний уряд Криму, що постав в умовах німецької окупації у 1918

р. Мав два різних склади: пронимецький уряд М. А. Сулькевича (25 червня – 15 листопада 1918 р.) і земський уряд С. С. Крима (15 листопада 1918 – квітень 1919 рр.)

Кувікуларій (κουβικουλάριος), придворне звання візантійських чиновників четвертого класу; існувало з VII до XI ст., спочатку давалося євнухам (кувікуларія – дівчина-покоївка), згодом – звичайний папацовий титул

Куна, грошова одиниця Давньої Русі. Назва походить від шкурки куниці, проте куна була переважно металевою монетою. Куною називали і східні *диргеми*, і західноєвропейські *динарії*, і руські *срібники*. Термін «куни» до середини XIII ст. часто вживався і для означення слова «гроші», замінюючи термін «сребро»

Куфа, відріз тканини довжиною в один лікоть

Лангобарди, германські племена періоду античності й раннього середньовіччя; створили власне королівство на руїнах *Західної Римської імперії*, на Півночі Італії

Ленд-ліз (англ. lend-lease – давати в борг, здавати в оренду), програма, за якою США під час Другої світової війни передавали в користування або в оренду своїм союзникам (СРСР, Великобританії, Франції тощо) боєприпаси, техніку, продовольство, сировину. Закон про ленд-ліз був прийнятий Конгресом США 11 березня 1941 р.

Літургія (λεειτουργία), «загальна справа, загальне служіння»; громадська повинність, різновид обтяжливого персонального податку на заможних громадян та метеків, що передбачав зобов'язання за власний кошт влаштувати громадські свята й ігри, утримувати учасників гімнастичних змагань, організовувати театральні трупы і вистави, споряджати військові кораблі тощо

Логофет генікону (λογοθέτης του γενικῶνου), начальник центрального податково-фінансового управління в столиці Візантійської імперії

Магдебурзьке право, право міста на самоврядування; назва походить від середньовічного саксонського міста, муніципальне право якого, поряд із хелмським і любекським правом, стало за взірць для формування інститутів самоврядування в містах Центрально-Східної Європи

Марасід баррійя, феодална арабська митниця

Марасід, арабська середньовічна митниця

Маршалок, посадова особа у Великому князівстві Литовському

Медимн (μέδιμνος), міра сипких речовин у Стародавній Греції, 1 медимн \approx 52,53 л, 1 медимн пшениці \approx 40,955 кг.

Меркантилізм (фр. mercantilisme від лат. mercantile – торговий), економічне вчення та господарська практика епохи становлення капіталізму, відповідно до яких джерелом багатства є сфера обертання капіталу, торгівлі, а не сфера виробництва; накопичення всередині держави дорогоцінних металів

Метрополія (μυτρόπολις), «місто-матір», 1 – давньогрецький поліс, громадяни якого виводили на чужі землі нове поселення (апоійкію або колонію), котре згодом саме могло конституюватися в місто-державу, юридично незалежну від метрополії, але морально (нерідко й політично) зорієнтовану на неї; 2 – в епоху європейського колоніалізму держава, яка мала залежні території – колонії

Мит, проізне мито, що стягувалося монголами

Митар, митник

Митна війна, використання національних тарифів у конкурентній боротьбі за лідерство в міжнародній торгівлі

Митна пільга, надання окремій особі чи групі осіб права на безмитну торгівлю, звільнення від сплати окремих видів мита або можливості сплачувати мито за нижчим тарифом

Митне управління, державний орган РРФСР, який, підпорядковуючись Наркомату зовнішньої торгівлі, у червні 1922 – квітні 1923 рр. керував діяльністю радянських митників

Митний комітет, державний орган СРСР, який у червні 1991 – січні 1992 рр. очолював радянську митну систему

Митний округ 1 – територіальне об'єднання комор і прикоморків у Великому князівстві Литовському; 2 – структурно-територіальний підрозділ митної системи Російської імперії в 1811–1912 рр.; 3 – структурно-територіальний підрозділ радянської митної системи до запровадження Митного кодексу 1928 р.

Митний тариф, див.: *тариф митний*

Митник, службовець митної установи

Митник-соляник, службовець на соляній коморі, який справляв мито із солі, а також продавав сіль зі складу купцям і людям

Митні списки (αλογραφαί), у Стародавній Греції спеціальні реєстраційні книги, в яких *елліменіст* фіксував номенклатуру, обсяги, пункти призначення вантажів, що проходили через порт

Митно-матеріальне управління, державний орган РРФСР, який, підпорядковуючись Наркомату зовнішньої торгівлі, у жовтні 1920 – квітні 1921 рр. керував діяльністю радянських митників

Митно-тарифна рада України, колегіальний орган, утворений у лютому 1993 р. при Кабінеті Міністрів України з метою розроблення пропозицій з питань митно-тарифного регулювання. Митно-тарифна рада опрацьовує та вносить пропозиції до проектів законів із питань оподаткування експортно-імпортних операцій

Митно-тарифний комітет, спеціальний державний орган, який працював з 1922 р. й опікувався тарифними питаннями, списками заборонених товарів, проблемами укладання міжнародних торговельних угод

Мито (*myto*), старонімецьке слово, яке поширилося серед західних і східних слов'ян на межі VIII–IX ст. та означало грошовий або натуральний збір; різновид оплати від роду та виду товару

Мито ввізне, *мито* на імпорт (ввезення товару)

Мито вивізне, *мито* на експорт (вивезення товару)

Мито заборонне, один з методів протекційної політики

Міністерство зовнішньої торгівлі, міністерство СРСР, яке у 1946–1986 рр. опікувалось митною справою

Мітата (*μῆτατα*), спочатку митні застави або підконтрольні чиновникам *емпорії* на східному кордоні Візантії, поява яких не в останню чергу була пов'язана із запровадженням шовкової монополії. Від середини VIII ст., з пом'якшенням державної монополії на завезення і продаж шовку, спеціально відведені та обладнані складами і гостинними дворами місця, де під контролем *комерціаріїв* асоціації іноземних купців реалізували переважно оптові партії привізних товарів

Молівдул, **молівдовул** (від *грец.* *μολυβδῖς* свинцева кулька), у Візантії підвісна свинцева печатка на офіційній кореспонденції або на товарах, що проходили митний огляд

Морська кампанія, термін, який означає, що бойовий корабель або допоміжне судно флоту належить протягом певного часу до першої лінії бойової готовності. Кампанія, як правило, тривала з квітня до листопада. Від кількості кампаній залежала вислуга років офіцерів

Мостове, вид мита за прохід людей через мости і греблі без товарів

Навклер (*ναύ-κληρος*), судновласник, капітан судна у Стародавній Греції

Народ (δημος), див.: *демос*

Народний комісаріат зовнішньої та внутрішньої торгівлі, наркомат СРСР, який у 1925–1930 рр. опікувався митною справою

Народний комісаріат зовнішньої торгівлі, наркомат РРФСР та СРСР, який у 1920–1925 рр. та 1930–1946 рр. опікувався митною справою

Народний комісаріат торгівлі і промисловості, наркомат РРФСР, який у грудні 1917 – червні 1920 рр. опікувався митною справою

Начальник звітів (ὁ ἐπι τῶν λόγων), найвищий фінансовий урядовець Боспору в II–III ст., «міністр фінансів», до рук якого стікалися різноманітні прибутки, в тому числі від митних зборів

Начальник митно-податкового округу Іллірик (comes largitionum per Illyricum), вищий чиновник Римської імперії, який відповідав за збирання всіх податків на території митно-податкового округу Іллірик, що включав до свого складу провінції Рецію, Норик, Далмацію, Паннонію, Дакію, Мезію та Фракію

Начальник фіску (ὁ ἐπι τῶν φοίσκων), у II–III ст. керівник боспорського «фіску» – сховища коштів, які поповнювалися митами на врожай, експортними зборами, грошима та майном від конфіскацій спадщин; кошти фіску перебували в розпорядженні верховного правителя Боспору

Ногата, грошова одиниця, що перебувала в обігу на землях Київської держави у домонгольський період. Назва походить від арабського терміна «нагд» – повноцінна, відбірна монета, або «накада» – сортувати, відбирати кращі екземпляри. Ногата – це високопробна срібна монета (арабський дирхем, вагою близько 2,5 г). У XI ст. ногата дорівнювала 1/20 гривні

Обвістка, обістка, див.: *явка*

Обіжник, бюлетень, циркуляр; термін мав поширення в роки революції та громадянської війни

Оголошення, документ про товари, які перевозять через кордон. Складається власником товару або перевізником

ОЕСР, Організація економічного співробітництва і розвитку (англ. Organisation for Economic Co-operation and Development, OECD), міжнародна організація, що об'єднує тридцять, переважно економічно розвинутих, країн. Договір про ОЕСР був підписаний у 1960 р. з метою координації економічної політики країн – членів ОЕСР та погодження програми допомоги країнам, що розвиваються. Штаб-квартира ОЕСР розташована в Парижі

Окремий корпус кордонної охорони (ОККО), військове з'єднання УНР та Української Держави, створене у березні 1918 р., на яке було покладено завдання забезпечувати безпеку українського державного кордону

Округ митний, група митних установ, які територіально закріплювалися за головною митницею

Оксюморон, оксиморон (грец. οξύμωρον, букв. «дотепно-безглузде»), літературно-поетичний прийом, котрий полягає у поєднанні протилежних за змістом, контрастних понять, що спільно дають нове уявлення. Особливість оксиморона полягає у сполученні різко контрастних, протилежних за значенням слів, унаслідок чого утворюється нова смислова якість, несподіваний експресивний ефект («холодне полум'я», «сухий дощ», «крижа на посмішка», «депресивна веселість» тощо)

Октава (octavae), митний збір на зовнішніх кордонах Римської імперії розміром 12,5 % (одна восьма) вартості товару, складалася з 10 % митного збору (decata) та 2,5 % (quadragesima) податку з торговельної угоди; основний візантійський митний збір

Оренда мита, передача державою збирання мита приватній особі на певний період на заздальгідь ви-

значених умовах, головною з яких була сплата у встановлені проміжки часу обумовленої грошової суми або надання товарів

Остготи, германські племена періоду пізньої античності й раннього середньовіччя; створили власне королівство на руїнах *Західної Римської імперії*, в Італії

Остригомський митний тариф, королівська жалувана грамота двом монастирям давньої столиці Угорщини Естергому на збирання мита, надана в 1198 р.

ОЧЕС, **Організація чорноморського економічного співробітництва** (англ. Organization of Black Sea Economic Cooperation, BSEC), субрегіональне об'єднання 12 країн Чорноморського регіону (Азербайджан, Албанія, Болгарія, Вірменія, Греція, Грузія, Молдова, Росія, Румунія, Сербія, Туреччина, Україна). Організація була створена у 1992 р. з метою забезпечення тісного економічного співробітництва країн-учасниць, вільного пересування товарів, капіталів, послуг і робочої сили та інтеграції економік цих країн у світову економічну систему

Очищення митне, виконання процедур митного оформлення товарів

Пакгаузний наглядач, митний службовець на дореволюційній митниці, який відповідав за збереження товарів на митному складі

Пальмірський митний тариф, *митний тариф Пальміри* – перелік асортименту товарів караванної торгівлі, що складається майже з 250 рядків грецького і пальмірського (арамейського) тексту

Пара

Пачкарство, контрабанда; термін мав поширення в добу революції, громадянської війни і непу

Перший Литовський статут, перша редакція кодексу Великого князівства Литовського, 1529 р.

Писар господарський, посадова особа у Великому князівстві Литовському

Пище, мито за пропуску товару

Підскарбій дворний, посадова особа у Великому князівстві Литовському

Підскарбій земський, посадова особа у Великому князівстві Литовському

Поборовий універсал, документ, що ухвалювався сеймом і містив митні тарифи

Полікапел (πολιτῦ-κάπηλος), у Стародавній Греції представник неоднорідного прошарку ринкових посередників-перекупників; реалізували свій товар уроздріб з яток особисто або через одного-двох рабів чи вільновідпущеників

Поліс (πόλις), місто-держава, особлива форма соціально-політичної та економічної організації у Стародавній Греції, виріс із сільської общини і став одним із варіантів общинної структури. Община складалася з колективу громадян, які були власниками земельних наділів і воїнами, людьми, зацікавленими в політичному і культурному житті рідного міста. Серед населення були також представлені неповноправні іноземці (метеки, перієки) та безправні раби

Політія (πολιτεία), громадянство в античних полісах

Помірне, мито за міру

Порторія (portoria), різновид мита в римську добу, мито за право суден користуватись акваторією порту

Порто-франко (*im. porto franco* – вільний порт), місто або приморська область, у межах якої дозволяється безмитне ввезення і вивезення іноземних товарів; митний режим зони вільної торгівлі

Право складу (складське право), припис щодо обов'язкової зупинки купців у встановлених (складських) містах і оптового продажу протягом певного часу своїх товарів місцевим купцям і шляхті

Практій (πρακτεῖον), «митниця»; митно-податковий орган у пізньоантичному Херсонесі, об'єднаний з управлінням *балістаріїв*

- Практор** (πράκτωρ), у класичних Афінах та в ранньоелліністичному Боспорі виконавець судових рішень, у римському Єгипті – посада чиновників, які спочатку стягували з населення недоїмки, поступово перетворюючись на «податкових інспекторів». У деяких джерелах X–XI ст. – синонім слова «комеркіарій». У X–XIII ст. слово означало не конкретну посаду, а функції чиновника, скажімо, «особа, відповідальна за збирання податків в окрузі», або «інспектор, що стягує мито з кораблів і моряків в імперському порту»
- Привілей**, вид документа, яким, зокрема, надавалося право особі чи громаді на безмитну торгівлю, а населеному пункту – право складу
- Прикоморок**, відділення головної митниці округу у Великому князівстві Литовському
- Присяга**, підтвердження, невиконання якого мало наслідком покарання
- Проксен** (πρόξενος), «друг гостя»; у Стародавній Греції приватна особа, яка офіційно представляла інтереси певного поліса у себе на батьківщині, за що нагороджувалася низкою привілеїв: безмитністю, громадянством, особистою недоторканністю тощо. Від доби пізнього еллінізму – почесний титул й нагорода
- Проксенія** (προξενία), почесний нормативно-правовий акт народу (*псефісма*) чи боспорського царя, яким іноземець нагороджувався за допомогу. Проксенічна псефісма містила, наприклад, звільнення від мита, дарування громадянства, недоторканність майна та особи тощо.
- Промито**, конфіскація контрабанди чи товару, провезеного з порушенням сплати мита
- Протефон** (πρωτεύων), «найперший, головний». У Константина Багрянородного почесний епітет найвищого міського магістрату (глави держави) пізньоантичного Херсонесу, що належав, вірогідно, першому архонту чи батькові міста. У візантійському

Херсоні X ст. один із найвищих представників міської влади (кураторів поліса)

Протекціонізм (*фр.* protectionnisme від *лат.* p̄tectio захист, прикриття), економічна політика держави, що має за мету захистити народне господарство від іноземної конкуренції шляхом запровадження високого мита на імпортні товари, обмеження чи заборони ввезення певних товарів; політика сприяння вітчизняним торговцям

Протоспафарій (πρωτοσπαθάριος), придворний титул візантійських чиновників середнього рангу (другого класу), який переважно жалувався військовим

Псефісма (ψήφισμα), декрет народу щодо конкретного питання, прийнятий на підставі існуючого законодавства. Поділялися на звичайні та урочисті (почесні)

Рада зовнішньої торгівлі, структурний підрозділ Наркомату зовнішніх справ РРФСР та СРСР, який з 1920 р. координував дії радянських державних органів у сфері зовнішньої торгівлі

Рада митного співробітництва, див. *Всесвітня митна організація*

Рада народного господарства України, державний орган управління промисловістю та її планування в радянській Україні

Рафальштетенський митний статут, східнонімецький нормативно-правовий акт початку X ст., що регламентував торгівлю та митні відносини; перше джерело з історії русько-європейських митних контактів

Регулятивна функція митниці, напрям діяльності митниці щодо регулювання зовнішньоекономічної діяльності за допомогою тарифних і нетарифних методів

Реєстр (*польськ.* rejestr від *лат.* registrum), опис, письмовий перелік

Ресм-і тамга, в Османській імперії податок за тамгу, тобто тавро на шкірі раба, який збирався у тому випадку, коли невільника привезли без худжету – акта на право володіння рабом

Ритуал, дія чи послідовність дій символічного характеру

Сасаніди, правляча династія Ірану в III–VII ст.

Свеви, германські племена періоду пізньої античності й раннього середньовіччя; створили власне королівство на руїнах *Західної Римської імперії*, у північно-західній Іспанії та в Португалії

Світова організація торгівлі, СОТ (англ. World Trade Organization, WTO), провідна міжнародна економічна організація, створена у 1995 р. з метою лібералізації міжнародної торгівлі та вирішення спірних питань між країнами-членами. СОТ стала наступником *ГАТТ*

Світовий банк (англ. The World Bank), міжнародна фінансова організація, створена у 1944 р. з метою надання фінансової і технічної допомоги країнам, що розвиваються. Він складається з п'яти головних інститутів (Група Світового банку): Міжнародний банк реконструкції й розвитку (МБРР), Міжнародна фінансова корпорація (МФК), Міжнародна асоціація розвитку (МАР), Багатостороння агенція з гарантій інвестицій (БАГІ), Міжнародний центр з урегулювання інвестиційних спорів

Сейм (польськ. sejm), представницька установа у Польщі та Речі Посполитій

Символ (від грец. σύμβολον знак, прикмета, відзнака), фігура чи образ, використовуваний як знак речі, явища або стану; «спрямовує» свідомість до неочевидних значень і смислів

Ситон, **ситофілак** (σιτόνος, σιτοφύλακες), у давньогрецьких полісах представник колегії, відповідальної за державну закупку зерна, його зберігання у державному складі ситобалоні та продаж за твердими цінами. Їх обов'язки в Херсонесі належали агораномам.

- Скарб**, скарбниця, казна
- Скіфи**, північно-іранські кочові племена, що домінували в південноукраїнських степах у VII–IV ст. до н. е. та мали свою державу в Криму в III ст. до н. е. – III ст. н. е.
- Складське право**, див. *право складу*
- Службник промитний**, службовець, до обов'язків якого входила протидія спробам об'їзду митниці та ухилення від сплати мита
- Слухання лічби**, прийняття посадовими особами звіту орендаря митних зборів про прибутки і видатки митниці
- Соляна комора**, спеціалізована митниця для справляння мита із солі
- Соляний склад**, містце обов'язкової зупинки купців, які торгували сіллю; див. *право складу*
- Спафарій** (σπαθάριος), придворний титул візантійських чиновників третього класу
- Спафарокандидат** (σπαθάρικανδιδάτος), придворний титул візантійських чиновників другого класу
- Співдружність Незалежних Держав, СНД**, міждержавне об'єднання більшості пострадянських країн, створене у грудні 1991 р. замість ліквідованого СРСР, з метою збереження партнерських відносин між його колишніми членами
- Справця**, митний службовець на коморі чи прикомірку
- Срібник**, дрібна розмінна монета домонгольської Русі
- Статут митний**, звід правил, які визначають механізм діяльності митних установ та митних службовців
- Стратег** (στρατηγός), у Стародавній Греції провідник громадянського ополчення або війська, найнятого містом. В елліністичну і римську епохи стратеги — громадські магістрати, які опікувалися фінансами, постачанням, збиранням мита, наглядом та запобіганням контрабанді. У візантійський час — намісник феми
- Східне управління**, структурний підрозділ Наркомату зовнішньої торгівлі, який контролював хід імпортно-експортних операцій, що їх здійснював

СРСР у Далекосхідному та Середньоазійському регіонах

Такса (нім. *Taxe* від *лат. taxāge* – оцінювати), встановлена розцінка товарів або норма оплати чого-небудь, тариф

Талант (τάλαντον, від *грец.* «той, що несе», *лат. talentum*), в античні часи найбільша одиниця ваги та лічильно-грошова одиниця Стародавньої Греції, Єгипту, Малої Азії, Персії. Наприклад, малий аттичний талант = 60 мін \approx 26,2 кг

Тамга (*тюрк., монгол. tamga*), запроваджене монголами на Русі мито за купівлю і продаж товарів, що надходило ханові

Тамгаджі (*тюрк., монгол. tamgaji*), митник у тюркських народів

Таможенний голова, чиновник у Московській державі, який збирав мито до царської казни

Тариф (*араб. ta'rif(a)*, оголошення про митні збори), система ставок, що визначає розмір плати за різні послуги

Тариф митний, зведення ставок митних зборів; має силу закону

Тимчасова рада з митного управління, тимчасовий вищий орган митної системи РРФСР у грудні 1917 – на початку 1918 рр.

Торговий устав, загальнодержавний нормативно-правовий акт Московської Держави 1653 р.

Традиція (від *лат. trāditio*, передача, переказ, звичка), фактор саморозвитку соціуму, що передбачає передачу певного позитивного колективного досвіду (способів поведінки в тій чи іншій ситуації, ціннісних настанов та орієнтирів, діяльнісних технологій, моделей структурування дійсності тощо) від попередніх до наступних поколінь.

Транспортно-матеріальне управління, державний орган РРФСР, який, підпорядковуючись Наркомату зовнішньої торгівлі, у квітні 1921 – липні 1922 рр. керував діяльністю радянських митників

Трапезит (від грец. *τραπέζα* – «мінйальний стіл, банк»), давньогрецький мінйяло. Трапезити давали гроші під заставу коштовних речей, здійснювали грошові перекази в інші міста, видавали позики під проценти; за певну плату зберігали цінності й різні документи, здійснювали від імені клієнтів різноманітні операції, виступали посередниками у підготовці й підписанні договорів, сплаті різноманітних платежів. Професія трапезита вважалася недостойною громадянина, ними були переважно метеки й вільновідпущеники

Третій Литовський статут, третя редакція кодексу Великого князівства Литовського, 1588 р.

Троїстий союз, об'єднання імперіалістичних держав у складі Германської, Австро-Угорської імперій та Італійського королівства, виникло в 1884 р.

Тьма (від монгол. *тумен*, 10-тисячний загін, у множині – теми), військово-адміністративний та митно-податковий округ у Золотій Орді та в монгольській Русі

Українське відділення Головного митного управління НКЗТ СРСР, структурний підрозділ ГМУ СРСР, який з 1925 р. керував діяльністю українських митних установ

Українське управління ГУДМК СРСР, структурний підрозділ у складі митного відомства СРСР, створений у квітні 1990 р., який мав координувати діяльність митниць, розташованих на території Української РСР

Український митний округ, структурний підрозділ Управління уповноваженого НКЗТ РРФСР при РНК УСРР, який керував діяльністю митників на території України у червні 1922 – жовтні 1923 рр.

Уповноважений Наркомату зовнішньої торгівлі (УпНКЗТ) РРФСР при РНК УСРР, представник НКЗТ РРФСР при уряді України, який координував діяльність обох радянських республік у сфері зовнішньої економіки та торгівлі й митної справи

Управління УпНКЗТ, апарат уповноваженого Наркомату зовнішньої торгівлі РРФСР при РНК УСРР

Урядник, представник центральної влади на місці

Уставна земська грамота (обласний привілей), законодавчий акт Великого князівства Литовського

Фактура, сертифікат про походження товару

Фема (θέμα), провінційний воєнно-фінансовий округ у ранньосередньовічній Візантії

Фіас (θέσσος), релігійний союз, одна з найпоширеніших в елліністичному світі форм громадських об'єднань, які можна визначити як професійні угруповання, що перебувають під заступництвом божества

Фіскальна функція митниці, напрямок діяльності митниці щодо надходжень до державного бюджету

Франки, германські племена періоду пізньої античності й раннього середньовіччя; створили власне королівство на руїнах *Західної Римської імперії*

Хартуларій (χαρτουλάριος), середній за рангом візантійський фіскальний чиновник

Хранитель царської скарбниці (ο περιϋ αὐτῆς βασιλικῆς τραπεζῆς), боспорський урядовець II–III ст., відповідальний за надходження грошей у скарбницю, що йшли на утримання царського двору

Царська скарбниця (βασιλικὴ τραπεζή), загальнодержавна скарбниця, якою відала царська адміністрація, а не магістрати міських общин, відповідальні за кошти храмових чи міських скарбниць

Цельна комора, прикордонна митниця

Цельник, службовець прикордонної митниці

Центральна комісія з боротьби з контрабандою, міжвідомчий орган, який у грудні 1921 – жовтні 1927 рр. координував заходи боротьби з контрабандою на території радянських республік

Центральний комітет Всеросійської спілки митних службовців, тимчасовий вищий орган митної системи РРФСР у жовтні – грудні 1917 р.

Цю (сю), прикордонне мито від торговельно-комунікаційних засобів

Цолнер, митний службовець, заступник директора митниці

Четверний союз, військово-політичний блок Німеччини, Австро-Угорщини, Болгарії та Туреччини, що протистояв країнам Антанти (Згоди) в Першій світовій війні 1914–1918 рр.

Члени присутствія [на митниці], митні службовці на дореволюційній митниці, які колегіально визначали митну вартість товарів

Шафар військовий (з польськ. szafarz – економ, ключник, келар, домоправитель, а в українській вимові шапарь), митник на Запорозжжі. У кількості чотирьох і більше разом з підшафаріями мали збирати прибутки на користь Коша, але не в Січі, а на головних перевозах через Дніпро, Буг і Самару – Кодацькому, Микитинському, Бугогардівському, Самарському тощо з проїжджих купців, дрібних торговців та промисловиків різного стану й народності. Шафарі вели книги прибутків-видатків, мали при собі козацькі команди, часом команди прикордонних комісарів і суворо стежили за порядком руху вантажів через переправи

Шацунок, оцінка, визначення вартості товару

Явка (обвістка, обістка), у широкому значенні – сповіщення урядових органів міста про прибуття до нього тих чи інших осіб, що оплачувалося; у вузькому значенні – вид митного збору, який сплачувався завжди і полягав у повідомленні про прибуття товарів

Явочне, мито за засвідчення товару

Ямна система, державні кінні станції, вперше запроваджені за монголів

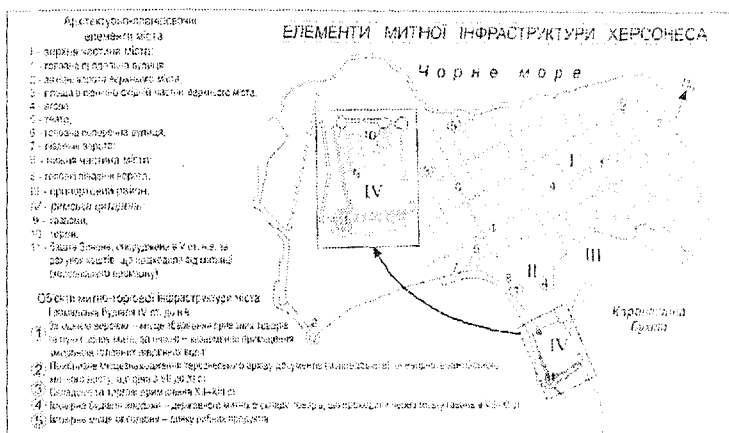
Ярлик (від *тюрк.* jarlyk – указ, грамота), 1 – на Русі XIII–XV ст. грамота, письмовий наказ хана Золотої Орди; 2 – митний документ, що підтверджував виконання митних процедур у XVIII–XIX ст. у Російській імперії

- Auraria**, загальний термін для місцевого торговельного податку в середньовічній Європі
- ВОММОЛУК**, програма, що реалізується Місією ЄС із прикордонної допомоги Молдові та Україні (EUBAM). Конкретною метою проекту ВОММОЛУК є нарощування відповідного оперативного та інституційного потенціалу в Молдові й Україні з метою забезпечення ефективного прикордонного й митного контролю
- CEN (Customs Enforcement Network)**, правоохоронна комп'ютерна мережа ВМО. Це закрита інформаційна та комунікаційна система, завдяки якій у режимі реального часу відбувається обмін правоохоронною інформацією про випадки переміщення контрабанди, її маршрути та засоби приховування
- Codex Cumanicus**, Половецький словник, історико-краєзнавчий і лінгвістичний словник-довідник, укладений на межі XIII–XIV ст. для європейських купців, що вели справи з населенням Криму і Приазов'я, кочівниками Південно-Східної Європи; важливе джерело з української історії монгольської доби
- Custodes nundinarum**, митний суд у середньовічній Франції
- Pontaticum**, загальний термін для мостового мита в середньовічній Європі
- Portaticum**, загальний термін для мита за перетинання міських брам у середньовіччі
- Pulveraticum**, загальний термін для мита з вершника в середньовічній Європі
- Ripaticum**, загальний термін для мита за розвантаження возів у середньовічній Європі
- Rotaticum**, загальний термін для мита за користування шляхами в середньовічній Європі
- Ruzarii**, латинізований різновид однієї зі старих верхньонімецьких форм етноніма «русь»

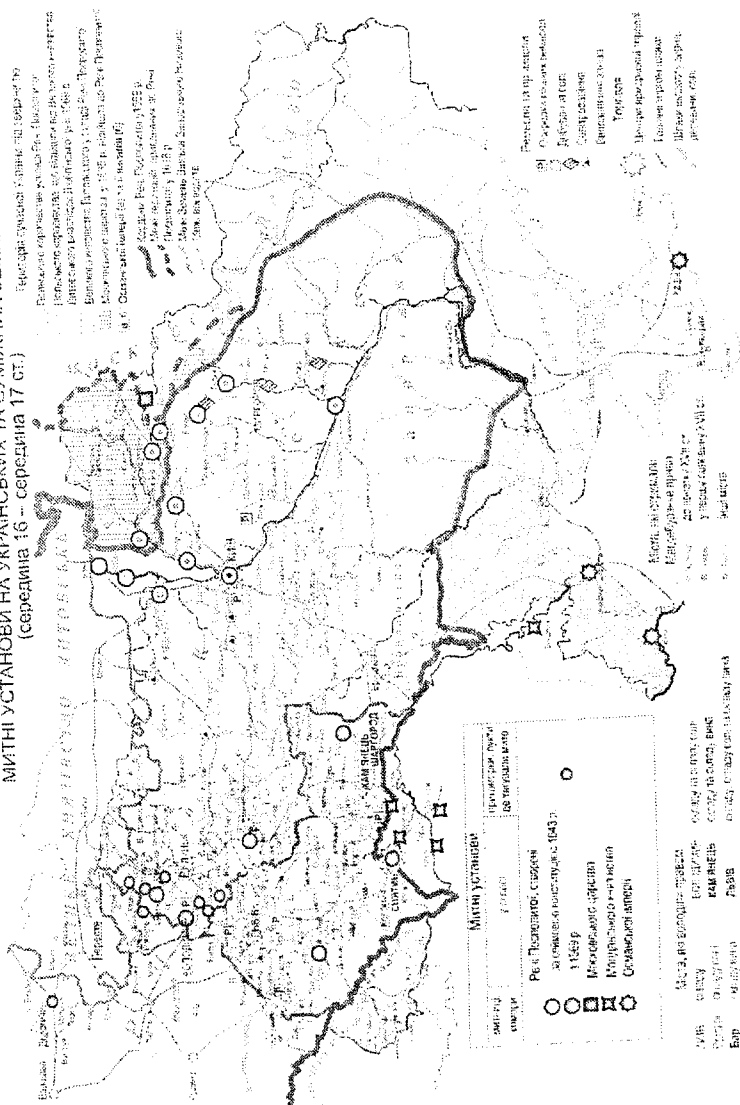
Strata legitima, загальний термін для визначення державних шляхів для іноземних купців у середньовічній Європі

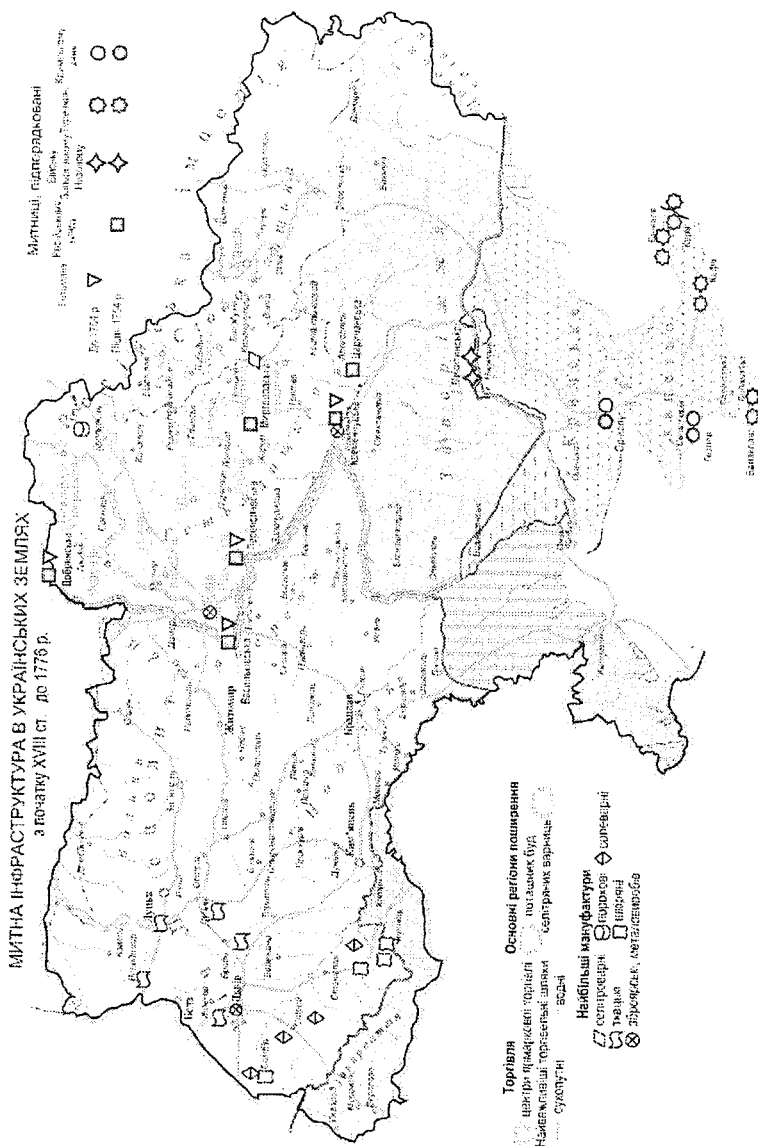
TACIS (TACIC), програма Європейського Союзу на допомогу новим незалежним державам Східної Європи і Центральної Азії (колишні республіки Радянського Союзу, крім країн Балтії) в перехідний період. Започаткована у 1991 р.

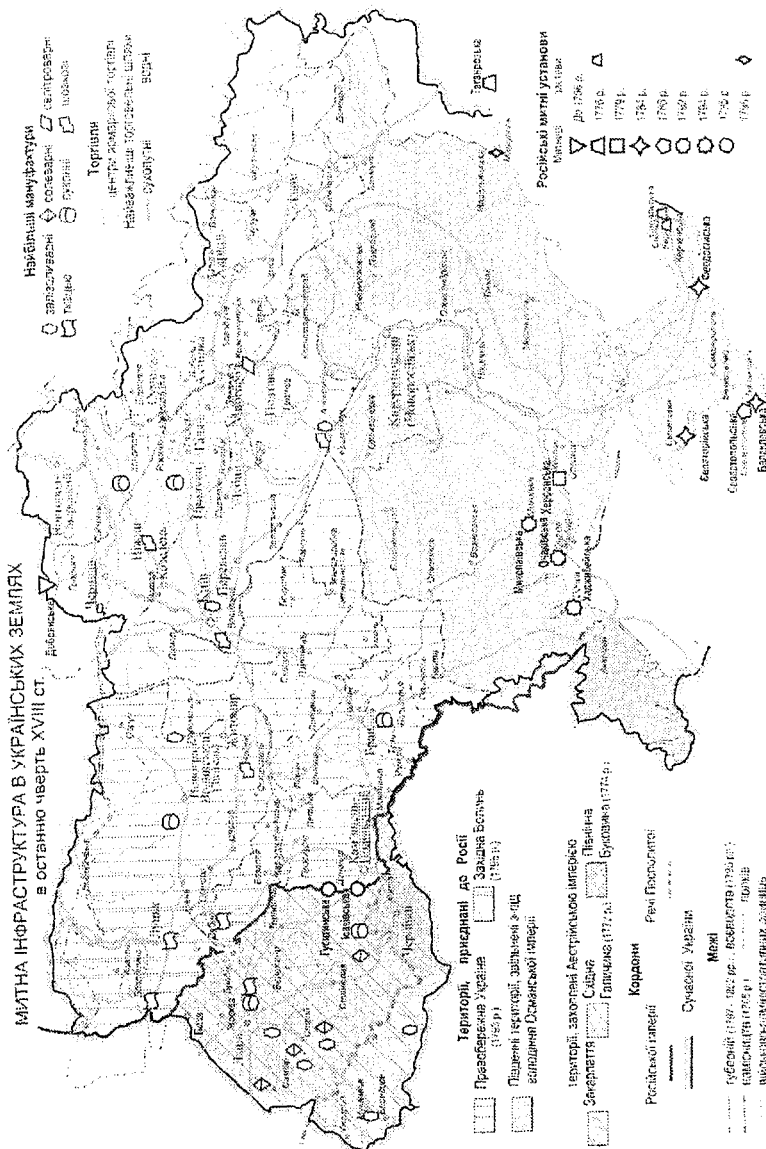
Venalicium, загальний термін для державного торговельного податку в середньовічній Європі



МИТНІ УСТАНОВИ НА УКРАЇНСЬКИХ ТА СУМІЖНИХ ЗЕМЛЯХ
(середина 16 – середина 17 ст.)

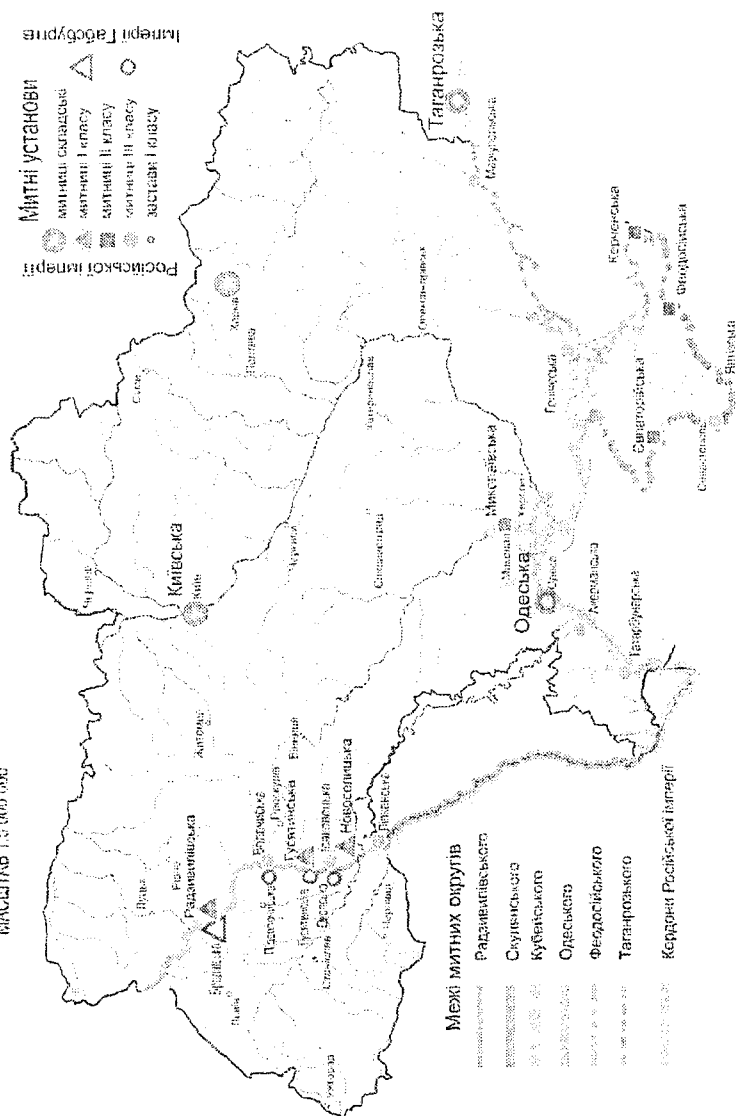




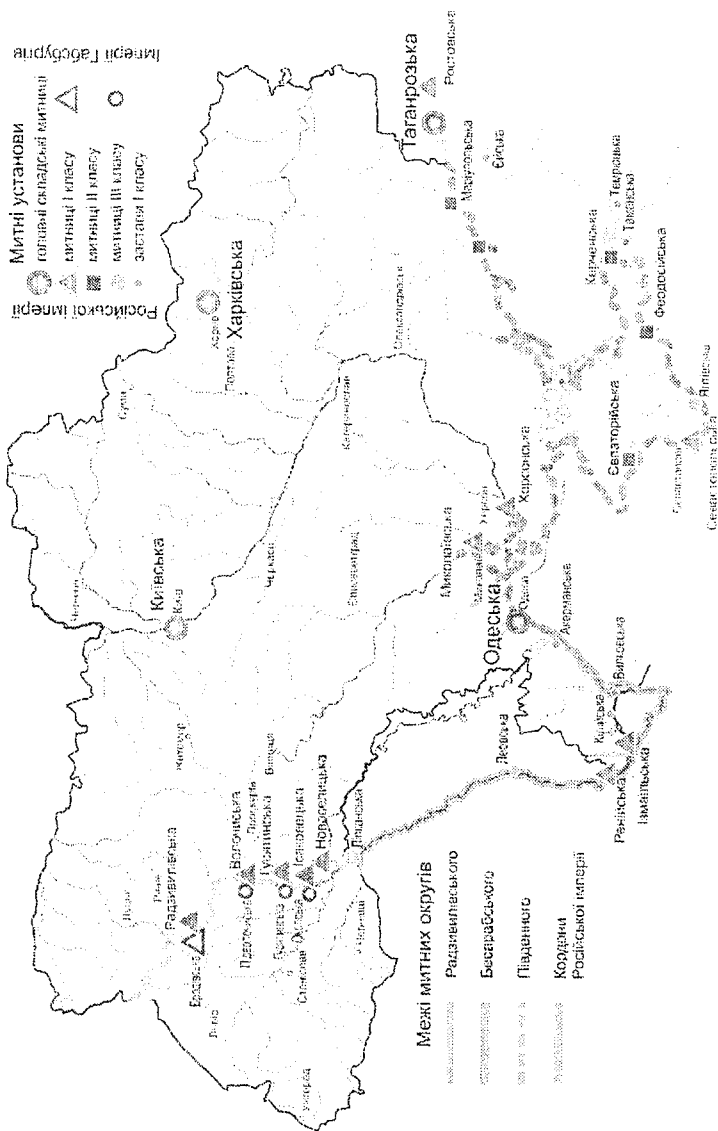


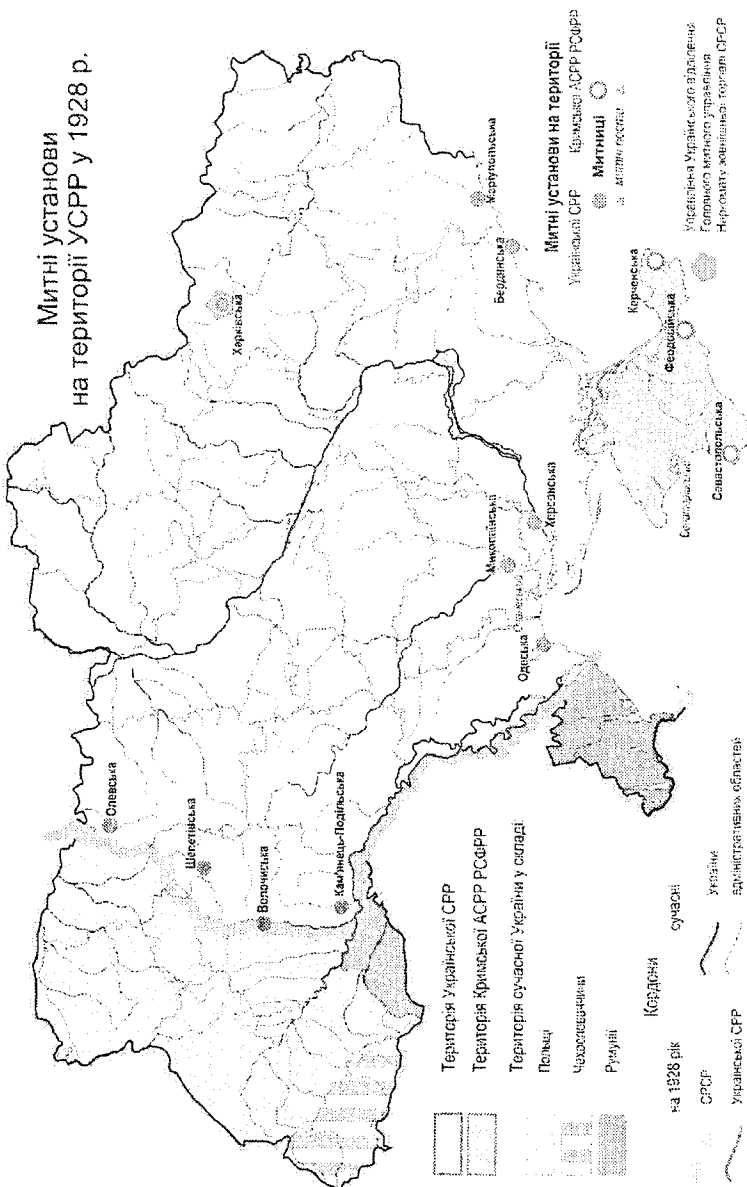
ЕЛЕМЕНТИ МИТНОЇ СИСТЕМИ НА ТЕРИТОРІЇ СУЧАСНОЇ УКРАЇНИ В ПЕРІОД 1865-1884 РР.

МАСШТАБ 1:5 000 000

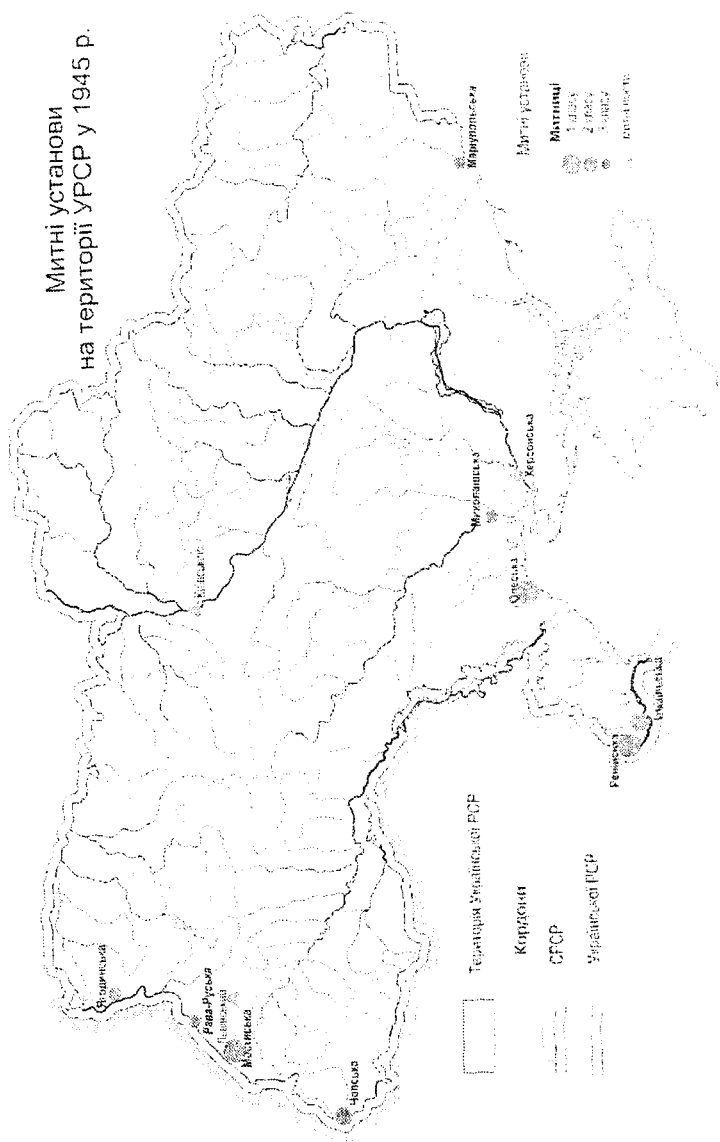


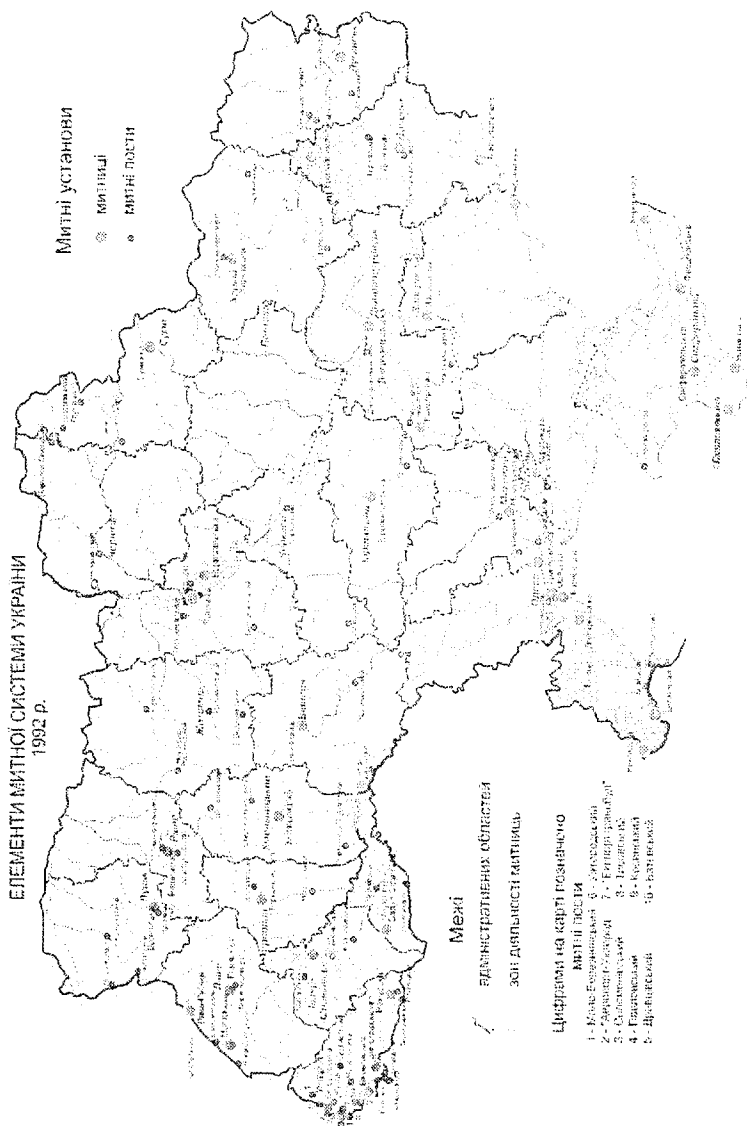
ЕЛЕМЕНТИ МИТНОЇ СИСТЕМИ НА ТЕРИТОРІЇ СУЧАСНОЇ УКРАЇНИ В ПЕРІОД 1885-1896 рр.

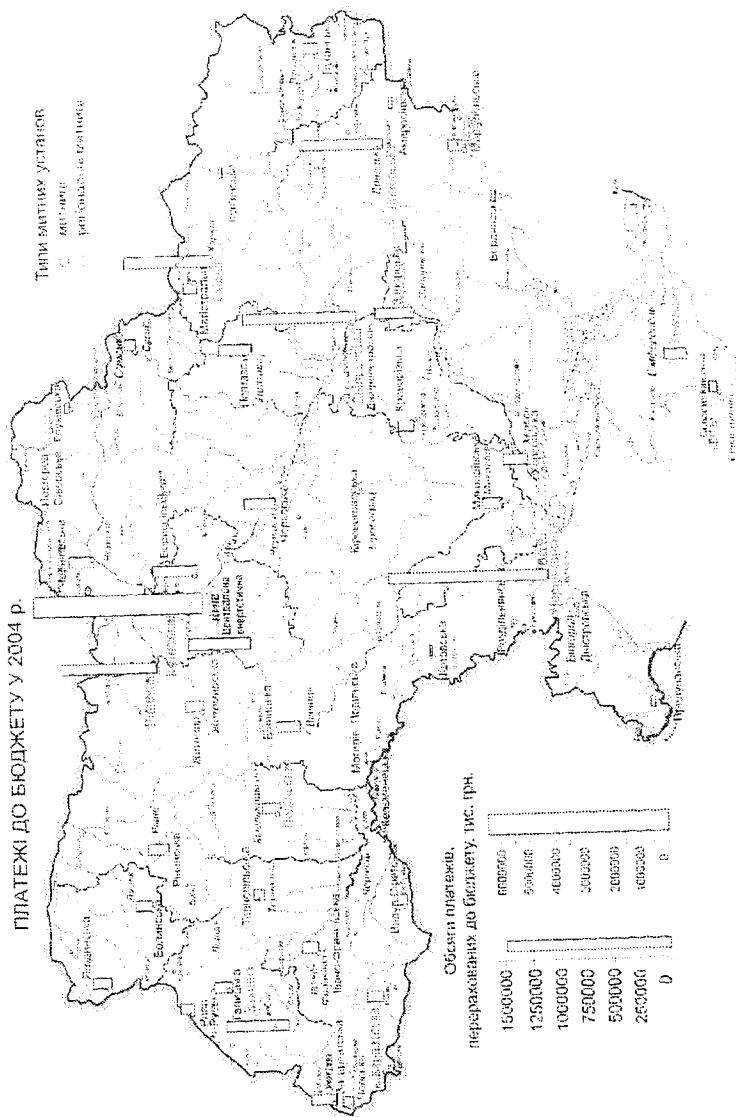


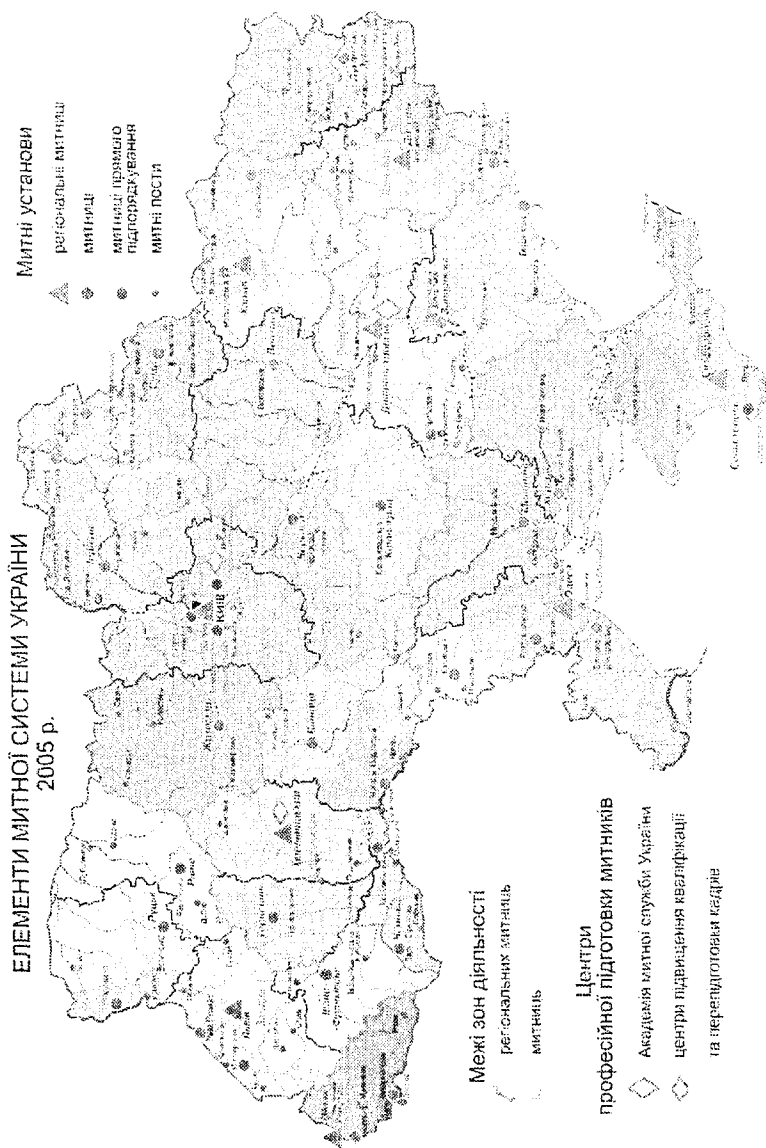


Митні установи
на території УРСР у 1945 р.









Серія «Митна справа в Україні»

Авторський колектив:

К. М. Колесников, О. О. Дячок,
О. В. Морозов, Д. В. Архирейський,
С. В. Шуляк, Д. О. Бочаров, Н. М. Дук

За загальною редакцією В.В. Ченцова

**Історія митної діяльності:
Україна в європейському контексті**

Підписано до друку 15.12.2010. Формат 60x90 1/16
Гарнітура Garamond. Папір офсетний. Друк офсетний
Тираж 300 прим.

Видавнича організація АТ «ПЛАСКЕ».
Регістраційне свідоцтво: Серія ДК № 3673 від 21.01.2010
Україна, 65001, Одеса, вул. Академіка Заболотного, 12,
тел. +38 (048) 7 385 385

Видруковано з готових діалозитивів
у книжковій друкарні „Коло”
(Свідоцтво серії ДК № 498 від 20.06.2001 року)
вул. Бориславська, 8, м. Дрогобич, Україна, 82100,
тел. +380 3244 29060, 3-87-32; ел. пошта: kolodruk@gmail.com
Замовлення № кл 058