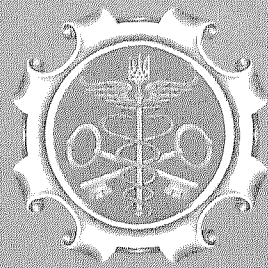
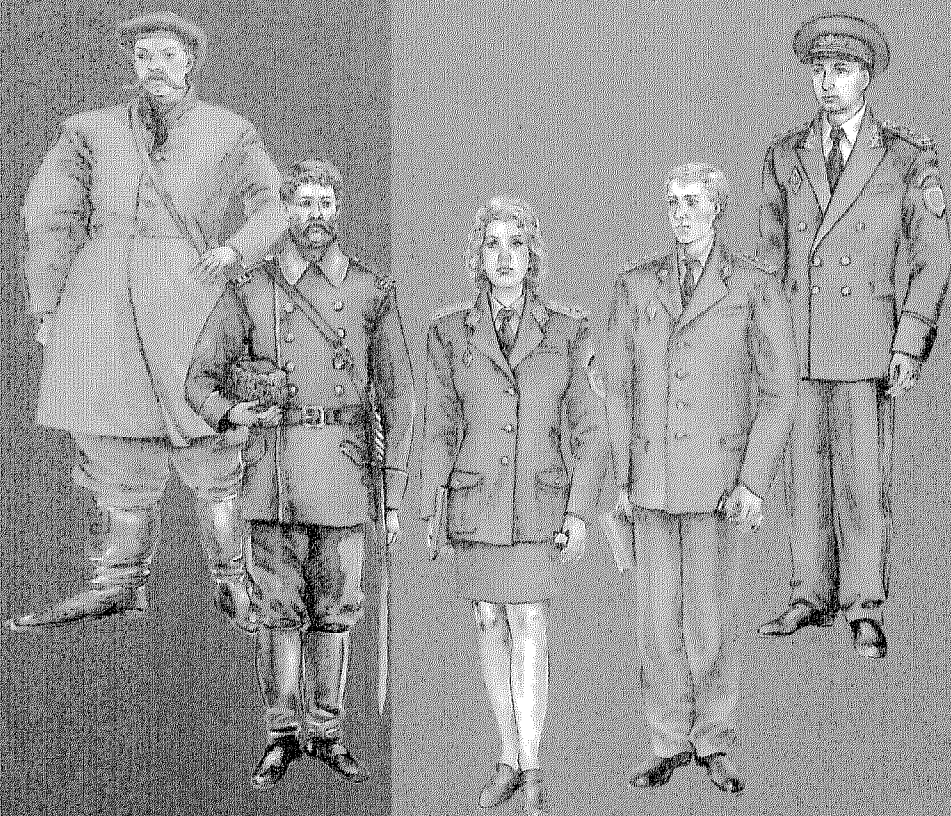


МИТНІ СПРАВИ В УКРАЇНІ



# ІСТОРІЯ МИТНОЇ СПРАВИ В УКРАЇНІ



Знання

---

Серія "МИТНА СПРАВА В УКРАЇНІ"

*Серію засновано у 2001 році*

***Редакційна колегія:***

*П.В. Пашко (голова),*

*В.П. Науменко,*

*В.В. Ченцов,*

*О.В. Мірза,*

*В.Г. Деркач*

---



# ІСТОРІЯ МИТНОЇ СПРАВИ В УКРАЇНІ

*За редакцією  
заступника Голови Державної митної служби України  
П.В. Пашка,  
ректора Академії митної служби України  
В.В. Ченцова*



---

Київ  
"Знання"

2006

УДК 94(477):342.951:339.543

ББК 67.3 (4УКР)+63.3(4УКР)

I-90

*Рекомендовано вченою радою Академії митної служби України  
(протокол № 9 від 16 березня 2006 р.)*

Рецензенти:

*С.І. Світленко*, доктор історичних наук, професор, декан історичного факультету Дніпропетровського національного університету, в. о. завідувача кафедри історії України;

*О.Б. Шляхов*, доктор історичних наук, доцент, завідувач кафедри української історії та етнополітики Дніпропетровського національного університету

I-90 **Історія митної справи в Україні / К.М. Колесников, О.В. Морозов, Г.М. Виноградов та ін.; За ред. П.В. Пашка, В.В. Ченцова; Вступне слово О.Б. Єгорова. — К.: Знання, 2006. — 606 с.: іл., карти. — (Митна справа в Україні).**

ISBN 966-346-163-2

У пропонованій праці розглядається еволюція митної діяльності на території України від найдавніших часів до сучасності. Висвітлюється історія митної справи з часів зародження митних традицій у давньогрецьких містах-колоніях Північного Причорномор'я до останнього року функціонування радянської митної системи в Україні. Автори прагнули здійснити комплексний аналіз політичних, економічних, правових та інших явищ, які впливали на функціонування різноманітних митних систем. Робота дає можливість сформулювати цілісне уявлення про основні етапи розвитку митної справи на території України як важливого елемента функціонування держави.

Розраховано на студентів, курсантів, які навчаються за спеціальністю "Митна справа", викладачів вищих навчальних закладів, науковців, усіх, хто цікавиться історією України.

УДК 94(477):342.951:339.543

ББК 67.3 (4УКР)+63.3(4УКР)

© К.М. Колесников, О.В. Морозов,

Г.М. Виноградов та інші автори, 2006

© Академія митної служби України, 2006

© Видавництво "Знання", 2006

ISBN 966-346-163-2

# ІСТОРІЯ МИТНОЇ СПРАВИ В УКРАЇНІ

---

За редакцією П.В. Пашка, В.В. Ченцова

**У серії “Митна справа в Україні” вийшли друком:**

- “Основи митної справи”
- “Митний контроль та митне оформлення”
- “Таможенное оформление морских грузов”
- “Основы таможенного дела в Украине”
- “Митний контроль на автомобільному транспорті”
- “Митний контроль на залізничному транспорті”
- “Митне оформлення автотранспортних засобів”
- “Основи митної справи в Україні”
- “Митний контроль на повітряному транспорті”
- “Митний кодекс України та нормативно-правові акти,  
що регулюють його застосування”
- “Порядок заповнення ВМД”
- “Митне регулювання ЗЕД в Україні”

**У серії “Митна справа в Україні” готуються до друку:**

- “Історія митної справи в Україні в особах”
- “Митна політика та митна безпека України”
  - “Митні традиції та ритуали”
  - “Етика та етикет митника”
  - “Довідник митного брокера”
- “Основи митної справи в Україні” (2-ге вид., перероб. і доп.)
  - “Митні лабораторії України”
  - “Митна класифікація товарів”
- “Робоча книга психолога митного органу”

---

# ЗМІСТ

Вступне слово .....	9
Передмова .....	11
<b>Розділ 1. Джерельна база та історіографія історії митної справи в Україні .....</b>	<b>15</b>
1.1. Історичне пізнання: специфіка і джерела .....	15
1.2. Джерельна база .....	20
1.3. Історіографія .....	43
<b>Розділ 2. Розвиток торговельно-митних відносин в античних державах Північного Причорномор'я .....</b>	<b>66</b>
2.1. Проблема торговельної та митної політики античних держав .....	66
2.2. Українські терени за античної доби .....	67
2.3. Еллінські колонії: географія і хронологія .....	68
2.4. Основні напрямки чорноморської торгівлі в античності .....	70
2.5. Основна товарна номенклатура в торгівлі Північного Причорномор'я .....	76
2.6. Особливості греко-варварської торгівлі .....	81
2.7. Торговельна інфраструктура античних держав Північного Причорномор'я .....	85

2.8. Посадові особи, відповідальні за організацію торгівлі та митної справи .....	86
2.9. Різновиди митних зборів в античних державах Північного Причорномор'я .....	100
2.10. Методи регулювання зовнішньої торгівлі античних держав Північного Причорномор'я .....	107
2.11. Персональна безмитність у формі проксенії .....	111
2.12. Безмитність на підставі міждержавних угод .....	116
2.13. Митні пільги іноземним державам і приватним союзам .....	132
2.14. Зміни торговельно-митних відносин у Північному Причорномор'ї в римську та ранньовізантійську епохи (I ст. до н. е. — VI ст. н. е.) .....	140
2.15. Фінал античної цивілізації на півночі Понту .....	158
<b>Розділ 3. Митні відносини і торгівля у добу середньовіччя ....</b>	<b>162</b>
3.1. Східноєвропейська торгівля: від готів до вікінгів ....	162
3.2. Становлення Русі та торговельні контакти на теренах Східної Європи .....	176
3.3. Митні порядки у Київській Русі X—XIV ст. ....	197
3.4. Торговельно-митна діяльність у Галицько-Волинському князівстві .....	204
3.5. Митна практика Золотої Орди в давньоруських землях	210
<b>Розділ 4. Особливості розвитку митної справи на українських землях у середині XIV — середині XVII ст. ....</b>	<b>219</b>
4.1. Нормативно-правове регулювання митних відносин	221
4.2. Організація митної служби .....	234
4.3. Оренда митних зборів .....	247
4.4. Види та розмір мита .....	254
4.5. Митні пільги .....	260
4.6. Звернення до великого князя з питань, пов'язаних зі справлянням мита .....	265
4.7. Митна складова дипломатичних відносин .....	268
<b>Розділ 5. Торгівля та митні відносини в Україні в середині XVII — першій половині XVIII ст. ....</b>	<b>275</b>
5.1. Торговельно-митна діяльність Гетьманської України в середині XVII — першій половині XVIII ст.	275
5.2. Розвиток митної справи на Запоріжжі .....	302
5.3. Зовнішня торгівля та митна діяльність у Кримському ханстві .....	316

<b>Розділ 6. Українські землі під впливом митної політики імперії Габсбургів та Російської імперії наприкінці XVIII — на початку XX ст. ....</b>	<b>331</b>
6.1. Світові тенденції розвитку митної політики у XVII — на початку XX ст. ....	331
6.2. Російська митна система в Україні у другій половині XVIII — на початку XX ст. Митно-тарифна політика Російської імперії в Україні .....	351
6.3. Еволюція організаційної та управлінської структури митних установ .....	362
6.4. Поліційні функції митних органів .....	375
6.5. Справочинство і технологія митного контролю .....	387
6.6. Митна статистика .....	399
6.7. Охорона державного кордону та боротьба з контрабандою .....	402
6.8. Кадрова політика .....	426
6.9. Митна система Габсбургів у західноукраїнських землях .....	435
<b>Розділ 7. Торгівля і митна справа в Києві (X—XIX ст.) .....</b>	<b>442</b>
7.1. Київ — “стольний град” давньоруської держави .....	442
7.2. Правові підстави торговельних і митних операцій у стародавньому Києві .....	444
7.3. Німецький напрям торгівлі Києва .....	449
7.4. Зовнішньоекономічні зв'язки Києва з державами Півдня і Півночі .....	451
7.5. Жорстокий податковий і митний режим за часів монголо-татарського лихоліття .....	453
7.6. Київ у складі Литовської держави .....	455
7.7. Магдебурзькі привілеї киянам .....	459
7.8. Митні платежі в Литовській державі .....	466
7.9. Митна справа і торгівля Києва в умовах Лівонської війни .....	469
7.10. Київське купецтво і митниця у роки Гетьманської України .....	476
7.11. Роль Києва в міжнародній торгівлі .....	482
7.12. Торгівля та митна справа у Києві XVIII—XIX ст. ...	488
7.13. Кадри київських митниць .....	493
7.14. Протидія контрабанді та митним правопорушенням	497



---

<b>Розділ 8. Митна справа в українських землях у 1914—1991 рр.</b>	<b>509</b>
<b>8.1. Митна система українських національних режимів         у 1917—1918 рр.</b>	<b>509</b>
<b>8.2. Митна справа та митна політика СРСР в Україні</b>	<b>537</b>
<b>Післямова</b>	<b>564</b>
<b>Хронологічна таблиця</b>	<b>570</b>
<b>Бібліографія</b>	<b>584</b>
<b>Джерела</b>	<b>584</b>
<b>Література</b>	<b>589</b>

## ВСТУПНЕ СЛОВО

Продуктивний розвиток державних інститутів неможливий без аналізу й осмислення історичного досвіду та традицій. Це особливо важливо усвідомити тепер, коли не тільки постала проблема кваліфікованого вивчення, аналізу, систематизації організаційно-правових та соціально-економічних аспектів сучасної митної системи, а й виникла необхідність побудови узагальнюючої концепції історії митної діяльності в Україні. І ось сьогодні, просто на наших очах, відбувається становлення відповідного наукового напрямку, визначення його місця в соціальному та економічному житті України.

Функціонування держави як складного, багатоструктурного механізму ніяк не мислиться без митної складової. Суттєві зміни в соціально-економічній сфері впливають на переоцінку ролі й місця митної політики в житті держави й суспільства. Зацікавленість учених різними аспектами митної справи у багатьох сферах її застосування викликана кардинальними політичними та економічними перетвореннями в цілому світі, що глобалізується, а також у нашій країні, яка переживає лавиноподібні реформаційні трансформації. Процес розвитку організаційно-правових структур митного відомства України відкриває нові перспективи для дослідження історичного досвіду митної справи, використання цього досвіду у формуванні ідеології української митної політики початку ХХІ ст.

Історія України — це історія української землі і людських спільнот, які на ній проживали і проживають із сивої давнини і до наших днів. Упродовж усього історичного часу українська земля була кордоном між народами й державами, релігіями й цивілізаціями. Здавна Україна була також великим торговельним перехрестям між Сходом і Заходом, країнами Півдня й Півночі. А там, де торговельний шлях перетинає кордон, об'єктивно народжується і розвивається митна справа...

Актуальність дослідження історії митної справи в Україні виявляється у співпраці творчого колективу Академії митної служби України з іншими митними органами в межах науково-дослідної роботи "Відтворення історії митних органів в Україні". Учас-

ники цієї роботи власними зусиллями, спираючись на потужну джерельну базу та значну науково-літературну спадщину попередників, уперше здійснили кваліфіковану спробу дослідження історії митної справи в Україні з глибокої давнини до сьогодні, у тому числі за останні 15 років. Об'єктивним результатом цього дослідження і стала книга "Історія митної справи в Україні". Це було б неможливо без швидкої аналітичної та синтетичної роботи, здійсненої співробітниками всіх митних установ, багатьох департаментів, управлінь та відділів центрального апарату Держмитслужби.

"Історія митної справи в Україні" фактично є першою синтезованою роботою суто наукового характеру, в якій ґрунтовно аналізується така складова державності, як митна діяльність і митна політика. Ще не було українського народу, а його історичні попередники вже накопичували безцінний митний досвід, щоб потім передати його слов'янам, українцям зокрема. Не враховувати цей досвід, не звертати на нього увагу — все одно, що відверто визнавати себе безбачченками. У періоди відновлення української державності митну справу не доводилося розпочинати заново, досить було лише пригадати і поновити багатющі митні традиції.

Гадаю, що авторам удалося відтворити історію митної справи в Україні, за яку не соромно перед співвітчизниками й іноземцями. Ознайомлення з цією працею не тільки розширить уявлення читача про минуле митної професії, а й дасть змогу подивитися на будні митника неупереджено, незаангажовано. Митна професія завжди була соціальною роботою, адже споконвіку митники на кордонах, заставах, у портах зустрічали торговельні валки звідусіль, спілкувалися з численними купцями й мандрівниками. Через митні кордони ми впливали на інших, але й інші етноси й спільноти культурно впливали на нас. Не забуваймо, отже, що митна справа є загальнолюдським надбанням...

Упевнений, що знання давньої і нещодавньої історії митної служби сприятиме вмілому та принциповому виконанню митниками своїх службових обов'язків, допоможе з гідністю відповісти почесному званню українського митника. Вважаю, що кожен сучасний український митник зобов'язаний знати свій історично-професійний родовід. І, як показує з усією очевидністю ця книга, є всі підстави пишатися нашим професійним минулим. Пишатися і пам'ятати, що ми мусимо бути гідними наших предків і попередників по ремеслу.

*О.Б. Єгоров, Голова Державної митної служби України*

---

## ПЕРЕДМОВА

У сучасному світі будь-яка практична діяльність фактично не можлива 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. Митній службі належить неабияка роль в економічних, фінансових, навіть державотворчих процесах, отже, аналіз її діяльності набуває актуального характеру.

Зовнішня торгівля і митна справа сягають віків. Покровителем митної служби є святий апостол і євангеліст Матфей (день пам'яті 16 с. ст./ 29 н. ст. листопада), який до покликання його Ісусом на апостола був митником у м. Капернаум<sup>1</sup>.

Важливою складовою дослідження митної справи є вивчення історії розвитку митної служби на теренах нашої країни. Аби впевнено дивитися в майбутнє української митниці, слід детально знати її минуле. Для спостережливих і вдумливих людей історія завжди дає цінні, корисні уроки й поради.

Крім того, висвітлення історії митної справи в Україні має загальнонауковий сенс. Історія як наука навряд чи може мати якісь особ-

---

<sup>1</sup> Лист Державного департаменту у справах релігій Міністерства юстиції України від 05.05.2006 №6-862/14.

ліві пріоритети, адже вона має досліджувати й вивчати абсолютно все, що пов'язано з діяльністю людини в часі. Історичний аналіз демонструє, що митна діяльність держави концентрує в собі не лише вузьку проблему виконання фіскального завдання, а вирішує значний комплекс соціально-економічних питань розвитку.

Наступною важливою проблемою є визначення історичної періодизації явищ, що вивчаються. Для періодизації історії митної справи і митної політики в Україні застосовано схему, що враховує єдність географічної території як поля історичного дослідження та митної діяльності на ній різних цивілізацій. Отже, пропонується така періодизація історії митної справи в Україні.

I період: VI ст. до н. е. — VI ст. н. е. — це доба існування на території півдня сучасної України давньогрецьких міст-колоній та привнесення на ці терени митних традицій античних держав. Чому початком відліку становлення митної діяльності в Україні обрано саме VI ст. до н. е.? Пояснюється це наявністю найдавніших писемних джерел Європи, репрезентованих античною Грецією, в якій рано було занотовано міфи та виникла історична наука. У зону античної цивілізації, завдяки активній колонізаційній політиці еллінів, увійшла й частина сучасної України, тому з територією останньої пов'язані писемні твори, що стосуються політичної історії античних держав-полісів. Саме історико-описова діяльність “батька історії” Геродота (V ст. до н. е.) залишила перші відомості про матеріальні пам'ятки регіону Північного Причорномор'я, автохтонні етноси, їх господарську діяльність, торговельні відносини з грецькими колоністами.

II період: VI—IX ст. — характеризується активною участю ромеїв, готів, хозарів, арабів, скандинавів та слов'ян у міжнародно-торговельному трикутнику Західна Європа — Візантійська імперія — держави Кавказу і Близького Сходу та знайомством з організацією митної діяльності в ранньофеодальних варварських державах.

III період: X — перша половина XIV ст. — час формування митної системи Давньоруської феодальної держави та особливостей здійснення митних процедур у феодальну добу.

IV період: друга половина XIV ст. — середина XVIII ст. — характеризується функціонуванням в українських землях митних систем Великого князівства Литовського, Польщі, Кримського ханства, Османської імперії, Молдавського князівства, Московського царства, а також існуванням автономної гетьманської митної системи з 1654 по 1754 р. в умовах політичної унії з Росією. Українські землі, отже, належали до складу кількох

сусідніх держав, кожна з яких мала власну адміністрацію та законодавство, що регулювало, зокрема, й митні відносини. Тому дослідження правових норм, що регулювали стягнення мита, системи митних органів, їх функціонування у цей час є досить складним завданням. Воно ускладнюється ще й тим, що нормативно-правові акти приймалися, а справочинство здійснювалося різними мовами.

V період: середина XVIII — початок XX ст. — дає можливість визначити роль і місце українських земель у митній стратегії урядів Австрійської та Російської імперій.

VI період: 1917—1918 рр. — невеликий, але важливий етап, пов'язаний зі спробою створити повноцінну національну митну структуру урядами Української Народної Республіки та Української держави гетьмана П. Скоропадського.

VII період: 1920—1991 рр. — функціонування на території Української РСР радянських митних органів. Україна, не зважаючи на статус союзної республіки, не контролювала діяльність митних органів на власній території. Це тільки підкреслює обмеженість її державного суверенітету, принизливу залежність від загальносоюзного центру. З іншого боку, митні структури радянського часу стали природною базою для створення і розвитку митного відомства незалежної України.

VIII період: 1991—2006 рр. — створення та розвиток національних митних органів України.

Ця книга започатковує серію книг з історії митної справи в Україні. Книга охоплює значний історичний період розвитку митної справи і митної політики. Її хронологічні межі — від античної доби — часу появи перших давньогрецьких міст-колоній у Північному Причорномор'ї, що були першими носіями митних традицій на наших землях, до 1991 р. — часу існування розвинутої митної інфраструктури в Україні.

Історичні джерела та наукові праці, на яких базується це дослідження, з огляду на належність українських земель упродовж століть до складу декількох держав, написані та опубліковані різними мовами. До того ж джерела з історії митної справи, репрезентативність яких для різних земель суттєво відрізняється, нині зберігаються в архівосховищах багатьох країн. Це цілком закономірно, але потребує від дослідників відповідних знань та можливості виїздити за кордон в іноземні архіви та бібліотеки. Зазначені складові спричинили певну неповноту і нерівномірність висвітлення історії митних відносин у цьому виданні.

На основі опрацювання архівних, законодавчих джерел, досліджень інших авторів зроблено комплексний аналіз політичних, економічних, правових явищ, на яких базувалися історичний процес функціонування митної справи в Україні та упровадження різних напрямків митної політики. При цьому увага акцентується на таких проблемах: а) аналіз джерел та історіографії історії митної справи; б) організаційно-правові засади діяльності митних органів на території України в різні історичні періоди; в) вплив митної політики на міждержавні відносини й роль України в цьому контексті. Крім того, запропоновано періодизацію цього історичного процесу.

“Історія митної справи в Україні” дає можливість сформулювати цілісне уявлення про головні етапи розвитку митної справи як важливого елемента механізму державної влади. Книга розрахована на всіх, хто цікавиться та досліджує історію митної справи і митної політики в Україні, сприятиме вихованню історичної свідомості.

Публікація книги здійснюється в межах заходів, присвячених 15-річчю Державної митної служби України. Книга підготовлена в рамках науково-дослідної роботи “Відтворення історії митних органів України”. Перший том “Історії митної справи в Україні” написано спільними зусиллями членів авторського колективу: кандидатами історичних наук, доцентами К.М. Колесниковим (Академія митної служби України), Г.М. Виноградовим (Дніпропетровський національний університет), кандидатом історичних наук О.В. Морозовим (Академія митної служби України), кандидатами історичних наук, доцентами О.О. Дячком (Академія митної служби України), Д.В. Архірейським (Академія митної служби України), кандидатом технічних наук, доцентом П.В. Пашком (Держмитслужба), доктором історичних наук, професором В.В. Ченцовим (Академія митної служби України), доктором історичних наук, професором К.Є. Гальським (Київський центр підвищення кваліфікації Держмитслужби), кандидатом юридичних наук А.П. Павловим (Київський центр підвищення кваліфікації Держмитслужби). Автор та укладач історичних карт з митної проблематики — кандидат географічних наук, доцент Н.М. Дук (Дніпропетровський національний університет).

---

## Розділ 1

# ДЖЕРЕЛЬНА БАЗА ТА ІСТОРІОГРАФІЯ ІСТОРІЇ МИТНОЇ СПРАВИ В УКРАЇНІ

### 1.1. Історичне пізнання: специфіка і джерела

Пізнання будь-якої історичної тематики потребує чіткого визначення її джерельної бази, оскільки історичні джерела містять інформацію про минуле, а завданням ученого є її здобуття, аналіз, інтерпретація відповідно до визначеної мети і завдань історичного дослідження.

Історик має справу не з об'єктивною реальністю, а з образами цієї реальності, він працює не з минулим, а з його залишками — *образами минулого* або його слідами. Історичне дослідження базується на *джерелах*, з них історик черпає інформацію про минуле, яку він інтерпретує, осмислює і на основі якої відтворює, реконструює (чи конструює) картину-образ минулого. По суті, всі джерела, використовувані в історичних дослідженнях, можна поділити на два основних класи: *історичні* й *археологічні*. Грань, що відокремлює один клас від іншого, у чомусь умовна. Та все ж вона є і визначається предметною природою джерела, способом кодування інформації та пізнавальною функцією. Історичне джерело можна розуміти як об'єкт, що існує в певний момент і доступний сприйняттю дослідника, містить інформацію про факти минулого, які мають пізнавально-історичне значення і характеризують історичний процес. Археологічні джерела — це матеріальні залишки минулого (різні споруди, знаряддя праці, зброя, прикраси і т. д.), що збереглися повністю або частково. Для того, щоб їх можна було



використовувати як джерела, вони мають бути особливим чином “прочитані”. Всі знаряддя і результати людської діяльності розглядаються як феномени-артефакти<sup>1</sup>, в яких закодована інформація про цю діяльність. У випадках, коли письмових джерел немає, доводиться використовувати тільки археологічні джерела. Центральне місце серед історичних джерел займають *письмові тексти* — хроніки, документи, листи тощо, їх називають *первинними історичними текстами*.

Історичні й археологічні джерела включені в систему дослідних процедур і операцій: їх читають, порівнюють, розшифровують, установлюють їхню вірогідність, датують, установлюють авторство тощо. Отримані в результаті цих процедур знання становлять зміст так званих *допоміжних історичних дисциплін* — джерелознавства, палеографії, дипломатики, геральдики, генеалогії та ін. Зміст власне історичного знання стосується не самих джерел, а досліджуваної історичної епохи. Історичні джерела виступають як свідчення, відображення, образи, сліди минулого, використання яких служить реконструкції історичного минулого. Під час такої реконструкції виникають історичні праці — статті, монографії, підручники, їх називають *вторинними історичними текстами* (або історіографією<sup>2</sup>). Відмітна риса історичного дослідження полягає в тому, що вторинні тексти завжди спираються на тексти первинні, становлять результат їхнього дослідження, аналізу, узагальнення. Грань між джерелами як первинними історичними текстами і вторинними історичними текстами також досить умовна, оскільки другі з часом переходять у розряд перших.

Джерело несе в собі певну інформацію, що потребує критичного ставлення, осмислення й інтерпретації. Письмовий документ відображає минуле з погляду його автора. Писемність дуже тривалий час була привілеєм меншості, котра в письмових документах відображала своє бачення сучасності. Думка “мовчазної більшості” — неписьменного народу — при цьому залишалася поза увагою. Саме по собі історичне джерело, відірване від історичного контексту та умов його створення, здатне навіть викривити зміст історичного явища чи події. Джерело частіше всього

<sup>1</sup> Артефакт (лат. *arte* штучно і *factus* — зроблений) — річ, предмет, що є продуктом цілеспрямованої людської діяльності (на відміну від природних об'єктів).

<sup>2</sup> Історіографія (гр. *historia* історія та *grapho* — пишу) — 1) сукупність “вторинних текстів” з якогось конкретного історичного питання; 2) наука, яка вивчає специфіку та закономірності провадження історичних досліджень, особливості творчої праці істориків, тобто наука про історичну науку.

фіксує увагу на подіях і явищах екстраординарних, не відображаючи загального тла, яке було настільки очевидним, що йому не приділяли уваги. Тим самим вони стають більш рельєфними, виділяються із загального контексту і сприймаються викривлено, поза масштабом. Акцентується увага не на повсякденній реальності, а на тому, що, найімовірніше, могло виходити за рамки повсякденності, створюючи ілюзію зворотного. Джерелам притаманний певний формалізм, особливо явний у різного роду офіційних документах. Доповнюючи одне одного, різні джерела можуть скласти певну мозаїчну картину минулого, але вона завжди буде залишатися лише колажем, який багато в чому залежить від суб'єктивного сприйняття дослідника. Серед сучасних дослідників дедалі більше утверджується думка, що історичне джерело не є об'єктивним відображенням події, воно дає лише ту інформацію, яку в ньому шукає історик, відповідає лише на ті запитання, які історик ставить перед собою.

З перебудовою в СРСР та з його розпадом, коли відкрилися раніше засекречені архіви, стали доступними нові матеріали, багатьох професійних істориків охопила певна ейфорія. Та на сьогоднішній момент ейфорія стала поступово розвіюватись. Дослідники застерігають від ризику некритичного ставлення до нових архівних джерел, які не завжди можна сприймати за чисту монету. Залучення нових джерел, розширення джерельної бази не означає автоматичного зростання можливості нашого адекватного його осмислення і розуміння історії. Зміна поглядів на минуле пов'язана не тільки з відкриттям нової інформації, але, мабуть, більшою мірою з новими асоціаціями, породженими сучасністю. При цьому нові інтерпретації й оцінки часто виникають не стільки на базі нових знань, залучення нових джерел, скільки внаслідок переосмислення, іноді — “вивертання навиворіт” старих.

На відміну від історії, інші соціальні дисципліни мають справу з явищами, котрі можна безпосередньо спостерігати, перевіряти досвідом. Історик має справу з минулим, що створює особливого роду складності. Він працює з фактом, що здійснився, з тим, що справді мало місце і що за визначенням неповторне. Проте минуле, на відміну від теперішнього, не піддається безпосередньому, чуттєвому сприйняттю. Неможливість “прямого сприйняття реальності” зовсім не означає, що ніякого реального минулого зовсім не існувало, як намагаються твердити деякі сучасні фахівці. “Конструювання” цієї реальності істориком принципово не може бути довільним. Історичне джерело, породжене певним часом, так чи інакше відображає його реалії і містить колосальний масив відкри-

тої та прихованої (опосередкованої, яка потребує інтерпретації) інформації про минуле.

Історичне пізнання, сформувавшись як самостійна галузь пізнавальної діяльності, із самого початку виступає як емпірична форма пізнання. Вважається, що історія перш за все має спиратися на факти, має прагнути до об'єктивності. У цьому плані, здавалося б, треба просто описувати минуле "таким, яким воно було". Та історична наука не може зводитися до опису фактів, їх нагородження. Для розуміння історичних фактів недостатньо їх простого опису. Такий підхід зводить бар'єр між розумінням і реальністю. Можна стверджувати, що факти говорять самі за себе, але однакові набори фактів часто використовуються для побудови відмінних до протилежності концептуальних схем. Історик працює звичайно з обмеженими сукупностями фактів. Він виділяє з нескінченного потоку подій деякі, з його погляду, значущі епізоди, виокремлюючи їх у зв'язне і закінчене ціле. Значущість певного факту пов'язана не стільки з його реальною історичною вагою, скільки зі способом його сприйняття й усвідомлення, зі ступенем його відповідності вже наявній системі образів-зразків. Історія не можлива без фактів, але до них не зводиться. Абсолютизація фактів як така шкідлива, вони самі по собі не створюють загальної картини, концептуальної схеми, а скоріше, в неї вписуються.

Оскільки уся сукупність фактів ніколи нам не дана повною мірою — це не можливо, та й немає у цьому необхідності, то особливого значення в науці набуває інтерпретація фактів. Зрештою, факти завжди постають у тій або іншій інтерпретації, від неї залежить їхній добір. Те, що при одному підході є найважливішим фактом, при іншому — зовсім нічого не означає. Історик має розглядати не лише "голі" факти, а й те, що стоїть за фактами, чи навіть ними приховується. Історичне пізнання не зводиться до суми фактів чи до набору інформації про минуле.

Згідно з положеннями сучасної методології та філософії науки, будь-який емпіричний факт є наслідком інтерпретації емпіричного матеріалу з погляду прийнятої загальної гіпотези чи теорії. Але надто жорстка прив'язка фактів до концептуальних схем призводить до несприйняття певного роду інформації. Вибудовуючи власну концептуальну схему, дослідник іноді потрапляє від неї в залежність. Це часто призводить до того, що історичне дослідження зводиться до простого добору цитат і фактів на підтвердження певної апріорної концепції. Відшукування аргументів для підтвердження наперед заданого висновку — це вже не наукове дослідження, а система упередженої аргументації. Концептуальні схеми ста-

новлять, власне, лише робочі пояснювальні схеми-гіпотези. Вони покликані лише пов'язати між собою масиви історичних фактів. Історична наука постійно розвивається від зіткнення факту з розумінням історичного процесу, таким чином обґрунтовується концепція роботи (Історія України: суспільство і державність. — Д., 2004).

Поняття “історичне джерело” використовується ще з XVIII ст. Проте до цього часу вчені не дійшли єдиної думки щодо його змісту, тому в літературі є чимало його дефініцій. Можна говорити про “вузьке” та “широке” розуміння цього терміна. Прихильники першого трактують історичне джерело як продукт людської діяльності та її відображення. Інші вважають, що історичне джерело — це все те, звідки черпаються відомості про минуле.

Наприкінці XX ст. набуло поширення розуміння поняття історичних джерел крізь призму теорії інформації як носіїв історичної інформації, що виникли як продукти розвитку природи й суспільних відносин і відображають той чи інший бік людської діяльності, на підставі яких історик реконструює соціальну реальність.

Важливе місце в теоретичному і практичному розумінні посідає класифікація історичних джерел, тобто поділ усієї їх багатоманітної сукупності на групи за певною ознакою. Вона дає можливість виробити й успішно застосувати спільні для джерел кожної групи методи й прийоми дослідження.

Єдиної класифікації в сучасному джерелознавстві — науці про історичні джерела та методи їх дослідження — не має. Найбільшого поширення набула класифікація Л.Н. Пушкарьова. Він запропонував перш за все виділити типи, під якими слід розуміти найбільші категорії джерел, що відрізняються між собою за принципом зберігання та кодування інформації. На його думку, слід виокремити такі типи: писемні, речові, усні (фольклорні), етнографічні, лінгвістичні, кінодокументи, фотодокументи.

Історик має справу насамперед з писемними джерелами. Серед них виділяють дві великі групи — роди: актові (документальні) та наративні (описові). Критерієм цього поділу, як вважає М.П. Ковальський, є ступінь опосередкування вміщеної в них інформації.

Роди писемних джерел поділяються на види. За визначенням Л.Н. Пушкарьова, видом називається такий історично сформований комплекс писемних джерел, для якого характерні схожі ознаки структури, внутрішньої форми<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Воронов В.І. Джерелознавство історії України: Курс лекцій. — Д.: Вид-во Дніпропетровського національного ун-ту, 2003. — С. 6—15.

Для кожного історичного періоду і навіть для кожної країни характерна особлива сукупність видів історичних джерел. Серед документальних джерел розрізняють, наприклад, публічно-правові (нормативно-правові) та приватноправові документи, акти справочинства (діловодства), статистичні джерела, а серед наративних — літописи, хроніки, хронографи, щоденники, мемуари, епістолярні джерела (приватне листування). Специфічним видом є періодика, оскільки вона, як правило, містить документальні й описові історичні джерела, а також фотодокументи, інколи — графічні джерела (діаграми, графіки, схеми тощо).

## 1.2. Джерельна база

Джерельна база історії митної справи в Україні складається переважно з різноманітних архівних та опублікованих джерел. У загальному масиві документальних джерел слід розрізнити регламентовану й реальну джерельну базу. Під регламентованою розуміють документи, поява яких визначалася настановами вищих органів державної влади. Водночас до реальної джерельної бази можемо зарахувати документи, що з'явилися згідно з додатковими вимогами вищих органів влади; документацію, поява якої стала наслідком економічних потреб населення українських земель у різні історичні часи<sup>4</sup>.

Для вивчення процесів, пов'язаних з історією митної справи в Україні, залучаються переважно письмові джерела — опубліковані та неопубліковані. Опубліковані джерела за принципом їх походження та цільового призначення доцільно розділити на такі групи: а) актові; б) статистичні; в) наративні.

У свою чергу, актові документи становлять, наприклад, укази та розпорядження вищих органів влади: постанови народних зборів давньогрецьких полісів, конституції римських імператорів, великокнязівські та королівські грамоти, гетьманські універсали, імператорські маніфести (у тому числі про набуття чинності міждержавними торговельними угодами та їх припинення), акти Генеральної військової канцелярії, Комітету міністрів, Генерального секретаріату УНР, Ради народних комісарів, Ради міністрів СРСР, Міністерства фінансів, департаменту митних зборів тощо.

<sup>4</sup> *Бойко А.В.* Джерела з соціально-економічної історії Південної України останньої чверті XVIII століття: Автореф. дис. ... д-ра істор. наук: 07.00.06 / Ін-т української археографії та джерелознавства ім. М. Грушевського. — К., 2001. — 24 с.

Джерельна база історії митної справи в давньогрецьких державах Північного Причорномор'я (південь сучасної України та Росії) достатньо складна за структурою, досить специфічна і занадто фрагментарна. На сьогодні вона постійно розширюється лише за рахунок археологічних розкопок, що відкривають нові речові джерела та фрагменти написів на камені.

Зарахування залишків предметів матеріальної культури (печаток, проштампованих амфор, зруйнованих будівель тощо) до сфери митної діяльності є вельми проблематичним. По-перше, через поганий стан їх збереження; по-друге, через відсутність масової стандартизації та функціональної уніфікації предметів побуту, одягу, зброї, службових приміщень, що в цілому властиве традиційним суспільствам. Наприклад, у Херсонесі розкопані залишки великої громадської будівлі IV ст. до н. е., які різні фахівці з однаковим успіхом ідентифікують то як митну контору, що була пунктом збирання мита і місцем зберігання привізних товарів, то як казарми для воїнів, що стояли на варті міської брами<sup>5</sup>.

Стан та обсяг наративних (описових) джерел незмінний уже кілька століть. Але й вони не відрізняються значним обсягом та комплексністю. Протягом усієї античності їх автори сприймали Північне Причорномор'я як далеку периферію, тому відомостей щодо його історії залишали небагато. Якщо врахувати загибель, на жаль, неминучу, безлічі літературних та документальних пам'яток протягом двох з половиною — півтора тисячоліть, що минули з античної епохи, стан реальної джерельної бази може видатися взагалі жалюгідним. Наприклад, від фундаментальної праці херсонеського історика другої половини III ст. до н. е. Сиріска, чие ім'я було увічнено на мармуровій плиті вдячними співгромадянами<sup>6</sup> (IOSPE, I<sup>2</sup>, 344), залишилася лише згадка на цій самій плиті<sup>7</sup>.

Серед наративних джерел, що повністю або у фрагментах дійшли до нашого часу, найважливішими є окремі повідомлення Демосфена (IV ст. до н. е.), Ісократ (IV ст. до н. е.), Енея Тактика (IV ст. до н. е.), Страбона (I ст. до н. е. — I ст. н. е.), Діодора Сицилійського (I ст. н. е.), Поліена (II ст. н. е.) тощо. З ораторських промов Демосфена та Ісократ в афінському суді та на народних зборах дізнає-

<sup>5</sup>Сорочан С.В., Зубарь В.М., Марченко Л.В. Жизнь и гибель Херсонеса. — Х.: Майдан, 2001. — С. 495, 695.

<sup>6</sup>Inscriptiones Antiquae Orae Septentrionalis Ponti Euxini: Graecae et Latinae / Ed. Basiliius Latyshev. — Vol. I. — Petropoli, MCMXVI (1916). — XII, 594 p., 4 tab., it.

<sup>7</sup>Антология источников по истории, культуре и религии Древней Греции / Под ред. В.И. Кузищина. — СПб.: Алетейя, 2000. — С. 457.

мося про обсяги і номенклатуру товарообігу й особливості митної політики Боспорського царства, а також про його взаємини з деякими тодішніми еллінськими державами, перш за все з Афінами в IV ст. до н. е. Відомості Діодора, хоча й пізніші за часом фіксації, дають змогу доповнити картину. Стислі інформативні повідомлення Страбона щодо географії Північного Причорномор'я уточнюють цифри торгових поставок та проливають хоча б якесь світло на проблему митної інфраструктури північночорноморських держав. З військових трактатів Енея та Поліена можна отримати деякі факти, що непрямо стосуються організації митної справи в античних державах. Зокрема вони дають цінну інформацію щодо порядку здійснення митного контролю за перевезенням зброї та організації прикордонно-митного й міграційного контролю у воєнний час.

Окремі відомості щодо предмета дослідження, які не завжди безпосередньо стосуються Північного Причорномор'я або митної справи, можна отримати з творів Геродота (V ст. до н. е.), Фукидіда (V ст. до н. е.), Лісія (IV ст. до н. е.), Полібія (III—II ст. до н. е.), Цицерона (I ст. до н. е.), Плутарха (I—II ст. н. е.), Тацита (I—II ст. н. е.), Аппіана Александрійського (II ст. н. е.), Константина Багрянородного (X ст.) та ін.

Актіві (документальні) джерела набагато численніші, хоча так само фрагментарні. Більшість з них належать до так званого лапідарію — комплексу різноманітних написів на камені, що походять як з північночорноморських колоній, так і з інших центрів еллінської цивілізації — Мілета, Афін, Мітілени, Гераклеї, Візантії тощо. Серед них перш за все слід згадати постанови (декрети) народних зборів давньогрецьких полісів — так звані псефісми. Вони поділяються на звичайні та почесні (проксенічні). Перші регулювали поточні питання, другі — урочисті моменти вшанування певної особи чи держави. Оскільки надання безмитності розглядалося як істотний привілей, декрети щодо митної діяльності були переважно проксенічними.

Окреме місце серед актових джерел займають присяга громадян Херсонеса рубежу IV—III ст. до н. е.<sup>8</sup> (IOSPE, I<sup>2</sup>, 401), що має конституційно-правовий характер, тексти міжнародно-правових договорів, офіційне листування між причорноморськими колоніями та римською імперською адміністрацією. Як приклад міжнародних договорів можна назвати договір IV ст. до н. е. про ісополітію між

<sup>8</sup>Inscriptiones Antiquae Orae Septentrionalis Ponti Euxini: Graecae et Latinae / Ed. Basiliius Latyshev. — Vol. I. — Petropoli, MCMXVI (1916). — XII, 594 p., 4 tab., it.

Ольвією та Мілетом<sup>9</sup> або угоду II ст. до н. е. про дружбу і взаємодопомогу між народом Херсонеса та царем Понту Фарнаком I<sup>10</sup> (IOSPE, I<sup>2</sup>, 402). Серед матеріалів офіційного листування викликають увагу, наприклад, листи до намісника Нижньої Мезії з приводу суперечки між херсонеською громадою та легіонерами міської вексилляції щодо розмірів та адресату проституційної податі в Херсонесі II ст. н. е.<sup>11</sup> (IOSPE, I<sup>2</sup>, 404). Не менш цікавими видаються листи, що розкривають ставлення імператора до питання про імунітет від митних зборів у Тірі II ст. н. е.<sup>12</sup> (IOSPE, I<sup>2</sup>, 4).

Найбільші північночорноморські держави: Тіра, Ольвія, Херсонес, Синдська Гавань (Горгіпія) та Боспорське царство — залишили по собі величезну кількість проксеній — постанов народних зборів або царів про дарування прав безмитної торгівлі, вільного перетинання акваторії порту, придбання землі та/або полісного або загальнодержавного громадянства. Висічені на мармурових чи вапнякових стелах проксенії становлять справжнє масове джерело. Проте до наших днів їх збереглося відносно небагато — від кількох одиниць до кількох десятків на кожну державу. Пов'язано це як з неминучою загибеллю документів протягом століть, так і з прискіпливою перебірливістю державних органів при наданні права проксенії.

Серед царських постанов привертає увагу напис II—III ст. н. е. з Горгіпії про дарування Савроматом II (173/4—210/11) місцевому релігійному союзу судновласників права на одноразовий безмитний вивіз достатньо великої партії зерна для оздоблення храму Посейдона (КБН, 1134). Як члени союзу перераховуються не лише приватні торговці, але й високопоставлені царські вельможі та полісні магістрати, що надає важливий матеріал для реконструкції особливостей митної системи пізньоантичного Боспору.

Певні інформативні можливості щодо нашої теми містяться в інших видах написів. Наприклад, посвяти богам з переліком іноземців, громадян, урядовців чи монархів, які зробили певні пожертвування; почесні декрети народу на вшанування співгромадян, різноманітні присвячення на честь видатних іноземних гро-

---

<sup>9</sup>Граков Б.Н. Материалы по истории Скифии в греческих надписях Балканского полуострова и Малой Азии // Вестник древней истории. — 1939. — № 3. — С. 264—245.

<sup>10</sup>Inscriptiones Antiquae Orae Septentrionalis Ponti Euxini: Graecae et Latinae / Ed. Basilius Latyschev. — Vol. I. — Petropoli, MCMXVI (1916). — XII, 594 p., 4 tab., it.

<sup>11</sup>Ibid.

<sup>12</sup>Ibid.



мадян; написи на постаментах статуй, що переважно не збереглися; будівельні написи на згадку тих, за чий кошти, за чиєї участі або за чийм наказом були збудовані відповідні споруди; епітафії тощо. Дані різновиди джерел дозволяють більш-менш об'ємно уявити динаміку та орієнтири економічних зв'язків, зміни в структурі державного апарату і соціально-правовому складі населення, дипломатичні кроки та заходи митної політики античних колоній тощо.

Серед почесних декретів своєю інформативністю та значним обсягом виділяється постанова ради і народу Ольвії III ст. до н. е. на честь Протогена, який протягом багатьох років виконував обов'язки різних міських магістратів, зокрема діюкета (скарбника), концентруючи у своїх руках всі прибутки і видатки держави<sup>13</sup> (IOSPE, I<sup>2</sup>, 32).

З будівельних написів для історії митної справи Північного Причорномор'я важливе значення має херсонеський напис 488 р. н. е. щодо фіскальних розпоряджень імператора Зинона<sup>14</sup>. У написі згадується місцевий практион — митниця.

Переважно весь лапідарій: актовий матеріал, договори, листи, присвяти, епітафії тощо — надрукований у декількох виданнях, найважливішими з яких є "Inscriptiones Antiquae Orae Septentrionalis Ponti Euxini: Graecae et Latinae" у чотирьох томах, за редакцією В. Латишева (1885—1916), "Корпус боспорских надписей" (1965), "Надписи Ольвии" (1968), ряд окремих публікацій херсонеських написів, зроблених Е.І. Соломонік упродовж 1960—1990-х рр. Фахівці постійно поповнюють коло введених у науковий обіг написів, публікуючи їх зображення, відновлені тексти, переклади та коментарі в спеціальних роботах та в наукових періодичних виданнях, наприклад у "Вестнике древней истории" (Москва), "Боспорских древностях" (Москва), "Боспорских исследованиях" (Сімферополь), "Материалах по археологии, истории и этнографии Таврии" (Сімферополь), "Археології" (Київ) тощо.

Написи, їх окремі фрагменти та інші актові джерела, що стосуються історії Північного Причорномор'я, походять також із-за меж понтійських колоній та пов'язані з діловодством держав, з якими ті контактували.

<sup>13</sup>Inscriptiones Antiquae Orae Septentrionalis Ponti Euxini: Graecae et Latinae / Ed. Basilii Latyshev. — Vol. I. — Petropoli, MCMXVI (1916). — XII, 594 p., 4 tab., it.

<sup>14</sup>Антология эпиграфических памятников Херсонеса в русских переводах // Сорочан С.Б., Зубарь В.М., Л.В. Марченко, Жизнь и гибель Херсонеса. — Х.: Майдан, 2001. — С. 716.

Варті уваги, зокрема, постанови (декрети) афінських народних зборів щодо взаємин з боспорськими Спартокідами 347/6 р. та 289/8 р. до н. е. Вони розкривають особливості митно-тарифного регулювання, права безмитності та першочергового завантаження суден у хлібній торгівлі між Афінами та Боспором. Важливе значення має фрагмент декрету IV ст. до н. е. на честь боспорського монарха Левкона I та його синів, знайдений на території акрополя Мітілени. У документі йдеться про дарування мітіленцям істотних знижок при сплаті митних зборів за вивезення боспорської пшениці. Велике значення для розуміння взаємин Ольвії зі своєю метрополією Мілетом має договір про ісполітію — повну взаємну рівноправність громадян цих полісів. Перебуваючи в дружньому місті, ольвіополіти чи мілетці мають рівні права користуватися запровадженими там ателіями — звільненням від певних видів податків.

Такі джерела, переважно іноземного походження, були зібрані та опубліковані в 1939 р. Б.Н. Граковим у праці “Материалы по истории Скифии в греческих надписях Балканского полуострова и Малой Азии” у “Вестнике древней истории”<sup>15</sup>.

Окремі дані щодо міжнародних зв'язків Боспору надають так звані “Зинонові папіруси” — величне зібрання господарської та іншої ділової документації часів Птолемея II Філадельфа, що нараховує близько 1800 папірусів. У кількох документах цього зібрання згадується посольство боспорського царя Перісада II, відправлене 254 р. до н. е. до елліністичного Єгипту.

Про деякі рішення вищих властей, зокрема окремі постанови боспорських монархів, дізнаємося з поодиноких згадок описових джерел. Наприклад, повідомлення Ісократу про публічне підтвердження Перісадом I безмитності та права першочергового завантаження хлібом кораблів, що прямують до Афін. Рескрипти римських імператорів загального характеру, що поширювалися на північнопонтійські центри, збережені завдяки кодифікації римського права в пізньоантичному та ранньовізантійському періодах. Наприклад, розпорядження Зинона від 485/6 р. щодо міських фінансів було включено до “Кодексу Феодосія”. Кодекс східно-римського імператора Феодосія II (402—450) був укладений 438 р. і містив розпорядження (конституції) імператорів з IV ст., які до кодифікації Юстиніана I систематично доповнювалися.

---

<sup>15</sup>Граков Б.Н. Материалы по истории Скифии в греческих надписях Балканского полуострова и Малой Азии // Вестник древней истории. — 1939. — № 3. — С. 239—243; 262—265.

Нарешті особливим джерелом — складним і багатошаровим — є *Notitia Dignitatum*. Це своєрідний пізньоримський табель про ранги — державний довідник IV або V ст., що містив звід відомостей про організацію римського сухопутного війська та владного апарату (ND, 1876). Оскільки імперським офіцерам належала значна роль в управлінні формально незалежними полісами Північного Понту, в тому числі місцевими фінансами та, можливо, митними органами, Нотиція має велике значення як джерело з історії митної справи античного Причорномор'я.

Отже, маємо для окремих регіонів Північного Понту лише комплекси поодиноких даних, які відокремлені один від одного цілими століттями. Це, головним чином, комплекси джерел для IV—III ст. до н. е., більшість з яких стосується Боспору, та значно фрагментарніші комплекси II—III ст. н. е., які однаково бідні для Тіри, Херсонеса та Боспору. Отже, внаслідок дискретності джерельної бази будь-яка, хоча б і мозаїчна, картина буде багато в чому умовлядною.

На жаль, історична доля багатьох джерел з історії Київської Русі склалася не менш драматично, ніж джерел античних: унаслідок бурхливих історичних подій значну їх частку було знищено. На сучасному етапі можемо оперувати лише незначними комплексами документів для реконструкції митних процесів у ранньофеодальній Русі.

Найважливішими серед описових джерел історії Київської Русі є літописи. Одним із ранніх літописних зводів була “Повість временних літ”, що збереглася в двох редакціях: Лаврентіївській (написана монахом Лаврентієм для суздальського князя Дмитра Костянтиновича в 1377 р.) та Іпатіївській (від Іпатіївського монастиря в Костромі, де вона була знайдена). В основі обох списків лежала єдина пам'ятка, що починалася заголовком “Се повѣсть временныхъ лѣтъ, откуда есть пошла Руская земля и хто в ней почаль пѣрвѣе княжити и откуда Руская земля стала есть”. Різні списки цієї “Повісті” мають спільний текст до 1110 р., далі оповідання розходяться. Її укладачем був монах Києво-Печерського монастиря Нестор (1113 р.), а ігумен Видубецького монастиря Сильвестр у 6624 р. (1116 р.) уперше її копіював і відредагував. Літопис викладає події від біблійного Ноевого потопа і легендарного розподілу земель між його синами<sup>16</sup> до історії Київської держави періоду її становлення, розквіту і могутності. Укладачі в основному зупиняються на окре-

<sup>16</sup> Землі Русі дісталися Яфету, від якого, за літописною версією, пішли слов'яни, благородні руси й узагалі всі європейські народи.

мих подіях, звертають увагу на моральні і фізичні якості видатних осіб правлячого дому, на особливі природні явища. Саме в тексті збереглися договори Русі з Візантією, такі важливі для дослідження торговельно-митних взаємин цих держав.

Наступні події XII ст. відображено в Київському літописі, але не тільки. Поряд із старим столичним літописанням з'являються нові центри — Новгород, Суздаль, Чернігів, Переяслав, Галич — так званого місцевого літописання. Відомий Владимиро-Суздальський літопис, представлений Лаврентіївським списком, продовжив Початковий літопис до 1305 р. Новгородські літописи, що спиралися на свідоцтва більш раннього зводу 1095 р., а не на “Повість временних літ”, у дуже стислому викладі доводили події до 1333 р. Найвідомішим українським продовженням Початкового і Київського літописів став Галицько-Волинський літопис, що зберігся в Іпатіївському зводі. Він складається з двох частин: Галицької (1201—1261) і Волинської (1262—1291). Центральними постатями розповіді виступають князі Данило Галицький і Лев Данилович, Василько Романович і Володимир Василькович, а оповідання концентруються навколо історії Південно-Західної Русі, боротьби з угорцями, тевтонцями і монголами; текст вражає барвистістю викладу, високою літературною майстерністю літописця.

Серед усього можливого переліку документальних джерел найбільш важливим є “Руська Правда” — збірка феодальних правових норм XI—XIII ст., де вперше був формалізований державою правовий досвід стягнення мита.

У середньовічному суспільстві церква виконувала важливі ідеологічні, політичні та економічні функції. Не була винятком і православна церква Київської Русі, що активно діяла також і в митній царині. Її статус у цьому випадку регламентувався князівськими грамотами — “статутами”. З великої серії подібних документів до наших часів збереглася хіба що грамота князя Всеволода Мстиславовича храму св. Іоанна Предтечі на Опоках у Новгороді, датована кінцем XII ст. Згідно з цим статутом зазначена церква мала право утримувати ваговий стандарт для зважування товарів і стягувати за це мито; право судового розгляду купецьких справ; право утримувати торговельні склади в межах монастирів; право влаштовувати торгові ряди і стягувати мито на свою користь.

Про високу зовнішньоекономічну активність торгових людей з Русі містять інформацію джерела іноземного походження, зокрема митні статuti Західної Європи. Це Діденхофенський капітулярій 805 р., Рафальштеттенський статут 903 р., серія Остригомських митних грамот 1191—1198 рр.

У зазначений період міждержавні угоди, які регулювали торговельні відносини, обов'язково включали розділи з чіткою регламентацією митних зборів. Типовими зразками таких документів є торгові договори між Руссю та Візантією 911 р., між Новгородом і купецьким союзом острова Готланд від 1195 р. та між Смоленськом і Ригою 1229 р.

Велике значення для дослідження торговельно-митних відносин Русі з іншими державами мають повідомлення арабських географів, купців, дипломатів IX—XI ст. Найдавніше з яких належить перу вченого першої половини IX ст., чиновника халіфського двору Ібн Хордадбеха. Він оповідає, що “купці-руси з слов'ян” транспортували зібрані у “віддалених частинах” своєї країни (очевидно, в результаті полюддя) хутра та мечі або Румійським морем, або по “ріці слов'ян”, яка в сучасній науці ідентифікується то з Танаїсом (Доном), то з Ітилем (Волгою). Русько-арабська торгівля через Хозарію була досить розвинутою і в попередній період. Про це свідчать, зокрема, згадки про продаж русами слов'янських невольників, що становили один з найважливіших товарів в експорті Давньої Русі. У соціально-економічних умовах Арабського халіфату невольники були товаром підвищеного попиту (мито за раба сягало 100 дирхемів). Про них пишуть кілька арабських письменників. Найбільше враження справляє згадка ат-Табарі (838—923) у “Хроніці пророків та королів”, в якій зазначається, що вулиці столиці халіфату “кишіли” невольницькою “слов'янською сараною”. Географ X ст. Ібн Хаукаль вважав, що слов'янська частина Ітиля — столиці Хозарії — більша за територією, ніж тогочасне сицилійське місто Палермо.

Джерела з історії митних відносин на українських землях так званої польсько-литовської доби, що розпочалася у середині XIV ст. із занепадом та зникненням давньоруських князівств і тривала до Національно-визвольної війни Б. Хмельницького середини XVII ст., досить різноманітні. Це — нормативні акти, офіційні звіти, статистичні матеріали, матеріали ревізій, судові справи, матеріали справочинства, дипломатичне листування, описові джерела тощо.

Входження українських земель у зазначений період до складу кількох держав — окрім Королівства Польського та Великого князівства Литовського, також до Великого князівства Московського, пізніше Московського царства, Угорського королівства, Австрії, Семиграддя, Османської імперії та її васалів — Молдавського князівства і Кримського ханства — обумовило складну структуру джерельної бази. З цим пов'язано й те, що джерела, які дійшли до нас,

зберігаються в архівосховищах багатьох сучасних держав. Частина з них була опублікована в різний час і в різних країнах, чим пояснюється неоднаковий археографічний рівень цих видань.

Для українських земель, які входили до складу Великого князівства Литовського (Литви), Корони (Польщі) та Речі Посполитої, структура джерельної бази з історії митних відносин має такий вигляд.

### 1. Документальні (актові) джерела:

— Литовські статuti.

Статті трьох Литовських статутів (1529, 1566 і 1588 pp.) — правових кодексів Великого князівства Литовського — містили, зокрема, загальні норми, що забороняли встановлення нових мит, закріплювали права та обов'язки митників і осіб, які перевозили товари через митницю, встановлювали певні заборони та санкції за порушення визначених правил.

— Обласні привілеї (установні земські грамоти) Київської та Волинської земель, які регулювали митні відносини до прийняття Першого Литовського статуту<sup>17</sup>.

— Сеймові постанови (конституції).

Цей вид нормативно-правових актів приймався польським сеймом, а після Люблінської унії 1569 р., за якою Корона та ВКЛ об'єдналися в одну державу, — сеймом Речі Посполитої. Зокрема, конституцією 1633 р. було встановлено чотири митних центри: Люблін, Львів, Краків і Познань. Кожен з них мав список товарів, які провозили з відповідних країн (через Львів ішли товари з Туреччини і Молдавії). Для товарів, що проходили через митні пункти, були встановлені ціни (сьогодні їх називають індикативними) на підставі яких, стягувалось мито<sup>18</sup>.

— Податні універсали (*uniwersali poborowe*), поборові листи.

Зокрема, у поборових листах від 7 грудня 1561 р., розісланих посадовцям на місця, встановлювався тариф на експорт та імпорт товарів<sup>19</sup>.

---

<sup>17</sup>Ващук Д. Вплив обласних привілеїв Київщини та Волині на формування Першого Литовського Статуту // *Pirmasis Lietuvos Statutas: straipsnių rinkinys / Sudarė Irena Valikonitė ir Lirija Steponavičienė*. — Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla, 2005. — P. 12, 13; *Жеребцова Л.* Роль Первого Литовского Статута в истории институализации таможенной организации на украинских землях Великого княжества Литовского // *Pirmasis Lietuvos Statutas: straipsnių rinkinys / Sudarė Irena Valikonitė ir Lirija Steponavičienė*. — Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla, 2005. — P. 197.

<sup>18</sup>Гвоздик-Прицан Л. Економічна і політична візія Богдана Хмельницького та її реалізація в державі Військо Запорозьке. — К.: Обереги, 1999. — с. 55.

<sup>19</sup>*Lietuvos Metrika*. — Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla, 1996. — Kn. 564 (1553—1567): *Viešųjų reikalų kn. 7*. — P. 85, 86.

- Прохання (“просьби”) і подання на сеймах.
- “Откази” (рішення) великого князя з приводу прохань і подань.

Два останні види генетично пов’язані між собою.

- Грамоти (зокрема й особливі грамоти — великокнязівські “листи”).

- Королівські універсали.

- Дозволені листи.

Часто універсалами й дозволеними листами здійснювалась передача митних зборів в оренду.

- Декрети.

- Безмитні листи.

Ними певні особи чи навіть мешканці окремих міст звільнялись від сплати мита на всій території Великого князівства Литовського чи в окремих місцевостях.

- Привілеї (на встановлення нових чи поновлення старих митниць, на право присвоєння прибутків з окремих видів митних зборів).

- Причинні листи видавалися з метою усунення виявлених порушень.

- Судові листи з’являлись як результат розгляду скарги.

- Записи великокнязівських писарів про надходження з митниць.

У таких документах зі слів збирача мита записувались надходження за певний період від окремих видів мита, окремих комор, а також загальна сума. Також зазначалось ім’я посадової особи й писаря, яким повідомлялись ці дані<sup>20</sup>. У деяких писарських записах вказуються лише посадові особи, які “лічбу делали з мыта”, і загальна сума<sup>21</sup>.

- Визнані листи на затвердження фінансових звітів митників.

Цим документом господар (великий литовський князь) затверджував звіт про надходження прибутків та видатки митниці, який подавали маршалок і писар господарський після “слухання лічби”<sup>22</sup>.

- Річні реєстри збору мит.

- Протекційні універсали (щодо пільг іноземним купцям).

<sup>20</sup>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. — С. 50.

<sup>21</sup>Там само. — С. 39.

<sup>22</sup>Lietuvos Metrika. — Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla, 1997. — Kn. 10 (1440—1523): Užrašymų kn. 10. — P. 93—94.

— Листи на підтвердження складського права.

— Листи, якими встановлювалась мережа торгових шляхів.

Останні два види джерел мають генетичний зв'язок. Як зазначає Л. Гвоздик-Прицак, зі складським правом був пов'язаний “дорожній примус”. Ухилення купців від точно визначених доріг загрожувало їм тюремним ув'язненням, конфіскацією товарів і навіть стратою<sup>23</sup>.

— Магдебурзькі привілеї.

Зокрема, магдебурзьким привілеєм міщани звільнялись від сплати певних видів мита. Вони також встановлювали розміри митних зборів<sup>24</sup>.

— Накази.

— Офіційні звіти про ревізії і стан (люстрації) замків.

Передусім вони містили інформацію про розміри різного виду мита<sup>25</sup>. Ревізія державних замків Великого князівства Литовського, здійснена у 1552 р., містить розміри обвісток, податку, що сплачувався на митниці, та митних зборів з купців і купецьких валок у Черкаському, Канівському, Київському, Остерському, Чорнобильському, Мозирському, Овруцькому, Житомирському, Вінницькому, Брацлавському, Луцькому та Володимирському замках<sup>26</sup>.

Зустрічається інформація й іншого характеру. Наприклад, ревізія Кременецького замку від 21 липня 1546 р. містить скаргу кременецьких міщан про незаконне стягнення мита на ярмарках і торгах у приватних містечках Кременецького і Луцького повітів<sup>27</sup>.

Додатково можуть бути використані люстрації королівських маєтків<sup>28</sup>.

---

<sup>23</sup>Гвоздик-Прицак Л. Економічна і політична візія Богдана Хмельницького та її реалізація в державі Військо Запорозьке. — К.: Обереги, 1999. — С. 32.

<sup>24</sup>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. — С. 38.

<sup>25</sup>Акты, относящиеся к истории Южной и Западной России и изданные Археологическою Комиссиею. — СПб., 1861. — Т. 3: (1638—1657). — Ч. 2. — Т. 7. — С. 22, 70, 72—73.

<sup>26</sup>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. — С. 78—84.

<sup>27</sup>Там само. — С. 70—71.

<sup>28</sup>Сидоренко О.Ф. Торгівля лісом та її вплив на формування екологічного середовища на Україні (за актовими джерелами XVI—XVII ст.) // Проблеми історичної географії України: Зб. наук. праць. — К., 1991. — С. 97.



— Митні статuti (“устаui”).

— Митні тарифи (“такси”), за якими справлялося мито<sup>29</sup>.

Слід виокремити й постанову львівської тарифної комісії 1633 р. Виконуючи постанову сейму того самого року, три обрані комісари доручили десятиєм львівським купцям скласти списки турецьких та “волоських” (молдавських) товарів із відповідними цінами. Після завершення роботи постанову комісії затвердив львівський староста і три комісари, а згодом вона була обнародована<sup>30</sup>.

— Статейні списки і записи посольств між Великим князівством Литовським та Московським великим князівством.

Наприклад, у статейному списку посольства московського великого князя Івана Васильовича до польського короля і великого князя литовського Казимира IV від 1 січня 1488 р. висловлений протест проти збільшення обсягу митних зборів у Києві, Чорнобилі, Чернігові і Новгороді-Сіверському, а також проти незаконної конфіскації купецьких товарів у рахунок несплаченого мита<sup>31</sup>.

— Скарги мають різний характер. Найчастіше зустрічаються скарги купців на збирачів мита через різноманітні порушення: стягнення мита за наявності безмитного листа<sup>32</sup>, конфіскація гужового транспорту, незважаючи на сплату мита<sup>33</sup>, повторне стягнення мита<sup>34</sup>.

Проте зі скаргами зверталися й митники. 25 лютого 1565 р. луцькі митники скаржились на острозького купця Івана Плескача з приводу регулярного уникнення сплати митних поборів на Луцькій митниці при перевезенні товарів через кордони Волині<sup>35</sup>.

— Заяви.

У цьому виді джерел посадові особи повідомляли про невиконання розпоряджень іншими посадовими особами або порушення правових норм.

<sup>29</sup>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. — С. 103; Памятники, изданные Киевскою Комиссиею для разбора древних актов. — 2-е изд., доп. — К., 1898. — Т. I, II. — С. 556.

<sup>30</sup>*Гвоздик-Прицак Л.* Економічна і політична візія Богдана Хмельницького та її реалізація в державі Військо Запорозьке. — К.: Обереги, 1999. — С. 57—58.

<sup>31</sup>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. — С. 32—34.

<sup>32</sup>Там само. — С. 91—92.

<sup>33</sup>Там само. — С. 92—93; 105—107.

<sup>34</sup>Там само. — С. 96; 98.

<sup>35</sup>Там само. — С. 110—112.

У заявах також повідомлялось про факти контрабанди та порушення митних правил.

— Дипломатичне листування.

Його предметом передусім ставали питання складського права та дорожнього примусу, а також явних чи надуманих порушень з боку митників та інших службовців іншої держави щодо власних підданих<sup>36</sup>.

— Промови послів.

Стосовно двох останніх позицій можна відзначити, що, наприклад, у листі литовсько-польських королівських послів московським думним боярам початку 1635 р. піднімалось питання щодо скасування царського обмеження на торгівлю польським і литовським купцям лише в порубіжних містах і повернення до умов попередніх договорів, які дозволяли їм торгувати у всіх містах, крім Москви і “замосковських”. Для висновку про позитивне вирішення питання дають підстави посольські промови литовсько-польських королівських посланців Яна Оборського і князя Самійла Друцького-Соколинського, виголошені перед царем Михайлом Федоровичем на початку 1637 р.<sup>37</sup>

— Митні книги Московської держави.

## 2. Наративні (описові) джерела:

— Епістолярій.

Наприклад, лист колишнього берестейського митника Данька Єсковича до нового митника Міхеля Єсковича від 18 листопада 1526 р. містить інформацію про розмір митних зборів, напрямки торгових шляхів, зокрема так званий “дорожній примус”, на територіях, прилеглих до Берестейщини. У ньому зазначено, що з тих купців, які прагнули ухилитися від визначеного шляху, стягували промито, з якого половина надходила до державної скарбниці, а половина залишалася самим митникам. Промито стягували також з тих купців, які, маючи безмитні листи, ухилялися від “старої дороги”, “для того, хотя самъ купец мыта не даѣт, ино фурманѣ ѣго повинѣнъ дати завѣжъды”. Ще однією підставою для стягнення промита було користування князівськими, панськими або духовними перевозами через ріки, замість державних (“государських”)<sup>38</sup>.

---

<sup>36</sup>Дячок О.О. Захист інтересів господарського скарбу в дипломатичних зносинах Великого князівства Литовського // Економічна безпека держави в умовах інтеграції до світового співтовариства: Матеріали міжнародної наук.-практ. конф. — Д.: АМСУ, 2005. — С. 31—33.

<sup>37</sup>Акты, относящиеся к истории Западной России, собранные и изданные Археологическою Комиссиею. — СПб., 1853. — Т. 5: 1633—1699. — XVII + 288 + 7 с. — С. 21, 24.

<sup>38</sup>Там же. — С. 51—52.

— Щоденники, подорожні записи, мемуари.

У творі М. Литвина “Про звичаї татар, литовців і московитів” (середина XVI ст.) повідомляється про існування у давнину Таванської переправи на Дніпрі, де купці сплачували значне мито. На момент написання твору “там ще... збереглася кам’яна склепінчаста будівля, яку... називають Вітовтовою банею”, раніше в ній жив відкупник мита великого князя литовського. М. Литвин зазначає, що купці, які не бажали сплачувати мито, обминали “стару дорогу” й прямували степами, де ставали жертвами пограбування. Критично слід поставитись до повідомлення автора про відсутність скарг купців різних країн на київських намісників, відкупників та інших осіб<sup>39</sup>. Зокрема, його заперечує статейний список посольства московського великого князя Івана Васильовича до короля Казимира IV від 1 січня 1488 р.<sup>40</sup>

Для дослідження широкого спектра питань історії України литовсько-польської доби надзвичайно важливим є такий комплекс джерел, як Литовська метрика, частина книг якої опублікована, а підготовка до друку ще кількох книг здійснюється нині<sup>41</sup>. М.П. Ковальський слушно зазначив, що без перебільшення документи Литовської метрики є одним з найважливіших і незамінних джерел, без залучення яких неможливе глибоке вивчення історії України XVI—XVII ст.<sup>42</sup> Історіографія дослідження Литовської метри-

<sup>39</sup>Акты, относящиеся к истории Западной России, собранные и изданные Археологическою Комиссиею. — СПб., 1853. — Т. 5: 1633—1699. — XVII + 288 + 7 с. — С. 76—77.

<sup>40</sup>Там же. — С. 32—34.

<sup>41</sup>Ковальський Н.П. Источниковедение и археография истории Украины XVI — первой половины XVII в. — Днепропетровск: ДГУ, 1978. — Ч. 2: Анализ дореволюционных отечественных публикаций источников: Учеб. пособие по спецкурсу. — С. 26; Ковальський Н.П. Источники по социально-экономической истории истории Украины XVI — первой половины XVII века: Структура источниковой базы. — Днепропетровск, 1982. — С. 15—17; Абросимова С.В. Книга записів Литовської метрики № 23 (джерелознавчий аналіз) // Дніпропетровський історико-археологічний збірник. — Вип. 1: На пошану професора Миколи Павловича Ковальського. — Д.: Промінь, 1997. — С. 109—114; Хорошкевич А.Л. Кто поднимет упавшее знамя? (Размышления о судьбе издания Литовской метрики) // Дніпропетровський історико-археологічний збірник. — Вип. 1. — Д.: Промінь, 1997. — С. 126—127.

<sup>42</sup>Ковальський Н.П., Мыцык Ю.А. Анализ архивных источников по истории Украины XVI—XVII вв.: Учеб. пособие. — Днепропетровск: ДГУ, 1984. — С. 19.

ки достатньо велика й неодноразово висвітлювалась у науковій літературі<sup>43</sup>.

Книги Литовської метрики дають можливість з'ясувати низку різноманітних аспектів митних відносин у Великому князівстві Литовському, до складу якого входила значна частина українських земель.

Інформаційні можливості документів Литовської метрики для дослідження митних відносин на українських землях проаналізовано в публікаціях О.О. Дячка<sup>44</sup>. Дослідник дійшов таких висновків. По-перше, книги записів і книги публічних справ Литовської метрики містять нормативно-правову базу регулювання митних відносин, зокрема щодо обмеження експорту, пільгового оподаткування імпорту, надання митних пільг окремим особам, групам осіб і верствам населення, передачі митниць в оренду, а також угоди Великого князівства Литовського з іншими державами з приводу стягнення мита. По-друге, до них внесено митні тарифи, детальний аналіз сукупності яких дасть змогу зробити цікаві спостереження щодо митного регулювання в цілому в межах Великого князівства Литовського та в окремих землях. По-третє, документи Литовської метрики дають змогу оцінити економічну ефективність діяльності митних установ. По-четверте, скарги, внесені до цього комплексу яскраво показують, які порушення здійснювали торговці та митники, тобто рівень виконання правових приписів щодо митних відносин. По-п'яте, документи Литовської метрики дають можливість скласти певне уявлення про здійснення окремих митних процедур. По-шосте, постійні

---

<sup>43</sup>Банионис Э. Введение // Lietuvos Metrika. — Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla, 1993. — Кн. 5: (1427—1506); Užrašymų kn. 5. — Р. 14—17; *Абросимова С.В.* Книга записів Литовської метрики № 23 (джерелознавчий аналіз) // Дніпропетровський історико-археографічний збірник. — Вип. 1: На пошану професора Миколи Павловича Ковальського. — Д.: Промінь, 1997. — С. 112—113.

<sup>44</sup>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. Риси́ча. — Д., 2004. — С. 73—74; Дячок О.О. Митні відносини на українських землях в документах Литовської метрики // Історіографічні та джерелознавчі проблеми історії України: Міжпредметний простір історії ідей у вітчизняній науці: Міжвід. зб. наук. праць. — Д.: РВВ ДНУ, 2004. — С. 154—170; Дячок О.О. Литовська метрика як джерело дослідження митних відносин на українських землях // II Міжнародний наук. конгрес укр. істориків "Українська історична наука на сучасному етапі розвитку", Кам'янець-Подільський, 17—18 вересня 2003 р. — Кам'янець-Подільський; К.; Нью-Йорк; Острог: Вид-во НаУОА, 2005. — Т. 1. — С. 102—106.

колективні прохання шляхти до великого князя, які подавались на сейми, мали результатом розширення їх пільг щодо стягнення мита<sup>45</sup>.

М.П. Ковальський зазначає, що безцінне значення мали б документи митниць, які діяли на сході українських земель. “Як свідчать офіційні документи, в першій половині XVII ст. відповідно до сеймової конституції 1643 р. були засновані митниці (“комори”) в прикордонних містах України: Ніжині, Ромнах, Гадячі, Конотопі, Кременчуці, Батурині, Лоеві, Любечі, Острі, Чорнобилі, Чернігові, а також у Києво-Печерському монастирі. Однак книги цих митниць не дійшли до нашого часу, що призвело до втрати дуже важливого каналу інформації для дослідників”<sup>46</sup>. Проте, як зазначає О.Ф. Сидоренко, в матеріалах Посольського та Розрядного приказів Центрального державного архіву давніх актів Російської Федерації у Москві є митні книги, втрачені для інших територій України. Частково вони опубліковані у виданні “Воссоединение Украины с Россией”<sup>47</sup>.

Документи з історії митних відносин на українських землях середини XIV — середини XVII ст. опубліковані у таких виданнях: “Акты, относящиеся к истории Южной и Западной России” (зокрема, т. 1 та 2), “Русская историческая библиотека” (зокрема, т. XX та XXX), “Акты Московского государства” (т. 1 та 2), “Памятники, изданные временной комиссией для разбора древних актов” (т. 2), “Собрание государственных грамот” (т. 4), “Памятники дипломатических сношений Московского государства с Польско-Литовским”, “Акты, относящиеся к истории Западной России” (т. 1), “Грамоты великих князей литовских и удельных с 1390 по 1569 год”, “Сборник Муханова”, “Сборник Русского исторического общества” (т. 35), “Памятники, изданные Киевскою Комиссиею для разбора древних актов” (т. 1), “Volumina legum” (т. 1—4), “Zbiyr praw litewskich od roku 1389 do roku 1529”, “Zrydła dziejowe” (т. 6), “Akta grodzkie i ziemskie” (т. 9), “Zabytki dziejowe”, “Archiwum

---

<sup>45</sup>Дячок О.О. Митні відносини на українських землях в документах Литовської метрики // Історіографічні та джерелознавчі проблеми історії України: Міжпредметний простір історії ідей у вітчизняній науці: Міжвід. зб. наук. праць. — Д.: РВВ ДНУ, 2004. — С. 168.

<sup>46</sup>Ковальський Н.П. Источниковедение истории украинско-русских связей (XVI — первая половина XVII в.): Учеб. пособие. — Днепропетровск: ДГУ, 1985. — С. 8.

<sup>47</sup>Сидоренко О.Ф. Українські землі у міжнародній торгівлі (IX — середина XVII ст.). — К., 1992. — С. 4.

księzgt Sanguszkow w Sławucie” (т. 3, 4), “Zrydła do dziejow polskich” (т. 2), “Archiwum Jana Zamojskiego” (т. 3)<sup>48</sup>.

Особливо важливим є вже згадуваний збірник “Торгівля на Україні XIV — середини XVII ст.: Волинь і Наддніпрянщина” (К., 1990). Із 255 вміщених тут джерел більше половини містять інформацію про митні відносини.

Значна кількість джерел до історії митних відносин середини XIV—XVII ст. зберігається в архівосховищах України та зарубіжних країн. Вітчизняні — переважно у Центральному історичному архіві України у м. Києві, а також у Центральному історичному архіві України у м. Львові, меншою мірою — в Інституті рукописів Центральної наукової бібліотеки НАН України. Значний комплекс джерел зберігається у Російському державному архіві давніх актів (РГАДА) у Москві та Головному архіві давніх актів (AGAD) у Варшаві. Також відповідні матеріали зберігаються в Центральних історичних архівах Литви, Білорусі, Державному (Національному) архіві Швеції. Не виключена можливість наявності джерел з цього періоду і в інших вітчизняних та зарубіжних архівосховищах<sup>49</sup>.

Для дослідження митно-податкових відносин на українських землях, що входили до складу Османської імперії, першочергове значення мають кодекси султанів, що розроблялися для кожної

---

<sup>48</sup>Ковальський Н.П. Источниковедение и археография истории Украины XVI — первой половины XVII в. — Днепропетровск: ДГУ, 1978. — Ч. 2. Анализ дореволюционных отечественных публикаций источников: Учеб. пособие по спецкурсу. — С. 21—22, 31—33, 40, 54; Ковальський Н.П. Источниковедение истории Украины XVI — первой половины XVII века. — Днепропетровск, 1978. — Ч. 3: Характеристика публикаций источников на иностранных языках. — С. 14, 15, 21, 24, 31, 32, 37, 44—45, 57, 66; Сас П.М. Феодальные города Украины в конце XV — 60-х годах XVI в. — К., 1989. — С. 207; Сидоренко О.Ф. Торгівля лісом та її вплив на формування екологічного середовища на Україні (за актовими джерелами XVI—XVII ст.) // Проблеми історичної географії України: 36. наук. праць. — К., 1991. — С. 104.

<sup>49</sup>Ковальський Н.П. Источниковедение истории Украины XVI — первой половины XVII века. — Днепропетровск, 1979. — Ч. 4: Обзор основных отечественных собраний архивных источников. — С. 68; Ковальський Н.П. Источниковедение истории украинско-русских связей (XVI — первая половина XVII в.): Учеб. пособие. — Днепропетровск: ДГУ, 1985. — С. 8, 10—13, 15—16; Сас П.М. Феодальные города Украины в конце XV — 60-х годах XVI в. — К., 1989. — С. 207; Государственные архивы СССР: Справочник. — М.: Мысль, 1989. — Ч. 1. — С. 48, 471, 476, 590; Ч. 2. — С. 13, 232, 240; Справочник научного работника: Архивы, документы, исследователь / Авт.-сост. Ю.М. Гросман, В.Н. Кутик. — 2-е изд., перераб. и доп. — Львов: Изд-во Львовского ун-та, 1983. — С. 34, 78—80, 101, 102, 135, 278—279, 288—289, 297—298.

місцевості. У них детально розписувалися податки і мита. Особливе значення мають кодекси законів 1569 р. султана Селіма II, в яких розписані види податків та мит, порядок їх збирання, обсяги, місця збирання, одиниці виміру товарів тощо<sup>50</sup>. Важливу інформацію також містять османські митні реєстри<sup>51</sup>.

Безперечно, дослідження митних відносин здійснюється на основі аналізу писемних джерел. Проте допоміжне значення мають також археологічні джерела<sup>52</sup>.

Один з ранніх документів, який розкриває митні аспекти господарської діяльності козацтва, з'являється наприкінці XV ст. Це грамота литовського князя Олександра "Про прибутки воеводські" 1499 р. Грамота містила номенклатуру товарів козацтва на українських ринках та митні норми щодо козаків.

Дипломатичне листування середини XVI ст. між литовськими князями і польськими королями та кримськими ханами розкриває новий аспект в історії козацтва. Мова йде про боротьбу з Кримом за митний суверенітет над соляними шляхами Приазов'я. Це також зазначено у повідомленнях М. Литвина.

Одним з найбагатших на документи з історії Запорозької Січі XVIII ст. є Російський державний воєнно-історичний архів у Москві. Вони відображають найрізноманітніші сфери життєдіяльності цього певною мірою автономного економічного, політичного, культурного організму. Ці документи розкидані по різних фон-

<sup>50</sup>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 наук.-практ. конф. — Д.: АМСУ, 2003. — С. 204—206; Тимченко В.М. Кодекс законів (1569) падишаха Селіма II як джерело для дослідження соціально-економічної історії Півдня України // II Міжнародний науковий конгрес українських істориків "Українська історична наука на сучасному етапі розвитку", Кам'янець-Подільський, 17—18 вересня 2003 р. Доповіді та повідомлення. — Кам'янець-Подільський; К.; Нью-Йорк; Острів: Вид-во НаУОА, 2005. — Т. 1. — С. 159—166.

<sup>51</sup>Гналджик Г. Османська імперія: Класична доба, 1300—1600. — К., 1998. — С. 141—142.

<sup>52</sup>Векленко В., Ковальова І., Шалабудов В. Археологічне вирішення дискусії стосовно розташування містечка Самарь та Богородицьком фортеці // Український археографічний щорічник. Нова серія. — К.; Нью-Йорк: Вид-во М.П. Коць, 2004. — С. 199—213; 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; Ковальова І.Ф., Векленко В.О., Шалабудов В.М. До уточнення місцезнаходження м. Самарь — Богородицької фортеці // Наддніпрянська Україна: історичні процеси, події, постаті: Зб. наук. праць. — Вип. 3 / Ред. кол. С.І. Світланко (відп. ред.) та ін. — Д.: Вид-во Дніпропетр. ун-ту, 2005. — С. 295.

дах у розпорошеному або компактному стані. Багато таких документів містить фонд 52 “Потьомкін-Таврійський Григорій Олександрович”, який складається з 3574 справ. Вже одна та обставина, що значний період його військового та державного життя був пов’язаний з Південною Україною, каже про наявність у вказаному архівному фонді документів, котрі відображають історію цього регіону. Ліквідація Запорозької Січі у 1775 р., природно, вплинула на долю її обширного архіву. Частина Січового архіву опинилася у фонді Г.О. Потьомкіна. Про це свідчить і красномовна назва справи № 1, в якій документи охоплюють роки 1735—1760: “По Запорозькому войску. Черновые бумаги по переписке Коша Запорозьского с Правительствующим Сенатом, Коллегией Иностранных Дел, с гетманами и разными учреждениями, выясняющие права и привилегии Войска Запорозьского, внутренние его распорядки и недоразумения с Крымом за 1755—1759 гг., которые найдены в Кошевой Церкви при уничтожении Сечи. На 290 листах”.

З 1754 р., з початком митної реформи в Росії, митний кордон Запорозжя починає співіснувати з російськими митницями. Запорозжці стають тепер вже суб’єктами російського митного оформлення. У статті М. Тищенка “Нариси історії торгівлі Лівобережної України з Кримом у XVIII ст.” зазначено тип митної документації, яка застосовувалась і до козаків. Це додаток під заголовком “Реестр, коликое число билетов дано запорозским казакам и прочим чином сего 1755 г.”

Джерельний комплекс, який розкриває митну діяльність в гетьманській Україні другої половини XVII — першої половини XVIII ст. складається з гетьманських універсалів. Це універсали доби Богдана Хмельницького 1654 та 1657 рр., що сформували митну систему та принципи митно-тарифного регулювання в Україні. Після Хмельницького кожен, хто обирався гетьманом, обов’язково своїм універсалом підтверджував митні принципи універсалу “Про державне мито” від 21 квітня 1654 р.

Найбільш повна інформація щодо митної системи Гетьманщини, її зовнішньоторговельної інфраструктури міститься у “Реєстрі товарів експорту й імпорту за 1715—1720 рр.” Реєстр став результатом роботи спеціальної комісії В.І. Блеклова, що працювала в Україні з 1715 до 1720 р. за завданням російської Комерц-колегії з метою з’ясування всіх умов для торгівлі російських купців в Україні.

Складні процеси у митній сфері, що відбувалися між гетьманським та російським урядом, відображено у протоколах та журналах Верховної таємної ради Росії (1726—1730), а також у фондах Малоросійської колегії, яку заснував російський цар Петро I



28 квітня 1722 р., і цей державний орган відіграв неабияку роль у справі збирання мита на Гетьманщині.

Особливу групу становлять джерела XIX — початку XX ст. — періоду перебування українських земель у складі імперій Габсбургів та Романових. Особливе місце серед документальних публікацій належить “Своду законів Российской імперии”. Це шістнадцяти-томне видання, в якому вміщено майже всі найважливіші нормативні акти російського уряду: торговельні угоди та договори, закони про митні тарифи, законодавство щодо реформування тарифної системи залізниць, нормативні документи, що регламентували діяльність Департаменту митних зборів, а також закони “Про промисловий податок”, “Про біржу” та ін. Історико-правовий аналіз цієї підгрупи джерел дає можливість визначити головні напрямки взаємодії міністерства фінансів, департаменту митних зборів Росії та промисловців-експортерів, у тому числі українських.

Підгрупу процесуальних актів становлять митні грамоти, митні статuti 1811, 1857, 1882, 1892, 1904, 1910, 1924 рр., митні кодекси 1928, 1964, 1982, 1991 рр., а також двотомна збірка документів “Таможенное дело России” та хрестоматія документів “История таможенного дела и таможенной политики России”. Вони сприяють визначенню місця й ролі України в митній системі Російської імперії впродовж другої половини XVIII—XIX ст.

Окрему частину опублікованих джерел становлять документи офіційної митної та торговельної статистики. Статистика зовнішньої торгівлі належить до джерел, які широко використовуються в історичних дослідженнях різної проблематики, у тому числі щодо впливу митної політики на економічний розвиток країни. Без цього неможливо здійснити аналіз безпосередньо зовнішньої торгівлі: її структури, динаміки, основних напрямків, місця у господарському житті країни. Крім того, статистика зовнішньої торгівлі використовується і як показник загальної характеристики економічного розвитку країни. При цьому слід урахувувати історичний період входження українських земель до інших держав. У свою чергу, цей факт впливає і на джерельну базу. Це реєстрові книги Генеральної військової канцелярії XVII — першої половини XVIII ст., офіційна статистика зовнішньої торгівлі Російської імперії. Перші щорічні статистичні звіти мали назву “Государственная торговля в разных ее видах” і видавались з 1802 по 1915 р. Ця назва неодноразово змінювалася: з 1812 р. — “Государственная внешняя торговля в разных ее видах”, у 1863—1869 рр. — “Виды государственной внешней торговли” і “Виды внешней торговли России”, а з 1870 р. — “Обзор внешней торговли России по европей-

ским и азиатским границам". У результаті аналізу матеріалів Державного архіву Дніпропетровської області з'ясувалося, що саме митна статистика знайшла своє пряме відображення у щорічних "пам'ятних книгах" губерній Російської імперії. Ці видання, першоджерелом яких була митна статистика, містять великий обсяг інформації про економічний та соціальний розвиток, відображають регіональний аспект зовнішньоекономічної діяльності. Також важливі такі опубліковані статистичні джерела, як "Торговые бюллетени Киевской биржи", що містили інформацію про цінові характеристики ринку експортного цукру. Важливим джерелом експортно-імпоротної діяльності гірничодобувної промисловості є періодичні статистичні збірки "Каменноугольная промышленность Южной России в 1907 году", "Железнорудная промышленность Юга России в 1911 году", які видавались статистичним бюро Ради з'їзду гірничих промисловців, що знаходилась у Харкові.

Офіційними джерелами митної статистики були: щомісячні формуляри "Внешняя торговля России", які видавались з 1884 р.; інший вид публікацій — ретроспективні збірки про зовнішню торгівлю Росії, що набули поширення з 80-х рр. XIX ст. Як приклад слід назвати "Краткий очерк внешней торговли и таможенных доходов России за 1856—1893 гг.", "Сведения об отпуске за границу российских товаров за 1869—1886 гг." Аналогічні джерела видано в 1886—1899, а також у 1900—1912 рр. Особливе місце серед видань займає "Сборник сведений по истории и статистике внешней торговли России", підготовлений В.І. Покровським у 1902 р., який охоплює найбільш важливі показники зовнішньої торгівлі протягом XIX ст. Аналіз архівних документів указує на те, що якісне ведення митної статистики суворо контролювалось департаментом митних зборів, а після набуття офіційного характеру вона була базою для прогнозів і звітів про економічний стан губерній. У митній статистиці кінця XIX — початку XX ст. було широко представлено регіональні особливості зовнішньоекономічної діяльності Росії, що дуже важливо для аналізу впливу митної політики на розвиток України.

Останню групу джерел становить мемуарна література, до якої належать спогади іноземних дипломатів; іноземців, що виконували службові завдання на території України в різні історичні періоди; державних діячів, пов'язаних професійно з митною справою та політикою. Попри всю фрагментарність висвітлення в них питань стосовно митної політики кінця XIX ст. вони мають непересічні відомості, які дають можливість заповнити прогалини в інформаційному просторі дисципліни.

Неопубліковані джерела (матеріали державних та громадських установ, документи періоду XIX — початку XX ст.), що використовувались у процесі викладання дисципліни, можна класифікувати відповідно до видової належності, за принципом їх походження (Міністерство фінансів — Департамент митних зборів (ДМЗ) — митні округи — митниці; Комітет міністрів — канцелярії генерал-губернаторів — губернські земські управи — громадські об'єднання промисловців та купецтва), за принципом цільового призначення документів. В останньому випадку матеріали ДМЗ класифікуються так: 1) директивні документи (статути, постанови, циркуляри Міністерства фінансів, що виходили з урядових програм для ДМЗ, Департаменту шляхів сполучення, біржових комітетів; накази та циркуляри ДМЗ для підпорядкованих митних округів та митниць); 2) положення та інструкції Мінфіну, ДМЗ, що регламентували функціонування митної системи й установ, які взаємодіяли з ДМЗ — Міністерство торгівлі й промисловості, Державний банк, МВС; 3) звіти митниць, відділень ДМЗ перед вищими інстанціями про виконану роботу; 4) ділова документація та листування; 5) оперативна документація (вантажні оголошення, акцизні марки, форми статистичної звітності). Ще раз наголошуємо, що наведена модель вирішує проблему класифікації джерел для XVIII — початку XX ст.

Аналіз матеріалів ДМЗ, інших урядових та громадських установ, пов'язаних із впровадженням митної політики за принципом їх походження, дає можливість дослідити механізм дії всієї системи (уряд — Мінфін — ДМЗ — митниці — промислово-торговельні кола), тобто у вертикальному розрізі, простежити здійснення певних операцій у повному циклі. Водночас вона дає можливість історичної реконструкції механізму функціонування митних органів на території українських губерній у зазначений історичний період.

Джерельна база дослідження історії митної справи України радянського часу є потенційно значною, але маловивченою і малорозробленою. З огляду на те, що радянська митна служба була відомством загальносоюзного підпорядкування, основний комплекс документів, які відображають різні аспекти її діяльності, відкладалися у союзних архівосховищах, тобто у Москві. Навіть поверхневий огляд джерел, які використовуються сучасними українськими істориками, свідчить про те, що московські матеріали ними фактично не враховуються.

Проте центральні та обласні державні архіви України містять чимало документів, зокрема міжвоєнного часу (1920—1930-х рр.), які дають загальне уявлення про діяльність на території України

низових структур митної системи. Мова йде про різноманітні циркуляри й розпорядження, інструкції, звітну документацію, статистичні матеріали, огляди, матеріали діловодства тощо. Необхідно зазначити, що переважна частина архівних матеріалів, які зберігаються в Україні, малодосліджена і неопублікована.

Єдиним різновидом джерел, що прямо стосуються до митної проблематики, є нормативні акти вищих органів радянської влади, що видавалися від самого початку радянського режиму. Мова йде про значне різноманіття збірок декретів, законів та узаконень, розпоряджень тощо радянських урядів України та Росії, СРСР у цілому, виконавчих комітетів вищого рівня, Ради праці та оборони тощо. Ці акти стосуються фактично до всіх аспектів становлення, розвитку й діяльності митних установ того часу. Сюди, безперечно, слід включити й митні статuti СРСР різних поколінь, деяку іншу митно-правову документацію.

Слабко враховується й вивчається дослідниками наративна база. Можливо, спогадів, які б прямо присвячувались митній тематиці, не так вже й багато, але є все-таки мемуари осіб, що так чи інакше стикалися з роботою митників (дипломати, представники зовнішньої торгівлі, державні діячі та ін.).

Певну інформацію про радянську митну систему може дати й тогочасна періодика. Проте аналіз апарату посилань наявних історичних праць показує ігнорування сучасними істориками цього виду джерел.

У цілому, враховуючи специфіку досліджуваного історичного часу з його бюрократизмом і паперовим діловодством, можна констатувати, що потенціал джерельної бази цієї проблеми є значним. Інша справа — стан її фактичної розробки. Тоді тим більше прояснюється перспектива подальшої наукової роботи.

### 1.3. Історіографія

На конструктивну роль історії в науковому пізнанні звернув увагу ще В.І. Вернадський. Історію науки він кваліфікував як знаряддя досягнення нового. Кожне покоління наукових дослідників шукає і знаходить у минулому науки ідеали, співзвучні своєму часу, що були не помічені або ж відкинуті їх сучасниками. Рухаючись уперед, наука не тільки створює нове, але й переоцінює старе<sup>53</sup>.

---

<sup>53</sup>Вернадский В.И. Избранное: Труды по истории науки. — М.: Наука, 1981. — С. 218.

Історія митної справи і політики — це сукупність політичної, економічної та правової історії. Але, незважаючи на існування німецької “економічної школи”, французької школи “Анналів”, до середини 80-х рр. ХХ ст. метод вивчення історичних явищ і процесів через дослідження господарських відносин у суспільстві використовувався дуже пасивно. Останнім часом інтерес до цього наукового синтезу постійно зростає. Наприклад, у 1993 р. американські історики Роберт Фогель і Дуглас Норт отримали Нобелівську премію за розробку економічних методів вивчення історії (Нобелівська премія з економіки присуджується тільки з 1969 р., а “історичної номінації” не існувало зовсім).

Розглядаючи визначальні напрямки історіографії історії митної справи, слід ураховувати те, що в різні історичні періоди українські землі перебували під впливом античної цивілізації, були “яблуком розбрату” кочових держав, входили до складу Київської Русі, належали Золотій Орді — західному улусу великої Монгольської імперії, перебували під владою Великого князівства Литовського, Королівства Польського, Туреччини, Речі Посполитої, підлягали Австрійській та Російській імперіям, контролювалися Угорщиною, Чехо-Словакчиною, Румунією, Радянським Союзом... Тому проблема історії митної справи на території України в історіографії подається в контексті політико-економічного розвитку державних утворень, до складу яких входили українські землі.

Античні автори залишили відомості про торговельну й митну діяльність давньогрецьких колоній. Ця інформація дає змогу реконструювати торговельно-митні процедури, властиві античним містам на території Північного Причорномор'я. Так, Лукіан, Павсаній, Поллукс, Ветрувій, Страбон писали про облаштування міст для торгівлі; Демосфен, Діон Хризостом, Філострат, Тацит, Светоній — про збирання мита і його обсяги. Певні елементи аналізу попередньої літературно-наукової традиції, в тому числі й у галузі митної справи, знаходимо в працях, помилково приписуваних Арістотелю та Ксенофону, — “Афінська політія” та “Економіка”. Проте це можна назвати історіографією дуже умовно. Систематичне дослідження митної справи та митної політики як історичного феномену фактично розпочинається не раніше першої половини ХІХ ст.

Історіографія історії митної справи античних колоній Північного Причорномор'я дуже невелика за обсягом. З огляду на обмеженість та фрагментарність джерельної бази дослідники ніколи не ставили перед собою мету здійснити комплексну реконструкцію

митної служби та митної політики античних держав Північного Понту. Фахівці або вирішували різноманітні локальні питання історії античної митної справи, або спрямовували свої досліді на пов'язану з нею тематику: історію економіки, зокрема торгівлі, шляхів та засобів сполучення, історію державного устрою, зокрема систем та способів оподаткування, історію зовнішніх відносин, історію суспільних страт та професійних груп тощо.

Митна справа північнопонтійських колоній розвивалася на межі двох сфер — державного управління та економічного виробництва. Як елемент фінансово-податкової системи державного апарату митні органи свідомо чи несвідомо регулювали товаропотоки між різними державами, регіонами і країнами, чим істотно впливали на обсяги, зміст і характер виробництва. Отже, при аналізі історіографії античної митної діяльності велика увага має бути приділена дослідженням з історії полісного господарства, внутрішньої та зовнішньої торгівлі, а також з історії розвитку структур і функцій апарату державного управління колоній Північного Причорномор'я. Проте це тема окремої наукової роботи, тому ми обмежимося лише перерахуванням імен окремих дослідників, які зробили найзначніший внесок у висвітлення цих питань.

Особливе місце серед досліджень історії митних відносин античності належить ґрунтовній праці В.А. Ціммермана "О таможенных и промышленности древних народов", надрукованої у Санкт-Петербурзі в 1859 р. Втім, через недостатність введених до наукового обігу джерел автор середини ХІХ ст. не міг приділити багато уваги давньогрецьким колоніям Північного Причорномор'я.

Зі збагаченням науки новими матеріальними джерелами внаслідок зростання рівня археології в останню чверть ХІХ ст., а також з обробкою значної кількості античних писемних джерел, учені розпочали реконструкцію управлінських структур та митних процедур грецьких міст-держав і Римської імперії, в тому числі тих, що діяли в Причорноморському регіоні. Ця величезна й копійка робота здійснювалася відомими дослідниками античності А.С. Уваровим, К.К. Косцюшко-Валюжиничем, А.Л. Бертье-Делагардом, В.В. Латишевим, М.І. Ростовцевим. Результати їх пошуків знайшли відображення в цілому ряді археологічних експедицій, у створенні та функціонуванні Херсонеського музею, у систематизації і публікації сотень епіграфічних та наративних джерел, у написанні низки оригінальних праць, актуальних досі (див. бібліографію).

У радянський період були продовжені дослідження окреслених у дореволюційний час напрямків. З-поміж праць виданих фахівців

виокремлювали праці Т.В. Блаватської, В.Д. Блаватського, С.А. Жебелева, А.Л. Якобсона, С.П. Шестакова, В.Ф. Гайдукевича, І.В. Брашинського, І.Т. Кругликової, Е.І. Соломонік, Ю.Г. Виноградова, І.П. Нікітіної, В.Н. Таскаєва та ін. Сповідування радянськими дослідниками матеріалістичної марксистсько-ленінської методології сприяло поглибленню інтересу до вивчення економічних процесів, зокрема торгівлі та пов'язаних з нею митних установ. У цьому сенсі окремо виділяються праці С.А. Жебелева, присвячені соціально-економічному розвитку античного Причорномор'я та торговельно-митній інфраструктурі Боспорської держави, Херсонеса та Ольвії; дослідження І.В. Брашинського про митні збори на Боспорі IV ст. до н. е., про взаємини держав Північного Причорномор'я та Егеїди; праці А.Л. Якобсона та С.П. Шестакова, у яких приділена увага управлінській структурі пізньоантичного Херсонеса; розвідка І.П. Нікітіної щодо інституту проксенії в колоніях Північного Понту (див. бібліографію).

Сучасний період в історіографії історії античності вирізняється низкою особливостей. По-перше, наука звільнилася від диктату марксистської ідеології, що сприяло усуненню методологічних штампів при аналізі античного способу виробництва. Виявилось це, наприклад, у дискусії наколо проблеми натуралізації економіки в період пізньої античності (III—VI ст.)<sup>54</sup>. По-друге, подальше розширення джерельної бази античної історії Північного Причорномор'я відбувається за рахунок нових археологічних розкопок, що вже привело до переоцінки старих поглядів на характер політичних та митно-фінансових інститутів понтійських колоній, їхнього зв'язку з Римом. Як приклад варто згадати, що внаслідок обробки результатів розкопок 1998 р. у Керчі, зіставлених з матеріалами 1908 та 1984 рр., поставлено крапку в тривалій суперечці щодо характеру влади Спартокідів на Боспорі<sup>55</sup>. Серед сучасних авторів, які зверталися до аналізу предмета нашого дослідження, варто згадати і поважних фахівців, що сформувалися як науковці в радянський час, і вчених, творчість яких розпочалася в останні п'ятнадцять років. Це Ф.В. Шелов-Коведяев, В.М. Зубар, М.В. Скржинська, Є.А. Ліньова, Н.О. Сон, В.І. Кадеєв, С.Б. Сорочан, С.Ю. Саприкін, В.Д. Кузнецов, В.В. Серов, І.Є. Смирнова, Л.В. Марченко, М.І. Храпунов, К.М. Колесников та ін. (див. бібліографію).

<sup>54</sup>Сорочан С.В., Зубарь В.М., Марченко Л.В. Жизнь и гибель Херсонеса. — Х.: Майдан, 2001. — С. 151—152.

<sup>55</sup>Виноградов Ю.Г., Толстиков В.Л., Шелов-Коведяев Ф.В. Новые декреты Левона I, Перисада и Эвмела из Пантикапея // Вестник древней истории. — 2002. — № 4 (248). — С. 59.

У цьому історіографічному нарисі не можна обійти увагою кілька сучасних робіт, спеціально присвячених історії митної справи в Україні<sup>56</sup>. Факт їх публікації є дуже втішним, оскільки маніфестує появу в Україні окремого напрямку наукових досліджень. Утім, ці роботи істотно відрізняються одна від одної: серед них є справді фахові, концептуальні праці та є, на жаль, і напівавторські примітивні компіляції. З останніх — книжка за редакцією П.І. Дідусенка, в якій на 47 сторінках першого розділу “Витоки митної справи України-Руси” замість хоча б якоїсь інформації щодо митної справи скіфів, сарматів, еллінів, римлян в античному Причорномор’ї міститься вибухова суміш інформації з археології, культурології, етнології, стародавньої історії, приправлена історіографічними легендами та казками. Чого варті байки якогось канадського історика В. Паїка, “що справжня назва киммерійців — суммерійці (зимові люди)”, або що “амазонки були чудові найзничі й воїни, у бою нерідко перемагали вершників чоловіків”<sup>57</sup>? Поширення таких “перлів” є просто кумедним, якщо не шкідливим!

Майже в усіх без винятку узагальнюючих роботах з історії митної діяльності та з митного права, як радянських<sup>58</sup>, так і сучасних<sup>59</sup>, античному Причорномор’ю відводиться мізерна частка уваги, внаслідок чого це питання залишається досі слабодослідженим.

З огляду на важливість ролі митників як чиновницької категорії та митної справи в цілому в структурі державної влади Давньої Русі

---

<sup>56</sup>Чорний В. Україна і митна справа: історичний нарис. — К., 2000. — 349 с.; Павлов А. Українська митниця на шляху відродження та розвитку: Правові та історичні аспекти. — К.: Акцент, 2002; Морозов О. Історія митної справи та митної політики в Україні (V ст. до н. е. — 1991 р.): Навч. посіб. — Д.: АМСУ, 2005. — 313 с.; Нариси з історії митної справи та митного законодавства України-Руси / П.М. Дідусенко, Т.С. Мавродій та ін. — К.: Софія-А, 2005. — 684 с.; Ковальський В.К. Становлення та розвиток митної справи на півдні України з давніх часів до 1917 року (на прикладі Миколаївської митниці): Історико-правове дослідження. — О.: Юрид. літ., 2006. — 134 с. тощо.

<sup>57</sup>Нариси з історії митної справи та митного законодавства України-Руси / П.М. Дідусенко, Т.С. Мавродій та ін. — К.: Софія-А, 2005. — С. 16, 26.

<sup>58</sup>Див. Марков Л.Н. Очерки по истории таможенной службы. — Иркутск: Изд-во Иркутг. ун-та, 1987. — 160 с.

<sup>59</sup>Див. Чорний В. Україна і митна справа: історичний нарис. — К., 2000. — 349 с.; Габричидзе Б.Н. Таможенное право. — М., 1995; Павлов А. Українська митниця на шляху відродження та розвитку: Правові та історичні аспекти. — К.: Акцент, 2002; Ківалов С.В., Кормич Б.А. Митна політика України. — О., 2002; Ковальський В.К. Становлення та розвиток митної справи на півдні України з давніх часів до 1917 року (на прикладі Миколаївської митниці). Історико-правове дослідження. — О.: Юрид. літ., 2006. — 134 с.



практично кожен з дослідників давньоруської історії звертав певну увагу на цей суспільний феномен. Окремі судження висловлювалися вже авторами перших узагальнюючих праць з історії Давньої Русі (М. Татищевим, І. Болтіним, І. Єлагіним, М. Полевым, А.-Л. Шльоцером та іншими), проте, фокусуючи увагу переважно на політичній історії та міжкнязівських стосунках, митна справа згадувалася хіба що побіжно. У цих працях немає спроб детального аналізу бюрократичних механізмів, об'єктивно необхідних для успішного розвитку будь-якої держави, акценти зроблено на тій обставині, що князі або особисто разом з дружиною брали участь у збиранні данини, або довіряли цю справу власне дружині. Оскільки, з одного боку, автори не мали на меті спеціально розглядати питання митних відносин, а з іншого, не знаходили в літописанні та інших різновидах джерел достатньої кількості необхідної інформації, оцінка розвитку митної справи у Давній Русі тривалий період обмежувалася загальними судженнями.

Більш уважно поставилися до проблеми ефективності функціонування державного апарату Давньоруської держави представники російської та української історичної науки XIX — початку XX ст. В узагальнюючих працях М.М. Карамзіна, С.М. Соловйова, В.О. Ключевського, М.С. Грушевського та інших містяться глибокі та цікаві спостереження щодо суті та характеру давньоруської державності. Вони, зрозуміло, не могли не звернути уваги на митну складову державного механізму Русі. Попри певні розбіжності в авторських інтерпретаціях, які пояснюються відмінними ідеологічними, методологічними та іншими позиціями, зазначені науковці спробували окреслити коло чиновників, відповідальних за збирання різноманітних податків у цілому та власне митних стягнень зокрема, проаналізувати функціональні обов'язки митників, розподіл зібраних коштів (у грошовому та натуральному вираженні) для загальнодержавних і місцевих потреб тощо. Проте, як і в попередньому випадку, проблеми митних відносин цікавили істориків побіжно, тільки в контексті дослідження ними глобальних історичних процесів, тому не дивно, що в грандіозних за задумом, обсягом опрацьованого матеріалу та зробленими глибокими висновками працях сучасний читач знаходить порівняно мало інформації про власне митну справу.

Справжнього оптимізму додає знайомство з дослідженнями другої половини XIX — початку XX ст. в царині права та суспільних відносин у Давній Русі. Праці М. Загоскіна про формування та розвиток “служилого сословия” (1875), М. Павлова-Сильванського про “государевых служилых людей” (1898), О. Преснякова про князів-

ське право (1909), В. Ключевського з історії станів у Росії (1913), М. Дьяконова, М. Владимирського-Буданова та В. Сергеевича з історії руського права (1905, 1909), О. Лаппо-Данилевського про формування прямого обкладення (1910) та П. Мілюкова з фінансової історії Русі (1912) сприяли складанню потужного дослідницького напрямку, в межах якого вагоме місце посіла власне митна тематика. Зазначеними авторами на підґрунті солідної джерельної бази було детально проаналізовано економічні, суспільні, правові та інші аспекти функціонування Давньоруської держави як складного, багатоструктурного механізму, в якому митники відігравали важливу роль, створюючи своєрідний каркас для ефективної взаємодії усіх необхідних для успішного розвитку держави компонентів.

Радянська історична наука з її підкресленою увагою до аналізу в першу чергу економічних та похідних від них соціальних відносин теж приділила певну увагу вивченню митної справи в Давній Русі. У дослідженнях передвоєнної доби та першого повоєнного десятиліття (М. Покровський, С. Юшков, Б. Греков, Л. Черепнін, М. Тихомиров, Б. Романов, В. Мавродін та інші), попри відчутну тенденцію до гіпертрофування ролі класової боротьби та провідного характеру економічного базису, було зроблено багато позитивного у вивченні митних відносин. Разом з тим на оцінках радянських істориків серйозно позначилися методологічні стандарти сталінської доби, зокрема в наполегливому прагненні характеризувати будь-який державний устрій досоціалістичного періоду як антинародний та експлуататорський, з чого цілком логічно випливала і хижачка, експлуататорська суть державних службовців, зокрема, митників. Взагалі ідеологічні постулати радянського періоду заздалегідь визначали, в який саме спосіб необхідно інтерпретувати минуле, навіть якщо інформація джерел, дослідницька традиція, закони логіки чи, врешті, здоровий глузд малювали протилежну картину.

З другої половини 50-х рр. ХХ ст. ситуація в радянській історичній науці почала змінюватися на краще, що сприяло формуванню більш об'єктивного сприйняття минулого, хоча окремі рецидиви ідеологічної обмеженості давалися взнаки. З погляду досліджуваної нами теми особливо слід виокремити наукові розвідки Б. Рибаківа, І. Фроянова, О. Дворниченка, В. Буганова, В. Корецького, В. Кобрини, П. Толочка, М. Котляра, М. Свердлова та інших, у яких досить детально проаналізовано всі структурні складові Давньоруської держави, а отже приділено увагу і митним відносинам.

На сучасному етапі досліджень історії питань функціонування митних органів Давньої Русі торкаються практично всі автори узагальнюючих праць з історії України, зокрема вузівських підручників та навчальних посібників для вищих навчальних закладів. Особливо слід виокремити наукові проекти П. та О. Толочків, Н. Яковенко, М. Котляра, В. Рички; цінні спостереження містяться в працях сучасних російських медієвістів: М. Свердлова, І. Фроянова, І. Данилевського, О. Юрганова, А. Горського та інших. Разом з тим слід констатувати, що і в українській, і в російській історичній науці і до сьогодні немає спеціальних розробок на рівні сучасних вимог з історії митної справи в давньоруську добу, що суттєво уповільнює розвиток цієї важливої складової вітчизняної історії.

Різні аспекти митних відносин у Великому князівстві Литовському, включаючи й українські землі, що входили до нього, досить детально проаналізував М. Довнар-Запольський. Їм безпосередньо присвячені п'ять із дванадцяти частин глави IV його монографії "Государственное хозяйство Великого Княжества Литовского при Ягеллонах". Зокрема, вчений розглянув внутрішні мита, їх значення, порядок стягнення, розміри, пільги, порушення щодо внутрішніх мит<sup>60</sup>. Також ним досліджено стягування зовнішнього ("головного") мита, тарифи, процес запровадження нових мит з 20-х рр. XVI ст. та їх вплив на економічне становище<sup>61</sup>. Він досліджував також митні пільги населення<sup>62</sup>. Особливо слід визначити студії над організацією митної системи, зокрема щодо оренди митних зборів, а також порушення митних правил<sup>63</sup>. Врешті, окрема частина присвячена митним доходам<sup>64</sup>. Окрім того, в додатках до монографії вміщено матеріали про доходи від мита, до історії тарифу та монополій, "ропись справцев комор мытных по всему вел. Кн. Литовскому"<sup>65</sup>.

М.С. Грушевський, аналізуючи у шостому томі "Історії України-Руси" торговельні відносини XIV—XVII ст., торкнувся цілого ряду аспектів, пов'язаних з митом, а саме: дорожній примус і пра-

<sup>60</sup>Довнар-Запольский М. Государственное хозяйство Великого Княжества Литовского при Ягеллонах. — К., 1901. — Т. I. — XVIII+807+CXII с. — С. 374—417.

<sup>61</sup>Там же. — С. 492—510.

<sup>62</sup>Там же. — С. 511—531.

<sup>63</sup>Там же. — С. 531—558.

<sup>64</sup>Там же. — С. 558—574.

<sup>65</sup>Там же. — С. V—XC.

во складу, митні тарифи, оренда мита, митні пільги<sup>66</sup>. Їх висвітленню у працях М.С. Грушевського присвячена стаття С.В. Гріха<sup>67</sup>.

Матеріали про організацію митної служби в Польщі, зокрема й на українських землях, що входили до цієї держави, зустрічаємо в монографії Ш. Ваймана<sup>68</sup>.

Сучасних досліджень, присвячених історії митних відносин на українських землях в польсько-литовську добу (середина XIV — середина XVII ст.), налічується небагато. О.О. Дячок проаналізував загальні проблеми дослідження митних відносин у цей період<sup>69</sup> і їх методологічні засади<sup>70</sup>. Можна звернути увагу на статті О. Заярнюк про митну службу на Запорозькій Січі<sup>71</sup> та А. Мицак про особливості митної політики Речі Посполитої на українських землях<sup>72</sup>. У збірнику статей, що побачив світ у 2004 р. і присвячений пам'яті Й.Л. Риси́ча, який започаткував в Академії митної служби України історичні дослідження з митної тематики, Л.Н. Жеребцова опублікувала статтю, в якій розглянула митну систему Великого князівства Литовського та Речі Посполитої XIV — першої половини XVII ст., передусім розташування митниць та види мита<sup>73</sup>. У цьому ж збірнику опубліковано велику статтю

<sup>66</sup>Грушевський М.С. Історія України-Руси: В 11 т., 12 кн. / Редкол. П.С. Сохань (голова) та ін. — К.: Наук. думка, 1995. — Т. 6. — С. 10—15, 17, 30—35, 62, 75—81.

<sup>67</sup>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 проф. Й.Л. Риси́ча. — Д.: АМСУ, 2004. — С. 78—86.

<sup>68</sup>Weyman S. *Cla i drogi handlowe w Polsce piastowskiej*. — Poznań, 1938. — S. 94—96.

<sup>69</sup>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.

<sup>70</sup>Дячок О.О. Історія митних відносин на українських землях середини XIV — середини XVII ст. (методологічні та джерелознавчі аспекти) // Матеріали V конгресу Міжнародної асоціації українців. Історія: Зб. наук. статей. — Чернівці: Рута, 2003. — Ч. 1. — С. 130—131, 133; 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. Риси́ча. — Д., 2004. — С. 64—68, 75—76.

<sup>71</sup>Заярнюк О. Митна служба в Запорозькій Січі (завдання, структура, значення) // Вісник Академії митної служби України. — 2000. — № 2. — С. 36—37.

<sup>72</sup>Мицак А. Особливості митної політики Речі Посполитої на українських землях у XIV—XVIII ст. // Право України. — 2002. — № 9. — С. 132—134.

<sup>73</sup>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 проф. Й.Л. Риси́ча. — Д.: АМСУ, 2004. — С. 86—92.

К.Є. Гальського про торгівлю та митну справу в середньовічному Києві<sup>74</sup>. Зокрема, автор розглянув привілеї, надані киянам великими князями литовськими та польськими королями, а також їх порушення з боку урядовців та митників, факти порушення купцями дорожнього примусу з метою уникнути сплати мита, види мита та митні тарифи, включаючи нові ставки середини XVI ст.

Регулювання митних відносин на українських землях з кінця XV ст. до ухвалення Першого Литовського статуту (1529) проаналізовано Л.Ю. Жеребцоваю. Слід зазначити, що дослідниця показала особливості організації митної системи, яка склалася на основі звичаєвого права та великокнязівських нормативно-правових актів, порядок справляння мита, зміни в управлінні митними округами на початку XVI ст., які полягали у переході від системи відкупів до системи управління через довірених осіб. Коротко сплилася і на нових положеннях щодо регулювання митних відносин, якими були доповнені Другий і Третій Литовські статуту<sup>75</sup>. Детальніше на причинах, що привели до появи “митної статті” у першому Литовському статуті, зупинився О.О. Дячок. Він також на основі джерел показав, що боротьба за отримання митних пільг, яку почала шляхта Великого князівства Литовського на сеймах з 40-х рр. XVI ст., спричинила закріплення цих пільг у вигляді окремої статті, включеної до Другого Литовського статуту (1566), а новації Третього Литовського статуту (1588) були спрямовані на вдосконалення митних процедур<sup>76</sup>. Аналізуючи договори на оренду митних зборів у Великому князівстві Литовському, Л. Жеребцова виділила дев’ять умов, що фіксувалися в текстах самих угод<sup>77</sup>.

<sup>74</sup>Гальський К.Є. Торговля й митна справа у середньовічному Києві // Митна політика в Україні. Історичні та правові аспекти проблеми: Зб. наук. праць пам’яті проф. Й.Л. Риси́ча. — Д.: АМСУ, 2004. — С. 32—64.

<sup>75</sup>Жеребцова Л. Роль Первого Литовского Статута в истории институализации таможенной организации на украинских землях Великого княжества Литовского // Pirmasis Lietuvos Statutas: straipsnių rinkinys / Sudarę Irena Valikonitė ir Lirija Steponavičienė. — Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla, 2005. — P. 195—200.

<sup>76</sup>Дячок О. Регулювання митних відносин в Першому Литовському Статуті та боротьба шляхти за митні пільги // Pirmasis Lietuvos Statutas: straipsnių rinkinys / Sudarę Irena Valikonitė ir Lirija Steponavičienė. — Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla, 2005. — P. 208—225.

<sup>77</sup>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 міжнар. наук.-практ. конф. — Дн.: АМСУ, 2005. — С. 33—35.

В. Берковський на основі опрацювання історичних джерел з архівів України, Польщі та Росії, публікацій джерельних комплексів, а також досліджень, передусім польських авторів, показав дію права дорожнього примусу та розвиток митної системи на Волині у XVI — першій половині XVII ст.<sup>78</sup>

Аналіз значного корпусу архівних та опублікованих джерел, наукових досліджень дозволив В. Берковському детально розкрити типологію і структуру митної системи на Волині в кінці XV — першій половині XVII ст., зокрема види оплат і форми адміністрування прибутків. Автор показав обов'язки орендаря цельної комори та порядок здійснення митних процедур, звернув увагу на порушення, пов'язані із запровадженням та стягненням митних зборів<sup>79</sup>.

Питання дотримання іноземними купцями встановлених митних правил, зокрема дорожнього примусу та права складу, що ставали предметом дипломатичних зносин Великого князівства Литовського, розглянув О.О. Дячок<sup>80</sup>.

Джерелознавчий аспект історії митних відносин середини XIV — середини XVII ст. лише починає розглядатися. Зокрема, О.О. Дячок визначив структуру джерельної бази та інформативні можливості окремих видів джерел, напрямки евристичної (пошукової) роботи. Учений аналізував документи Литовської метрики, які містять інформацію з історії митних відносин на українських землях, зокрема щодо оренди митних зборів, обсягів різних видів мита, причин надання великим князем митних пільг своїм підданам та іноземцям, скарги на дії митників, питання стягнення мита в дипломатичних переговорах тощо<sup>81</sup>.

---

<sup>78</sup>*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.

<sup>79</sup>*Берковський В.* Типологія і структура митної системи Волині в кінці XV — першій половині XVII ст. // Вісник Академії митної служби України. — 2006. — № 1.

<sup>80</sup>*Дячок О.О.* Захист інтересів господарського скарбу в дипломатичних зносинах Великого князівства Литовського // Економічна безпека держави в умовах інтеграції до світового співтовариства: Матеріали міжнародної наук.-практ. конф. — Д.: АМСУ, 2005. — С. 31—33.

<sup>81</sup>*Дячок О.О.* Митні відносини на українських землях в документах Литовської метрики // Історіографічні та джерелознавчі проблеми історії України: Міжпредметний простір історії ідей у вітчизняній науці: Міжвід. зб. наук. праць. — Д.: РВВ ДНУ, 2004. — С. 154—170; *Дячок О.О.* Захист інтересів господарського скарбу в дипломатичних зносинах Великого князівства Литовського // Економічна безпека держави в умовах інтеграції до світового співтовариства: Матеріали міжнародної наук.-практ. конф. — Д.: АМСУ, 2005. — С. 31—33.

Кодекси султанів Османської імперії як джерело митно-податкових відносин на Півдні України студіює В.М. Тимченко. Він не тільки схарактеризував “Кодекси” Селіма II від 1569 р., а вперше здійснив переклад українською мовою двох законів, що регулювали торгівлю, стягнення податків та мита в районі Акермана. Дослідник прокоментував їх зміст і на основі статей склав таблицю “Мита і податки на експорт-імпорتنі товари та їх характеристики за “Кодексами”<sup>82</sup>.

Перспективною й новаторською є робота Л.Ю. Жеребцової та О.Ю. Жеребцова над створенням на основі комп’ютерних технологій інформаційно-довідкової системи “Мито”<sup>83</sup>.

Аналізові джерел з історії митних відносин на українських землях у працях відомого дослідника М.П. Ковальського присвячена стаття О.О. Дячка<sup>84</sup>.

Хоча спеціальних досліджень з історії митних відносин середини XIV — середини XVII ст. небагато, окремі її аспекти так чи інакше розглядалися науковцями в контексті інших дослідницьких проблем. Зокрема, матеріали і висновки щодо митної політики, діяльності митних установ зустрічаються у монографії П.М. Саса,

<sup>82</sup>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 наук.-практ. конф. — Д.: АМСУ, 2003. — С. 204—206; Тимченко В.М. Кодекс законів (1569) падишаха Селіма II як джерело для дослідження соціально-економічної історії Півдня України // II Міжнародний науковий конгрес українських істориків “Українська історична наука на сучасному етапі розвитку”, Кам’янець-Подільський, 17—18 вересня 2003 р. Доповіді та повідомлення. — Кам’янець-Подільський; К.; Нью-Йорк; Острог: Вид-во НаУОА, 2005. — Т. 1. — С. 159—166.

<sup>83</sup>Жеребцова Л.Ю., Жеребцов О.Ю. Комп’ютерні технології проектування інформаційно-довідкової системи “Мито” // Історіографічні та джерелознавчі проблеми історії України: Міжпредметний простір історії ідей у вітчизняній науці: Міжвуз. зб. наук. праць. — Д.: РВВ ДНУ, 2004. — С. 236—247; Жеребцова Л. Класифікація джерел з історії митної організації на українських землях доби Великого князівства Литовського та Речі Посполитої // Український історичний збірник. — 2004. — Вип. 7. — С. 426—432; Жеребцова Л. Роль Первого Литовского Статута в истории институализации таможенной организации на украинских землях Великого княжества Литовского // Pirmasis Lietuvos Statutas: straipsnių rinkinys / Sudarę Irena Valikonitė ir Lirija Steponavičienė. — Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla, 2005. — P. 200—206.

<sup>84</sup>Дячок О.О. Аналіз джерел з історії митних відносин на українських землях у роботах М.П. Ковальського // Наукові записки Національного університету “Острозька академія”. Історичні науки. — Вип. 7: До 40-річчя Українського Історичного Товариства / Відп. ред. І. Пасічник, Л. Винар. — Острог; Торонто; Нью-Йорк: Вид-во НаУОА, 2006. — С. 294—311.

присвяченій феодальним містам<sup>85</sup>, статті й монографії О.Ф. Сидоренко з історії торгівлі<sup>86</sup>. Є й праці з історії митної справи, митних відносин узагальнюючого або регіонального характеру, автори яких торкалися й зазначеного періоду<sup>87</sup>.

Першою в Україні кандидатською дисертацією з джерелознавства історії митної справи стала праця Ю. Головка “Джерела з історії митниць Південної України (1775—1819 рр.)”, захищена у Запорізькому державному університеті у 2004 р.<sup>88</sup>

Попри певні недоліки, притаманні дисертаційному дослідженню “Митна справа в Гетьманщині в другій половині XVII—XVIII ст.”, його автор О.В. Ліцовева зуміла показати, в яких умовах відбувалось формування митної політики та митної справи Гетьманщини, які внутрішні та зовнішні чинники впливали на їх зміни, відобразила розвиток митної інфраструктури, основні функції митної служби та її співробітництво з іншими державними органами<sup>89</sup>.

Надзвичайна роль торговельно-митної діяльності в історії запорозького козацтва розкривається в роботах Д. Яворницького “Історія запорозьких козаків” (1990), А.А. Скальковського “История Новой Сечи или последнего Коша Запорожского” (1885), В.О. Голубуцького “Запорізька Січ в останні часи свого існування 1734—1774 рр.” (1961). У джерелознавчому аспекті проблематика торгівлі і мита досліджується сучасними українськими істориками Г.К. Швидько, С.С. Андреевою. Слід виокремити монографію К.Є. Гальського “Торговельна та митна діяльність Запорозького козацтва” (2005), в якій автор досліджує генезис козацтва, правових звичаїв війська, роль та місце торговельно-митних відносин у його історії. Але, на жаль, в історіографії перевага надається, як правило, військовій діяльності запорожців. Господарські, економічні процеси на півдні України, які стали підґрунтям для генезису такого соціального явища, як козацтво, залишаються на периферії наукового інтересу.

---

<sup>85</sup>Сас П.М. Феодальные города Украины в конце XV — 60-х годах XVI в. — К., 1989. — С. 129—132, 134—137.

<sup>86</sup>Сидоренко О.Ф. Українські землі у міжнародній торгівлі (IX — середина XVII ст.). — К., 1992. — 332 с.

<sup>87</sup>Чорний В. Україна і митна справа: історичний нарис. — К., 2000. — С. 37—51; Риси́н Й. Торговельно-митні відносини в історії Подніпров'я // Вісник Академії митної служби України. — 2001. — № 2. — С. 89—90.

<sup>88</sup>Головка Ю.І. Джерела з історії митниць Південної України (1775—1819 рр.). Автореф. дис. ... канд. іст. наук. — Запоріжжя, 2004. — 20 с.

<sup>89</sup>Ліцовева О.В. Митна справа в Гетьманщині в другій половині XVII — XVIII ст. Автореф. дис. ... канд. іст. наук. — К., 2003.



На початку 1920-х рр. в Україні потужний імпульс розвитку отримав науковий напрямок, який досліджував соціальну історію. На особливу увагу заслуговує робота М. Слабченка “Организация хозяйства Украины от Хмельницкого до мировой войны” (1923). Автор детально, в усіх аспектах аналізує не лише митну політику українських гетьманів від Б. Хмельницького до К. Розумовського, а й розвиток гетьманської митної системи: структуру, методи комплектування, митні процедури, результативність її фіскальної діяльності. У цьому контексті не можна не згадати монографію І.П. Крип’якевича “Богдан Хмельницький”, перше видання якої побачило світ 1954 р.

У свою чергу український історик початку 20-х років ХХ ст. В. Руднев поділяв митні збори на Гетьманщині у першій чверті XVIII ст. на довізні, транзитні та внутрішні мита. До довізних мит він зараховував індукту та еекту, тобто ті, які застосовувалися до імпорту й експорту; до транзитних мит зараховував 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, покочеве, зі збіжжя, що призначено на продаж, з возів з крамом, ярмаркове з торговельного люду. У цьому ж контексті працювали Я. Барвінський, М. Василенко.

У 1980-х рр. публікується праця відомого фахівця з історії Лівобережної України XVIII ст. Г.К. Швидько “Джерела з історії діяльності митниць Гетьманщини XVIII ст.”. Взаємозв’язок і взаємний вплив внутрішньої та зовнішньої торгівлі з зовнішньою політикою та митними процесами в Україні середини XVII ст. розглядає В. Мельниченко (“Торговельні зв’язки між Лівобережною і Правобережною Україною у другій половині XVII ст.”). У монографії Л. Гвоздик-Пріцак “Економічна й політична візія Богдана Хмельницького та її реалізація в державі Військо Запорізьке” (К., 1999) проаналізовано й митний аспект, зокрема один із параграфів присвячено універсалові від 28 квітня (8 травня) 1654 р.

Систематичне дослідження митної справи та митної політики як історичного процесу фактично розпочинається з першої половини XIX ст. У процесі розгляду історіографії історії митної справи й митної політики XIX—XX ст. доцільно виділити такі періоди.

**І період: 1840—1920 рр.** У цей період у ґрунтовних, багатотомних працях з історії України і Росії (А. Лазаревський, С.М. Соловйов, М.С. Грушевський, В.О. Ключевський, М.М. Покровський) проблематику історії митної справи вже виділяли в окремі розділи в контексті історії торговельних відносин. Одночасно історичні

аспекти митної діяльності Давньоруської держави в роботах зазначених істориків були тісно пов'язані з дискусією навколо “норманського питання” і концепції походження Київської Русі як торговельної держави. Послідовними розробниками цієї концепції були В.О. Ключевський і М.М. Покровський. Суть цієї концепції в тому, що Київська Русь як держава сформувалася й існувала завдяки експлуатації потенціалу транзитних комунікацій і митних податків.

У XIX ст. серед науковців на особливу увагу заслуговують проблемні питання еволюції та впровадження митної політики в економічне життя країни та її вплив на різні верстви населення. Протягом XIX ст. у дослідницькому світі України та Росії можна було спостерігати протистояння двох ідеологій. Це боротьба протекціоністської та ліберальної (фритредерської) митної політики. До adeptів фритредерства можна зарахувати публіцистів Г. Яценко, М. Любавіна, які на сторінках журналу “Дух журналов” у 1815 р. розпочали серію публікацій на підтримку ідей безмитної торгівлі. Їх погляди можна було висловити тезою англійського економіста І. Бентама: “Заборонна митна система є невичерпним джерелом фінансових підробок, обманів, безперспективних витрат і тисячі інших злочинів”. У подальшому сформувалась наукова школа “фритредерів”, яку очолили професори Київського університету І. Вернадський і О. Бутовський. Активним захисником вільної торгівлі був відомий підприємець Я.А. Новіков. У своїй праці “Протекционизм” (1890) він переконує, що для Російської імперії найбільш корисною та перспективною є вільна торгівля, посиляючись на той факт, що в XIX ст. промисловці становили лише незначний прошарок населення. Фритредерів підтримував також відомий польський економіст на російській службі Л.В. Тенгоборський — розробник ліберальних митних тарифів 1850 і 1857 рр. У працях цих авторів можна побачити складні суперечності між новим класом промисловців, який поступово набирив силу, і дворянством у поглядах на перспективну митну політику держави.

Зовсім протилежні ідеї та концепції сповідували прихильники ідей митного протекціонізму. Так, праці К. Лодигенського (1886), А. Скальковського дають можливість сформулювати уявлення про дію теоретичної схеми: державна зовнішньоекономічна політика — митна політика (тарифне регулювання) — митна справа. До того ж у працях А. Скальковського багато місця відводиться аналізу портових господарств Півдня України, залежності їх розвитку від державного курсу в митній політиці. Окремий напрям в історіографії митної політики становлять дослідження, що розкривають вплив

митного законодавства на розвиток комерційного пароплавства, морських перевезень: праці А. Скальковського “Русский торговый флот и срочное пароходство”, Ю. Філіппова “Правила о судах из Государственного банка для содействия отечественному судостроению”. Ці автори, аналізуючи розвиток морського транспорту в умовах митного протекціонізму, зазначають, що російський уряд обмежувався лише половинчастими заходами стосовно стимулювання розвитку морського транспорту саме тоді, коли Чорне море перетворилось на головну комунікацію для відправлення експортних товарів з українських губерній до країн Західної Європи.

На початку ХХ ст. з'являються праці, автори яких ставили за мету здійснити ґрунтовний аналіз митної політики як важливого елемента державної діяльності з найдавніших часів людської цивілізації. В “Очерках истории таможенной политики” (1903) І.М. Кулішер акцентує увагу на тому, що держава при реформуванні митно-тарифного законодавства повинна враховувати регіональні інтереси торгово-промислових кіл країни. Така ідея цілком відповідала поміркованому протекціонізму в умовах ринкової економічної політики. Висновки І. Кулішера підтверджують законмірність впливу митного протекціонізму через розвиток економічних стосунків на підвищення суспільно-політичної активності в державі.

Для дослідників митної політики першої чверті ХХ ст. характерне визначення її головним чинником митного тарифу. Фактично вони пов'язували появу митної справи й формування принципів митної політики з появою спеціалізованого податку — митного тарифу у сфері регулювання зовнішньоторговельної діяльності. Цю думку також підтримували М. Шапошников (“Таможенная политика России до и после революции”, 1924) і М. Петров (“Международная торговля и торговая политика”, 1929).

Особливу увагу дослідників привертала тема торговельних угод, що виконували роль регуляторів митної політики, над якою на початку ХХ ст. працювали І.В. Іванюков (“К истории таможенных договоров с Германией. Договор 1894 года”), М.М. Соболев (Соболев М.Н., Иванюков И.В. “Торговый договор с Германией 1904 года”). Ці вчені, особливо М. Соболев, були прихильниками жорсткого протекціонізму й піддавали суворій критиці торговельні угоди з Німеччиною 1894 і 1904 рр. Наведена М. Соболевим та І. Іванюковим статистична інформація підтверджує висновки про те, що з 1890-х рр., унаслідок захисної митної політики з боку Німеччини, українські експортери переорієнтувались на південний торговельний коридор — чорноморські та азовські порти.

Поза увагою науковців не залишилися і дослідження митної статистики як якісного й об'єктивного показника ефективності митної політики. Цю проблему у XIX — першій половині XX ст. активно розробляли Ф.Х. Вірст, Г.Т. Небольсін, М.Є. Терехов, А.А. Баранов, П.І. Лященко, С.Н. Бакулін, Д.Д. Мішустін.

Також слід звернути увагу на праці С. Вітте (з 1880 р. обіймав посаду керуючого Південно-Західною залізницею) як приклад поєднання теоретичного й практичного досвіду, тим більше, що практичний досвід набувався на залізницях, які функціонували на території України (“Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов”; “Национальная экономия и Фридрих Лист”, 1883). Перше дослідження мало економічну спрямованість, розкривало ідею й систему нового тарифного регулювання роботи залізниць за допомогою економічних законів попиту і пропозиції. С. Вітте розглядав діяльність прикордонних залізничних шляхів на кордоні з Австро-Угорською імперією та функціонування митних агентств на прикордонних станціях. Прикладом успішного застосування цих ідей в умовах перевезення експортного зерна до Австрії, Румунії є факт додаткового прибутку в 1,7 млн крб для хлібних експортерів України. У другій роботі С. Вітте проаналізував теоретичні напрацювання Ф. Ліста (німецького засновника історичної школи) з проблем протекціонізму. С. Вітте запропонував практично використовувати ідеї Ф. Ліста в умовах політики протекціонізму. Взагалі цей період в історіографії свідчив, що вже на початку XX ст. існував самостійний напрям історичних досліджень митної політики як важливого чинника державної політики.

Значний внесок у розробку теорії і практики митного протекціонізму зробив відомий учений Д.І. Менделєєв. Для розроблення митного тарифу 1891 р. створено спеціальний комітет, який очолив Д.І. Менделєєв. Свої погляди на митну політику він виклав у “Толковом тарифе”, “Заветных мыслях”. Д.І. Менделєєв запропонував диференційований підхід у використанні протекціоністського митного тарифу у великих портових містах і на сухопутному європейському кордоні. А на інших кордонах, на його думку, слід застосовувати спеціальні тарифи.

**II період: 1920—1960-ті рр.** Період, коли в умовах державного будівництва в Україні відбулися спроби створення власної митної системи і відповідно посилилась увага українських істориків до цього елементу державотворення. Українські історики, аналізуючи елементи митної політики кінця XIX — початку XX ст., акцентували увагу на таких провідних позиціях, як геополітичне становище України, роль і значення цього чинника для країн Європи і

Російської імперії; розглядали митну політику як збалансований комплекс державних заходів, спрямованих на соціальний прогрес; досліджували вплив митної політики на процес державотворення в Україні. У радянську добу, зокрема у 1920-ті рр., інтерес до цієї проблеми спричинений, на наш погляд, тимчасовою лібералізацією економічних відносин в СРСР. У цей час над митною тематикою працював А. Потяев (“Теория таможенного дела”). Цікавий матеріал щодо розвитку торгівлі в Україні вміщено у “Ювілейному збірнику на пошану академіка Багалія” (1927).

У 1920-х рр. серед українських істориків розгорнулась активна полеміка щодо оцінки результатів митної політики, яку проводив російський уряд, у тому числі в українських губерніях. У цей період створено наукову школу “господарської автономії” України. До її складу ввійшли відомі українські історики першої половини ХХ ст. О. Оглоблін, М. Слабченко, К. Воблій, М. Волобуев. Дослідники цієї школи вважали, що російська митна політика, особливо митний тариф 1822 р., призвела до того, що протекціоністська політика імперського уряду зводила Україну до стану колонії. На особливу увагу заслуговує робота М. Слабченка “Организация хозяйства Украины от Хмельницкого до мировой войны” (1923). Автор не лише детально, в усіх аспектах аналізує митну політику українських гетьманів від Б. Хмельницького до К. Розумовського, а й розвиток гетьманської митної системи: структуру, методи комплектування, митні процедури, результативність її фіскальної діяльності. У цьому контексті не можна не згадати монографію І.П. Крип’якевича “Богдан Хмельницький”, перше видання якої побачило світ 1954 р.

**III період: 1960—1980-ті рр.** Історія митних установ і митної політики вивчається у контексті соціально-економічного розвитку суспільства, еволюції державних установ, а також міжнародної політики, що проводилась провідними державами у ХVIII — на початку ХХ ст.

Можна виділити такі особливості цього етапу: митна політика визначалась як головний чинник зовнішньоекономічної політики; поєднання зв’язку економічного розвитку країни й суперечностей серед владної еліти щодо економічної стратегії. У цьому напрямі працювали: Є.І. Дружиніна (“Кючук-Кайнарджийский мир 1774 г.”), М.Ф. Злотников (“Континентальная блокада и Россия”), М.П. Ерошкін (“История государственных учреждений в дореволюционной России”), Л. Шепелев (“Царизм и буржуазия во второй половине XIX века. Проблемы торгово-промышленной политики”), І. Гіндін і М. Гефтер (“Требования дворянства и финансово-экономическая политика царского правительства в 1880—1890-е годы”). Дослідники виділили характерну рису торговельно-про-

мислової й митної політики Росії кінця XIX ст.: між найбільш можливими поміщиками-експортерами й промисловцями були суперечності щодо митного протекціонізму, який, на думку землевласників, заважав їм здійснювати самостійний експорт продуктів сільського господарства. Це пояснювалося тим, що на європейському напрямі головним продуктом експорту були товари сільського господарства. Тому вони піддавалися утиску з боку європейських країн у відповідь на митний протекціонізм Росії. Особливо це стосувалося українського зерна, що вивозилось до Австрії, Швейцарії, які були пов'язані митними угодами з Німеччиною та активно протидіяли зерновому експорту Російської імперії.

До аналізу експортного та імпортного потенціалів України кінця XIX ст. звертається І. Гуржій у монографії “Україна в системі загальноросійського ринку у 60—90-ті рр. XIX ст.” Він послідовно обґрунтовував наукову позицію, згідно з якою політика протекціонізму позитивно впливала на українську економіку, надаючи можливість використовувати величезні ринки Російської імперії. Водночас спостерігаємо своєрідну полеміку між висновками І. Гуржія і М. Волобуєва, який вважав, що на початку XX ст. економіка України набула статусу європейської колонії. З цього приводу слід звернути увагу на проблему “митних війн” наприкінці XIX — початку XX ст., роль і місце в них українських промисловців, жвава експортна активність яких викликала митні репресалії з боку іноземних урядів. Ці питання висвітлено в дослідженнях Ю. Копелової, І. Іванова.

Поступово в історіографії історії митної політики сформувався “регіональний український” напрямок, у якому досліджується роль і місце української промисловості в системі зовнішньоторговельних відносин Росії. Український історик О. Мартиненко в монографії “Русско-болгарские отношения в 1894—1902 гг.” акцентував увагу на активній участі українських промисловців, київських банків, пароплавних товариств Чорного моря в торговельних відносинах з Болгарією, Австро-Угорщиною, на залежності цих відносин від урегулювання міждержавних митно-тарифних угод. У праці Г. Корнілова “Русско-финские таможенные отношения” аналізується діяльність українських цукровиробників на фінському ринку на початку XX ст. в умовах жорсткої конкуренції з боку західноєвропейських країн. Автор також досліджує діяльність Київського товариства цукрових промисловців, його вплив на російський уряд для посилення протекційних заходів щодо їх захисту. У 1987 р. з'являється праця Л. Маркова “Очерки по истории таможенной службы”, яка стосується головним чином історії орга-

нізаційно-правової діяльності митних органів, боротьби з контрабандою; автор аналізує окремі напрямки митної політики як ефективного важеля економічного регулювання зовнішньої торгівлі.

**IV період: 1990-ті рр.** Зі створенням в Україні закладу освіти з підготовки фахівців для митних органів — Академії митної служби України було започатковано науковий напрямок дослідження історії митних органів в Україні під проводом, на жаль, вже покійного доктора політичних наук Й.Л. Рисіча. Актуальність дослідження митної історії в Україні також підтверджується співпрацею творчих колективів Академії митної служби та митниць за науковим проектом “Відновлення історії митних органів в Україні”. На сьогодні цей напрямок очолюється ректором Академії, професором, доктором історичних наук В.В. Ченцовим.

У цьому напрямі працює професор Запорізького університету А. Бойко, який у дисертаційному дослідженні “Торговля Южной Украины (1775—1825)” приділяє увагу аналізу діяльності митниць Півдня України (Кременчуцька, Царичанська, Переволочиська митниці). У монографії Я. Бойка “Заселення південної України в 1860—1890-х рр. (історико-економічне дослідження)” аналізуються проблеми експортного потенціалу південних губерній України, їх роль у формуванні номенклатури закордонних ринків збуту.

Дослідження сфери організаційно-правових засад діяльності митних органів в Україні в першій чверті ХХ ст. провадить О. Тимощук. Це відображено в його монографіях “Охоронний апарат Української держави”, “Захисники кордонів Української держави”.

Не залишається поза увагою ця проблема і в російських дослідників історії митної політики та митної справи, центром розгляду якої стала Російська митна академія. У ній видано навчальні посібники Я.В. Бутова “Таможенная политика России и её осуществление во второй половине XIX ст.”, С.Д. Калашникова “Исторический опыт протекционистской таможенной политики России 1877—1913 гг.”. Але автори зосереджуються на аналізі загальних проблем ефективності митної політики Росії у кінці ХІХ ст. і зовсім не звертають увагу на роль і місце регіонів імперії в контексті цієї політики, а саме українських губерній.

Історія радянської митної системи ніколи не була проблемою, яка б привертала підвищену увагу дослідників. Більше того, в радянський час її здебільшого вивчали та аналізували не історики, а юристи, дослідники історії держави та права (К. Сандровський, Л. Марков та ін.). Особливістю вивчення проблеми тепер можна назвати те, що вона, як правило, розглядалася в цілому, не розбиваючись на якісь окремі аспекти.

Проблема історії радянської митної системи на теренах України, можна констатувати, не була сформульована взагалі. І це закономірно, адже, не зважаючи на свій статус Радянської Соціалістичної Республіки, Україна була позбавлена права на самостійну зовнішньополітичну і зовнішньоекономічну діяльність. Тому, хоча на території республіки і були наявні митні органи різного рівня, всі вони підпорядковувались союзному, тобто московському, урядові і окремим утворенням аж ніяк не були (певним винятком можна назвати хіба що добу воєнного комунізму).

Якісно інші умови дослідження історії радянської митної системи, в тому числі й на українських землях, виникли з моменту здобуття Україною державної незалежності. Виокремлення історії митних органів на території України в окрему наукову проблему обґрунтовується декількома об'єктивними факторами, наприклад чинником західного суходільного і морського кордонів, діяльністю митниць саме на українських теренах (це не могло не позначитись на кадровому доборі митників середньої та нижньої ланок, співпраці з місцевими органами влади, особливостях правопорушень тощо), а також необхідністю показати структурно-генетичний зв'язок радянської митної системи в Україні з митними службами попереднього і наступного періодів.

Сучасна історіографія цієї проблеми також має декілька особливостей. По-перше, загальна радянська історіографія поділилася на російську та вітчизняну українську. По-друге, українська історіографія, є підстави це стверджувати, не стала повноцінним і самодостатнім явищем, перебуваючи поки що на стадії становлення. Адже до історіографічної спадщини багато хто з дослідників включає праці як суто науково-історичного, так і навчально-методичного (С. Гріх, Й. Рісіч, Б. Новосад), історико-правого (К. Сандровський, С. Ківалов, П. Дідусенко, Т. Мавродій, А. Павлов та ін.), узагальнюючого (Л. Деркач) і навіть публіцистично-популярного характеру. Це логічно, адже суто історичні дослідження теми тільки розпочинаються, загальні напрацювання доволі незначні, тому як джерела інформації, такий собі відправний пункт, використовуються праці й видання будь-яких жанрів і напрямків.

Суто науково-історичний напрямок дослідження історії митної справи в Україні радянської доби представлено незначним поки що комплексом праць (О. Морозов, Д. Архірейський, В. Чорний), які в цілому нерівномірно висвітлюють різні аспекти митної справи і різні періоди радянської історії, здебільшого у добу воєнного комунізму і нової економічної політики. Втім, у рамках проекту



комплексного дослідження історії митної справи України, який поступово реалізовується у тісній співпраці з дослідниками інших вищих закладів освіти та митних установ, певна увага приділяється й радянському часу. Отже, слід чекати появи відповідних дисертаційних робіт, наукових праць різного формату тощо.

Нині відбувається формування окремого напрямку історико-економічних й історико-правових досліджень з минулого митної справи в Україні. Свідченням цього є проаналізована щойно історіографія проблеми, а також поява на світ цієї колективної роботи фахівців ДМСУ та Дніпропетровського національного університету. Серед фахівців Академії митної служби джерелознавчі аспекти історії митної справи аналізує О.О. Дячок; історія митної справи українських губерній Російської імперії знайшла свій ґрунтовний розгляд у дисертації (2002) та низці статей О.В. Морозова; розвиток радянської митної системи досліджує Д.В. Архірейський; специфіку митної діяльності античних часів — К.М. Колесников. Основні етапи історичного розвитку митної справи в Україні знайшли відображення в монографії В. Чорного “Україна і митна справа”, праці К. Гальського “Торгівля і митна справа на Запорозькій Січі”, а також у розділах підручників з основ митної справи. Останнім часом сформувався новий напрямок у дослідженні історії митної справи й політики в Україні — створення історико-публіцистичних нарисів з історії окремих українських митниць. Ми можемо виокремити найбільш значні з них. Це, зокрема, “Одесской таможене 200 лет (1795—1995)”, історія Харківської митниці розглядається в праці “На варті митних рубежів. Митна справа на Слобожанщині: 1660—1870—1992—2000 р.”. Також видано збірку автобіографічних документів про діяльність видатних митників Харківської митниці. З’явилися історичні нариси про Дніпровську, Львівську, Запорізьку, Чопську, Маріупольську, Рава-Руську митниці.

Сучасна історія митної політики, зовнішньоекономічної діяльності висвітлюється в монографії Л. Деркача “Українська митниця: вчора, сьогодні, завтра”, у наукових статтях А. Павлова, а також у кандидатській дисертації А. Кольбенка “Історико-правові аспекти створення і діяльності митних органів України”. Цей період в історіографії митної справи й політики збігається зі світовою тенденцією в історичній науці — поєднанням політичної та економічної історії людства. Питання митної політики, її визначення та призначення стали предметом дослідження на сучасному етапі. У підручниках, наукових збірниках, статтях, матеріалах конфе-

ренцій робляться спроби не тільки дати визначення митної політики, але й розглянути її місце у процесі вирішення державою завдань зовнішньоекономічної діяльності. Серед українських науковців 90-х рр. ХХ ст. митна політика вже розглядається у геополітичному аспекті. І особлива увага приділяється проблемі поєднання поміркованих протекціоністських заходів із лібералізацією економічних відносин. Саме таких поглядів дотримуються П. Романюк і А. Соколовська (“Митна політика в Україні”). Митна політика тісно пов’язана із внутрішньою та зовнішньою політикою. Найбільше значення для формування митної політики має торговельна політика держави. Митна й торговельна політика є системою політичних, правових заходів держави, що конструктивно впливають на соціально-економічний розвиток країни, суспільства і захищають національний ринок, а також національного експортера на зовнішніх ринках.

---

## Розділ 2

# РОЗВИТОК ТОРГОВЕЛЬНО-МИТНИХ ВІДНОСИН В АНТИЧНИХ ДЕРЖАВАХ ПІВНІЧНОГО ПРИЧОРНОМОР'Я

### 2.1. Проблема торговельної та митної політики античних держав

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 становить митну політику. Її метою може бути вирішення економічних проблем, виконання фіскальних завдань або розв'язання якихось зовнішньополітичних завдань тощо.

Досить складним досі залишається питання про митну політику античних полісів. Багато фахівців узагалі вважають некоректним навіть ставити таке питання щодо традиційних аграрних суспільств. Тому в більшості сучасних досліджень загальним місцем стало твердження, що грецькі міста-держави 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 управляти, вважається, що митна політика зародилася не раніше, ніж у XVIII—XIX ст. Однак залишається фактом, що античні держави методами митного регулювання намагалися вирішувати фіскальні завдання 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 випливає висновок, що не тільки Афіни, а й еллінські держави Північного Причорномор'я проводили власну торгівлю і, відповідно, митну політику, якщо не постійно, то принаймні в 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.



**Грецький важкий піхотинець (гопліт) часів Перських війн. Вояки нерідко використовувалися стародавніми державами для здійснення митної діяльності**

## 2.2. Українські терени за античної доби

Землі півдня сьогоденної України — степ Північного Причорномор'я і Приазов'я та Крим — ніколи не були самодостатніми й ізольованими. За античної доби вони входили до широкої господарської та культурно-історичної області, що виходила далеко за межі сучасних кордонів України. Її характерною рисою була і залишається нині відсутність природних бар'єрів: 95 % території — це рівнина, через яку протікають декілька повноводних рік (Дністер, Південний Буг, Дніпро, Десна, Сіверський Донець, Дон, Кубань тощо), які були не стільки розмежувальними кордонами, скільки засобами зв'язку — транспортними і торговельними артеріями. З північного сходу на південний захід проходить ажурний кордон між лісом і степом. Дві третини української території — це родючі чорноземи, що однаково придатні як для інтенсивного землеробства, так і для високопродуктивного скотарства. Саме в цьому був корінь тривалого конфлікту між стародавніми кочовими й осілими цивілізаціями на прикордонних просторах лісостепу.

Область, до якої належали терени сьогоденішньої України, на південному заході межувала з розвинутими культурами Балканського півострова. Зв'язки з ними сягали ще часів енеоліту та бронзового віку. На південному сході вона спиралася на степи і передгір'я Північного Кавказу, через які мала опосередковані контакти зі старими цивілізаціями Близького Сходу. Схід цієї області був повністю відкритий перед впливами евразійських кочових суспільств — етнічно, культурно й економічно споріднених з місцевими народами. Північ, багата на продукти полювання і промислів, перш за все хутра, віск і мед, губилася в лісових масивах, що поступово розширювалися від переривчастої смуги лісостепу. Південь різко обмежувався узбережжям Чорного і Азовського морів. Саме цей єдиний чіткий кордон перетворився з непереборної межі на гостинні ворота, розкривши перед країною принципово нові зв'язки, втягнувши її в молоду і динамічну середземноморську цивілізацію. Її будівничими тоді були 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 намічається їх певна переорієнтація. Порівняно з традиційними річковими чи суходільними транспортними маршрутами, відомими ще попередникам киммерійців, напрямок і характер торгівлі, що формувалася після VII ст. до н. е., були багато в чому новаторськими для населення українських теренів. По-перше, це транзитна торгівля, в якій скіфо-сарматські племена могли брати участь як безпосередні контрагенти і як посередники. По-друге, це морська торгівля, предмети якої переважно завозилися або вивозилися через нові порти з-за моря.

### 2.3. Еллінські колонії: географія і хронологія

Розгортанню цієї торгівлі сприяло заснування на узбережжі Чорного моря давньогрецьких колоній (поселень), які згодом перетворились на повноцінні поліси (міста-держави), юридично і фактично незалежні від своїх метрополій (“міст-матерів”). Метрополією більшості грецьких поселень півдня сучасної України було малоазійське місто Мілет, яке, згідно з Плінієм Старшим, заснувала понад 90 колоній<sup>1</sup>. Окрім мілетян у колонізації брали участь теосці, родосці, делосці, еолійці. Еллінське населення заснованих

<sup>1</sup>Давня історія України: В 3 т. — Т. 2: Скіфо-антична доба / С.С. Бессонова, Н.О. Гаврилюк, В.М. Зубар та ін. — К.: Ін-т археології НАН України, 1998. — С. 201.

ними міст належало до греків-іонійців. Лише одна північночорноморська колонія — Херсонес — була заснована греками-дорійцями, вихідцями з південночорноморського міста Гераклеї Понтійської, мешканці якої походили з Мегар.

Оцінювання дослідниками ролі і значення торгівлі в античній економіці відбилося на змісті трьох основних концепцій історії колонізації. В “аграрній” теорії Ю. Белоха і П. Гіро вказується, що переселенці-іонійці засновували сільськогосподарські поселення через втрату своїх земель. Згідно з теорією “торговельної колонізації” Е. Мейєра, заснування поселень мало на меті виключно торгівлю. І кожна з колоній спочатку була торговим пунктом (емпорієм), для якого головна мета — збут продукції. “Сировинна” теорія Кюссе виходить з необхідності пошуків ринків не збуту, а придбання сировини для забезпечення греків метрополії зерном, металами, будівельним лісом, рабами. І тому значна кількість поселень були спочатку апоїкіями (висілками колоністів), зведеними за суворо продуманим планом зі сформованим ще в метрополії політичним організмом<sup>2</sup>. Останнім часом з’явилася нова концепція історії колонізації, що відкидає будь-яку мету (торгову, аграрну чи яку-небудь ще), котра нібито підштовхувала до заснування колоній задля задоволення інтересів метрополії. В.Д. Кузнецов зазначає, що грецькі апоїкії на північному узбережжі Чорного моря були засновані, щоб розв’язати за допомогою виселення частини (іноді навіть усіх) жителів соціально-економічні й політичні проблеми всередині держави<sup>3</sup>.

У процесі колонізації в Північному Причорномор’ї та Приазов’ї виникло чотири основних центри:

1) Ніконій (біля сучасного села Роксолани) і Тіра (від грецької назви Дністра — Тірас) — район Дністровського лиману (VI ст. до н. е.);

2) Борисфен, згодом Ольвія (у перекладі “Щаслива”), — район Дніпро-Бузького лиману (межа VII—VI ст. до н. е.);

3) Херсонес Таврійський (у перекладі “Півострів Таврів”, поруч із сучасним Севастополем), Керкінітида (сучасна Євпаторія), Калос-Лімен (у перекладі “Прекрасна гавань”, сучасне Чорноморське) — район Західного Криму (VI—V ст. до н. е.);

4) Феодосія, Пантикапей (сучасна Керч), Фанагорія, Кіммерік, Гермонасса (станція Таманська Краснодарського краю РФ), Німфей — Східний Крим, території вздовж обох берегів Керченської протоки (VI ст. до н. е.).

<sup>2</sup>Давня історія України: В 3 т. — Т. 2: Скіфо-антична доба / С.С. Бессонова, Н.О. Гаврилук, В.М. Зубар та ін. — К.: Ін-т археології НАН України, 1998. — С. 204.

<sup>3</sup>Кузнецов В.Д. Некоторые проблемы торговли в Северном Причерноморье в архаический период // Вестник древней истории. — 2000. — № 1. — С. 36—37.

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

— VI — 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. — IV 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<sup>4</sup>.

Поряд з цією періодизацією науковці пропонують децю іншу, яка враховує не лише внутрішні закономірності розвитку Північного Причорномор'я, а й тісний зв'язок античних центрів на півдні України з античним світом у цілому. Його розвиток звичайно 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<sup>5</sup>.

## 2.4. Основні напрямки чорноморської торгівлі в античності

Новозасновані поселення (апоїкії) Північного Причорномор'я конституювалися як поліси — незалежні громади, що здатні до самозабезпечення. Невід'ємною частиною економіки таких автаркічних (самодостатніх) полісів була торгівля. Її покликання — забезпечення громади товарами, які були життєво необхідні (як з фізичного, так і духовного погляду) для її повноцінного функціонування, і виробництво яких на місці не могло бути налагодженим. Тому торгівля займала маргінальне місце в економіці архаїчних суспільств Греції, адже купували лише те, що виробити на місці було об'єктивно неможливо<sup>6</sup>. З доби класики ситуація змінюєть-

<sup>4</sup>История СССР: В 10 т. — Т. 1: Первобытнообщинный строй и зарождение классового общества. Киевская Русь (До 2 пол. XIII в.). — К., 1981. — С. 205.

<sup>5</sup>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. — С. 15.

<sup>6</sup>Кузнецов В.Д. Некоторые проблемы торговли в Северном Причерноморье в архаический период // Вестник древней истории. — 2000. — № 1. — С. 36.

ся: в античній економіці торгівля опановує 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 і піднесення окремі галузі виробництва, переважно ремесла і промисли, орієнтувалися на ринок. У виробництві сільгосппродукції лише одна дві агрокультури були розраховані на продаж. Для Атики це оливки, точніше олія; для Хіуса, Фасоса, 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<sup>7</sup>.

Торгівля північночорноморських полісів поділялася на внутрішню і зовнішню (міжнародну), остання — на торгівлю між еллініськими полісами та греко-варварську, яка була переважно мінова, здійснювана на натуральній основі.

Внутрішній ринок грецьких полісів складався з внутрішньоміського та внутрішньодержавного. Тобто торгівля провадилася як у межах одного міста, так і між різними містами однієї держави чи між містами та сільськогосподарською хорою.

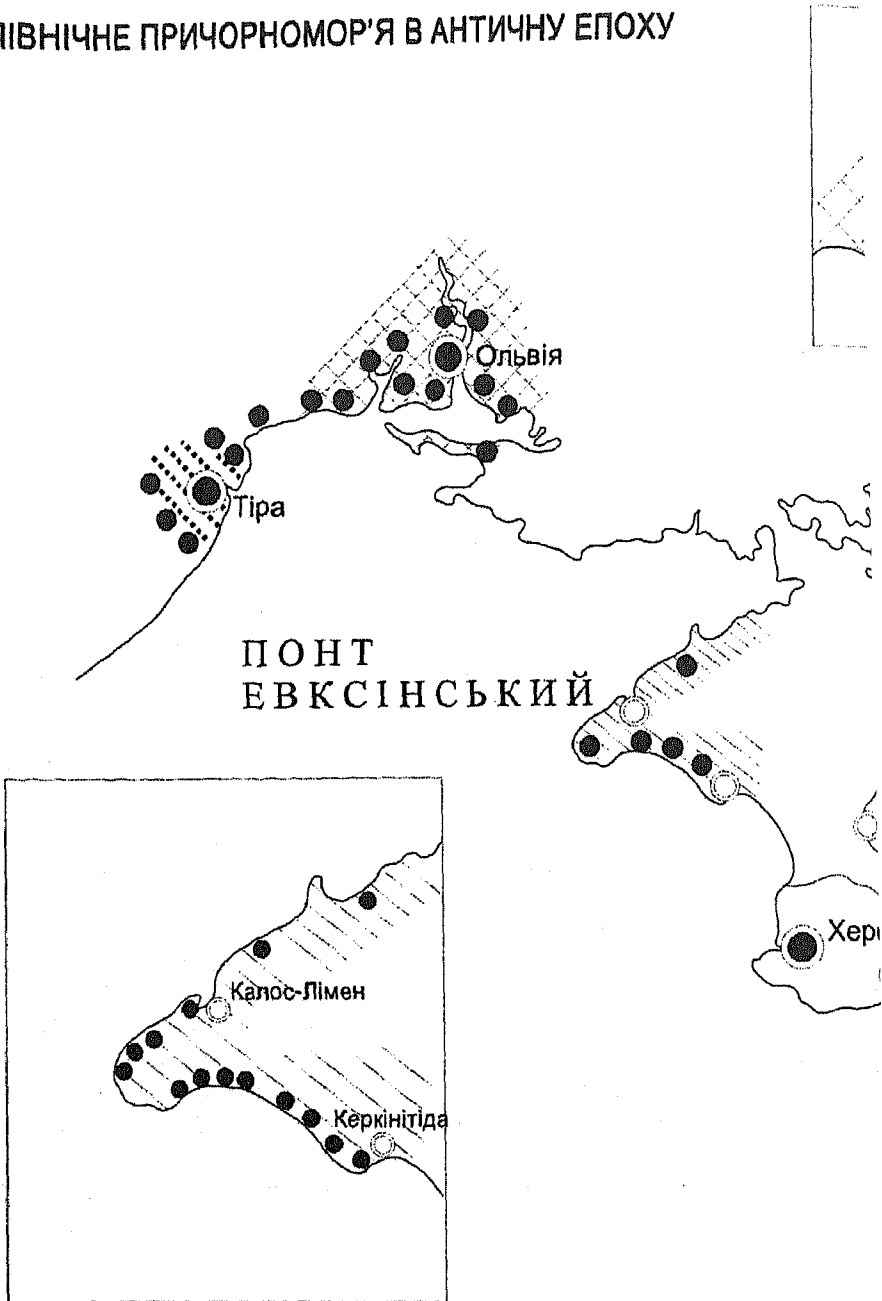
Зовнішня торгівля провадилася, як правило, морськими шляхами. Чорне море греки називали Понтом, тобто просто Морем. Проте спочатку додавали до нього епітет Аксинське — “негостинне” і лише згодом, засвоївши судноплавство в незнайомих водах, замінили його іншим, більш відомим нам — Евксинське — “гостинне” море. Азовське море йменувалося Меотидою. Основні напрямки торгових шляхів 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; і вздовж південного і східного берегів до Боспору Кіммерійського. Наприкінці V ст. до н. е. грецькі моряки, опанувавши місцеву розу вітрів, відкрили найкоротший шлях від проток Фракійського Боспору 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).

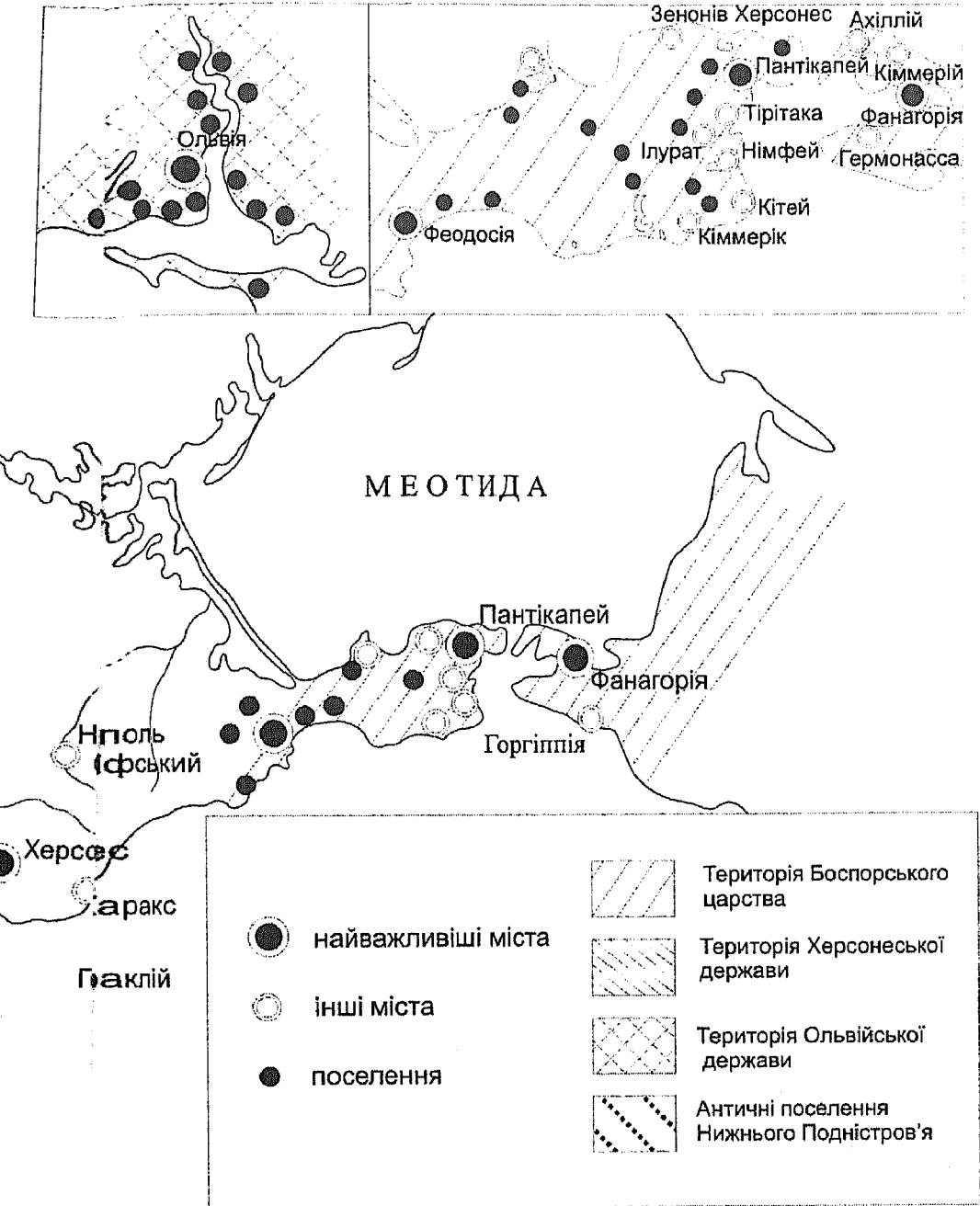
---

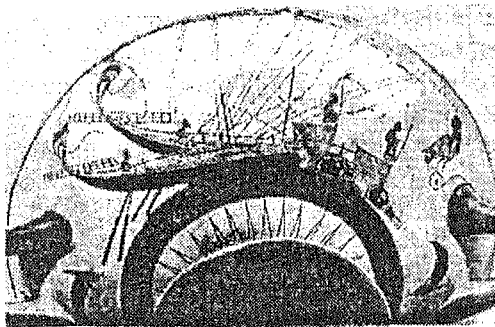
<sup>7</sup>История Европы. — Т. 1: Древняя Европа. — М.: Наука, 1988. — С. 278—279.



# ПІВНІЧНЕ ПРИЧОРНОМОР'Я В АНТИЧНУ ЕПОХУ







Грецькі торгові судна, що мали тільки вітрильне озброєння. Деталь розпису. Бл. 520 р. до н. е.

Переважання водних маршрутів пов'язують як з нерозвиненістю інфраструктури сухопутних шляхів, так і з відносною дешевизною корабельного транспорту. Наприклад, вартість транспорту з пшеницею, доставленою на відстань 17 миль (від району Мангуна до Херсонеса) становила 6,8—13 % вартості пшениці, тоді як доставка подібного вантажу морським шляхом через усе Чорне море від Синопи до

Криму 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<sup>8</sup>.

Річкові шляхи були основними комунікаціями у греко-варварській торгівлі. Археологічні знахідки доводять, що кожна більш-менш значуща ріка чорноморського та азовського басейнів мала таке комунікативне значення. Йдеться про Дунай з нижніми притоками, Дністер, Південний Буг із Синюхою та Інгулом, Нижній Дніпро (до порогів) з Інгульцем і Середній Дніпро з Россю, Десною, Сулою, Пселом і Ворсклою, Дон і Сіверський Донець з Осколлом, Айдаром і Калитвою.

Доставку товарів намагалися проводити через дружні місця, безпечні від піратів<sup>9</sup>. На всіх шляхах важливе значення мали спеціально засновані поселення — грецькі, варварські чи змішані. Такі місця, спеціально обладнані греками для ведення далекої оптової торгівлі і розташовані переважно на березі моря, носили назву емпоріїв (εμπόριον — дослівно “ринок”). Там надавалися портові, митні та складські пільги<sup>10</sup>, як, наприклад, в окремому торговельному містечку в гирлі Дону — Єлизаветівському городищі. Дуже швидко функції емпоріїв виходили за межі первинних завдань. На-

<sup>8</sup>Кадеес В.И., Сорочан С.В. Экономические связи античных городов Северного Причерноморья в I в. до н.э. — V в. н. э. (на материалах Херсонеса). — Х.: Выща школа. Изд-во при ХГУ, 1989. — С. 133, прим. 104.

<sup>9</sup>Брашинский И.В. Понтийское пиратство // Вестник древней истории. — 1973. — № 3. — С. 126 і далі.

<sup>10</sup>Сорочан С.В., Зубарь В.М., Марченко Л.В. Жизнь и гибель Херсонеса. — Х.: Майдан, 2001. — С. 772.

приклад, поселення на Березанському півострові, згодом колонія Борисфен, включена до пізнішої Ольвійської держави, набуло важливого стратегічного значення, забезпечуючи безпеку на островах, півостровах, мисах при проходженні 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.

Оскільки торгівля здійснювалася переважно морем, острівні та прибережні поліси були більше втягнуті 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 посередництвом яких підтримувалися зв'язки навіть з Навкратісом (Єгипет). З другої половини цього століття свою зацікавленість у торгівлі з північнопонтійським регіоном починають виявляти міста Аттики, зокрема Афіни<sup>11</sup>, а разом з ними Коринф, Егіна тощо. Після греко-перських війн провідні позиції в понтійській торгівлі протягом V — останньої чверті IV ст. до н. е. посідали Афіни. 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 Німфея, що ймовірно входив до Афінської архе (морської держави), була неспроможна погіршити афіно-боспорські відносини.

Починаючи з кінця V ст. до н. е. на північночорноморських ринках посилюються позиції південночорноморських центрів, насамперед Синопи, Гераклеї, Аміса, Амастрії та ін. З VI ст. до н. е. налагоджуються торговельні контакти з Колхідою, із західно- (Істрія, Каллатія) та східночорноморськими (Фасіс) полісами, а також між самими містами регіону. Особливо інтенсивними контакти стають з V ст. до н. е. та явно

<sup>11</sup> На думку А. Джонстона, висновок про активізацію на причорноморському ринку з середини VI ст. Афін, який роблять з поступового переважання серед археологічних знахідок аттичної мальованої кераміки, принаймні спірний. На більшості посудин виявлені помітки (*marks*) на іонійському діалекті, з чого випливає, що перевізниками-посередниками могли бути іонійці (серед них — самосці) чи егіпці. Таким чином, кореляція між місцями знахідок аттичної кераміки і зонами афінських інтересів в архаїчному і ранньокласичному періодах практично відсутня (*Кузнецов В.Д. Некоторые проблемы торговли в Северном Причерноморье в архаический период // Вестник древней истории. — 2000. — № 1. — С. 35*).

посилюються в кінці II — першій половині I ст. до н. е., коли ці райони були об'єднані в складі держави Мітрідата VI Євпатора.

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 тощо. Зросла роль східної торгівлі.

З розрізнених згадок у боспорських написах видно, що країна перебувала того часу в торгових відносинах з містами Південного Причорномор'я й Пропонтиди (проксенічні акти Перісада I на честь уродженців Аміса і Халкедона, пантикапейська присвята, поставлена вихідцем з Візантія, надгробні написи IV ст. до н. е. уродженців Гераклеї Понтійської), а також із Сіракузами, Колофоном, Кіпром, Кромнами, навіть Лівією, на що вказують надгробні епітафії вихідцям з цих центрів. До того ж велику роль у торгівлі Боспору наприкінці IV — у першій чверті III ст. до н. е. починають відігравати різні острівні й малоазійські держави — Фасос, Родос, Кос, Пергам<sup>12</sup>. Як бачимо, все Чорномор'я і принаймні Східне Середземномор'я були охоплені торговельними відносинами Боспору.

Після I ст. 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.

## 2.5. Основна товарна номенклатура в торгівлі Північного Причорномор'я

У цілому обсяги торгівлі в архаїчну добу не були великими, тому охарактеризувати роль торгівлі в економіці Понту як визначальну не можна. Однак ця роль визначалася не стільки обсягами і навіть не кількістю охоплених нею осіб, скільки її все більшою різноманітністю і, особливо, надзвичайними, порівняно з сільським господарством і ремеслом, прибутками. Саме бажання правителів пожитися з цих прибутків не лише стимулювало інтенсифікацію торговельних операцій у класичну добу, а й сприяло зміцненню митних і фіскальних органів античних держав.

<sup>12</sup>Давня історія України: В 3 т. — Т. 2: Скіфо-антична доба / С.С. Бессонова, Н.О. Гаврилук, В.М. Зубар та ін. — К.: Ін-т археології НАН України, 1998. — С. 270.

Торгувати хлібом — “стратегічним” товаром Стародавньої Греції — намагалися всі великі держави Надчорномор’я. Гориста і небагата хлібом антична Еллада знала всього трьох великих постачальників, два з яких сформувалися на периферії грецького світу в результаті колонізації. Це землеробські зони Сицилії, особливо Сіракуз, Північного Причорномор’я, особливо Воспору, та Єгипту з Кіренаїкою, що висунулися як експортери з V ст. до н. е. Усіх їх об’єднує наявність авторитарної форми правління, що стало вирішальним фактором для концентрації в одних руках великих матеріальних цінностей. Сицилія забезпечувала зерном Пелопоннеський півострів (Фукидид, III, 86, 4)<sup>13</sup>, 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.

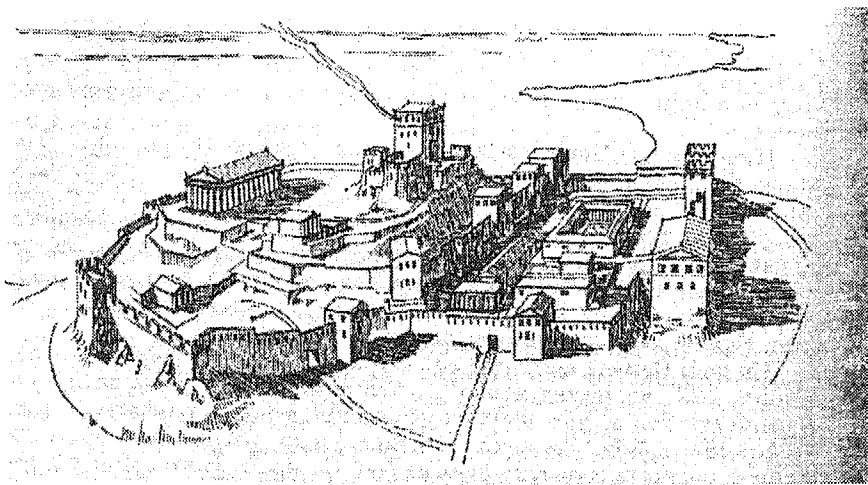
Після греко-перських війн Аттика стала потрапляти в залежність від імпорту хліба. При цьому привертають увагу спостереження фахівців: у Афіни ввозили не ячмінь, котрий був широко розповсюджений у материковій Греції, а високоякісну пшеницю, що розглядалася як делікатес. Інакше кажучи, мова йде не про нестачу хліба взагалі, а про намагання наповнити місткий аттичний ринок різнорідними товарами, якими він і славився<sup>14</sup>. У деякі роки Афіни імпортували по 190 кораблів із зерном загальною вартістю 479 талантів із розрахунку по 5 драхм за медимн.

В.Д. Кузнецов категорично стверджує, що немає об’єктивних доказів існування хлібної торгівлі між Понтом і Середземномор’ям у VII—VI ст. до н. е. Її нібито практично не було через брак можливостей вирощувати товарний хліб для його регулярного продажу<sup>15</sup>. У V ст. до н. е. така торгівля починається, про що свідчать

<sup>13</sup>Фукидид. История / Г.А. Стратановский, А.А. Нейхард, Я.М. Боровский. — Л.: Наука, 1981. — 543 с.

<sup>14</sup>Кузнецов В.Д. Некоторые проблемы торговли в Северном Причерноморье в архаический период // Вестник древней истории. — 2000. — № 1. — С. 25, прим. 83.

<sup>15</sup>Є думка, що припущення про продаж зерна місцевими племенами грецьким купцям, принаймні у часи архаїки (до V ст.), є суто умоглядним і не підтверджується ніякими джерелами — ні письмовими, ні археологічними. Більше того, цьому суперечить і палеоботанічний аналіз зерна (плівчасті пшениці), яке вирощувалося скіфськими племенами лісостепової зони: його якість така, що воно не могло бути предметом експорту (Щеглов А.Н. Источник северочерноморской торговли хлебом в IV в. до н. э. // X Авторско-читательская конференция “Вестника древней истории”. — М., 1987. — с. 175 і далі; Кузнецов В.Д. Некоторые проблемы торговли в Северном Причерноморье в архаический период // Вестник древней истории. — 2000. — № 1. — С. 27).



**Акрополь Пантикапея за елліністичної доби. Реконструкція С.Д. Крижицького**

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, згадаємо, наприклад, наділену суттєвими митними привілеями Мітілену.

Визначаючи експортний потенціал Боспору, варто усвідомлювати що йому належало відразу декілька обладнаних гаваней. Крім двох широко відомих великих портів — Пантикапея і Феодосії, що неодноразово згадувалися сучасниками (наприклад, Демосфеном — у розповіді про надане афінянам право безмитності, Страбоном — в історико-географічному описі народів Понту), існували інші добре зорганізовані емпорії, через які експорт також надходив за кордон. Це Німфей і Синдська Гавань (Горгіппія). Усі ці поліси, крім столиці — Пантикапея, були завойовані боспорськими царями з V по IV ст. до н. е.

За свідченням Арістотеля, Демосфена, Страбона, Вергілія, другим після хліба продуктом харчування й 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 були тунцеви (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 доляться “великі риби без хребтів і колючих кіс-

ток”<sup>22</sup> (Геродот, IV, 53). Страбон повідомляє про зимову ловлю в Керченській протоці осетрів розмірами майже з дельфіна за допомогою остроги<sup>23</sup> (Страбон, VII, 3, 18). Грубо засолена понтійська риба загалом поступалася за якістю іберійській чи сардинській, а тому правила за масовий дешевий продукт рабів, народу і солдат<sup>24</sup>.

Після появи на Дунаї і Понті римських гарнізонів збільшується ловля й експорт дешевих сортів, зокрема анчоусів. За римлян елітні сорти риби піднялися в ціні і становили привілей забезпечених класів. Наприклад, у публічній промові Катон нападав на тих римлян, які, вводячи у себе чужоземну розкіш, купували посудину понтійської риби за 300 драхм<sup>25</sup>.

Рибний промисел забезпечував непогані доходи. Скажімо, ви-торг Херсонеса від продажу риби і рибних соусів був у кілька разів більшим, 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 тлі загибелі в гирлі Дону Єлизаветівського городища та поступової втрати Боспором контролю над великими хлібними ресурсами прикубанських племен.

Певну роль відігравала й работоргівля. Захоплені під час сутичок з варварами або ж куплені у тих самих варварів раби не знаходили масового застосування в господарстві північночорноморських полісів<sup>26</sup> і 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 вирізнялася багатоманітністю. Перш за все ввозилися необхідні в повсякденному житті речі, які виробити на місці було не можливо. Слід зазначи-

<sup>22</sup>Геродот. Історії в дев'яти книгах / Пер., передмова та прим. А.О. Білецького. — К.: Наук. думка, 1993. — 575 с.

<sup>23</sup>Страбон. Географія в 17 книгах / Пер., стаття і комент. Г.А. Стратановско-го; Общ. ред. С.Л. Утченко, ред. пер. О.О. Крюгер. — М.: Ладомир, 1994. — 943 с.

<sup>24</sup>Антологія источников по истории, культуре и религии Древней Греции / Под ред. В.И. Кузицина. — СПб.: Алетейя, 2000. — С. 510.

<sup>25</sup>Тихий М. Анчоус Херсонеса Таврического: Исторический очерк. — Пг.: Тип. М.П. Фроловой, 1917. — С. 5—20; Семенов-Зусер С.А. Рыбное хозяйство и рынки на юге СССР в древности. — Х.: Тип. ХГУ им. Горького, 1947. — С. 13, 21—22.

<sup>26</sup>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. — С. 307.



ти, що економічна спеціалізація мала переважно не галузевий, а регіональний характер. Згодом все більшу увагу стали привертати предмети розкоші, що не лише споживалися на місці, але й з вигодою перепродавалися варварській знаті. Серед товарів, що вивозилися, переважали продукти скотарства, рибальства і землеробства. Скажімо, 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 спромоглися зосередити в своїх руках понаднормативні ресурси: земельні резерви власної хори, сільськогосподарські потужності підвладних прикубанських племен, митний і фіскальний потенціал усієї 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, величини 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 вивозу риби, а також розширення работоргівлі) призводить до згасання зацікавленості авторів тогочасних грецьких нарративних джерел до боспорської історії і, відповідно, спричиняє зниження поінформованості про ситуацію на Боспорі. Відтоді всі цікаві для нас дані зосереджуються, головним чином, в епіграфічних джерелах місцевого, іноді іноземного, походження.

## 2.6. Особливості греко-варварської торгівлі

На відміну від торгівлі між різними еллінськими полісами і внутрішньої торгівлі, греко-варварські торговельні контакти, як зазначалося, будувалися на натуральній основі. Проте переважно міновий характер торгівлі, брак у торгівлі монетного еквівалента не свідчить про її низьку інтенсивність. До речі, цікаво, що, на думку Х. Монтгомері, введення перших в еллінській історії монет на Егіні, в Коринфі і в Афінах не спрямовувалося на спрощення торгівлі, а було необхідним з фіскальною метою<sup>27</sup>.

<sup>27</sup> Кузнецов В.Д. Некоторые проблемы торговли в Северном Причерноморье в архаический период // Вестник древней истории. — 2000. — № 1. — С. 35, прим. 135.

Торговий обмін між греками і варварами здійснювався на внутрішніх ринках колоній або у значних варварських торговельних центрах, наприклад у Кам'янському чи Знам'янському городищах. Обмін цей полегшувався тим, що певна частка як варварського, так і грецького населення постійно або періодично проживала на території поселень-контрагентів. Кожна колонія вела торгівлю через найближчі до них варварські землі. Тіра і Ніконій були посередниками в торгівлі зі скіфським і гето-фракійським населенням басейну Дністра, інколи всього Північно-Західного Причорномор'я. Ольвія була центром торгівлі з придніпровськими та побузькими скіфами та варварами лісостепових територій Середнього Подніпров'я і



**Скіфський цар, IV ст. до н. е. Реконструкція М.В. Горелика**

Сіверського Дінця. Херсонес торгував із таврами, скіфами й сарматами Криму. Боспорські міста встановили торговельні контакти з кримськими скіфами, сарматами, сіндами і меотами Приазов'я, племенами Нижнього і Середнього Дону, Середнього Прикубання, Північного Кавказу.

Широке уявлення про характер античного везення до варварського світу можна скласти з аналізу поховань. У сарматських могилах знайдено ювелірні прикраси, чорнолакову, сіроглиняну та червоноглиняну кераміку, амфори, металевий посуд. З провідних центрів постачання — Боспору та Ольвії — завозилися також фібули, люстерка, піксиди, намиста, різні дрібні речі особистого вжитку. Безперечно, надходили інші ремісничі вироби, зброя, вино, сіль, тканини<sup>28</sup>.

Серед еллінського імпорту вино займає особливе місце, оскільки було (поряд з маслиною та олією) продуктом обробітку сільськогосподарської продукції. Відносно дешеве місцеве вино було розраховане на представників небагатих прошарків або йшло на експорт у землі варварів. За підрахунками І.Б. Брашинського,

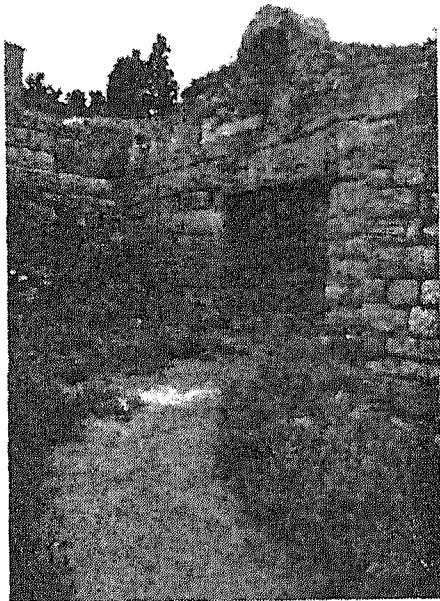
<sup>28</sup> Давня історія України: Навч. посіб.: У 2 кн. / П.П. Толочко, Д.Н. Козак, С.Д. Крижицький, В.Ю. Мурзін та ін. — К.: Либідь, 1994. — Кн. 1. — С. 203—204.

зробленими на підставі аналізу кількості амфор, у гирло Дону через Єлизаветівське поселення в V—III ст. до н. е. щорічно надходило більше 30 000 л вина. Для доставки такої кількості вина вистачало лише одного-двох кораблів<sup>29</sup>, що не може свідчити про великий обсяг винного імпорту.

Вино не вироблялося варварами, як і хліб у достатній кількості не вирощувався в багатьох районах Еллади. Воно може розглядатися як “стратегічний” товар, загальний і нерівноцінний еквівалент для обміну з варварами. З цієї причини простежується прагнення багатьох стародавніх держав контролювати виноторгівлю. Оптова торгівля мала простежуватися державною владою на всіх стадіях руху товару від виробника до покупця. У цілому виноторгівля мала аритмічний характер: перерви в поставках швидше за все пов’язувалися з кон’юнктурою ринку, обумовленою політичними причинами, неврожами тощо. І все-таки вино виступало одним з найпривабливіших товарів для варварів, завжди знаходило споживачів серед осілого й кочового населення, незалежно від етнічного походження<sup>30</sup>.

При цьому вино мало велике значення і для греків, оскільки його вживання в багатьох випадках пов’язувалося зі сферою сакрального.

Варвари-скотарі традиційно постачали грекам худобу, шкіри, продукти тваринництва. Найближче до грецьких колоній осіле землеробське населення Нижнього Бугу і Дніпра, Нижнього Дону, Прикубання, кримських рівнин і долин регулярно експортувало зерно,



Ворота Херсонеса Таврійського, IV—II ст. до н. е.

<sup>29</sup> Брашинский И.Б. Методы исследования античной торговли. (На примере Северного Причерноморья) / Под ред. А.Н. Щеглова. — Л.: Наука, 1984. — С. 156, 159.

<sup>30</sup> Винокуров Н.И. Античная виноторговля в Северном Причерноморье // Боспорские исследования: Сборник / Ред.-сост. В.Н.Зицько. — Вып. III. — Симферополь, 2003. — С. 9—10.

рибу та рибні продукти. Мед і віск доставлялися з віддалених лісо-степових районів за потребою.

Окремою прибутковою статтею були раби<sup>31</sup> (Страбон, XI, 2, 3; Полибий, IV, 38, 4) — одна з цілей численних військових сутичок, часто саме для захоплення бранців і спровокованих. Найкращими постачальниками рабів на транзитні причорноморські ринки були кочівники: позаяк рабство у всьому кочовому світі не набуло великого поширення й не стало засобом виробництва, захоплення і перепродаж непотрібних у власному господарстві полонених переростає в прибутковий бізнес<sup>32</sup>. Скажімо, викликає зацікавлення факт придбання Періклом під час чорноморської експедиції 300 скіфів (рабів?) для виконання в Афінах поліцейських функцій.

Непоганими постачальниками “живого товару” були також пірати Кавказького і Південнокримського узбереж. Проте пірати заважали нормальному функціонуванню морських торговельних трас. З огляду на небезпеку морського свавілля, пірати час від часу знищувались античними володарями. Наприклад, маємо відомості Діодора Сицилійського (Diod., XX, 25) про очищення Понту Евксинського царем Боспору Євмелом (310/9 — 304/3 рр. до н. е.) від піратства “варварських народів — геніохів, таврів й ахейців”<sup>33</sup>.

Певне місце у варварському експорті займав хліб, значення якого традиційно перебільшувалося в літературі.

Свого піку греко-варварська торгівля досягає у IV ст. до н. е. Економічне виснаження, вторгнення у Скіфію сарматів, а також засуха в середині III ст. до н. е. призвели до згортання цієї торгівлі. З пізнього еллінізму (I ст. до н. е.) починається її нове піднесення. Але тепер поступового вжитку набуває товарно-грошовий обмін, що видно з численних скарбів монет. Проте, на думку ряду фахівців, знахідки монетних скарбів свідчать не про розвинутий грошовий обіг, а про використання монет як засобу накопичення.

<sup>31</sup>Страбон. География в 17 книгах / Пер., стаття и комент. Г.А. Стратановского; Общ. ред. С.Л. Утченко, ред. пер. О.О. Крюгер. — М.: Ладомир, 1994. — 943 с.; Полибий. Всеобщая история: В 3 т. / Ред. А.Я. Тыжов; Пер. Ф.Г. Мищенко. — СПб.: Наука: Ювента, 1994. — Т. 1. — 496 с.; Т. 2. — СПб., 1995. — 422 с.; Т. 3. — 384 с.

<sup>32</sup>Давня історія України: В 3 т. — Т. 2: Скіфо-антична доба / С.С. Бессонова, Н.О. Гаврилюк, В.М. Зубар та ін. — К.: Ін-т археології НАН України, 1998. — С. 167—168.

<sup>33</sup>Scythica et Caucasia. Известия древних писателей греческих и латинских о Скифии и Кавказе / Собрал и издал с русским переводом В. Латышев. — СПб.: Тип. Имп. Акад. Наук, 1893—1906. — Т. I. — С. 479.

## 2.7. Торговельна інфраструктура античних держав Північного Причорномор'я

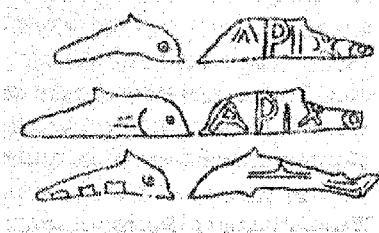
Держава майже завжди відігравала значну роль в організації торгової діяльності. Вже у добу архаїки античні поліси розпочинають активну експлуатацію приватної ініціативи торговців, одночасно сприяючи впорядкуванню торговельних відносин та створенню зручної інфраструктури торговельних об'єктів.

Антична зовнішня торгівля мала певну структуру. Кінцевим пунктом переважно морського торгового маршруту був емпорій, розташований на грецькому морському узбережжі в межах добре оснащеного порту або на кордоні з варварськими володіннями. Там товари вивантажувалися з суден і продавалися великими партіями на дейгмі — оптовому ринку. Звідти партії товарів або перевозилися новими торговцями-посередниками в інші місця, зокрема у варварські землі, або надходили місцевим перекупникам для реалізації на тамтешніх ринках — агорі чи спеціалізованих базарах. На кожній стадії рух товарів фіксувався державними урядовцями, завданням яких була не стільки статистика, скільки фіск — стягування торгового мита, митних зборів, складських чи дорожніх платежів.

До епохи класики в Греції, як бачимо, не сформувалося професійного прошарку торговців, а епізодична заморська торгівля здійснювалася принагідно різними мандрівниками (емпорами), щоб окупити власну подорож. З класичної доби з'являються фахові торговці — великі закордонні купці (емпори), посередники-перекупники (полігкапели) 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 — компаньйонів), які стежили за боржниками, зустрічали чи виряджали торговців з товаром, вивчали і вираховували ринкову кон'юнктуру. Вони не полишали своїх занять навіть узимку, між періодами морської навігації, коли торгівля завмирала. Зусиллями міняйл (трапезитів) і храмів поширилися банківсько-фінансові операції кредитування торгівлі, чітко фіксовані в різноманітних нормативно-правових договорах. За відсутності практики страхування кораблів і вантажів, з огляду на ризики сезонної навігації і піратської загрози позикові проценти при кредитуванні морської торгівлі значно перевищували

відсотки з інших видів позик. Діяльність учасників торговельних операцій у добу розквіту античної економіки, отже, мала високоорганізований характер, будучи орієнтованою на раціональне отримання прибутку, подібно до модерних капіталістичних господарств Європи.

## 2.8. Посадові особи, відповідальні за організацію торгівлі та митної справи



Бронзові ольвійські монети-дельфіни часів архаїки

їх від сплати мита, про дарування іноземцям громадянських прав, торговельних і митних пільг. У Боспорі ці прерогативи належали монарху як формальному і реальному главі держави, який тривалий час носив подвійний титул архонта (ἀρχων) щодо греків-громадян Боспору і Феодосії та басилевса (βασιλεύς) щодо варварського населення азійської половини держави.

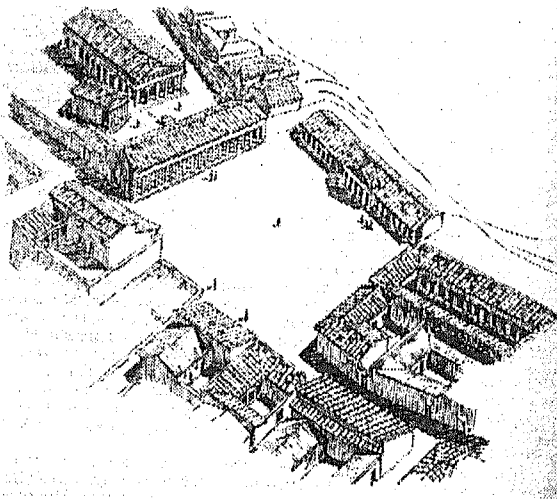
Прибутки з торгівлі, митні збори і штрафи поряд з іншими джерелами надходжень (пожертвуваннями у вигляді літургій, податками на жертвоприношення, платою за орендоване державне майно, коштами від конфіскацій майна тощо) становили головну статтю прибуткової частини “державного бюджету” античних полісів. Цими фінансовими надходженнями опікувався верховний розпорядник фінансів, або скарбник держави, так званий діойкет (ο δίοικητής — дослівно: “той, хто стоїть на чолі управління”). Він завідував найважливішими державними прибутками, у тому числі відкупам, мав право конфісковувати майно невинуватих боржників або ж не стягувати відсотки з сум, відкладаючи виплати, і навіть скасовувати борги. Щорічно в певні терміни діойкет був зобов’язаний звітувати у народних зборах. Функціонували й спе-

Народні збори еллінських полісів як юридично найвищий орган влади поряд з питаннями зовнішньої політики, оборони, нагородження громадян та іноземців регулювали економічне життя держави. Від імені народу (δῆμος) та ради (βουλή) видавалися закони про грошовий обіг та утворення продовольчих резервів, виносилися постанови про надання куштям привілеїв і звільнення

ціальні колегії, які також звітували перед радою і народними зборами. В Ольвії, зокрема, це колегія дев'яти (οἱ ἐννέα) і колегія семи (οἱ ἑπτά). Про першу відомо з однієї фрази Протагенового декрету, вона опікувалася державним скарбом. Є думка, яка, проте, не заснована на відомих фактах, 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<sup>34</sup>. На Боспорі загальний фінансовий контроль та акумулювання коштів перебували в руках начальника звітів<sup>35</sup>.

Спеціальні посадові особи відповідали за організацію торговельної діяльності. Серед них одним з основних був агораном

(ἀγορανομειν) — виборний магістрат, який у полісі займався благоустроєм місць торгівлі та спостерігав 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, вказуючи величину суми для спільної з покупцем сплати торговельного мита. Агораноми призначали ціни на деякі товари, контролювали



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

міняйл та стежили за виконанням чинних законів про грошовий обіг. Також вони стежили за системою мір та ваг, для чого існував контрольний посуд та гирі з певним маркуванням<sup>36</sup>.

<sup>34</sup>Латышев В.В. Исследования об истории и государственном строе Ольвии. — СПб.: Типография В.С. Балашева, 1887. — С. 288—293.

<sup>35</sup>Кругликова И.Т. Боспор в позднеантичное время (Очерки экономической истории). — М.: Наука, 1966. — С. 29, 32.

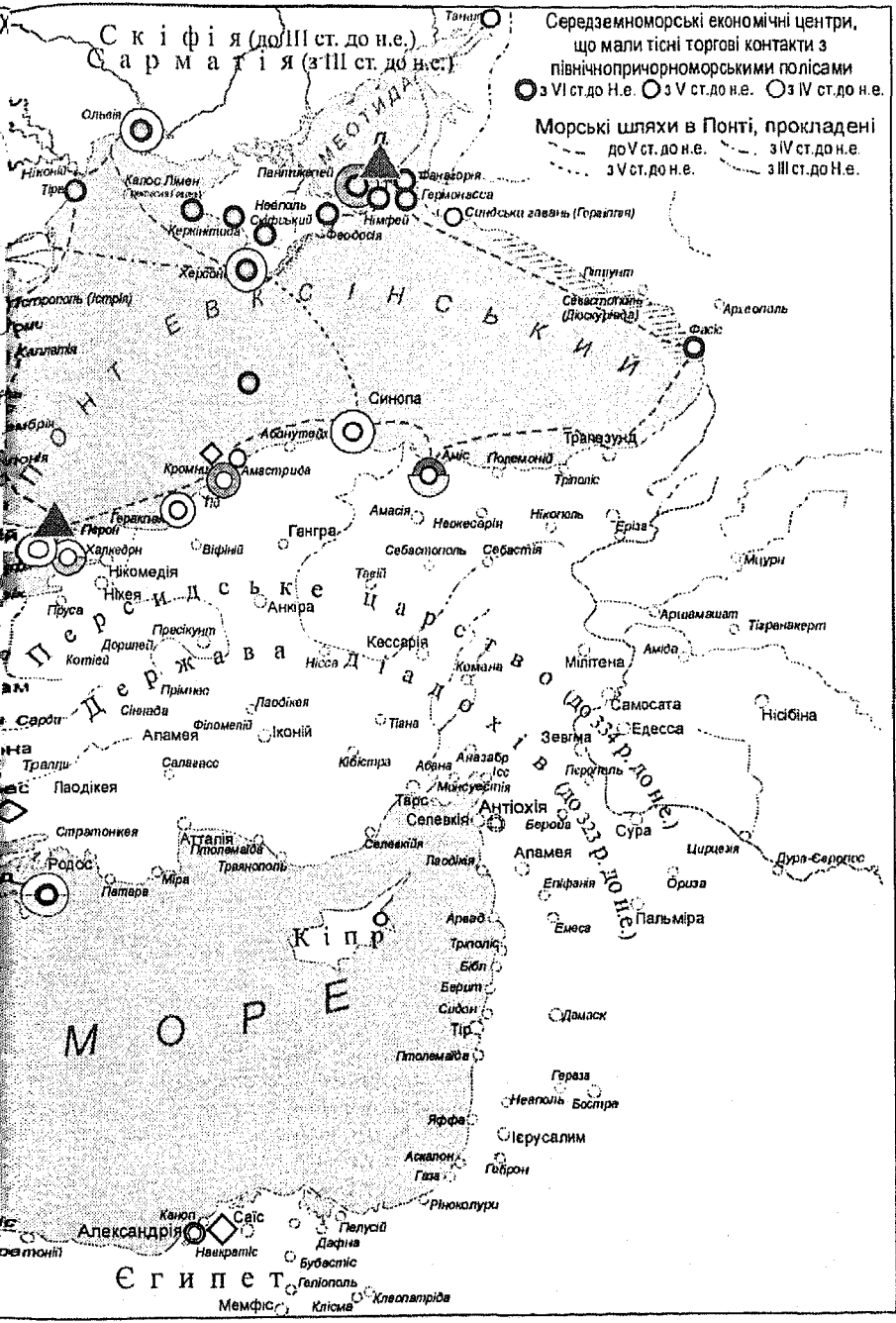
<sup>36</sup>Скержинская М.В. Будни и праздники Ольвии в VI—I вв. до н. э. — СПб.: Алетейя, 2000. — С. 78.

# ПІВНІЧНЕ ПРИЧОРНОМОР'Я В СИСТЕМІ ТОРГОВЕЛЬНО-МИТНИХ ВІДНОСИН СХІДНОГО СЕРЕДЗЕМНОМОР'Я (VI—I ст. до н.е.)

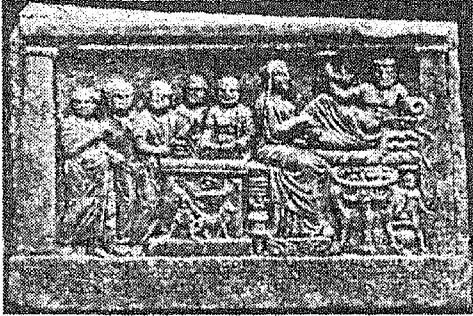




Розвиток торговельно-митних відносин в античних державах



Дзвоником агораном сповіщав про відкриття та припинення торгівлі на ринку. Зазвичай найінтенсивніша торгівля, як зазначали античні автори, йшла між дев'ятою та одинадцятою годиною ранку, тому ці часи називалися "часом наповнення агори"<sup>37</sup> (Геродот, II, 173; VII, 223). Агораномам дозволялося застосовувати легкі тілесні покарання до рабів та великі грошові штрафи для вільних.



Вотивний рельєф із зображенням ольвійських ситонів та 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 кількामісячні, так і довічні терміни. Переважно агораномі для виконання своїх обов'язків користувалися тільки власними коштами. А

тому ця посада, що вимагала значних грошових витрат у формі літургії<sup>38</sup>, 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<sup>39</sup>.

Важливі завдання виконували також астиноми, в обов'язки яких входив нагляд за карбуванням монет, правильністю мір та терезів, якістю й точністю об'ємів вироблених амфор, які маркувалися спеціальною печаткою<sup>40</sup>. В обов'язки астиномів входив нагляд за

<sup>37</sup> Геродот. Історії в дев'яти книгах / Пер., передмова та прим. А.О. Білецького. — К.: Наук. думка, 1993. — 575 с.; Антологія источников по истории, культуре и религии Древней Греции / Под ред. В.И. Кузицина. — СПб.: Алетей, 2000. — С. 577.

<sup>38</sup> Літургії (дослівно "загальна справа, загальне служіння") полягали в тому, що заможні громадяни за власний кошт влаштовували громадські свята та ігри, організовували театральні групи та вистави, споряджали військові кораблі тощо. Це був одночасно почесний і добровільно-примусовий обов'язок.

<sup>39</sup> Сорочан С.Б., Зубарь В.М., Марченко Л.В. Жизнь и гибель Херсонеса. — Х.: Майдан, 2001. — С. 79, 718.

<sup>40</sup> Нейхардт А.А. Херсонесские клейма как источник для изучения торговых связей Восточного Средиземноморья в эллинистическую эпоху // Проблемы социально-экономической истории Древнего мира: Сб. памяти акад. А.И. Тюменева / Пред. ред. кол. акад. В.В. Струве. — М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1963. — С. 308—316.

експортом продукції, зокрема в амфорах: вина, солоної риби, олії, сипучих речовин тощо. Штемпель астинома з його посадою, ім'ям та певною символікою (для елліністичного Херсонеса, наприклад, це грубо виконані зображення палиці або виноградного грона) був своєрідною “фабричною маркою” держави<sup>41</sup>, її гарантією при вивезенні за кордон. Зі скороченням колегіальних органів у перші століття нашої ери функції астиномів перейшли до агораномів.

Була ще колегія ситонів, що мала піклуватися про закупівлю хліба в разі неврожаю, його зберігання (у державному складі ситобалоні) і продаж громадянам за встановленими цінами<sup>42</sup>. 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. Скажімо, боспорські Спартокіди<sup>43</sup> (Исократ, XVII, 5, 38) мали в Афінах своїх представників, “постійних агентів” (τοὺς υπέρ Σατύρου πρᾶττοντας — дослівно: “той, що стягує за Сатира”). У їх функції, очевидно, входив нагляд за торговими операціями боспорських царів і укладання торгових угод за їх дорученням<sup>44</sup>.

На Боспорі знаходились представники великих афінських купців, а за припущенням І.В. Брашинського, й представники Афінської держави<sup>45</sup>. На Боспорі існувала спеціальна адміністрація для піклування про прибулих афінян. Її керівників І.В. Брашинський бачить у послах царів-співправителів Спартока II і Перісада I — Сосії й Феодосії, направлених в Афіни<sup>46</sup>. Вони були згадані декретом афінських народних зборів на честь синів Левкона I (“Величати послів Сосія і Феодосія за те, що піклуються про прибулих з Афін на Боспор”) і отримали почесне право обіду в пританеї<sup>47</sup>.

<sup>41</sup> *Нейхардт А.А.* Херсонесские клейма как источник для изучения торговых связей Боспора в эллинистическую эпоху // Проблемы социально-экономической истории Древнего мира: Сб. памяти акад. А.И. Тюменева / Пред. ред. кол. акад. В.В. Струве. — М.; Л.: Изд. АН СССР, 1963. — С. 313.

<sup>42</sup> *История УССР: В 10 т. — Т. 1: Первобытнообщинный строй и зарождение классового общества. Киевская Русь (До 2 пол. XIII в.).* — К., 1981. — С. 210.

<sup>43</sup> *Исократ.* Речи. Письма / Пер. под ред. К.М. Колобовой. — XVII. Банкирская речь (Трапедитик) // Вестник древней истории. — 1968. — № 4 — С. 209—216.

<sup>44</sup> *Брашинский И.В.* К вопросу о положении Нимфея во второй половине V века до н. э. // Вестник древней истории. — 1955. — № 2. — С. 157.

<sup>45</sup> *Брашинский И.В.* Афины и Северное Причерноморье в VI—II вв. до н.э. — М.: Наука, 1963. — С. 130.

<sup>46</sup> Там же.

<sup>47</sup> *Граков Б.Н.* Материалы по истории Скифии в греческих надписях Балканского полуострова и Малой Азии // Вестник древней истории. — 1939. — № 3. — С. 239—241.

З приписуваної Демосфену промови проти Форміона випливає, що на Боспорі IV ст. до н. е. (І.Б. Брашинський уточнює, що йдеться про Пантикапей) існував інститут еліменістів (ἐλλιμενισταί) — збирачів мита у портах. У античному словнику Поллука (VIII, 132) дається загальне визначення: еліменісти — збирачі мита в гаванях<sup>48</sup>. Вони вели в особливих митних списках (ἀλογραφαί) облік кількості та якості товарів, які вивозилися через пантикапейський порт<sup>49</sup> (Демосфен, XXXIV, 34). При цьому в списки заносилися всі товари, що проходили через порт, у тому числі й ті, що не обкладалися звичайним вивізним митом. Немає сумніву, що цей облік проводився не стільки зі статистичною, скільки з фіскальною метою: за припущенням І.Б. Брашинського, купці, звільнені від вивізного мита, все одно мали сплачувати митній владі Пантикапея якимсь іншим мито. Саме його й збирали на Боспорі еліменісти. Це мито — так званий еліменіон (ἐλλιμένιον τέλος) — портове мито з кількості товару, який проходив через гавань і фіксувався в статистичних списках еліменістів.

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 по дорозі, наприклад, для поповнення запасів<sup>50</sup>. Усі записи, ймовірно, зберігались у спеціальних митних або портових архівах. Завдяки цьому під час конфліктів з владою або суперечок між учасниками торговельних операцій вони могли використовуватися в судових справах. Про загальне поширення цієї практики свідчить уже згадувана промова “Проти Форміона про позику” 328 р. до н. е.

Боспорські епіграфічні дані перших століть нашої ери містять згадки про посади **стратега** (στρατηγός), або щодо Танаїса — стратега громадян<sup>51</sup> (КВН, 237, 1256). Поширена думка, що це провідник громадянського ополчення або війська, найнятого містом. Проте Є.М. Алексеева слідом за С.А. Жебелевим<sup>52</sup> припускає, що в

<sup>48</sup>Брашинский И.Б. Торговые пошлины и право беспошлинности на Боспоре (IV в. до н.э.) // Вестник Древней истории. — 1958. — № 1. — С. 132.

<sup>49</sup>Демосфен. Речи: В 3 т. / Пер. с древнегреч., отв. ред. Е.С. Голубцова, Л.П. Маринович, Э.Д. Фролов. — М.: Памятники исторической мысли, 1994. — Т. 1. — 608 с.; Т. 2. — 544 с.; Т. 3 / С.И. Радциг. — М., 1996. — 624 с.

<sup>50</sup>Маринович Л.П. Морская торговля Афин (по данным “Корпуса речей Демосфена”) // Проблемы истории, филологии и культуры. — Вып. VI. — М.: Магнитогорск, 1999. — С. 15 і далі.

<sup>51</sup>Корпус боспорских надписей / Под ред. В.В. Струве, М.Н. Тихомирова, В.Ф. Гайдукевича и др. — М.; Л.: Наука, 1965. — 951 с.

<sup>52</sup>Жебелев С.А. Боспорские этюды // Жебелев С.А. Северное Причерноморье. Исследования и статьи по истории Северного Причерноморья античной эпохи. — М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1953. — С. 211.

імператорську епоху повсюдно стратегами починають називати громадянських магістратів, які займалися фінансами, постачанням, збиранням мита й наглядом<sup>53</sup>. Наприклад, у птоlemeївському Єгипті стратег — головна посадова особа в номі, до якої мають звертатися свідки контрабандного вивезення монополізованих державою товарів<sup>54</sup>.

На підставі епіграфічних джерел II ст. н. е. з Горгіппії (сучасна Анапа) І.Є. Смирнова склала таблицю місцевих урядовців. Таблиця складена за відомим написом, який інформує про надані царем Савроматом II (173/4—210/11) митні пільги для релігійного союзу купців-судновласників (фіасу навклерів), що поклонялися Посейдону<sup>55</sup> (КБН, 1134), та ще одним написом<sup>56</sup> (КБН, 1136). У цій таблиці врахована частота повторення в написах різних посадових осіб, що свідчить про значущість відповідної магістратури (табл. 2.1).

Таблиця 2.1. Царські та полісні інститути в Горгіппії II ст.<sup>57</sup>

Намісник Горгіппії	Намісник царської резиденції <sup>58</sup>	Стратег	Лохаг	Відповідальний за віддавання митних зборів на відкуп
4	1	3	1	3

<sup>53</sup>Алексеева Е.М. Горгиппия в системе Боспорского царства первых веков н. э. // Вестник древней истории. — 1988. — № 2. — С. 75.

<sup>54</sup>Хрестоматия по древней истории / Под ред. акад. В.В. Струве. — М.: Учпедгиз, 1936. — Т. 1. — С. 266.

<sup>55</sup>Корпус боспорских надписей / Под ред. В.В. Струве, М.Н. Тихомирова, В.Ф. Гайдукевича и др. — М.; Л.: Наука, 1965. — 951 с.

<sup>56</sup> Там же.

<sup>57</sup>Смирнова И.Е. Полис и монархия на Боспоре в I—III вв. Права и обязанности граждан Боспора // Историчні і політологічні дослідження. — Донецьк, 2002. — № 2 (10). — Червень. — С. 62.

<sup>58</sup>С.А. Жебелев під “правителем (або намісником) царської резиденції” розуміє керівника Пантикапея (Жебелев С.А. Восторские этюды // Жебелев С.А. Северное Причерноморье. Исследования и статьи по истории Северного Причерноморья античной эпохи. — М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1953. — С. 210). Цей чиновник був також і жерцем згаданого в написі приватного союзу навклерів (Корпус боспорских надписей / Под ред. В.В. Струве, М.Н. Тихомирова, В.Ф. Гайдукевича и др. — М.; Л.: Наука, 1965. — 951 с.).

Цікаво, що з виборних міських посад, існування яких обмежується написами I—II ст., залишаються лише стратег і лохаг (керівник доху — військового підрозділу громадян-ополченців).

Горгіппійський порт був другим після Фанагорії портом азійського Боспору, через який експортувалося прикубанське збіжжя. Тому не дивно, що в написах з Горгіппії тричі згадуються спеціальні чиновники, пов'язані зі стягуванням мита. Це “відповідальні за віддання митних зборів на відкуп” (або “ті, хто віддав віддаванням мита на відкуп”). Вони, на думку В.Ф. Гайдужевича, становили в місті спеціальну фінансову колегію економістів (εὐκκλιῶν οἰκόνομοι), що контролювала віддавання різних податків на відкуп приватним особам<sup>59</sup>. Адже відомо, що в римські часи на Боспорі широко практикувалася відкупна система збирання мита і податків<sup>60</sup>.

С.А. Жебелев зазначає, що в написах, починаючи від IV ст. до н. е. до імператорської епохи, економом (οἰκόνομος) називалася посадова особа у різних приватних об'єднаннях, яка виконувала функції скарбника союзної каси. Такі самі обов'язки виконував економ у римській провінції Азії як уповноважений митних відкупників. На Делосі та у Єгипті III ст. до н. е. терміном εὐκκλιὰ τέλη називалися податі, які щорічно віддавалися на відкуп.

С.А. Жебелев не наважується зробити висновок, що відкупна система була поширена на всі дохідні статті Боспорського царства. Але що податі, пов'язані з ввезенням і вивезенням, тобто експортно-імпорتنі мита, віддавалися на відкуп, у цьому сумнівів немає, адже в істотній своїй частині фінансова система Боспору засновувалась на експортній торгівлі. І керівництво фіскальною та митною справами було зручнішим, коли вони здавалися на відкуп. Це особливо правильно, якщо взяти до уваги кількість гаваней на Боспорі, звідки відправлялися і прибували торгові кораблі, причому горгіппійська гавань була крайньою південною гаванню у межах держави<sup>61</sup>.

С.А. Жебелев наводить цікавий факт, що економі в гаванях (οἰκόνομος λιμενῶν) провінції Азії, засвідчені для Мілета та Іоса, були рабами або вільновідпущениками, а їх завдання не йшли далі виконання простих казначейських обов'язків<sup>62</sup>. Функції боспор-

<sup>59</sup>Гайдужевич В.Ф. Боспорское царство. — М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1949. — С. 344—345.

<sup>60</sup>Ростовцев М.И. История государственного откупа в Римской империи: от Августа до Диоклетиана. — СПб., 1899. — С. 15, 64.

<sup>61</sup>Жебелев С.А. Херсонесская присяга // Жебелев С.А. Северное Причерноморье. Исследования и статьи по истории Северного Причерноморья античной эпохи. — М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1953. — С. 211—212.

<sup>62</sup>Пор.: Ростовцев М.И. История государственного откупа в Римской империи: от Августа до Диоклетиана. — СПб., 1899. — С. 76 і далі.

ських економів (οἰκονομοὶ εὐκυκλῶν “відповідальних за віддавання мита на відкуп”) були ширші і нагадували те, що в імператорський час визначалося терміном *vectigalium publicorum conductor*<sup>63</sup>. Останні — це збирачі громадських податків, які орендували, тобто викупляли у держави право стягувати податки.

Збирання мита, отже, віддавалося на відкуп окремим особам або групам, які мали поручителів із числа відомих громадян. Наприклад, у Афінах торги на право отримати відкуп проводилися на площі, де десять виборних громадян публічно вирішували питання, яку із запропонованих сум щорічного збору обрати і затвердити. Безперечно, Боспор — не демократія, однак малоімовірно, що басилевс став би відмовлятися від такого ефективного засобу поповнення скарбниці, як щорічний конкурс грошових сум відкупщиків за право стягувати мито. Прийнятну суму мита відкупники сплачували державі, а все, що їм удавалося стягувати понад неї, було їхнім прибутком. У разі несплати відкупниками встановленого внеску допускалася відстрочка, а при невиконанні цього зобов’язання вони засуджувалися до тюремного ув’язнення. За процесом стягування відкупниками мита з торговців в Афінах і Піреї стежила уповноважена влада. Суми мита на товари писалися крейдою на папірусі, кам’яних і керамічних плитках, що виставлялися на загальний огляд<sup>64</sup>.

Написи другої половини III ст. н. е. свідчать про існування на Боспорі посади начальника звітів (δ ἐπι τῶν λόγων), до рук якого стікалися різноманітні прибутки, в тому числі від митних зборів. Серед цих написів присвята 270-х рр. на честь боспорського царя Тіберія Юлія Тейрана, що переміг готів і герулів поблизу Таврики<sup>65</sup> (КБН, 36), вважається найбільш інформативною щодо згадування всіх вищих боспорських магістратів. За В.В. Латишевим, грецький термін, що означає цих верховних урядовців, читається як аристополіти (αριστοπολιται), тобто знатні городяни<sup>66</sup> (IOSPE, II, 30).

Серед них І.Є. Смирнова поряд з царськими чиновниками бачить кілька посад, властивих полісному правлінню: політарх (гра-

<sup>63</sup> Жебелев С.А. Боспорские этюды // Жебелев С.А. Северное Причерноморье. Исследования и статьи по истории Северного Причерноморья античной эпохи. — М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1953. — С. 212, прим. 1.

<sup>64</sup> Марков Л.Н. Очерки по истории таможенной службы. — Иркутск: Изд-во Иркут. ун-та, 1987. — С. 8.

<sup>65</sup> Корпус боспорских надписей / Под ред. В.В. Струве, М.Н. Тихомирова, В.Ф. Гайдукевича и др. — М.; Л.: Наука, 1965. — 951 с.

<sup>66</sup> Inscriptiones Antiquae Orae Septentrionalis Ponti Euxini: Graecae et Latinae / Ed. Basilius Latyschev. — Vol. I. — Petropoli, MCMXVI (1916). — XII, 594 p., 4 tab., it.

доначальник), лохаг (командувач міського ополчення), хіліарх (командир тисячі). Наведена в написі урядова структура, отже, наближена до полісної організації. На цю обставину додатково вказує згадування одночасно нинішніх і колишніх магістратів, які обіймали ту саму посаду. Називаються і колишній, і новий політархи, начальники звітів, лохаги тощо. Така структурна особливість офіційного документа, на думку І.Є. Смирнової, свідчить про ймовірність збереження виборності цих посадових осіб<sup>67</sup> (табл. 2.2).

Таблиця 2.2. Аристократи Боспору<sup>68</sup>

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

<sup>67</sup>Смирнова І.Є. Полис и монархия на Боспоре в I—III вв. Права и обязанности граждан Боспора // Историчні і політологічні дослідження. — Донецьк, 2002. — № 2 (10). — Червень. — С. 57, 61.

<sup>68</sup>Там же. — С. 61.



Якщо таке припущення справедливе, то виявляється, що в Боспорській монархії III ст. н. е. деякі ключові уряди (у тому числі митні та фіскальні) до кінця так і не відірвалися від полісної організації. Проте, скоріш за все, подібна структура документа — данина давній термінологічній традиції, а не відображення реальної виборності урядовців. Навряд чи така важлива посада, як начальник звітів, який акумулював різноманітні фінансові надходження, у тому числі й від митних зборів, залишилась би виборною. Уявити його незалежність від царської адміністрації досить важко. Ще В.Ф. Гайдукевич схилився до думки про високий ступінь бюрократизації та централізації боспорського державного апарату, наближаючи обов'язки начальника звітів до функцій сучасного міністра фінансів<sup>69</sup>. За приблизними підрахунками, у III ст. н. е. кількість царських магістратів становила не менш як 150 осіб, а разом з їхніми родинами і слугами ця цифра сягала 1000. Таким чином, серед населення столиці кожен десятий або кожен сьомий житель був зайнятий на державній службі або при дворі<sup>70</sup>. Сама І.Є. Смирнова стверджує думку про інтенсивне витіснення на зламі II—III ст. н. е. полісних магістратур царськими органами влади в такому великому центрі, як Горгіппія. Остання відносно пізно підпала під владу Боспору, а в середині I ст. до н. е. під час римсько-боспорського протистояння стала на бік Імперії, за що їй було даровано автономію.

Спробуємо з наявних розрізнених фрагментів скласти загальну картину організації митної служби античних держав Північного Причорномор'я. 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 взагалі права безмитності тощо. На Боспорі такі прерогативи належали виключно архонту-басилевсу як главі держави. Прибутки від мита, як і всі інші державні доходи, акумулювалися скарбниками полісів — діюкетами, діяльність яких орієнтувалася на спеціальні фінансові колегії, наприклад, в Ольвії — колегії Дев'яти і Семи. На внутрішніх (міських) ринках регулювали

<sup>69</sup> Гайдукевич В.Ф. Боспорское царство. — М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1949. — С. 344.

<sup>70</sup> Блаватский В.Д. Пантикапей. Очерки истории столицы Боспора. — М.: Наука, 1964. — С. 212.

торгівлю, виконували поліцейські функції, а також стягували мито агораноми.

На Боспорі в імператорську епоху функції стратегів, які раніше очолювали міські ополчення й опікувалися постачанням війська, були розширені за рахунок фінансових справ, поліцейського нагляду та митного контролю. Відомо також, що на Боспорі в перші століття нашої ери працювала колегія економів, до якої входили посадовці, “відповідальні за оренду мита”. Є ймовірність, що їхні посади могли бути виборного полісного характеру, адже попри монархічну форму правління на Боспорі зберігалася певна автономія міст. На чітко визначений термін мито віддавалося на відкуп приватним особам. Усі фінансові потоки у Боспорській державі, в тому числі й прибутки від митних зборів, зосереджувалися на начальникові звітів (“міністрі фінансів”), про посаду якого ми знаємо з документів III ст. н. е. Безпосередньо стягуванням мита в портах віддали численні еліменісти (про них відомо за боспорськими даними IV ст. до н. е.), які також займалися обліком корабельних вантажів. Такий облік вівся для їх оподаткування. Проте не треба відкидати й статистичну функцію цього обліку, адже фіксувалися вантажі і тих суден, що заходили в порт транзитом або вантаж яких не підлягав обкладенню експортно-імпортним митом. Велике значення в торгівлі та митній справі мали іноземні громадяни-проксе-ни, наділені правами громадянства і митними пільгами, які на території своєї рідної держави надавали підтримку й допомогу торговцям — громадянам своєї нової батьківщини. На Боспорі і в Афінах, зв’язаних взаємними договорами, цим займалися спеціальні державні представники. Їх функції — прообраз сучасного інституту консулату й торгпредства.

Як бачимо, спеціалізованої митної служби, за винятком інституту еліменістів, 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.



## 2.9. Різновиди митних зборів в античних державах Північного Причорномор'я

З низки наративних та актових джерел відомо, що одним з найпоширеніших різновидів мита був так званий еліменіон. 'Ελλιμένιον — портовий збір, відомості про який отримуємо з Боспору IV ст. до н. е. Ймовірно, це мито, що стягувалося з усіх суден за право стоянки в порту та користування портовими спорудами. Достеменно не відомо, збирався він у всіх портах Боспору (що ближче до істини) або ж тільки в одному столичному Пантикапеї (про що є безперечні дані). Такий самий митний збір існував і в портах інших держав Північного Причорномор'я. Ю. Вількен проводить паралель між еліменіоном і портовим збором εὐόρτιον у Єгипті римського часу, відрізняючи обидва від експортно-імпортного мита. Нічого не відомо про величину портового збору, яка залежала від кількості та якості товарів, що ввозилися або вивозилися. На користь припущення про існування кореляції між обсягами товарів і величиною збору свідчить сам факт ведення еліменістами (збирачами мита в гаванях) митних списків, до яких заносилося найменування та кількість товарів. Звільнення від портового збору регулювалося індивідуальними декретами<sup>71</sup>.

Оскільки античні держави для зростання обсягів торгівлі часто дозволяли собі відмінити ввізне та вивізне мито, можна припустити велике фіскальне значення еліменіону. І.Б. Брашинський наполягає, що за відносно великих торгових оборотів боспорських портів, особливо Пантикапея і Феодосії, у IV ст. до н. е. портовий збір був однією з найважливіших прибуткових статей Спартокідів<sup>72</sup>. Це й не дивно, адже відомо, що в елліністичний час одним з головних джерел процвітання, наприклад Родоса, були прибутки від портового збору. Полібій зазначає, що до оголошення римлянами Делоса вільним портом еліменіон на Родосі приносив щорічно 1 млн драхм (≈ 166,67 талантів) прибутку<sup>73</sup> (Полибий, XXXI, 7, 12). Автор псевдо-арістотелевої "Економіки" пише, що афінський фінансовий діяч Калістрат збільшив прибутки однієї з

<sup>71</sup>Брашинский И.Б. Торговые пошлины и право беспошлинности на Боспоре (IV в. до н.э.) // Вестник древней истории. — 1958. — № 1. — С. 132.

<sup>72</sup>Там же. — С. 133.

<sup>73</sup>Полибий. Всеобщая история: В 3 т. / Ред. А.Я. Тыжов; Пер. Ф.Г. Мищенко. — СПб.: Наука: Ювента, 1994. — Т. 1. — 496 с.; Т. 2. — СПб., 1995. — 422 с.; Т. 3. — 384 с.

македонських гаваней від портового збору з 20 до 40 талантів<sup>74</sup> (Псевдо-Аристотель, II, 2, 22). Як правило, елліменіон ототожнюється з левкіості — 2-відсотковим митом, що стягувалося на Делосі. Франкотт, за словами І.Б. Брашинського, вказує на можливість відповідності елліменіону делоському портовому миту λκίτην<sup>75</sup>.

Своєрідним аналогом еліменіону в римських володіннях був спеціальний портовий збір — порторія (portoria). Процедура стягування цього мита, запроваджена римлянами, полягала в тому, що новоприбулі торговці декларували свій вантаж у збирачів мита — практорів (від πρακττό — стягувати, стягати) й у агораномів. Portoria — це мито за право суден користуватися акваторією порту<sup>76</sup>.

Поряд з портовим збором еліменісти, можливо, стягували з купців й експортно-імпортні мита. Про їх обсяг також відомо на прикладі Боспорської держави Спартоکیدів. Звичайним митом, що стягувалося при вивезенні хліба з їхніх володінь, було так зване

“тридцять” (τριάκοντή) —  $\frac{1}{30}$  вартості вантажу, тобто 3,33 відсотка<sup>77</sup> (Демосфен, XX, 32). З метою заохочення великих покупців боспорські царі йшли на прогресивне зниження цього мита — його величина була обернено пропорційною сумі вартості хліба, що вивозився. Левкон I знизив вивізні мито для громадян м. Мітілена на Лесбосі (або для тих, хто вивозив хліб у Мітілену) наполовину, замінивши його “шістдесятим” (ἑξάκοντή) —  $\frac{1}{60}$  вартості товару (1,66 %), а з суми, що перевищувала 10 талантів, зменшив його ще, велівши брати “дев’яносте” (ἐνενήκοντή) —  $\frac{1}{90}$  (1,11 %) <sup>78</sup>.  $\frac{1}{60}$  і

<sup>74</sup>Псевдо-Аристотель. Экономика / Пер. Г.А. Тароняна // Вестник древней истории. — 1969. — № 3. — С. 217—242.

<sup>75</sup>Брашинский И.Б. Торговые пошлины и право беспощлиности на Боспоре (IV в. до н.э.) // Вестник древней истории. — 1958. — № 1. — С. 133, прим. 13.

<sup>76</sup>Ростовцев М.И. История государственного откупа в Римской империи: от Августа до Диоклетиана. — СПб., 1899. — С. 76 і далі.

<sup>77</sup>Демосфен. Речи: В 3 т. / Пер. с древнегреч., отв. ред. Е.С. Голубцова, Л.П. Маринович, Э.Д. Фролов. — М.: Памятники исторической мысли, 1994. — Т. 1. — 608 с.; Т. 2. — 544 с.; Т. 3 / С.И. Радциг. — М., 1996. — 624 с.

<sup>78</sup>Жебелев С.А. Основные линии экономического развития Боспорского государства // Жебелев С.А. Северное Причерноморье. Исследования и статьи по истории Северного Причерноморья античной эпохи. — М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1953. — С. 133—134, прим. 2.

$\frac{1}{90}$  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 закуплялося хліба, тим менше ставало мито<sup>79</sup>.

С.А. Жебелев робить цей висновок із власного тлумачення знайденого в мітіленському акрополі напису, який, можливо, становить частину декрету середини IV ст. до н. е. на честь Левкона I та його синів. Інші інтерпретації цього пошкодженого напису, як зазначалося, ставлять величину мита в залежність не від загальної суми операції, а від обсягів закупленого збіжжя. В. Діттенбергер пропонує подвійне трактування напису: а) за перші 100 тис. медимнів мито

стягується  $\frac{1}{60} + \frac{1}{90}$ , за кількість понад 100 тис. медимнів —  $\frac{1}{90}$ ;

б) за перші 100 тис. медимнів мито стягується в обсязі  $\frac{1}{60}$ . Сам дослідник віддає перевагу другому тлумаченню. Інший автор — Шван

розуміє напис так: за 100 тис. медимнів береться  $\frac{1}{60}$ , а за більшу

кількість:  $\frac{1}{60} + \frac{1}{90}$ . С.А. Жебелев відкидає ці думки, доповнюючи свої текстологічні викладки таким аргументом: малоймовірно, щоб вивезення хліба в Мітілену могло сягати 100 тис. медимнів, оскільки в значно густіше населені Афіни вивезення з Боспору сягало 400 тис., або, за підрахунками деяких учених<sup>80</sup> — 800 тис. медимнів<sup>81</sup>. Боспорські царі своєю тарифною політикою — встановленням залежності між величиною мита та сумою закупівель — прагнули зацікавлювати покупців великих партій зерна.

Повні обсяги мита в інших північнопонтійських центрах невідомі. Маємо лише фрагментарні дані. Наприклад, у Херсонесі в III—IV ст. н. е. величина мита на імпорт та експорт збільшилася до

<sup>79</sup>Граков Б.Н. Материалы по истории Скифии в греческих надписях Балканского полуострова и Малой Азии // Вестник древней истории. — 1939. — № 3. — С. 263.

<sup>80</sup>Кацевалов А. Нариси з історії економічного життя грецьких колоній на північному узбережжі Чорного моря // 36. заходознавства ВУАН. — К., 1927 // НВ ім. В.І. Вернадського. — ВО132204. — Вирізка. — С. 18—20.

<sup>81</sup>Жебелев С.А. Основные линии экономического развития Боспорского государства // Жебелев С.А. Северное Причерноморье. Исследования и статьи по истории Северного Причерноморья античной эпохи. — М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1953. — С. 34.

12,5 %, тоді як раніше вона становила 2—3 %. Ввізне мито на вино коливалося від двох — п'яти до десяти й більше відсотків його вартості. А от в Афінах спочатку мито на привізні товари 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 до  $\frac{1}{20}$ ,  $\frac{1}{50}$  і навіть  $\frac{1}{100}$  вартості товару. Окремі предмети (зброя, військове спорядження) звільнялися від сплати мита. Союзники Афін мали митні пільги, сплачуючи мито величиною  $\frac{1}{100}$  ціни товару, тоді як залежні міста платили  $\frac{1}{20}$  ціни<sup>82</sup>. Протекціоністські, а вірогідніше, фіскальні інтереси підштовхували урядовців птолемеївського Єгипту встановити величезне мито (до 50 %) на олію<sup>83</sup>. Справа в тому, що переселенці з Греції й Малої Азії перенесли в Сирію та Єгипет своє мистецтво вирощування оливкових дерев і виноградників, у свою чергу, перейнявши техніку культивування фінікових пальм<sup>84</sup>. Немає нічого дивного, що урядові кола виявилися зацікавленими в стимулюванні місцевого виробника — платника податків. Стратегічне значення маслинової олії для еллінського світу безспірне: вона використовувалася в релігійних, санітарно-гігієнічних, спортивних і кулінарних потребах. До того ж захист внутрішнього ринку Єгипту відповідав як традиційній замкненості країни, так і старій еллінській ойкосній психології з її ідеєю самодостатності (автаркії). Уже з IV ст. до н. е. єгипетський уряд суворо регламентував ввезення до Александрії продовольства та вивезення виробів єгипетських майстрів<sup>85</sup>.

Усі різновиди мита стягувалися в портах і емпоріях, а також на міських ринках. Сухопутні мита й митниці на сухопутних шляхах — величезна рідкість в еллінському світі — достовірно відомі

<sup>82</sup>Циммерман В.А. О таможенных и промышленности древних народов. — СПб., 1859; Марков Л.Н. Очерки по истории таможенной службы. — Иркутск: Изд-во Иркут. ун-та, 1987. — С. 7.

<sup>83</sup>Винокуров Н.И. Античная виноторговля в Северном Причерноморье // Боспорские исследования: Сборник / Ред.-сост. В.Н.Зинько. — Вып. III. — Симферополь, 2003. — С. 20, 22—23.

<sup>84</sup>История Европы. — Т. 1: Древняя Европа. — М.: Наука, 1988. — С. 416.

<sup>85</sup>Марков Л.Н. Очерки по истории таможенной службы. — Иркутск: Изд-во Иркут. ун-та, 1987. — С. 8.





# Розвиток торговельно-митних відносин в античних державах



лише на Криті та в еолійських містах. Проте Л.Н. Марков згадує як звичайну річ сухопутні митниці, “операції в яких іноді припинялися при закритті кордону у разі ворожих стосунків із сусідами”<sup>86</sup>. Даних про існування чогось подібного у Північному Причорномор’ї поки що немає, хоча припустити їх існування нічого не заважає.

Відомий обсяг митних зборів римської епохи. Наприклад, мито за право перевезення по мостах, шляхах, річках у ті чи інші райони, які перебували під владою Риму, становило 2,5 % (*quadragesima*) від ціни товару<sup>87</sup>. Деякі товари підлягали миту 8 %, але такий великий відсоток збирався лише з тих товарів, які ввозилися в Римську державу вперше<sup>88</sup>. Узагалі, на відміну від різноманітного мита на внутрішніх кордонах імперії, яке переважно коливалося від 2 до 2,5 %, митні збори на зовнішніх кордонах (*octavae*) стягувалися обсягом 12,5 %<sup>89</sup>.

Зміцненню держави, очевидно, сприяло, поряд з іншими податками і зборами, експортно-імпортне, портове та подорожнє мито, оскільки головна мета його стягування — фіскальна, тобто дотримання інтересів фіску — скарбниці<sup>90</sup>. Митні збори в античних центрах Північного Причорномор’я були досить різнорідними. Серед них достовірно відомо про еліменіон — портовий збір, що стягувався на Боспорі в IV ст. до н. е. з кількості та якості вантажу за право корабля користуватися акваторією й інфраструктурою порту. Експортно-імпортні мита, що відрізнялися своїми обсягами, як правило, встановлювалися залежно від вартості закупленого товару. Ввізні й вивізні мита відігравали не лише фіскальну роль: варіювання їхніми обсягами 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 періодич-

---

<sup>86</sup> Марков Л.Н. Очерки по истории таможенной службы. — Иркутск: Изд-во Иркут. ун-та, 1987. — С. 7.

<sup>87</sup> *Фюстель де Куланж*. История общественного строя древней Франции. — Т. 1: Римская Галлия / Пер. под ред. И.М. Гревса. — СПб.: Типо-литография Альтшелера, 1901. — С. 341—342.

<sup>88</sup> Финлей Г. Греция под римским владычеством со времени завоевания римлянами до падения их на Востоке. 146 г. до Р. Х. — 717 г. по Р. Х. / Пер. С. Никитченко. — М.: Изд. К.Т. Солдатенкова, 1877. — С. 43.

<sup>89</sup> Джонс А.Х.М. Гибель античного мира. — Ростов н/Д: Феникс, 1997. — С. 220.

<sup>90</sup> Марков Л.Н. Очерки по истории таможенной службы. — Иркутск: Изд-во Иркут. ун-та, 1987. — С. 6.

но або в конкретних індивідуальних випадках ішла на прогресивне скорочення або й відміну цього мита, завдання поповнення скарбниці виконував саме портовий збір (еліменіон чи порторія). Звільнення від еліменіону регулювалося шляхом персональних декретів. Звісток про наявні в античному світі внутрішні, перевізні мита та складські збори, що стягувалися на внутрішніх чи прикордонних сухопутних і річних митницях щодо Північного Причорномор'я не маємо, проте можемо припустити їх наявність.

## 2.10. Методи регулювання зовнішньої торгівлі античних держав Північного Причорномор'я

Античні колонії північного Понту для регулювання зовнішньо-економічної діяльності активно використовували різноманітні методи, наприклад, методи грошово-фінансового регулювання. Якщо для внутрішньої торгівлі використовувалася місцева, як правило мідна, монета, то з іноземними купцями розраховувалися срібними, золотими чи електровими монетами різних міст карбування. Не пізніше IV ст. до н. е. держави забороняють обіг усіх іноземних грошей на своїй території. Зручності торгового обігу та фіскальної справи сприяло загальне право вільного перевезення грошей через митний кордон, встановлення єдиного місця здійснення торгово-грошових операцій та визначення твердого курсу обміну, скасування як торгового мита за обмінні операції, так і ввізного та вивізного мита на карбоване золото й срібло. Таке положення, зокрема, закріпив ольвійський закон 340/330 рр. до н. е., запропонований Канобом і схвалений народними зборами Ольвії<sup>91</sup>. Грошова реформа Каноба, як зазначав П.О. Каришковський, поряд із позитивними зрушеннями у грошовому обігу — введенням в обіг монет з двох нерівноцінних металів срібла та міді — створила умови для руйнування основних закономірностей фінансового розвитку, що спричинило до виникнення економічної кризи<sup>92</sup>.

Не менш ефективним був метод безпосереднього втручання держави в економічне виробництво через установаження монополії на продаж або іноді на виробництво певної групи товарів. На думку

---

<sup>91</sup> Антология источников по истории, культуре и религии Древней Греции / Под ред. В.И. Кузищина. — СПб.: Алетейя, 2000. — С. 568.

<sup>92</sup> Давня історія України. В 3 т. — Т. 2: Скіфо-антична доба / С.С. Бессонова, Н.О. Гаврилюк, В.М. Зубар та ін. — К.: Ін-т археології НАН України, 1998. — С. 315.

Аристотеля, грецькі поліси встановлювали монополії тоді, коли відчували фінансові труднощі та потребу значно збільшити надходження до скарбниці<sup>93</sup>. Як правило, монополії стосувалися товарів підвищеного попиту — хліба, рослинної 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. Можливо, що поселенцям на царських землях (*χώρα βασιλική*) диктувалося, якими вигідними для скарбниці агрокультурами необхідно було займатися більшою мірою<sup>94</sup>. Автор другої книги псевдо-аристотелевої “Економіки” (320-ті рр. до н. е.) називає конкретні приклади монополій, серед яких Боспору немає. С.А. Жебелев, наголошуючи на значній часті Спартокідів у хлібному експорті, відкидає думку про його монополізацію правлячою династією. Цей експорт 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<sup>95</sup>.

Херсонеська громадянська присяга, що датується зламом IV—III ст. до н. е., суворо забороняє продаж “хліба, що звозиться з рівнини” в інше місце, крім Херсонеса<sup>96</sup>. Ще перший перекладач цього декрету В.В. Латишев запропонував два пояснення причин встановлення жорсткої хлібної монополії: або недостатність для експорту хлібних ресурсів, яких вистачало лише для задоволення потреб самого поліса, або прагнення властей збільшити прибутки головного міста держави за рахунок перетворення його на єдиний хлібний ринок для своїх громадян<sup>97</sup>. Подібна заборонна норма

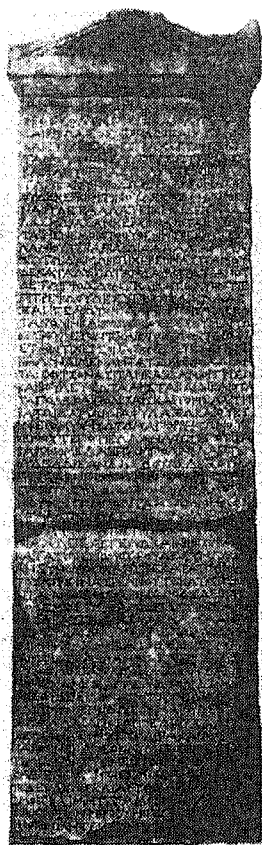
<sup>93</sup> *Аристотель*. Политика / Пер. С.А. Жебелева, М.Л. Гаспарова. — М.: АСТ, 2002. — Т. 1. — С. 4, 6.

<sup>94</sup> *Винокуров Н.И.* Античная виноторговля в Северном Причерноморье // Боспорские исследования: Сборник / Ред.-сост. В.Н. Зинько. — Симферополь, 2003. — Вып. III. — С. 23.

<sup>95</sup> *Жебелев С.А.* Основные линии экономического развития Боспорского государства // Жебелев С.А. Северное Причерноморье. Исследования и статьи по истории Северного Причерноморья античной эпохи. — М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1953. — С. 136.

<sup>96</sup> *Присяга граждан Херсонеса Таврического / Греч. текст с русским пер. и крат. объяснениями акад. В.В. Латышева.* — Севастополь: Типо-литография Д.О. Харченко, 1902. — С. 8.

<sup>97</sup> Там же. — С. 15.



**Присяга громадян  
Херсонеса, межа IV—  
III ст. до н. е.**

теоський напис кінця IV ст. до н. е. — лист Антигона щодо запроєктованого синоїкізму Теоса і Лебедоса. В одному із пунктів так і нереалізованого договору зазначалося: увесь хліб, що надходить в

херсонеської присяги дуже схожа на положення наказу єгипетських монархів середини I ст. до н. е. про заборону вивозити ряд сільськогосподарських товарів з номів вище Мемфіса в Дельту та Фіваїду; проте ввезення таких товарів у Александрію оголошується безперешкодним<sup>98</sup>. Ця правова норма, на думку автора, виходить зі статусу Александрії як найважливішого торговельного центру Єгипту, через який здійснювалася безліч експортно-імпортних операцій, що обкладалися державою податками і митом.

У присязі не забороняється ані вільне завезення хліба через будь-які пункти, ані приватна внутрішня хлібна торгівля. Присяга, на думку Франкотта, містить заборону приватним особам проводити безпосередню зовнішню (а не внутрішню) торгівлю<sup>99</sup>. Як вважає С.А. Жебелев, у розпорядженні Херсонеса мала бути достатня кількість хліба, щоб його надлишки йшли на вивезення. Уміщена в присязі херсонеситів вимога мала за мету не просто упорядкування хлібної справи, а концентрацію вивезення хліба в руках держави. Держава не тільки прагнула отримувати з хліба, що експортувався, відповідне мито, а й виявляла в організації хлібної торгівлі чітко виражені монополістичні тенденції, наслідуючи, мабуть, сусідню Боспорську державу<sup>100</sup>. Деяку аналогію розглянутого пункту присяги містить

<sup>98</sup>Хрестоматия по древней истории / Под ред. акад. В.В. Струве. — М.: Учпедгиз, 1936. — Т. 1. — С. 226.

<sup>99</sup>Кацевалов А. Нариси з історії економічного життя грецьких колоній на північному узбережжі Чорного моря // 36. заходознавства ВУАН. — К., 1927 // НВ ім. В.І. Вернадського. — В0132204. — Вирізка. — С. 21.

<sup>100</sup>Жебелев С.А. Херсонесская присяга // Жебелев С.А. Северное Причерноморье. Исследования и статьи по истории Северного Причерноморья античной эпохи. — М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1953. — С. 217—247.

обидва міста, має звозитися на спільний ринок, причому вивезення хліба здійснюється після формальної декларації та сплати мита<sup>101</sup>.

Викликає увагу гіпотеза С.А. Жебелева про приховану політико-економічну причину згадуваної заборони. Відомо, що присяга херсонеситів була розроблена і впроваджена в практику після провалу спроби державного перевороту. Можливо, окремі представники вищих прошарків, що ініціювали нещодавній невдалий переворот і прагнули скинути демократичний лад Херсонеса, мріяли отримати вигоди, які мала демократична держава від хлібної справи та митних зборів<sup>102</sup>. Категорична заборона звозити хліб з рівнини в яке-небудь інше, крім Херсонеса, місце, наводить на думку, що траплялися випадки, коли хліб контрабандним шляхом звозився в Керкінітиду, Калос-Лімен або яке-небудь інше місце на західному березі півострова.

Чи не найбільш активними методами регулювання зовнішньоекономічної діяльності були методи митної політики. Серед основних інструментів регулювання торгової активності — надання права безмитної торгівлі — ателії (ἀτέλεια). Таке право поширювалося як на приватних осіб, так і на держави. Серед перших були власні громадяни, які могли наділятися правом безмитності в періоди особливих економічних успіхів полісу, та заслужені іноземці, яких нагороджували громадянством і безмитністю переважно за підтримку купців — їхніх теперішніх співгромадян на батьківщині.

Поняття ателії охоплювало не лише право торгівлі без мита, а й свободу від різного роду податей. Так, у декреті 330/320 рр. до н. е. про ісополітію (рівноправність) громадян Мілета й Ольвії записано: “мілетяни користуються ателіями на тих самих підставах, що й раніше”<sup>103</sup>. При перекладі цього договору Б.Н. Граков термін ἀτέλεια передає в широкому значенні не просто як свободу від мита, а як “свободу від податей”, “звільнення від податків”<sup>104</sup>. Такі зако-

<sup>101</sup> Жебелев С.А. Херсонесская присяга // Жебелев С.А. Северное Причерноморье. Исследования и статьи по истории Северного Причерноморья античной эпохи. — М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1953. — С. 233, прим. 1.

<sup>102</sup> Там же. — С. 233.

<sup>103</sup> Скржинская М.В. Будни и праздники Ольвии в VI—I вв. до н. э. — СПб.: Алетейя, 2000. — С. 208.

<sup>104</sup> Граков Б.Н. Материалы по истории Скифии в греческих надписях Балканского полуострова и Малой Азии // Вестник древней истории. — 1939. — № 3. — С. 264—265.

нодавчі положення є саме привілеєм мілетян у Ольвії та ольвіо-політів у Мілеті, а не масовим звільненням усіх ольвійців та всіх мілетян від податей. Поширена думка, що вся маса природних громадян була охоплена привілеєм безмитності і це було звичайною універсальною практикою, не до кінця справедлива. Відмовитися від такого джерела прибутку, як мито, могла тільки могутня (або ж замкнена, економічно нерозвинута) держава. Тому навряд чи громадяни північнопонтійських полісів протягом усієї історії їх міст користувалися безмитністю. За свідченням Діодора Сицилійського (XX, 24), після перемоги в міжусобній братовбивчій війні 309 р. до н. е. боспорський цар Євмел пообіцяв народним зборам зберегти право безмитності<sup>105</sup>. За його предків таким правом користувалися громадяни Пантикапея в столичній та можливо в інших боспорських гаванях, а також, ймовірно, при торгових подорожах суходолом<sup>106</sup>. Сам факт подібної обіцянки говорив не просто про можливість скасування такого права монархом, а про те, що недавно воно було-таки скасоване. Не менш промовистим є приклад Афін, де 355 р. до н. е. Лептин з метою подолання фінансових труднощів запропонував афінянам прийняти закон про скасування свободи від мита для громадян<sup>107</sup> (Демосфен, XX).

## 2.11. Персональна безмитність у формі проксенії

Отримання іноземцями ателії оформлялося спеціальним почесним правовим актом — проксенією (προξενία). Іноземець (переважно громадянин іншого поліса, а не метек) поряд з безмитністю, яка далеко не завжди декларувалася в цьому нормативно-правовому акті, наділявся правом безперешкодного в'їзду та виїзду, дозволом на володіння землею в межах общини-поліса, а також місцевим громадянством. Проксен (πρόξενος, “друг гостя”) офіційно представляв інтереси своєї нової держави та її громадян у себе на батьківщині.

Надання проксенії іноземцю обумовлювалося вдячністю поліса за допомогу своїм громадянам. Вона також мала стимулювати роз-

<sup>105</sup> Scythica et Caucasica. Известия древних писателей греческих и латинских о Скифии и Кавказе / Собрал и издал с русским переводом В. Латышев. — СПб.: Тип. Имп. Акад. Наук, 1893—1906. — Т. I. — С. 477.

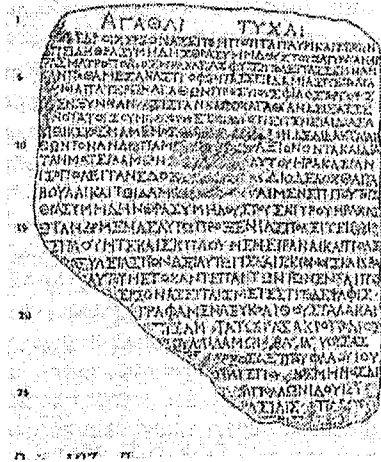
<sup>106</sup> Антология источников по истории, культуре и религии Древней Греции / Под ред. В.И. Кузицина. — СПб.: Алетейя, 2000. — С. 501, прим. 3.

<sup>107</sup> Демосфен. Речи: В 3 т. / Пер. с древнегреч., отв. ред. Е.С. Голубцова, Л.П. Маринович, Э.Д. Фролов. — М.: Памятники исторической мысли, 1994. — Т. 1. — 608 с.; Т. 2. — 544 с.; Т. 3 / С.И. Радциг. — М., 1996. — 624 с.

ширення торговельної діяльності, оскільки надавалася, як правило, великим емпорам. Тому поряд з дипломатичною (консульською) вона виконувала й зовнішньоекономічну роль як один з важелів митної політики держави. Проте з цього правила бували й винятки: подекуди в ранній період проксенії мали політичне значення. Наприклад, проксенічний декрет з Ольвії на честь двох синопейців — тирана Тимесилея і його брата Теопрота<sup>108</sup>. 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<sup>109</sup> (Плутарх, Перикл, XX). Ця ольвійська проксенія, до речі, свідчить про встановлення в ранньокласичній Ольвії спорідненого тиранічного режиму<sup>110</sup>.

Призначення особи проксеном і надання їй відповідних пільг вирішувалося громадянами на народних зборах при попередньому обговоренні 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 узурповане царями-архонтами<sup>111</sup>.

Судячи з наявних написів, Боспор мав своїх проксенів в Амісії-Піреї, Халкедоні, Хіосі, зв'язки з якими підтверджує археологія. У цих проксеніях важко знайти політичне підґрунтя: вони надані представникам держав, що інколи перебували в далеко неодно-



**Херсонеський декрет на честь гераклеота Фрасімеда, сина Фрасімеда Сатира про надання проксенії й політії**

<sup>108</sup> Виноградов Ю.Г. Политическая история Ольвийского полиса. — М., 1989. — С. 109.

<sup>109</sup> Плутарх. Избранные жизнеописания: В 2 т. / Пер. с древнегреч.; сост. и прим. М. Томашевской. — М.: Правда, 1990. — Т. 1. — 592 с.; Т. 2. — 608 с.

<sup>110</sup> Антология источников по истории, культуре и религии Древней Греции / Под ред. В.И. Кузицина. — СПб.: Алетейя, 2000. — С. 566, прим. 2.

<sup>111</sup> Никитина И.П. Институт проксении в условиях протоэллинистической монархии на Боспоре // Вопросы политической организации рабовладельческого и феодального общества: Межвуз. сб. науч. трудов. — Свердловск: Свердл. юрид. ин-т, 1984. — С. 29—30.



значних відносинах одна з одною, проте в торговельних контактах з якими був зацікавлений Боспор. На Боспорі, в Херсонесі і в Ольвії другої половини IV ст. до н. е. проксенії надавалися не тільки конкретним особам, але також їх нащадкам. На Боспорі, як і в Ольвії цього періоду, зустрічалось 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 великих заморських купців), а також їх нащадки, іноді — слуги.

Ателія, яка надавалася проксенам за формулою “на всі товари на всьому Боспорі”, звільняла їх, вважає І.П. Нікітіна, від усіх різновидів митних зборів: і на привізні іноземні товари, і на місцеві товари, що вивозилися. К.М. Колобова висловлює припущення, що ателію на всі товари (*ἀτέλεια πάντων χρημάτων*), яку надавав Перісад I та його сини, не слід розуміти настільки широко, як право, зосереджене виключно в руках царів, частка якого відчужується ними на користь окремих торговців. Таке право, продовжує дослідниця, стосувалося тільки звільнення від митних зборів у гаванях, які перебували під царським контролем<sup>112</sup>. І.Б. Брашинський у цьому питанні стверджує, що дані джерел указують: право надання усіляких пільг у торгівлі було виключно прерогативою царя<sup>113</sup>.

Оголошуючи в проксеніях купцям свободу від вивізного та ввізного мита, ателію, північночорноморські держави відрізняли від нього митні збори в гаванях, тобто портове мито — еліменіон. Через це І.Б. Брашинський порушує питання: чи не мала поширена формула *καὶ εἰσπλοῦν καὶ ἐκπλοῦν* (“без захоплення й без необхідності договору”) у проксенічних декретах відношення до звільнення від портового збору — еліменіону?<sup>114</sup> Безвідносно до цієї гіпотези, формула “без конфіскації і без договору” дарувала проксенам право вільного входу в гавань і вільного виходу з неї в мирний і воєнний час. Держава таким чином погоджувалась не застосовувати щодо них поширеного в тодішній міжнародно-правовій практиці “права захоплення”. Згідно з цим правом, арешт

<sup>112</sup>Колобова К.М. Политическое положение городов в Боспорском государстве // Вестник древней истории. — 1953. — № 4 — С. 64, прим. 2.

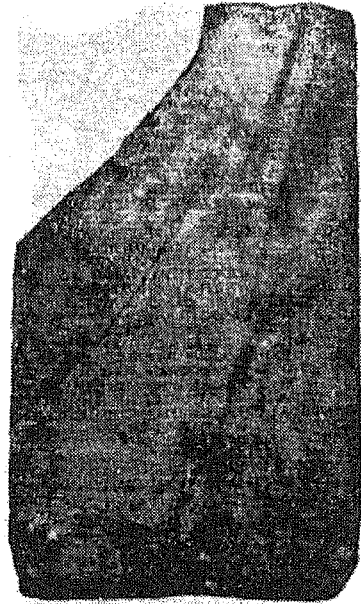
<sup>113</sup>Брашинский И.В. Торговые пошлины и право беспошлинности на Боспоре (IV в. до н.э.) // Вестник Древней истории. — 1958. — № 1. — С. 133, прим. 15.

<sup>114</sup>Там же. — С. 132—133, прим. 12.

купців та конфіскація їхнього 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.

Інститут проксенії в Боспорському царстві мав прямий зв'язок з попередньою республіканською практикою міжобщинних відносин полісів, включених до його складу. Протягом IV ст. до н. е. цей інститут, хоч і в обмежених масштабах, продовжував використовуватися в зовнішньоекономічній і зовнішньополітичній практиці цієї держави. Однак саме зв'язок проксенії з республіканським устроєм спричинив її зникнення під час посилення централізації і монархічної влади<sup>115</sup>.

Із встановленням понтійцями, а потім римлянами контролю над Ольвією і Херсонесом, десь не раніше II—I ст. до н. е., коли проксенія в міждержавних відносинах уже втрачає свою колишню значущість, вона все більше набуває виключно декларативно-політичного значення. Її колишнє зовнішньоекономічне і, почасти, дипломатичне призначення просто забувається. Проксенічні декрети, що включали до свого тексту розгорнуту мотивувальну частину, набули урочистого, почесного характеру, прославляючи іноземців, діяльність яких мала прихильну щодо полісів спрямованість. Такою є херсонеська проксенія другої поло-



Херсонеський декрет на честь невідомого гераклеота про надання проксенії й політії

<sup>115</sup>Никитина И.Л. Институт проксенции в условиях протоаллинистической монархии на Боспоре // Вопросы политической организации рабовладельческого и феодального общества: Межвуз. сб. науч. трудов. — Свердловск: Свердл. юрид. ин-т, 1984. — С. 39.

вини II ст. до н. е. на честь посла Мітрідата VI Євпатора<sup>116</sup>, ольвійський декрет середини I ст. н. е. на честь евоката Агафокла (НО, № 45), херсонеський декрет на честь імператора Марка Аврелія, прокуратора провінції Нижня Мезія Тита Аврелія Кальпурніана Аполлоніда та його дружини Аврелії Пауліни 174 р. н. е., який містить поряд з похвалою надання проксенії прокуратору та його дружині<sup>117</sup>.

Відсутність у цих актах згадок про звільнення від експортно-імпортного мита є доказом того, що інститут проксенії в Херсонесі й Ольвії у цей період втратив своє економічне навантаження. Хоча традиційна формула дарування вільного входу-виходу в гавань “без договору й без конфіскації”, можливо, й говорить про збереження практики звільнення від портових зборів. Відсутність ателії в цих декретах пов’язана зі зміною їх адресатів. Віднині проксенічні акти адресуються офіційним особам — дипломатам, військовим, чиновникам чужих могутніх держав, а не приватним особам — заморським купцям. Не останньою причиною відсутності права безмитності в проксеніях на рубежі ер є втрата полісами Північного Понту повної зовнішньоекономічної свободи.

Отже, інститут проксенії, дуже важливий в античному полісному світі, зародився, безперечно, ще в часи архаїки, його ж розквіт припав на класичну і ранню елліністичну добу. Будучи складним міжнародно-правовим явищем, він сприяв державній легітимації стародавнього побутового звичаю гостинності (ксенії). Проксен, наділений подвійним громадянством, був, так би мовити, напів-офіційним посланцем дружнього поліса. Він, підтримуючи на своїй батьківщині мандрівників-торговців зі своєї нової вітчизни, фактично виконував консульські функції. Проксенія, як правило, супроводжувалася даруванням безмитності, що була не просто винагородою за піклування і знаком вдячності, а виконувала значні економічні завдання. Ателія сприяла спрощенню торговельних відносин між містами, які взаємно мали проксенів. Ателія, яка надавалася також родичам, слугам і нащадкам проксена, сприяла закріпленню відповідного бізнесу в руках великого торгового дому, в операціях якого був зацікавлений поліс.

З доби еллінізму, коли економічна вага обумовлюється діяльністю великих територіальних держав, що укладали між собою тор-

<sup>116</sup>Антология источников по истории, культуре и религии Древней Греции / Под ред. В.И. Кузицина. — СПб.: Алетейя, 2000. — С. 461—462.

<sup>117</sup>Антология эпиграфических памятников Херсонеса в русских переводах // Сорочан С.Б., Зубарь В.М., Л.В. Марченко. Жизнь и гибель Херсонеса. — Х.: Майдан, 2001. — С. 711—712.

говельні угоди й митні союзи, проксенія почала поступово набувати декларативно-політичного значення, залишаючись одним зі способів порозуміння між полісами. Проте на Боспорі вона певний час ще продовжувала використовуватися як економічний інститут та засіб митної політики, надавши свою форму навіть міждержавним актам.

## 2.12. Безмитність на підставі міждержавних угод

Для централізованих елліністичних монархій Східного Середземномор'я питання дарування проксенії уже не відіграло суттєвої ролі: проксенія як форма міжполісних зносин на той час витісняється більш розвинутими, досконалими формами — міжнародними договорами. Утім наймогутніший державний організм Північного Причорномор'я — Боспор — залишився дещо на узбіччі нових віянь, оскільки його монархи не змогли відмовитися від проксенії. З різноманітних джерел відомо, що Боспор у IV ст. до н. е. також не цурався цих нових тенденцій. Він був зв'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-імпорتنих операцій. Існування 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. Водночас у взаємовідносинах Боспору з іншими державами, з якими договірні відносини не були встановлені, проксенія залишалася дієвою формою зв'язку. Це підтверджується тим, що оголошення особи проксеніом залежало від правителя Боспору, на відміну від елліністичних монархій, де проксенію, яка перетворилася там на інститут суто почесний, продовжували надавати міста. Наявність договору не виключала, проте, приватної гостинності — ксенії, про яку ми дізнаємося з Трапезитської (Банкірської) промови Ісократ<sup>118</sup> (XVII, 38, 42, 43).

На думку Т.В. Блаватської, вже на 394 р. до н. е. між Боспором і Афінами існував договір, що регулював взаємини двох держав<sup>119</sup>.

<sup>118</sup> *Исократ. Речи. Письма* / Пер. под ред. К.М. Колобовой. — XVII. Банкирская речь (Трапедзитик) // *Вестник древней истории*. — 1968. — № 4. — С. 209—216.

<sup>119</sup> *Блаватская Т.В. Очерки политической истории Боспора в V—IV вв. до н.э.* — М.: Изд-во АН СССР, 1959. — С. 127.

Серед іншого, це — 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 держави Спартоکیدів у Афінах<sup>120</sup> (Демосфен, XX, 31—36; XXXIV, 36; Исократ, XVII, 57). Між Афінами й Боспором, отже, існував торговий договір, συνθήκη, за словами Демосфена. Його копії, вирізані на стелах, були виставлені в боспорській столиці Пантикапеї, афінському порту Піреї та в Героні (Ἰέρων) — місцевості неподалік входу до Фракійського Боспору<sup>121</sup> (Демосфен, XX, 37).

За С.А. Жебелевим, головний пункт боспорсько-афінського договору оголошував взаємну ателію: афіняни могли вивозити безмитно з Боспору хліб у будь-якій кількості, боспоряни з Афін — будь-який закуплений на ринку товар<sup>122</sup>. Але більш вірогідним є припущення, що афінська ателія була надана лише боспорським царям і членам їх родин<sup>123</sup> (Демосфен, XX, 34, 36, 38), через те, що торгівля хлібом на Боспорі зосереджувалася саме в їх руках<sup>124</sup>.

У “Промові проти Лептина про безмитність” Демосфен детально розкриває всі переваги, які афінський народ отримує від безмитності, дарованої боспорськими басилевсами. Аттичний оратор, зупиняючись на найважливішій статті взаємної торгівлі, зазначає, що з володінь Левкона<sup>125</sup> вивозиться в Піреї “близько 400 тис. ме-

<sup>120</sup>Демосфен. Речи: В 3 т. / Пер. с древнегреч., отв. ред. Е.С. Голубцова, Л.П. Маринович, Э.Д. Фролов. — М.: Памятники исторической мысли, 1994. — Т. 1. — 608 с.; Т. 2. — 544 с.; Т. 3 / С.И. Радциг. — М., 1996. — 624 с.; Исократ. Речи. Письма / Пер. под ред. К.М. Колобовой. — XVII. Банкирская речь (Трапедзитик) // Вестник древней истории. — 1968. — № 4. — С. 209—216.

<sup>121</sup>Демосфен. Речи: В 3 т. / Пер. с древнегреч., отв. ред. Е.С. Голубцова, Л.П. Маринович, Э.Д. Фролов. — М.: Памятники исторической мысли, 1994. — Т. 1. — 608 с.; Т. 2. — 544 с.; Т. 3 / С.И. Радциг. — М., 1996. — 624 с.

<sup>122</sup>Жебелев С.А. Основные линии экономического развития Боспорского государства // Жебелев С.А. Северное Причерноморье. Исследования и статьи по истории Северного Причерноморья античной эпохи. — М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1953. — С. 131.

<sup>123</sup>Демосфен. Речи: В 3 т. / Пер. с древнегреч., отв. ред. Е.С. Голубцова, Л.П. Маринович, Э.Д. Фролов. — М.: Памятники исторической мысли, 1994. — Т. 1. — 608 с.; Т. 2. — 544 с.; Т. 3 / С.И. Радциг. — М., 1996. — 624 с.

<sup>124</sup>Граков Б.Н. Материалы по истории Скифии в греческих надписях Балканского полуострова и Малой Азии // Вестник древней истории. — 1939. — № 3. — С. 239—241; Антология источников по истории, культуре и религии Древней Греции / Под ред. В.И. Кузищина. — СПб.: Алетейя, 2000. — С. 509.

<sup>125</sup>Більшість дослідників переконана, що йдеться про вивезення через пантикапейський порт; обсяг експорту через інші порти, наприклад феодосійський,

димнів хліба, як зазначено у записах ситофілаків; отже (завдяки скасуванню мита в  $\frac{1}{30}$  від вартості товару), він дарує нам 10 тис. із 300 тис., а зі 100 тис. приблизно 300". Виходячи з тексту Демосфена<sup>126</sup> (XX, 29—30), можна припустити, що надана боспорським правителям у відповідь афінська ателія була *за формою* не стільки міждержавною угодою, скільки звичайною проксенією, дарованою за їхні заслуги перед Афінською державою. Розкриваючи недоліки законопроект Лептина про ліквідацію права безмитності для всіх громадян, крім нащадків тирановбивць Гармодія й Арістогітона, Демосфен зазначає, що, за цим проектом, і боспорський правитель Левкон — чужоземець за походженням, і афінський громадянин за рішенням народу — позбавляється всупереч усім благодіянням, які робить місту, свободи від повинностей (серед яких, імовірно, була не тільки безмитність, а й свобода від літургій). А позбавлення Левкона з нащадками наданої їм ателії в Афінах загрожує такою ж втратою ателії для афінян на Боспорі. Якби афінські пільги для Левкона з нащадками були зафіксовані не проксенією, а відмінною за формою, спеціальною міждержавною угодою, ймовірно, законопроект Лептина про скасування пільг для громадян не мав би чинності щодо боспорських правителів. Але, захищаючи інтереси останніх, Демосфен змушений виступати проти лептинівського законопроекту. Отже, в цьому випадку перед нами *за суттю* новий для елліністичного світу спосіб урегулювання митних і торговельних відносин — міждержавний афіно-боспорський договір, втілений *за формою* у традиційну для Еллади афінську проксенію Спартокідам. Контрагентом Афін у хлібній торгівлі з Боспором було не громадянство грецьких міст держави, а виключно Спартокіди та їх родина як приватні особи. Вони самі, а не Боспор як такий, отримують ателію в Афінах. У винагороду за це Спартокіди гарантують афінянам своїми едиктами (*κρηβύματα*), тобто адміністративними розпорядженнями, а не законами (*οι νόμοι*), торгово-митні привілеї. Ці привілеї отримують спочатку афіняни, а згодом усі купці, що вивозять хліб у аттичні гавані<sup>127</sup>.

зазначеною цифрою не охоплюється. Під хлібом з володінь Левкона розуміється збіжжя, зібране на "царській землі" (*χώρα βασιλική*), "господарем" (*κύριος*) якого є власне базилево.

<sup>126</sup> Демосфен. Речи: В 3 т. / Пер. с древнегреч., отв. ред. Е.С. Голубцова, Л.П. Маринович, Э.Д. Фролов. — М.: Памятники исторической мысли, 1994. — Т. 1. — 608 с.; Т. 2. — 544 с.; Т. 3 / С.И. Радциг. — М., 1996. — 624 с.

<sup>127</sup> Ростовцев М.И. Государство и культура Боспорского царства // Вестник древней истории. — 1989. — № 2. — С. 186.

І.Б. Брашинський зазначає, що афінські купці на Боспорі звільнялися не від усіх зборів. Адже там, крім звичайного вивізного мита (так зване “тридцять”), іноземні купці обкладалися торговим і портовим митом. Ателія, надана Спартокідами купцям, що везли збіжжя в Афіни, звільняла їх від сплати не всіх цих зборів, а лише експортного мита, можливо, також — від податку на укладання торгової угоди<sup>128</sup>. Такий характер пільг указує на їх призначення: усіляко сприяти збільшенню обсягів закупівель і вивезення царського хліба. Звільнення від портового мита (еліменіону) та деяких інших зборів, як зазначалося, регулювалося індивідуальними декретами.

Якщо проксенії проголошували свободу від мита на всі товари в усій державі (або не надавали ателії зовсім), то ателія афінянам стосувалася лише безмитного вивезення хліба (а не всіх товарів) тільки з царської гавані — Пантикапея, який нерідко іменувався просто Боспором. Серед доказів — згадка Демосфена<sup>129</sup> (XX, 33) про окреме поширення ателії для афінян і на Феодосію, після її приєднання Левконом I; якби безмитність охоплювала всі порти держави, а не тільки Боспор-Пантикапей, вона мала б автоматично поширюватися на новопридбані землі, а не вимагати спеціальних оголошень.

Фахівці зазначають, що ателія поширювалася тільки на царський хліб і, можливо, на хліб тих вищих царських чиновників, які, подібно до відомого Сопея, отримували від царя в користування великі земельні угіддя. Таке тлумачення знаходить підтвердження в тому, що у відповідь афіняни гарантували право безмитності тільки боспорським царям і членам їхніх родин, а не всім боспорянам. Усе це свідчить про велику зацікавленість Афін саме в царській торгівлі й на відсутність інтересу або малу зацікавленість у торгівлі з приватними боспорськими купцями. Так, і Демосфен<sup>130</sup> (XX, 31) підкреслює, що безперерйне постачання Афін боспорським хлібом є наслідком не лише родючості боспорського ґрунту, а й того, що Левкон як його “господар” (κύριος), звільнив афінян від мита. Це — додаткове пояснення відсутності в Афінах протягом

<sup>128</sup> Брашинский И.Б. Торговые пошлины и право беспошлинности на Боспоре (IV в. до н.э.) // Вестник древней истории. — 1958. — № 1. — С. 132.

<sup>129</sup> Демосфен. Речи: В 3 т. / Пер. с древнегреч., отв. ред. Е.С. Голубцова, Л.П. Маринович, Э.Д. Фролов. — М.: Памятники исторической мысли, 1994. — Т. 1. — 608 с.; Т. 2. — 544 с.; Т. 3 / С.И. Радциг. — М., 1996. — 624 с.

<sup>130</sup> Там же.

усього IV ст. до н. е., що характеризувалося інтенсивними відносинами з Боспором, проксенічних декретів на честь хоча б когось із боспорців за загальної великої кількості таких декретів для інших іноземців.

С.А. Жебелев припускає, що Спартокіди не брали встановленого ними мита на хліб, що експортувався в Афіни, не тільки через прагнення збути якомога більшу його кількість. Не менш важливою причиною — не було сенсу стягувати мито з хліба, зібраного на “царській землі”, оскільки це мито надходило в царське ж розпорядження<sup>181</sup>. На нашу думку, це припущення справедливе лише тоді, коли Спартокіди своїми силами (власними або орендованими кораблями) організовували вивезення зерна, а не продавали його приватним емпорам або афінським державним представникам. Останній порядок з вартістю самого товару могли б збагатити царську скарбницю і митом, сплаченим за нього. На перший погляд, є непрямі докази справедливості гіпотези С.А. Жебелева: з приписаного Ксенофонтіві трактату “Про доходи” (III, 14) випливає, що в Афінах другої половини IV ст. до н. е. власного торгового флоту не було. Хліб, отже, мав доставлятися в Афіни або на приватних кораблях навклерів, або на торгових суднах, що належали боспорському уряду. Існування останніх підтверджується афінським декретом 346 р. до н. е. Він містить, крім іншого, дозвіл боспорським представникам найняти висококваліфікованих матросів (ὄληρέται), що зналися на корабельних снастях, з числа афінських громадян (фетів), які до того служили в афінському військовому флоті<sup>182</sup>.

Утім, якщо погодитися з наведеною гіпотезою С.А. Жебелева, то надана афінянам безмитність виявиться повною фікцією. Тому що в цьому випадку ателія купцям, що везуть хліб до Афін, втрачала б будь-який сенс і привабливість: якщо царі самостійно вивозять і продають власний хліб, то в чому ж тоді для Афін виявляються пільгові умови торгівлі без мита? Така “ателія” не була б пільгою афінянам, а пільгою Спартоکیدів від самих себе для себе ж. У цьому випадку царі-експортери змушені були б самі добива-

<sup>181</sup> Жебелев С.А. Основные линии экономического развития Боспорского государства // Жебелев С.А. Северное Причерноморье. Исследования и статьи по истории Северного Причерноморья античной эпохи. — М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1953. — С. 136.

<sup>182</sup> Вітрильне озброєння військових і торгових кораблів відрізнялося, до того ж у декреті не сказано, для якого типу суден наймалися матроси (Граков В.Г. Материали по истории Скифии в греческих надписях Балканского полуострова и Малой Азии // Вестник древней истории. — 1939. — № 3. — С. 240).



тися в Афінах права звільнення від увізного мита. До того ж наявні джерела не дають можливості відкинути самостійне значення афінських і неафінських приватних купців у хлібній торгівлі Воспору з Афінами. Чого вартий хоча б заклик Перісада I до всіх бажаючих вивезти хліб скористатися ателією для Афін<sup>133</sup> (XXXIV, 36): це що, звернення до самого себе?

Роль Спартоکیدів у хлібній торгівлі вимагає додаткових пояснень. К.М. Колобова вказує на “зосередження хлібної торгівлі з Афінами в руках царів”<sup>134</sup>. В.Ф. Гайдукевич підкреслює, що “значення Спартоکیدів у хлібній торгівлі було настільки значним, що вони ніби затуляли собою інших купців-експортерів”<sup>135</sup>. Близькість правлячої династії до купців і судновласників пов’язана зі спільністю їхніх інтересів: Спартокіди були, як зазначає С.А. Жебелев, не тільки “хлібними королями”, а й комерсантами на троні<sup>136</sup>. Тісні стосунки монаршої родини з великими приватними торговцями розкриваються в розповіді Ісократ (XVII) про Сатира і Сопея, а також в анекдотично-риторичній історії, наведеній Поліеном (VI, 9, 2) у творі “Стратегеми” (“Воєнні хитрощі”).

Зміст останньої історії такий. Левкон, дізнавшись про підготовку громадянами і багато ким із його друзів заклоту, звертається до всіх купців з проханням позичити гроші на організацію протидії. Ті, почувши від царя про плани заклотників, не тільки дали грошову позику, а й, озброївшись, погодилися взяти на себе обов’язки царських охоронців і палацової варти. Щойно по ліквідації заклоту Левкон повертає купцям заборговані кошти, які, очевидно, мали слугувати запорукою вірності купців правителю. У цій розповіді, що привертала увагу багатьох дослідників, цікаве протиставлення громадян і “друзів” архонта-царя — всім купцям, які могли бути і негромадянами, і мати різне етнічне походження, але спільні економічні інтереси. В.Ф. Гайдукевич та С.А. Жебелев наголошують не тільки на тому, що Спартокіди — це перші і найбільш заможні купці своєї держави, а й на тому, що всі інші купці були

<sup>133</sup> *Демосфен*. Речи: В 3 т. / Пер. с древнегреч., отв. ред. Е.С. Голубцова, Л.П. Маринович, Э.Д. Фролов. — М.: Памятники исторической мысли, 1994. — Т. 1. — 608 с.; Т. 2. — 544 с.; Т. 3 / С.И. Радциг. — М., 1996. — 624 с.

<sup>134</sup> *Колобова К.М.* Политическое положение городов в Боспорском государстве // Вестник древней истории. — 1953. — № 4. — С. 64.

<sup>135</sup> *Гайдукевич В.Ф.* Боспорское царство. — М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1949. — С. 67.

<sup>136</sup> *Жебелев С.А.* Основные линии экономического развития Боспорского государства // Жебелев С.А. Северное Причерноморье. Исследования и статьи по истории Северного Причерноморья античной эпохи. — М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1953. — С. 135.

першою і найголовнішою опорою династії<sup>137</sup>. Усе це, до речі, дає підстави охарактеризувати Боспор як торгову державу.

Стурбованість боспорських купців долею молодшої династії додатково наводить на думку про відсутність у її хлібній політиці заходів, які дуже зачіпали б зовнішньоекономічні інтереси приватних експортерів. Боспорські династії в IV ст. до н. е. обмежили свої апетити єдиним найвигіднішим напрямом зносин — Афінами, підкріпивши свої привілеї правом першочергового завантаження афінських суден. Інакше кажучи, повної монополії на вивезення хліба, як у Херсонесі, де бажання її позбутися могло спровокувати невдалий антидемократичний переворот, у Боспорі не було, а виявлялися лише окремі монопольні тенденції, на що вже вказувалося.

Залишається розглянути, чи були афінські привілеї у Боспорі — ателія й право першочергового завантаження, постійними або такими, що діяли протягом обмеженого проміжку часу. А. Кацевалов зі згадки Демосфена<sup>138</sup> (XXXIV, 36) про їх повторне оголошення Перісадом I робить висновок, що ателія афінян не була постійною<sup>139</sup>. Натомість І.Б. Брашинський доводить протилежне. Це свідощтво датується приблизно 328—326 р. до н. е. (див. вище) — періодом страшного голоду в Афінах, коли Боспор через війну зі скифами не міг задовольнити всього попиту на хліб. Фактично, не виконуючи своїх зобов'язань, але бажаючи показати їх дієвість, Перісад усенародно через глашатаїв оголошує, що всі, хто бажає вести хліб в Афіни, в аттичну гавань Пірей, може зробити це безмитно. Таким чином, оголошення Перісада було підтвердженням існуючої ателії всім, хто вивозив хліб до Афін<sup>140</sup>.

Щодо інших афінських привілеїв, то, як і у випадку з ателією, немає жодних підстав сумніватися в їх постійному характері: вони діяли протягом усього IV ст. до н. е., якщо не довше. Йдеться перш

<sup>137</sup> Жебелев С.А. Основные линии экономического развития Боспорского государства // Жебелев С.А. Северное Причерноморье. Исследования и статьи по истории Северного Причерноморья античной эпохи. — М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1953. — С. 135, прим. 3; Гайдукевич В.Ф. Боспорское царство. — М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1949. — С. 63.

<sup>138</sup> Демосфен. Речи: В 3 т. / Пер. с древнегреч., отв. ред. Е.С. Голубцова, Л.П. Маринович, Э.Д. Фролов. — М.: Памятники исторической мысли, 1994. — Т. 1. — 608 с.; Т. 2. — 544 с.; Т. 3 / С.И. Радциг. — М., 1996. — 624 с.

<sup>139</sup> Кацевалов А. Нариси з історії економічного життя грецьких колоній на північному узбережжі Чорного моря // Зб. заходознавства ВУАН. — К., 1927 // НВ ім. В.І. Вернадського. — ВО132204. — Вирізка. — С. 20.

<sup>140</sup> Брашинский И.Б. Торговые пошлины и право беспошлинности на Боспоре (IV в. до н.э.) // Вестник древней истории. — 1958. — № 1. — С. 132.

за все про протопрасію. Так, Ісократ<sup>141</sup> (XVII, 57) повідомляє про надання Сатиром I права першочергового завантаження суден; Демосфен<sup>142</sup> (XX, 31) зазначає, що Левкон I обнародував постанову з дозволом афінянам вантажити свої судна першими. Спарток II і Перісад I, сини Левкона і онуки Сатира, підтвердили збереження за афінянами всіх дарованих їхніми предками привілеїв, до яких входило і право першочергового завантаження<sup>143</sup>. Про збереження ряду привілеїв, якими афіняни користувалися ще з часів Сатира і Левкона, йдеться в афінському декреті 288 р. до н. е. на честь Спартока III<sup>144</sup>.

Для користування ателією в кожному конкретному випадку отримували відповідний дозвіл боспорських властей<sup>145</sup> (Демосфен, XXXIV, 36). Важко уявити, щоб на такий дозвіл можна було розраховувати без письмового посвідчення, що хліб дійсно закуповується для Афін і вивозиться в афінський емпорій. Імовірно, такі посвідчення могли видаватися афінськими магістратами, однак скоріше за все їх видавали афінські представники в Боспорі. Можливо, саме таким представником був Гілон, дід Демосфена, звинувачений політичними супротивниками його онука в здачі боспорянам Німфея<sup>146</sup>. Якби не вимагалися ніякі документальні підтвердження правильного використання ателії, то Спартокіди повністю і безглуздо втрачали б вивізні мита, оскільки будь-хто міг оголосити, що закуповує хліб для Афін. Боспорські правителі були зацікавлені в тому, щоб привілеї, надані ними для тих, хто вивозить хліб у Афіни, були використані за призначенням. Це було тим важ-

<sup>141</sup> *Исократ. Речи. Письма* / Пер. под ред. К.М. Колобовой. — XVII. Банкирская речь (Трапедаятик) // *Вестник древней истории*. — 1968. — № 4. — С. 209—216.

<sup>142</sup> *Демосфен. Речи: В 3 т.* / Пер. с древнегреч., отв. ред. Е.С. Голубцова, Л.П. Маринович, Э.Д. Фролов. — М.: Памятники исторической мысли, 1994. — Т. 1. — 608 с.; Т. 2. — 544 с.; Т. 3 / С.И. Радциг. — М., 1996. — 624 с.

<sup>143</sup> *Граков В.Н. Материалы по истории Скифии в греческих надписях Балканского полуострова и Малой Азии* // *Вестник древней истории*. — 1939. — № 3. — С. 239—241.

<sup>144</sup> Там же. — С. 241—243.

<sup>145</sup> *Демосфен. Речи: В 3 т.* / Пер. с древнегреч., отв. ред. Е.С. Голубцова, Л.П. Маринович, Э.Д. Фролов. — М.: Памятники исторической мысли, 1994. — Т. 1. — 608 с.; Т. 2. — 544 с.; Т. 3 / С.И. Радциг. — М., 1996. — 624 с.

<sup>146</sup> *Антология источников по истории, культуре и религии Древней Греции* / Под ред. В.И. Кузицина. — СПб.: Алетейя, 2000. — С. 511—512; *Врашинский И.Б. К вопросу о положении Нимфея во второй половине V века до н. э.* // *Вестник древней истории*. — 1955. — № 2. — С. 158.

ливіше, що покупцями боспорського хліба були не тільки приватні афінські і неафінські купці, а й Афінська держава. Гарантувати використання привілеїв за прямим призначенням хоча б якоюсь мірою могли тільки її представники в Боспорі. Тому можна припустити, що там знаходилося торгове представництво Афін, яке виконувало ті самі функції, що й агенти Спартоکیدів у Афінах.

Проте джерела донесли випадки контрабандного вивезення товарів та порушення митних правил, пов'язані переважно з підрковою документації. Підприємливі купці ухитрилися обманювати боспорських урядовців, зловживаючи правом ателії. У промові проти Формівна<sup>147</sup> (Демосфен, ХХХІV, 36) 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, відчуваючи в той час труднощі з доставкою хліба, не мав можливості повністю задовольнити всього попиту, і Перісад I, про що вже двічі згадувалося, дозволив вивезення тільки в Афіни, з якими був зв'язаний торговими зобов'язаннями.

Блискуча доба в торговельних контактах Боспору охоплювала все IV ст. до н. е. Навіть тривала міжусобиця синів обоженного Перісада I наприкінці цього століття не спромоглася змінити такий стан справ. Економічне процвітання дало змогу його сину й наступнику, переможцю у братовбивчій міжусобиці Євмелу, гарантувати пантикапейським купцям надійну підтримку держави. Він енергійно захищав безпеку судноплавства та зміцнював дружні зв'язки з містами Причорномор'я, до того ж він, за словами Діодора Сицилійського (XX, 24), не тільки відновив право безмитності (ατέλειαν), яким громадяни Пантикапея користувалися за його предків, а й пообіцяв звільнити всіх від податей (τῶν εἰσφορῶν)<sup>148</sup>. Використане в тексті поняття “мити” (τέλη) може означати як увізне та вивізне мито, так і прямий податок з майна. М.І. Ростовцев схиляється до останньої думки. Питання про такий податок (τέλη γῆς) було завжди важливим у грецьких містах, що перебували під управлінням тиранів. На користь цього припущення свід-

<sup>147</sup> Демосфен. Речи: В 3 т. / Пер. с древнегреч., отв. ред. Е.С. Голубцова, Л.П. Маринович, Э.Д. Фролов. — М.: Памятники исторической мысли, 1994. — Т. 1. — 608 с.; Т. 2. — 544 с.; Т. 3 / С.И. Радциг. — М., 1996. — 624 с.

<sup>148</sup> Scythica et Caucasica. Известия древних писателей греческих и латинских о Скифии и Кавказе / Собрал и издал с русским переводом В. Латышев. — СПб.: Тип. Имп. Акад. Наук, 1893—1906. — Т. I. — С. 477.

чить також те, що в Діодора τέλη зіставляється з εἰσφορά. А це, як і в Афінах, екстрений майновий податок на військові потреби. Стягування цього податку замість військової служби мало бути образливим для вільного грецького громадянина. Натомість питання про вивізні мита стосувалося швидше зовнішньої, а не внутрішньої політики Боспору, і в ньому більш за все були зацікавлені експортери, у значній своїй частині не пантикапейські громадяни<sup>149</sup>.

За сина Євмела Спартока III (304/3—284/3 рр. до н. е.) Боспор і далі торгує хлібом з Афінами, про що свідчить афінський декрет 288 р. до н. е.<sup>150</sup> Цей документ, перелічуючи благодіяння предків правлячого монарха та вияви афінської вдячності, урочисто підкреслює дружжелюбні 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.

При порівнянні документів 346 і 288 рр. впадає у вічі відсутність в останньому будь-яких згадок про надання афінянам ателії, тобто права безмитного вивезення з Боспору хліба та іншої сировини. Також нічого немає про ателію, надану Спартоку Афінською державою. Це можна пояснити непотрібністю окремої постанови з цього приводу, якщо предкам Спартока ателія (разом з іншими привілеями, про які йшлося в декретах) була надана спадково. Таким поясненням можна задовольнитися тільки за умов справедливості нашої гіпотези про надання синам і подальшим нащадкам Сатира I, а потім і Левкона I постійної ателії в постанові за типом проксенії. Друге пояснення відсутності згадок про взаємну ателію — коротка редакція декрету 288 р. до н. е., який складається більше з пишних фраз, ніж ділових подробиць, що вирізняють декрет 346 р. до н. е. Проте не менш імовірним може бути наступне, третє пояснення. Економічний стан Боспору в 288 р. до н. е. був не настільки квітучим, 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 мед. = 615 т).

Побутує думка, що, оскільки в титулатурі Спартока III (“архонт Спарток, син Євмела”, “царствующий Спарток, син Євмела”, “ар-

<sup>149</sup> Ростовцев М.И. Государство и культура Боспорского царства // Вестник древней истории. — 1989. — № 2. — С. 189—190.

<sup>150</sup> Граков Б.Н. Материалы по истории Скифии в греческих надписях Балканского полуострова и Малой Азии // Вестник древней истории. — 1939. — № 3. — С. 241—243.

хонт і царствующий Спарток, син Євмела<sup>151</sup> (КВН, 18, 19, 974, 1043)), на відміну від його попередників, немає переліку підвладних варварських народів, вони зуміли вийти з Боспорської держави. Внаслідок внутрішнього послаблення Боспор мирним шляхом (археологія слідів пожеж і руйнувань у цей час не виявляє) втрачав контроль над раніше підвладним населенням Східного Приазов'я та Прикубання, яке постачало в Боспор хліб. Цим, до речі, викликана переорієнтація торговельних зв'язків: через скорочення експорту хліба на перше місце під час вивезення виходять продукти рибальства і тваринництва та раби, увага до Аттики починає поступатися експортній спрямованості на острови Егеїди та Південний Понт. На тлі скорочення поставок хліба (до чого спричинилося також переведення багатьох угідь боспорської хори на виноградарство) посилюються потреби в худобі й рибі. Цим були викликані інтенсифікація власного промислу та створення нового емпорію на варварських землях: відбувається субколонізація дельти Дону, де після занепаду Єлизаветівського городища наприкінці IV — на початку III ст. до н. е. боспорці заснували Танаїс<sup>152</sup>.

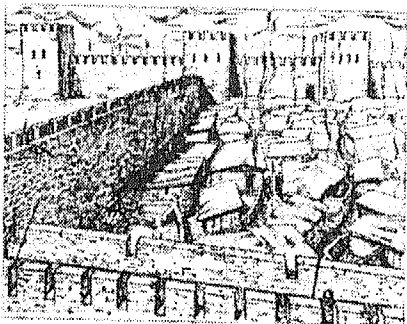
З іншого боку, безспірним є значне погіршення економічного становища Афін у першій половині III ст. до н. е. порівняно з серединою IV ст. до н. е., через що державі не вигідно було давати ателію під час вивезення товарів з афінського ринку на Боспор. Складне становище Афін проглядає крізь сам текст названої псефісми: позбувшись загрози македонського панування, афіняни перші направляють власне посольство на Боспор. Це робиться для того, щоб інформувати старіючого царя про власний успіх і відновити контакти, призупинені в епоху боспорських міжусобиць та за правління Євмела, який орієнтувався на встановлення регіональної єдності в межах Понту Евксіньського. Афіняни мусили самі шукати шляхи зміцнення могутності й поповнення своїх економічних ресурсів. Цей напис ясно говорить про двократне посольство афінян до Спартока, осипаного всією масою тих зовнішніх почестей, на які вони були ще спроможні, тоді як три чверті століття тому більшу зацікавленість у взаємних відносинах виявляла боспорська сторона. Царі-співправителі Спарток II і Перісад I, щойно вступивши на престол після смерті свого батька — легендарного Левкона I, самі поспішили з посольством в Афіни (346 р. до н. е.). Правлячи вже само-

<sup>151</sup> Корпус боспорських надписей / Под ред. В.В. Струве, М.Н. Тихомирова, В.Ф. Гайдукевича и др. — М.; Л.: Наука, 1965. — 951 с.

<sup>152</sup> Давня історія України: В 3 т. — Т. 2: Скіфо-антична доба / С.С. Бессонова, Н.О. Гаврилюк, В.М. Зубар та ін. — К.: Ін-т археології НАН України, 1998. — С. 271—272.

стійно, Перісад I уважав за доцільне навіть підкуповувати впливових в Афінах осіб на кшталт Демосфена, який отримував великі дари головного боспорського багатства — по 1 тис. медимнів хліба щорічно<sup>153</sup>.

Але головна причина, чому в тексті нової угоди не була зафіксована взаємна ателія, полягала в скороченні обсягів торговельних зв'язків Боспору і Афін. У боспорського хліба на афінському ринку з'явився сильний конкурент — хліб, що завозився з 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 географічним розташуванням він виявився відрізаним або принаймні лежав на узбіччі економічних процесів того часу. Вони розвивалися швидше за лінією схід — захід, ніж південь —



**Захисні стіни та житлова забудова Танаїса елліністичної доби. Реконструкція В.П. Толстикова**

північ, зосереджуючись уже не так у старих центрах Еллади, як у нових, заснованих у східних царствах діадохів — Александрії, Антіохії, Селевкії тощо.

З так званих “Зенонівських папірусів”<sup>154</sup> відомо про відправлення в 254 р. до н. е. спадкоємцем Спартока Перісадом II (284/3 — бл. 245 рр. до н. е.) посольства до Птолемея II Філадельфа (282—246 рр. до н. е.) у Єгипет<sup>155</sup>. С.А. Жебелев і Б.Н. Граков припускали, що його завданням було врегулювання якихось питань, пов'язаних із боспорським хлібним експортом<sup>156</sup>. На противагу висловлена думка,

<sup>153</sup> Граков Б.Н. Материалы по истории Скифии в греческих надписях Балканского полуострова и Малой Азии // Вестник древней истории. — 1939. — № 3. — С. 241.

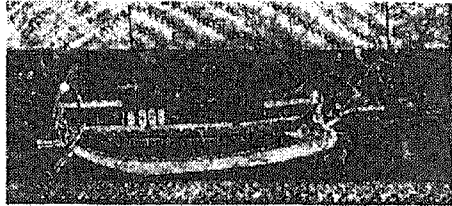
<sup>154</sup> Назва дана за іменем відправника та адресата багатьох господарських документів Єгипту III ст. до н. е. Зенона, що був довіреною особою у Аполлонія — управляючого державним господарством при Птолемеї II Філадельфі.

<sup>155</sup> Хрестоматія по древней истории / Под ред. акад. В.В. Струве. — М.: Учпедгиз, 1936. — Т. 1. — С. 225—226.

<sup>156</sup> Жебелев С.А. Основные линии экономического развития Боспорского государства // Жебелев С.А. Северное Причерноморье. Исследования и статьи по истории Северного Причерноморья античной эпохи. — М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1953. — С. 148; Граков Б.Н. Материалы по истории Скифии в греческих надписях Балканского полуострова и Малой Азии // Вестник древней истории. — 1939. — № 3. — С. 261.

яку останнім часом поділяє чимало дослідників, про відсутність будь-якої конкуренції між Боспором і Єгиптом<sup>157</sup>. Навпаки, Птолемеї, воюючи в той час за свої переваги лише в Східному Середземномор'ї, прагнули встановити дружні стосунки з боспорцями, підтримка яких із далекого Понту була б немаловажною<sup>158</sup>. Проте фактом залишається переорієнтація боспорського експорту з хліба на інші товари (риба, шкіри, раби тощо) та з Афіні на інші центри (острівні поліси Егеїди, міста Малої Азії і Південного Понту 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. Так, недаремно він жертвує золоту фіалу у святиню Аполлона на Делосі<sup>159</sup>; не випадково серед пантикапейських написів зустрічається присвята "всім Богам" на честь Перісада, зроблена трьома родосцями, що прибули в Боспор у комерційних справах<sup>160</sup> (КБН, 20), — згадаємо роль, яку відігравав Родос в економічному житті III ст. до н. е. 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 століттям раніше афінянам, митних пільг або власне хліба — колись одного з головних своїх багатств. 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<sup>161</sup> (V, 88, 89), не було.



Зображення корабля "Ізіда" на стіні німфейського храму, III ст. до н. е.

<sup>157</sup> Трофимова М.К. Из истории эллинистической экономики (К вопросу о торговой конкуренции Боспора и Египта III в. до н. э.) // Вестник древней истории. — 1961. — № 2. — С. 46—68.

<sup>158</sup> Трейстер М.Ю. Боспор и Египет в III в. до н. э. // Вестник древней истории. — 1985. — № 1. — С. 137.

<sup>159</sup> До речі, в тому ж 250 р. до н. е. херсонесити пожертвували три фіали (Граков Б.Н. Материали по истории Скифии в греческих надписях Балканского полуострова и Малой Азии // Вестник древней истории. — 1939. — № 3. — С. 259).

<sup>160</sup> Корпус боспорских надписей / Под ред. В.В. Струве, М.Н. Тихомирова, В.Ф. Гайдукевича и др. — М.; Л.: Наука, 1965. — 951 с.

<sup>161</sup> Полібій. Всеобщая история: В 3 т. / Ред. А.Я. Тьжков; Пер. Ф.Г. Мищенко. — СПб.: Наука: Ювента, 1994. — Т. 1. — 496 с.; Т. 2. — СПб., 1995. — 422 с.; Т. 3. — 384 с.



Археологічні дані, проте, підтверджують прагнення боспорців до встановлення більш міцних і тривалих відносин з елліністичними острівними й східними центрами економічного зростання. Наприклад, на території держави знайдені персні “птолемейського” типу, скульптура, кераміка, німфейська фреска із зображенням єгипетського корабля “Ізіда” та графіті з іменем Перісада на ній<sup>162</sup>. Імовірно, що прибутки від переорієнтованої торгівлі дали можливість Боспору знову зміцнитися. Так, у титулі сина Перісада II — Левкона II (240—220 рр. до н. е.) знов з’являються вказівки на контроль над місцевими варварами — “архонт Боспору і Федосії, царствующий над синдами, всіма меотами і фатейми”<sup>163</sup> (КБН, 25), що свідчить про тимчасове призупинення дезінтеграційних тенденцій.

Однак Боспору не вдалося вписатися в економічне життя елліністичного світу на тих самих засадах, що й раніше: над Боспором нависла загроза, про яку, ніби попереджувальним сигналом, сповіщали гучні й завбачливі рядки афінського документа 288 р. до н. е. про готовність “афінського народу, якщо хто-небудь посягне на владу предків його або Спартокову, допомагати всією силою і на землі й на морі”<sup>164</sup>. З другої половини III ст. до н. е. починається тривалий період поступового послаблення Боспорського царства. Він був викликаний грошовою кризою першої половини III ст. до н. е., що охопила всі північнопонтійські держави; майже повним припиненням життя в сільськогосподарських округах багатьох регіонів через екологічну кризу (посуха) і перші вторгнення сарматів; істотним скороченням *χώρα βασιλική*, підвладної царям родючої території варварських племен по Кубані та її притоках. Як відбувався процес втрати контролю над племенами синдів і меотів невідомо. Проте вже наприкінці II ст. до н. е., коли Мітрідат VI Євпатор вступив на ці терени, там, за словами Аппіана, правило “багато династій”<sup>165</sup>. Економічний спад, зменшення обсягів торгівлі, її

<sup>162</sup> Литвиненко Ю.Н. Птолемеевский Египет и Северное Причерноморье в III в. до н. э. (к вопросу о контактах) // Вестник древней истории. — 1991. — № 1. — С. 12—13

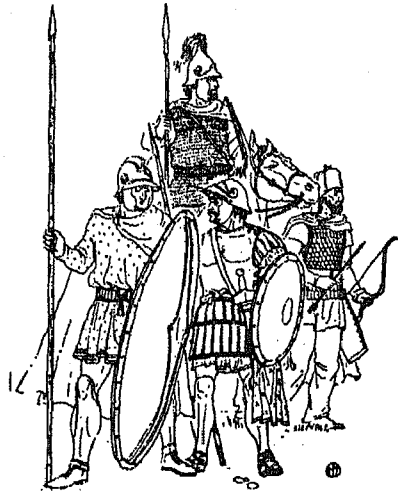
<sup>163</sup> Корпус боспорских надписей / Под ред. В.В. Струве, М.Н. Тихомирова, В.Ф. Гайдукевича и др. — М.; Л.: Наука, 1965. — 951 с.

<sup>164</sup> Граков Б.Н. Материалы по истории Скифии в греческих надписях Балканского полуострова и Малой Азии // Вестник древней истории. — 1939. — № 3. — С. 242.

<sup>165</sup> Жебелев С.А. Основные линии экономического развития Боспорского государства // Жебелев С.А. Северное Причерноморье. Исследования и статьи по истории Северного Причерноморья античной эпохи. — М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1953. — С. 150.

спрямування на регіональні чорноморські ринки та переорієнтація, як зазначалося вище, з експорту хліба, стратегічно важливого для Еллади, на інші види товарів (риба, шкіри, раби та ін.) спричинилися до втрати інтересу в античному світі до історії Боспору<sup>166</sup>.

Говорячи про торгівлю без мита на підставі міждержавних договорів, можемо користуватися лише джерелами IV—III ст. до н. е. щодо афінсько-боспорських відносин у галузі хлібної торгівлі: майже всі наші уявлення про її особливості ґрунтуються на цьому<sup>167</sup>. Маємо також відомості про ателію, надану в II—IV ст. н. е. Римською імперією купцям Тіри, Ольвії і Херсонеса, проте подробиці цих договорів нам невідомі. Відсутність інших джерел може пояснюватися як знищенням їх унаслідок плину часу, так і тим, що їх не було на практиці. Останнє пояснення виглядає логічним: у тодішній Елладі виживання держав, що перебували у фазі перманентного воєнного конфлікту і були позбавлені великих зернових резервів, напряму залежало від хлібної торгівлі. З усіх центрів Північного Причорномор'я тільки Боспор спромігся поставити на широку ногу експорт цього стратегічного товару. Тому й не дивно, що збереглися джерела щодо митної справи в галузі хліботоргівлі, присвячені Боспору й переважно пов'язані з його найбільшим 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.



Боспорські воїни, I—II ст. до н. е.  
Реконструкція М.В. Горелика

<sup>166</sup> Давня історія України: В 3 т. — Т. 2: Скіфо-антична доба / С.С. Бессонова, Н.О. Гаврилук, В.М. Зубар та ін. — К.: Ін-т археології НАН України, 1998. — С. 274—276.

<sup>167</sup> Маємо також відомості про ателію, надану в II—IV ст. н. е. Римською імперією купцям Тіри, Ольвії і Херсонеса, проте подробиці цих договорів нам невідомі.

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 афінських, а потім й інших купців, які отримували офіційні посвідчення від афінських представників на Боспорі про закупівлю хліба для Афінської держави. Ці купці мали право вивозити хліб з пантикапейської гавані, не сплачуючи вивізного мита (“тридцятого”) та, можливо, торгового мита за здійснення покупки, але звільнення від портового мита (еліменіону) — 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 вимагало окремого рішення басилевса, як сталося, наприклад, з феодосійським емпорієм після приєднання Левконом I Феодосії до Боспору. Від мита звільнявся не весь боспорський хліб, а лише царський, зібраний на царській землі. Утім, це, вважаємо, 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 і як монарші представники, а державний апарат майже зрісся з фінансово-купецькою аристократією, що дає можливість, охарактеризувати Боспор як торгіву державу.

У відповідь на прихильність боспорських володарів афінський народ надав ателію царям і членам їхніх розгалужених родин. У Афін не було потреби дарувати безмитність усім боспорцям: хлібна торгівля у Боспорі, будучи у руках носіїв влади, мала монопольну тенденцію. За 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 чергового боспорського басилевса, за суттю становив новий для елліністичного світу спосіб урегулювання митних і торговельних відносин — міждержавний договір (συμβήκαι). Він був оформлений з одного боку едиктами — адміністративними розпорядженнями (κρούματα) боспорських басилевсів, а з другого — декретами, тобто постановами (ψήφισμα), а не законами (οι νόμοι) афінських народних зборів<sup>168</sup>. Ці постанови в застарілій для елліністичної доби формі проксенії (προξενία) містили перелік пільг для Спартокідів.

<sup>168</sup> Усі постанови народних зборів поділялися на псефісми (ψήφισμα) та закони (οι νόμοι). Псефісμοю називалося рішення з окремого питання, прийняте на

## 2.13. Митні пільги іноземним державам і приватним союзам

Як зазначалося, Афіни — найбільший споживач боспорського хліба — під час його вивезення користувалися повною ателією. З метою збільшення хлібного експорту боспорський уряд також був готовий надавати іншим покупцям пільги у вигляді зниження розміру загальноприйнятого вивізного мита — “тридцятого” (τριάκοστή), яке становило  $\frac{1}{30}$  вартості вантажу, тобто 3,33 %. Документальне підтвердження цьому знаходимо в мітіленському написі середини IV ст. до н. е., де йдеться, про те, що мітіленці сплачували як звичайне мито  $\frac{1}{60}$  вартості товару, тобто 1,66 % (“шістдесяте” — ἑξάκοστή), а з суми, що перевищувала 10 талантів, —  $\frac{1}{90}$  вартості вантажу, тобто 1,11 % (“дев’яносте”, ἐνενηκοστή). Напис був детально витлумачений С. А. Жебелевим у його статті “Основні лінії економічного розвитку Боспорської держави” (ІАН. — 1934. — С. 604, пр. 1) і перевиданий Б. Н. Граковим (ВДИ. — 1939. — № 3. — С. 262—263). Інтерпретація тарифної політики боспорських правителів наводилася вище. Нижче хотілося б звернути увагу на іншу складову мітіленських митних пільг.

На думку Б. Н. Гракова, мітіленці мали краще становище, ніж інші експортери, оскільки були старими й серйозними покупцями. Вони вже в епоху Пелопоннеської війни, а відносини були, очевидно, започатковані ще раніше, отримували з Боспору ті самі товари. Це давало його царям великий прибуток, хоча й менший, ніж доходи від афінської торгівлі. Економічний сенс мітіленських пільг, які базувалися на довготривалій взаємній довірі, ймовірно, міг мати політичну підкладку.

підстави існуючого законодавства. Закони приймалися, у принципі, довічно. Прийняття їх обговорювалося особливими заборонами, що заважали змінювати або скасовувати закон під загрозою тяжкого покарання. Той, хто ризикував пропонувати скасування існуючого закону, мав попередньо замовити для себе гарантії безпеки (адейя). Платон, наприклад, вважав, що закони не повинні втручатися в дріб'язки — питання ринку, взаємні приватні угоди, стосунки між ремісниками, бійки, подання повозів, встановлення і стягування податків на ринку чи в гавані тощо. Регламентувати законом потрібно тільки найважливіші питання, пов'язані з релігійним культом (Платон, Держава, IV, 425—427).

При виході Мітілени з Афінівського союзу взимку 429/8 р. до н. е. мешканці цього міста, прагнучи об'єднати проти Афін усе населення Лесбосу, за словами Фукидіда, тягнули з повстанням, чекаючи з Понту необхідних для ведення воєнних дій вояків і хліб<sup>169</sup>. Переважна більшість дослідників розуміє під Понтом саме Боспор — єдину в регіоні могутню економічну й політичну силу, здатну, не втручаючись у конфлікт Делоського і Пелопоннеського союзів, Афін і Спарти, відстоювати власні інтереси на міжнародній арені. А ці інтереси не були виключно і постійно пов'язаними з Афінами. Антиафінські настрої частини боспорських громадян могли жити низкою причин. По-перше, цікаво, якою була насправді та, незрозуміла сьогодні, роль понтійської експедиції афінського стратега Перікла при зміні влади в Пантикапеї: 438 р. до н. е., якраз коли афінський військовий флот перебував у Понті, Археанактиди поступилися в Боспорі Спартокідам. По-друге, боспоряни усвідомлювали негативний вплив на настрої в Елладі афінського тотального контролю за торговельними потоками через Геллеспонт і Фракійський Боспор<sup>170</sup>. По-третє, допомога Мітілені, яка прагнула позбутися афінської опіки, може розглядатись як спроба Боспору розширити і диверсифікувати ринки збуту хлібу, щоб не потрапити в надто тісну залежність від споживачів своєї продукції — могутніх Афін. Нарешті, по-четверте, 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.<sup>171</sup> Таким чином, для боспорської верхівки, яка контролювала хлібний експорт і визначала зовнішню політику держави, в останні десятиліття V — на початку IV ст. до н. е. були підстави грати проти Афін, можливо, з надією в майбутньому встановити рівноправні і взаємовигідні партнерські відносини.

Афіни, незважаючи на свої інтереси в Північно-Східному Причорномор'ї, змушені були примиритися з відторгненням Сатиром I Німфея, який, раніше входячи до Афінівської архе, мав пріоритети у торгівлі з Аттикою і міг виступати як основний конкурент Боспору. За однією версією, Німфей був утрачений через зра-

<sup>169</sup> Фукидид. *История* / Г.А. Стратановский, А.А. Нейхард, Я.М. Боровский. — Л.: Наука, 1981. — III. — С.2.

<sup>170</sup> Петросян Ю.А. Древний город на берегах Босфора. *Исторические очерки*. — М.: Наука, 1991. — С. 14 і далі.

<sup>171</sup> Брашинский И.Б. К вопросу о положении Нимфея во второй половине V века до н. э. // *Вестник древней истории*. — 1955. — № 2. — С. 148—161.

ду афінського представника на півночі Понту — діда Демосфена Гілона, за іншою — став формальною компенсацією Спартокідам за збільшення торгівлі хлібом і надання в ній Афінам істотних пільг<sup>172</sup>. Так чи інакше, саме після відходу до Боспорської держави Німфея, в якому була збережена політична автономія, фіксуються сталі й довготривалі політико-економічні контакти Боспору і Афін, оформлені не пізніше 394 р. до н. е. спеціальним двостороннім договором. Не були втрачені дружні відносини і з Мітіленою, адже проаналізований напис щодо тарифних пільг мітіленцям датується не пізніше 349/7 р. до н. е.

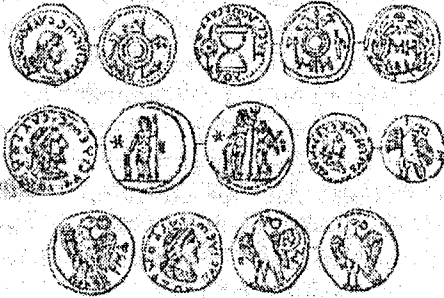
Отже, митні привілеї при закупівлі хліба для Мітілени, зафіксовані згаданим мітіленським написом середини IV ст. до н. е., значно старіші, ніж сам напис, і, ймовірно, пов'язуються не стільки з економічними, скільки з названими політичними чинниками<sup>173</sup>. Цей приклад дає змогу зробити висновок, що серед причин, які визначали митну політику античних держав, були суто політичні (у цьому випадку — зовнішньополітичні) фактори, а не тільки розрахунки економічної доцільності.

Серед повідомлень джерел щодо митних пільг привертає увагу згаданий вище декрет про ісополітію Мілета та Ольвії. За характером письма і мови напис належить до часів між 334 і 323 р. до н. е. Проте, як видно за окремими виразами самого декрету, в законі зафіксовані положення, що існували від самого заснування Ольвії. Поява цього документа пояснюється тим, що Мілет після звільнення від персів став автономним і демократичним, згідно із загальною політикою Александра Великого. Звідси виникло природне прагнення Мілета врегулювати свої відносини з колоніями. Необхідність підтвердити договір з Ольвією диктувалася також тим, що ольвієополіти в цей час, у зв'язку з нападом на них македонського намісника Фракії Зопріона в 331 р. до н. е., “застосували заходи, до яких дуже часто вдавалися греки в аналогічних випадках: вони звільнили рабів, надали права громадянства іноземцям, що мешкали в місті, влаштували погашення боргових зобов'язань” (Жебелев С.А. Милет и Ольвия // ИАН. — 1929. — С. 435). Зрозуміло, що за таких змін у громадянському складі Ольвії мілетцям було цілком необхідно нагадати в Ольвії про свої права. Тому закон,

<sup>172</sup> Давня історія України: В 3 т. — Т. 2: Скіфо-антична доба / С.С. Бессонова, Н.О. Гаврилюк, В.М. Зубар та ін. — К.: Ін-т археології НАН України, 1998. — С. 259.

<sup>173</sup> Граков Б.Н. Материалы по истории Скифии в греческих надписях Балканского полуострова и Малой Азии // Вестник древней истории. — 1939. — № 3. — С. 262—263.

швидше за все, з'явився незабаром після 331 р. до н. е. У ньому йдеться про ателію для громадян Мілета, які перебувають в Ольвії, та, відповідно, для ольвіюполітів, котрі перебувають у метрополії.



**Монети боспорського царя Савромата II**

Під ателією в тексті документа розуміються взаємні “права свободи від податків”<sup>174</sup>, без уточнень, про які різновиди податей ідеться і чи включається до цих взаємних пільг звільнення від мита. Більш імовірно, що поняття “ателія” цього декрету таки включає взаємну безмитність.

Джерела, що збереглися, не дають відповіді чи користувалися в коло-

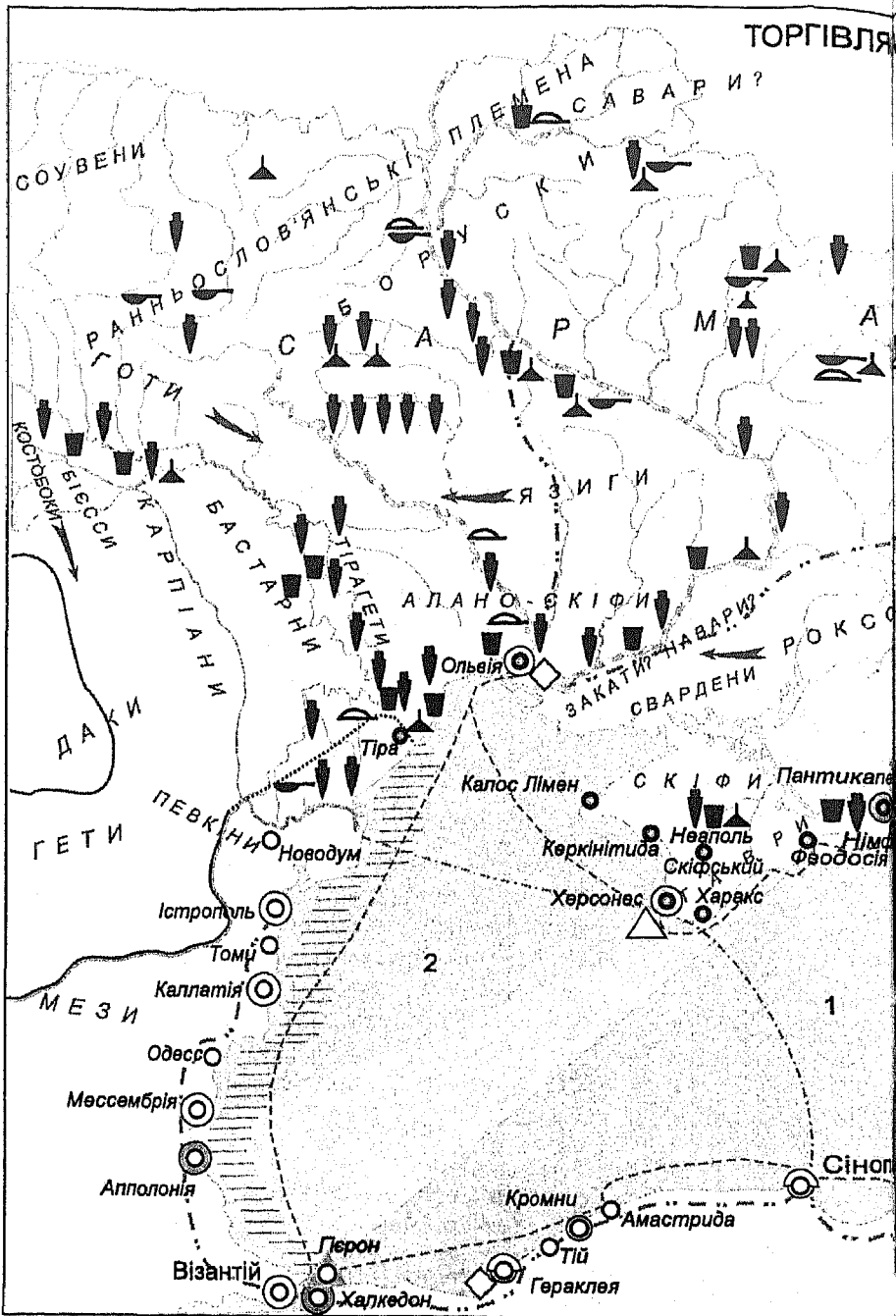
ніях Північного Причорномор'я громадяни яких-небудь інших полісів, крім згаданих вище, митними пільгами. Але залишилася інформація про надання ателії приватному союзу судновласників, яка міститься в написі з Горгіппії кінця II — початку III ст. н. е.<sup>175</sup> (КВН, 1134). У написі вказано, що фіасу навклерів (релігійному об'єднанню купців-судновласників), до якого входило близько 45 осіб, боспорський цар Савромат II (173/4—210/11 рр. н. е.) дав пожертвування на капітальний ремонт і прикрашення храму Посейдона. Царське пожертвування полягало в тому, що фіас отримав право безмитно вивести з горгіппійської гавані вантаж зернового хліба в кількості 1000 артаб. Більшість дослідників припускають, що в царській постанові йдеться про поширену в римській час египетську артабу, що дорівнювала римському модію (29 літрів). Тоді 1000 артаб — це 29 т зерна. Якщо ж на Боспорі була в ходу мідійська



**Гема із зображенням царя Савромата**

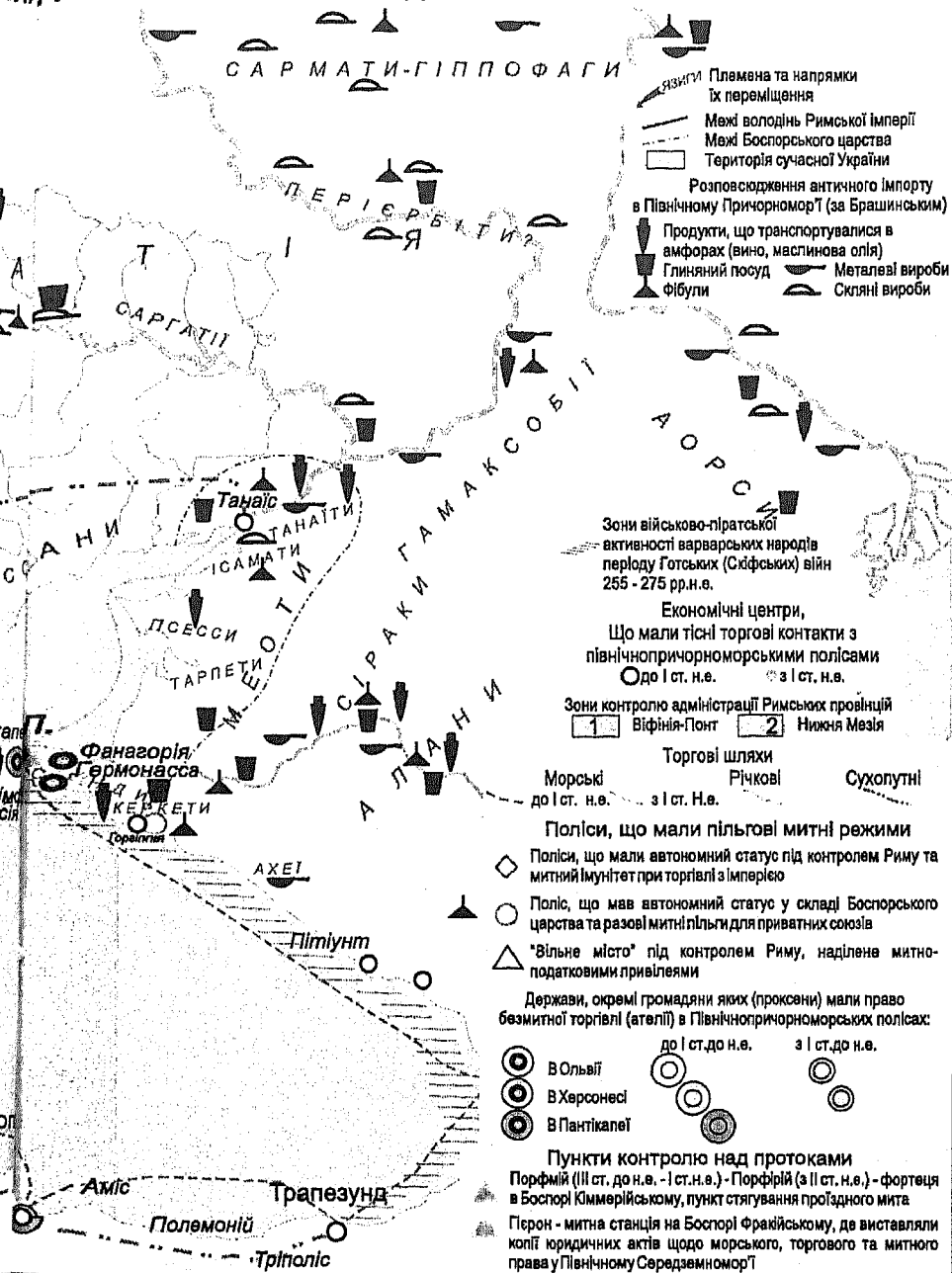
<sup>174</sup>Граков Б.Н. Материалы по истории Скифии в греческих надписях Балканского полуострова и Малой Азии // Вестник древней истории. — 1939. — № 3. — С. 264.

<sup>175</sup> Корпус боспорских надписей / Под ред. В.В. Струве, М.Н. Тихомирова, В.Ф. Гайдукевича и др. — М.; Л.: Наука, 1965. — 951 с.





ВЛІВ МИТНА СПРАВА НАРОДІВ ПРИЧОРНОМОР'Я В I—IV СТ.Н.Е.



артаба, що відповідала аттичному медимну пізньої системи, то 1000 артаб — це 58 т<sup>176</sup>. Важко сказати, яку суму в грошовому еквіваленті отримали навклери в результаті безмитного експорту, адже розмір вивізного мита (3,33 % вартості) відомий тільки для IV ст. до н. е. З порівняння розрізаних джерел можна зробити висновок, що наприкінці II ст. розмір вивізного мита коливався від 2 до 5 %.

Усі члени фіасу були горгіппійськими громадянами, на що вказує відсутність при їхніх іменах євника вказівок на етнічне походження. (Поряд з місцевими судновласниками в Горгіппії були й іноземні, про що говорять інші синхронні джерела.) З напису невідомо, чи були горгіппійські навклери тільки посередниками в товарообміні між виробниками і споживачами, чи вони перевозили на власних кораблях також продукти (головним чином зерновий хліб), отримані з належних їм особисто угідь. Можна лише припустити, що серед членів союзу були багаті землевласники, розмір володінь яких забезпечував необхідну для вивезення на власних суднах кількість товарного хліба. Про великий матеріальний достаток цих навклерів свідчить їхнє бажання самотужки здійснити архітектурні і скульптурні роботи з відновлення і прикрашення храму Посейдона.

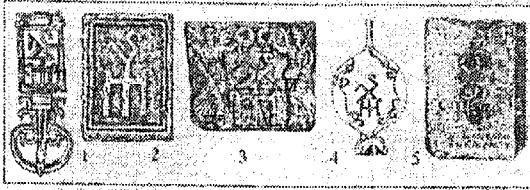
Цей напис добре ілюструє тісний зв'язок правлячого династа з місцевим купецтвом, не менш міцний, ніж той, що встановився ще за Левкона I, якщо не раніше. У написі згадані вищі представники боспорської бюрократії (серед них — намісники Пантикапея і Горгіппії, стратеги, відповідальні за передачу мита на відкуп тощо), інтереси яких, виявляється, невіддільні від інтересів навклерів. Савромат II не тільки не опирається їхньому членству у фіасі, а й ще жертвує йому значні кошти. Сам цар, усупереч думці деяких дослідників, до фіасу не входив, і його пожертвування було не вступним внеском у касу союзу, а підтримкою корисної богоугодної справи, недарма в одному пантикапейському написі<sup>177</sup> (IOSPE, II, 25) Посейдон носить епітет “Рятівника кораблів”.

Наявність серед членів фіасу агентів податної інспекції, особливо митників, з якими навклерам регулярно доводилося мати справу, — цікава риса. Це зайвий раз демонструє, наскільки силь-

<sup>176</sup> Жебелев С.А. Боспорские этюды // Жебелев С.А. Северное Причерноморье. Исследования и статьи по истории Северного Причерноморья античной эпохи. — М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1953. — С. 208, прим. 1.

<sup>177</sup> Inscriptiones Antiquae Orae Septentrionalis Ponti Euxini: Graecae et Latinae / Ed. Basilius Latyshev. — Vol. I. — Petropoli, MCMXVI (1916). — XII, 594 p., 4 tab., it.

но комерційні інтереси захоплювали вільне населення Боспору. Участь у президії фіасу градоначальників Пантикапея і Горгіппії, на думку С.А. Жебелева, вказує на те, що Боспорська держава і в імператорську епоху, як і раніше за Спартокідів, була перш за все торговою державою. Навіть найвищі посадові особи в ній могли бути водночас навклерами, оскільки сам цар, зацікавлений у розвитку торговельної діяльності держави, приділяв увагу їх об'єднанню.



Тамгоподібні знаки (герби) боспорських царів. Під номером 5 — герб царя Савромата II

З небагатьох джерел, що збереглися, ми дізнаємося, отже, що боспорські басилевси заради збільшення обсягів експортованого збіжжя йшли на прогресивне зниження ставок вивізного мита відповідно до збільшення суми угоди.

Подібна тарифна політика декларувалася, наприклад, спеціальним декретом м. Мітілени на о. Лесбосі, стела з вирізбленими фрагментами якого виявлена при археологічних розкопках мітіленського акрополя. У декреті, датованому серединою IV ст. до н. е., йдеться про підтвердження вже традиційної практики. Аналіз міжнародної ситуації останніх десятиліть V — початку IV ст. до н. е. дає можливість 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, а закріплюватися й на інших вигідних ринках збуту, володарі яких подекуди перебували в стані воєнно-політичної конфронтації з Афінами.

Цей приклад ілюструє, що митна політика античних держав виходила не лише з економічних, а й з політичних інтересів. Саме політичні мотиви нерідко були визначальними при наданні митних пільг, що підтверджується як багатьма проксеніями полісів Північного Причорномор'я, наприклад, ольвійським декретом на честь колишнього тирана Синопи Тимесілея і його брата Теопропа<sup>178</sup>, так і практикою елліністичних монархій Середземномор'я. Так, після зруйнування землетрусом 227 р. до н. е. Родосу, коли була знищена більша частина верфей та інших об'єктів портової інфраструктури, держави, зацікавлені у відродженні цього важливого посередницького центру, принесли ро-

<sup>178</sup> Антология источников по истории, культуре и религии Древней Греции / Под ред. В.И. Кузицина. — СПб.: Алетейя, 2000. — С. 566.

досцям великі дари. Крім іншого, за повідомленням Полібія, сиракузькі тирані Герон і Гелон звільнили від мита родоські судна, що прямували до них, і 50 триліктєвих катапулт, так само і сирійський цар Селевк Каллінік звільнив родосців від мита з суден, що прибували в його царство<sup>179</sup>. Історія з влаштуванням ольвіополітами долі скинутого тирана-чужоземця, імовірно колишнього союзника, та особливо приклад дружньої іноземної допомоги при подоланні родосцями наслідків стихійного лиха демонструють, що при визначенні певних заходів митної політики поряд із досягненням економічних і політичних цілей ураховувалися і гуманітарні мотивації.

Джерела межі II—III ст. містять інформацію про практику дарування боспорськими басилевсами разової безмитності приватному релігійному союзу судовласників з м. Горгіппія. Інформація важлива тим, що серед членів фіасу, котрий захищав далеко не тільки релігійні інтереси своїх членів, названі як приватні особи — багаті закордонні торговці-навклери, так і офіційні особи — керівники міської громади і представники верхівки царської бюрократії. Серед останніх є й найвищі фінансові та митні урядовці царства. Це підтверджує попередній висновок про невіддільність інтересів багатого купецтва і політичної еліти Боспорської держави, не виключаючи монарха. Сам цар не тільки не опирається злиттю приватного купецтва і чиновництва, а й стимулює його, даруючи їм об'єднанню митні пільги. Зрощування політичної еліти і “бізнескіл”, яке було відображене в епіграфічних джерелах римської доби, напрочуд схоже з тим єднанням колишньої правлячої династії та боспорського купецтва, яке малюють наративні джерела попередньої елліністичної епохи.

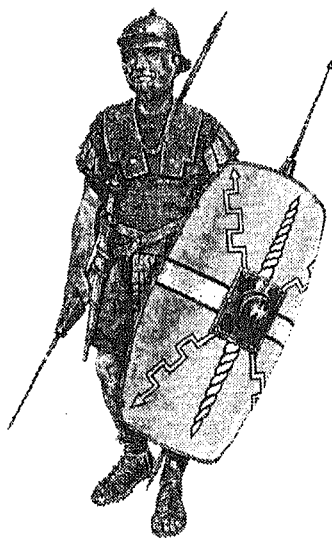
## 2.14. Зміни торговельно-митних відносин у Північному Причорномор'ї в римську та ранньовізантійську епохи (I ст. до н. е. — VI ст. н. е.)

Із встановленням римського контролю над чорноморським узбережжям економічні тенденції, що почали виявлятися в попередню добу, посилилися. Так, у перші століття нашої ери споживачами боспорського хліба були головним чином малоазійські міста, особливо

---

<sup>179</sup> *Полібій*. Всеобщая история: В 3 т. / Ред. А.Я. Тьжков; Пер. Ф.Г. Мищенко. — СПб.: Наука: Ювента, 1994. — Т. 1. — 496 с.; Т. 2. — СПб., 1995. — 422 с.; Т. 3. — 384 с.

південного берега Чорного моря, наприклад Синопа. Чималим був і попит з боку римських гарнізонів Понту<sup>180</sup>. У II — на початку III ст. Боспорське царство переживало етап свого нового розквіту. Як зазначалося, у Боспорській державі цього періоду зберігався тісний правлячих династій з місцевим купецтвом, зв'язок відомий ще за перших Спартоکیدів у IV ст. до н. е. Інтереси вищих представників боспорської бюрократії, у тому числі “відповідальних за передачу мита на відкуп”, були невіддільні від інтересів судновласників та експортерів. Боспорські монархи не тільки не противилися цьому, а й сприяли зміцненню їхнього союзу. Агенти податної інспекції, серед них і митники, та значні зовнішні торговці і судновласники разом перебували в одних релігійних союзах, що захищали не лише їхні спільні професійні, а й економічні та політичні інтереси. Членство в єдиних релігійних об'єднаннях представників верхівки місцевої бюрократії та значних торговців, яким постійно доводилося мати справу один з одним у ділових питаннях, зокрема при перетинанні кордону та сплаті мита, — важлива риса. Це зайвий раз демонструє, наскільки сильно комерційні інтереси захоплювали вищі управлінські кола Боспорської держави, яка і в імператорську епоху, як і раніше за Спартоکیدів, залишалася перш за все торговою державою.



**Римський легіонер, початок I ст. н. е. Легіонери нерідко залучалися до стягування мита**

себе їх захист. Не пізніше середини I ст. Тіра отримала економічну допомогу від імперії, з якою вже підтримувала тісні економічні зв'язки<sup>181</sup>.

Цікаву інформацію щодо митної політики римської доби отримуємо з джерел Північно-Західного Причорномор'я. Найбільші центри цього регіону — Ольвія і Тіра, знаходячись офіційно за межами кордонів Римської імперії, отримали від Рима близько середини I ст. певний муніципальний статус — *civitas foederata, immunitas* тощо.

Римляни, розглядаючи грецькі міста як потенційні опорні пункти, взяли на себе їх захист. Не пізніше середини I ст. Тіра отримала економічну допомогу від імперії, з якою вже підтримувала тісні економічні зв'язки<sup>181</sup>.

Римляни, розглядаючи грецькі міста як потенційні опорні пункти, взяли на себе їх захист.

<sup>180</sup> Гайдукевич В.Ф. Боспорське царство. — М.; Л.: Изд-во АН ССРСР, 1949. — С. 320.

<sup>181</sup> Давня історія України: В 8 т. — Т. 2: Скіфо-антична доба / С.С. Бессонова, Н.О. Гаврилюк, В.М. Зубар та ін. — К.: Ін-т археології НАН України, 1998. — С. 412—414.

Юридичний статус еллінських громадянських общин визначався або постановою Сенату або якимось іншим законодавчим актом, наприклад *lex civitatis*, де окреслювалися права і обов'язки громадян стосовно імперії.

Північнопонтійські поліси продовжують, як і в старі часи, надавати заслуженим іноземцям проксенії, однак з ольвійського декрету на честь евоката Агафокла<sup>182</sup> або з херсонеського декрету на честь прокуратора провінції Нижня Мезія Тита Аврелія Кальпурніана Аполлоніда та його дружини Аврелії Пауліни<sup>188</sup> видно, що вони вже не мають економічного підґрунтя. За цінні поради народу Ольвії римський ветеран і адміністратор та його нащадки наділяються “проксенією, правом громадянства, входу і виходу з гавані у воєнний і в мирний час, без права захоплення і без укладання особливої угоди”<sup>184</sup>. У декреті застосована традиційна структура проксенії, майже незмінна протягом кількох століть, однак про ателію в ній нічого не йдеться. Цілком імовірно, що це пов'язано з падінням частки, яку, на відміну від попереднього часу, мали в поліській торгівлі окремі іноземні купці-емпори. Єдине, що в проксеніях цього періоду стосується митної справи, це формула *καὶ εἰσθλοῦν καὶ ἐκθλοῦν* (“без конфіскації і без договору”), яка, за гіпотезою І.Б. Брашинського, в проксенічних декретах могла стосуватися звільнення від портового збору — еліменіону<sup>185</sup>. Нині значну роль в економічному житті полісів на відміну від проксеній відігравали міждержавні угоди, особливо різноманітні привілеї, надані римською владою.

Так, спеціальним актом близько 57 р. Тірі могло бути надано певну громадянську організацію та низку важливих для міста привілеїв, на честь чого в Тірі запроваджувалося нове літочислення і була випущена спеціальна серія монет. Правовий стан Тіри — автономія, під якою розумілося внутрішнє самоврядування під контролем адміністрації провінції Мезії. Таким чином, місто було зрівняне зі статусом однієї з категорій провінційних римських міст. Після Дакійських війн Траяна (97 — 117 рр.) і утворення провінції Дакія у Тірі з'являється римська залога — вексилляція (*vexillatio*) на чолі з центуріонами.

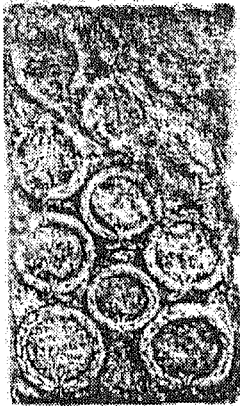
<sup>182</sup> Надписи Ольвіи (1917—1965) / Под ред. Т.Н. Книпович, Е.И. Леви. — Л.: Наука, 1968. — С. 45.

<sup>183</sup> Антология эпиграфических памятников Херсонеса в русских переводах // Сорочан С.В., Зубарь В.М., Л.В. Марченко. Жизнь и гибель Херсонеса. — Х.: Майдан, 2001. — С. 711—712.

<sup>184</sup> Антология источников по истории, культуре и религии Древней Греции / Под ред. В.И. Кузицина. — СПб.: Алетейя, 2000. — С. 581.

<sup>185</sup> Брашинский И.В. Торговые пошлины и право беспощинности на Боспоре (IV в. до н.э.) // Вестник Древней истории. — 1958. — № 1. — С. 132—133, прим. 12.

Згідно з витлумаченням М.І. Ростовцевим ольвійським декретом на честь Карзоаза, сина Аттала<sup>186</sup> (IOSPE, I<sup>2</sup>, 39), близько середини I ст. ольвійське посольство на чолі з Карзоазом клопотало перед імператорами про отримання Ольвією статусу дружнього і союзного римлянам поліса (*amica et foederata civitas populi Romani*)<sup>187</sup>. Подібно до Тіри в Ольвії з'являється стаціонарний гарнізон римських легіонерів (друга половина 60-х — початок 70-х рр. II ст.), а крім того, як і в Тірі, влаштовується постійна база для кораблів мезійської військової ескадри<sup>188</sup>.



**Напис зі згадкою посольства до легата Нижньої Мезії**

Подальший статус полісів Північно-Західного Понту еволюціонував у бік зміцнення зв'язків з імперією. Так, у датувальній формулі будівельного напису 196/8 р. з Ольвії<sup>189</sup> (IOSPE, I<sup>2</sup>, 174) згадується ім'я намісника Нижньої Мезії, що свідчить, на думку Ю.Г. Виноградова, про включення Ольвії за ранніх Северів до складу імперії відповідно як провінції, що потягнуло за собою і переведення її монетної справи на провінційне карбування<sup>190</sup>. Утім, інші дослідники вважають, що в цей час спеціальним законодавчим актом Ольвія, яка все ж залишилася за межами офіційних імперських кордонів, отримала в дар права, близькі до автономії, у зв'язку з чим громадянська община підпала під більш жорсткий контроль провінційної адміністрації, ніж раніше. Щодо припинення власного карбування, то Ольвія не була винятком: інші античні центри Західного Причорномор'я також припинили карбування своїх монет у цей період<sup>191</sup>. У такому ж стані опинилася й Тіра, підлеглість якої

<sup>186</sup> *Inscriptiones Antiquae Orae Septentrionalis Ponti Euxini: Graecae et Latinae / Ed. Basilii Latyschev. — Vol. I. — Petropoli, MCMXVI (1916). — XII, 594 p., 4 tab., it.*

<sup>187</sup> *Антология источников по истории, культуре и религии Древней Греции / Под ред. В.И. Кузицина. — СПб.: Алетейя, 2000. — С. 582, прим. 1.*

<sup>188</sup> *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. — С. 192—193.*

<sup>189</sup> *Inscriptiones Antiquae Orae Septentrionalis Ponti Euxini: Graecae et Latinae / Ed. Basilii Latyschev. — Vol. I. — Petropoli, MCMXVI (1916). — XII, 594 p., 4 tab., it.*

<sup>190</sup> *Антология источников по истории, культуре и религии Древней Греции / Под ред. В.И. Кузицина. — СПб.: Алетейя, 2000. — С. 580, прим. 4; с. 582, прим. 2; с. 584, прим. 2.*

<sup>191</sup> *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. — С. 202.*

мезейській адміністрації виявилася на той час у включенні до складу Ради міста командира римської вексиліації чи представника римської провінційної знаті, що мало символізувати лояльність Риму і вірність проримській політиці. Показово, що, судячи з документів кінця II — початку III ст., посади першого архонта, секретаря міста і членів Ради в Тірі займали римські громадяни, про що свідчить структура їх трискладових імен<sup>192</sup>.

Привілеї та пільги, надані Римською імперією разом з автономним статусом, можна уявити на підставі дещо пізніших епіграфічних джерел. З них відомо, що на межі II—III ст. тірити звернулися до легата Нижньої Мезії з проханням підтвердити їхні привілеї щодо



Загальний вигляд мису Ай-Тодор, де розташовувалася римська фортеця Харакс, а нині — санаторії “Дніпро”, “Україна” та “Перлина”. Малюнок з фотографії кінця XIX ст.

мита<sup>193</sup> (IOSPE, I<sup>2</sup>, 4). Із відповіді на це звернення випливає, що митні привілеї були надані місту раніше, приблизно в середині I ст., коли римська адміністрація визначила для нього певну форму громадянської організації. У зв’язку з цим особливого значення набуває зміст імператорського рескрипту 201 р. тіритам, у якому йдеться про звільнення громадян Тіри від податків. Імунітет, підтверджений рескриптом, стосувався лише певних категорій товарів, а не взагалі податків, збирання яких перебувало під контролем чиновників податкового округу Іллірик (comes largitionum per Illyricum), куди входила не лише територія провінції Мезії, а й Тіра<sup>194</sup>.

Ураховуючи географічне положення Тіри і те, що у Нижньому Подністров’ї, де мешкало гето-дакійське й сарматське населення,

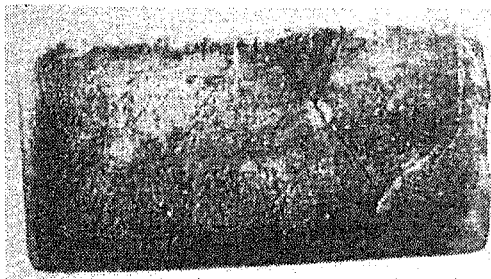
<sup>192</sup> Давня історія України: В 3 т. — Т. 2: Скіфо-антична доба / С.С. Бессонова, Н.О. Гаврилюк, В.М. Зубар та ін. — К.: Ін-т археології НАН України, 1998. — С. 420.

<sup>193</sup> Inscriptiones Antiquae Orae Septentrionalis Ponti Euxini: Graecae et Latinae / Ed. Basilius Latyshev. — Vol. I. — Petropoli, MCMXVI (1916). — XII, 594 p., 4 tab., it.

<sup>194</sup> 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. — С. 182.



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.



**Херсонеський почесний напис на честь Арістона, сина Аттіни зі згадкою про посольство до римлян**

чненням міста. Причому в останньому випадку місцеве населення, яке підтримувало економічні контакти з античними купцями, зазнавало торговельної експлуатації, яка ґрунтувалася на різниці споживчої та мінової вартості товарів, що привозилися у Північно-Західне Причорномор'я<sup>196</sup>. 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<sup>196</sup>.

Включений у сферу воєнно-політичного впливу Риму Херсонес не входив до офіційних кордонів імперії, так само як і інші держави Північного Причорномор'я<sup>197</sup>. Зміцненню зв'язків з нею сприяла дислокація протягом близько ста років, починаючи з середини II ст., стаціонарного гарнізону. Під час правління імператора Ан-

Найвищого рівня розвитку торгівля Тіри досягла у II — першій половині III ст. 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.

<sup>196</sup> 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. — С. 185.

<sup>197</sup> Давня історія України: В 3 т. — Т. 2: Скіфо-антична доба / С.С. Бессонова, Н.О. Гаврилюк, В.М. Зубар та ін. — К.: Ін-т археології НАН України, 1998. — С. 423—424.

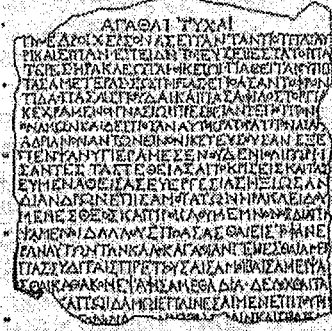
<sup>197</sup> Сорочан С.Б., Зубарь В.М., Марченко Л.В. Жизнь и гибель Херсонеса. — Х.: Майдан, 2001. — С. 108.

тоніна Пія (138—161 рр.) місто отримало від римської адміністрації права “елевтерії” (ἐλευθερία — свобода). Хоча, ймовірно, це було підтвердженням давнього статусу, здобутого ще за Гая Юлія Цезаря та Октавіана Августа.

Зміст таких правових понять, як елевтерія та автономія (свобода і самоврядування), був визначений греками ще на межі V—IV ст. до н. е., однак надалі він зазнав суттєвих змін. У східних і балкано-дунайських провінціях Римської імперії з переважно грецьким населенням були поширені громадянські общини перегринського статусу (склалися 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, певне громадянство і свободу розпорядження земельними угіддями. Міста

з правом елевтерії могли за бажанням змінювати законодавство, надавати громадянські права. Формально вони не були підзвітні римській провінційній адміністрації, а фактично такі громадянські общини на тих чи тих правах включалися в адміністративну систему імперії. На відміну від елевтерії, права автономії були менш широкими: гарантуючи внутрішнє самоврядування, вони обумовлювали дарування громадянства та зміни законодавства погодженням з намісником провінції. Обидві категорії міст не звільнялися від податків (у тому числі митних зборів) на користь імперії, обсяг яких визначався і контролювався спеціальними посадовими особами римської провінційної адміністрації.

Описані політико-правові статуси надавалися й громадянським колективам поза офіційними римськими кордонами. На них не поширювалася дія законів про провінції, а юридичний статус визначався спеціальним законом, 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 якійсь формі слабкої залежності від Боспору, а Тіра і Ольвія, протекторат над якими перед



**Херсонеський декрет на честь гераклеотів Геракліда, сина Менеста і Прокла, сина Мемнона, з подячністю та похвалою за посольську місію до римського імператора**

тим належав варварам, наприкінці II ст. — автономії<sup>198</sup>. Певний автономний статус у складі Боспору за активну підтримку римських військ у I ст. був дарований імперією Фанагорії, яка мала своє народне зібрання і раду та право безпосередніх зносин з Римом<sup>199</sup>.

Формально не чіпаючи міське самоврядування полісів Північно-Західного Причорномор'я та Західного Криму, римська адміністрація шляхом цілеспрямованої політики сприяння процесам елітаризації управління створювала тут апарат, повністю підкорений інтересам імперії. У принципі, це було вигідно і для переважної більшості населення, тому що проримська політика і присутність римських військ сприяли відносно спокійному життю та отриманню стабільних прибутків, хоча маси громадян і були усунуті від участі в політичному житті.

Із поширенням влади Риму на країни Причорномор'я купцям Боспорського царства і північнопонтійських полісів при здійсненні зовнішньоекономічних операцій із громадянами і підданими Римської держави довелося стикатися з римськими урядовцями. Окремої митної служби в Римській державі не було. Функції митників, як і збирачів податків, виконували відкупники (орендарі) мита, до яких держава ставилась як до приватних осіб, не вимагаючи від них фінансової звітності у разі своєчасної сплати в скарбницю наперед встановлених митних платежів. Передачу мита на відкуп, накопичення коштів, зібраних завдяки миту, і певне управління процедурою його збирання здійснювали за часів домінації імператорські фінансові службовці, коло обов'язків яких охоплювало, крім завдань митної служби, достатньо велику кількість питань — від регламентації закордонної торгівлі до видобутку металів чи карбування монети. Вони підлягали найвищим фінансовим урядовцям, що очолювали державну скарбницю, яка не лише акумулювала і зберігала кошти, одяг, зброю тощо, а й розподіляла їх серед солдатів, чиновників і т. ін.

Могутній економічний і політичний потенціал Римської держави в перші століття нашої ери фактично нівелював будь-яке самостійне значення митної політики полісів Північного Причорномор'я. Вони хоча й зберігають формальний незалежний статус, перестають бути активними суб'єктами цієї політики, перетворюючись

<sup>198</sup> Сорочан С.Б., Зубарь В.М., Марченко Л.В. Жизнь и гибель Херсонеса. — Х.: Майдан, 2001. — С. 119—120.

<sup>199</sup> Смирнова И.Е. Полисы и монархия на Боспоре в I—III вв. Права и обязанности граждан Боспора // Историчні і політологічні дослідження. — Донецьк, 2002. — № 2 (10). — Червень. — С. 63.

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 експорту промислових товарів<sup>200</sup>. Отже, північнопонтійські держави на відміну від класичної та елліністичної епох, коли справді стратегічне значення мала, наприклад, 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 податках із сільського господарства, скільки для цих елліністичних полісів. Наприклад, важливою була ателія — звільнення елліністичних общин, що формально не входили до кордонів імперії, від 12,5 % експортно-імпортного мита. Користуючись римськими пільгами, місцеві грецькі купці розгорнули активну локальну посередницьку торгівлю з варварським населенням, яке опинилося під загрозою торговельної експлуатації<sup>201</sup>. Розквіт північнопонтійських полісів, особливо Тіри<sup>202</sup>, у перші століття нашої ери обумовлювався протекціоністською політикою Риму. Він, зацікавлений у зміцненні політичних контактів з полісами Північного Причорномор'я, розглядав їх як свої форпости проти варварів. Римська митна політика в Північно-Західному Понті була, отже, викликана воєнно-політичними, а не економічними факторами.

Після реформ Діоклетіана (284—305 рр.) і Константина (306—337 рр.), які знаменували собою виникнення в Римській імперії нової форми правління — домінації, відносини громадянської общини Херсонеса з центральною владою істотно не змінилися. Як і раніше, вони регулювалися на підставі імператорських рескриптів, але місто в цей час уже перебувало під контролем не намісника провінції Мезія, а у віданні префектури Сходу, в руках

<sup>200</sup> Джонс А.Х.М. Гибель античного мира. — Ростов н/Д: Феникс, 1997. — С. 449.

<sup>201</sup> 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. — С. 185—186.

<sup>202</sup> Давня історія України. В 3 т. — Т. 2: Скіфо-антична доба / С.С. Бессонова, Н.О. Гаврилюк, В.М. Зубар та ін. — К.: Ін-т археології НАН України, 1998. — С. 424; 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. — С. 186.

префекта якої були всі цивільні справи. Оборона і гарнізон міста, після відокремлення Константином цивільної влади від військової, були під опікою римського військового командування Фракії, що також входила у префектуру Сходу. Стационарний гарнізон все-таки був виведений із Херсонеса внаслідок загострення ситуації на Дунайських кордонах ще в другій половині III ст. за імператора Галлієна (253—268 рр.). Пряма військова допомога була замінена грошовими субсидіями, на які утримувалися гарнізон і підрозділи готів-союзників, що тоді вже мешкали в Південному і Південно-Західному Криму. Гарнізон Херсонеса комплектувався з місцевих мешканців і організаційно був близьким до малого легіону пізньоримської армії, який на своєму озброєнні мав балісти — спеціальні пристрої для стрільби стрілами або дротиками з важкими наконечниками. Звичайно такий легіон складався з тисячі військових і мав на озброєнні 55 баліст і 10 онагрів — спеціальних установок для метання каміння. Така організація захисту міста існувала з другої половини III до кінця V ст. або до першої половини VI ст.<sup>203</sup> Відтоді не римські легіонери допомагали Херсонесу проти зовнішніх загроз, а навпаки — зорганізовані за римським зразком херсонеські вояки брали найактивнішу участь у воєнних акціях Риму на прилеглих до Таврики теренах. Херсонеські війська наприкінці III — у першій половині IV ст. провели в союзі з імперією декілька переможних війн з Боспором. Їх результатом стало значне розширення в східному напрямку підконтрольних Херсонесу теренів, а також подальше зміцнення зв'язків з імперською адміністрацією. Успішні акції на Дунаї міських балістаріїв та варварів-федератів з Південно-Західної Таврики мали наслідком підтвердження Константином I давньої елевтерії (свободи) та дарування дуже вигідного для городян звільнення від податей — ателії. Як записав Константин VII Багрянородний<sup>204</sup>, імператор, дізнавшись про перемогу, “ствердив права свободи і звільнення від податків, уже дані вам (херсонеситам) у країні ромеїв нашою царственою дланью”, надіслав місту дари “разом з нашим документом про свободу і звільнення від податків і вас, і ваших суден”<sup>205</sup>.

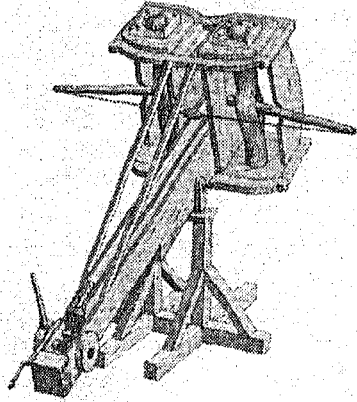
<sup>203</sup> Сорочан С.Б., Зубарь В.М., Марченко Л.В. Жизнь и гибель Херсонеса. — Х.: Майдан, 2001. — С. 130—131.

<sup>204</sup> Константин Багрянородный. Об управлении империей. — М.: Наука, 1989. — С. 53.

<sup>205</sup> Там же. — С. 253.

Херсонеські джерела часів домінагу, зокрема латинський напис 370—375 рр.<sup>206</sup> (IOSPE, I<sup>2</sup>, 449), фіксують таку посаду, як *pater*<sup>207</sup>. На думку М.І. Ростовцева, *pater* був почесним титулом магістрату, що зосереджував у своїх руках усю повноту влади в місті. Для нас важливо, що поряд з іншим він розпоряджався міськими фінансами.

У грецькому будівельному написі на вапняковій плиті 379—395 рр. згадується якийсь Еферій, що носив титул *megaloprestatos* (μεγασλοπρεστάτος, найвищий, у перекладі В.В. Латишева — “превосходительный”), назва його посади не збереглася. Деякі дослідники пов’язують цю посаду з місцевим самоврядуванням, відновлюючи втрачене слово, як “архонт”<sup>208</sup>. Однак інші наполягають, що в тексті був указаний імперський урядовець, який міг здійснювати контроль за деякими галузями міського управління. Так, С.П. Шестаков і В.В. Латишев припускають, що це був коміт, а М.А. Шангін — навіть *comes commerciorum* — коміт комерки-

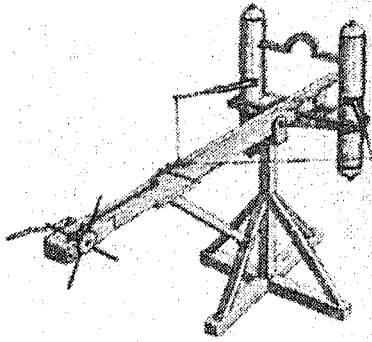


Баліста, бл. 50 р. до н. е.

<sup>206</sup> *Inscriptiones Antiquae Orae Septentrionalis Ponti Euxini: Graecae et Latinae* / Ed. Basilius Latyshev. — Vol. I. — Petropoli, MCMXVI (1916). — XII, 594 p., 4 tab., it.; *Соломоник Э.И. Латинские надписи Херсонеса Таврического: Тексты, перевод, комментарии.* — М.: Наука, 1983. — 94 с.

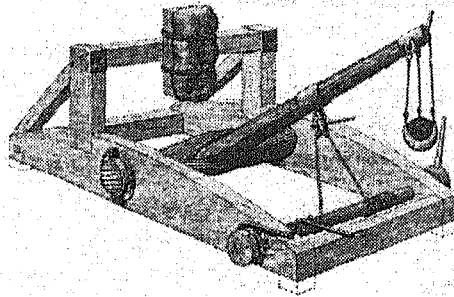
<sup>207</sup> На Сході імперії у II—VII ст. це досить поширена посада *pater civitatis* або *πατήρ τῆς πόλεως* “батько міста” — почесна муніципальна магістратура. “Батьки міста” під контролем імперської адміністрації займалися виконанням громадських робіт, судочинством у дрібних кримінальних справах тощо. У Херсонесі “батьки міста” згадуються в написах як найвищі міські урядовці до середини X ст. (*Храпунов М.І. Адміністрація Херсонеса наприкінці IV—VI ст.* // *Археологія.* — 2000. — № 1. — С. 162—163). М.І. Храпунов пропонує ототожити херсонеських “батьків міста” зі східноримськими “опікунами міста”, оскільки посада *curator civitatis* у Херсонесі поки що не зафіксована, а в містах Сходу імперії провести чітку межу між посадами *curator* та *pater civitatis* дуже складно, тим більше, що вони нерідко були об’єднані в одних руках (*Храпунов М.І. Адміністрація Херсонеса наприкінці IV—VI ст.* // *Археологія.* — 2000. — № 1. — С. 60).

<sup>208</sup> *Зубарь В.М. Херсонес Таврический и Римская империя.* — К., 1994. — С. 142—144.



Хейробаліста, бл. 100 р. н. е.  
Реконструкція за Д. Веррі

Понту<sup>211</sup>. Малоймовірно, що резиденція цієї посадової особи знаходилася в такому незначному центрі, як Херсонес. Крім того, будівництво, у зв'язку з яким у



Онагр, бл. 350 р. н. е. Реконструкція за Д. Веррі

арій<sup>209</sup>. *Comites commerciorum* збирали державне торгове мито, податки на обіг і продаж товарів, а також контролювали торгівлю з іноземцями<sup>210</sup>. *Notitia Dignitatum* (державний довідник V ст., що містив звід відомостей про організацію римського сухопутного війська та владного апарату) згадує трьох таких комітів, причому тільки один з них міг мати відношення до Північного Причорномор'я (*Not. Dig. Or.*, XIII). Він стягував мито на території трьох діоцезів — Мезії, Скіфії і

дівництво, у зв'язку з яким у названому написі згадується "Еферій найвищий (коміт?)", не входило до обов'язків коміта комеркіарія. Це питання залишається досі відкритим. Утім, зрозуміло, що ототожнити згаданого в написі Еферія з одним із найвищих ранньовізантійських митних урядовців — комітом комеркіарієм — однозначно неможливо.

<sup>209</sup> Шестаков С.Л. Очерки по истории Херсонеса в IV—X веках по Р. Х. // Памятники христианского Херсонеса. — Вып. III. — М.: Тип. Общ-ва распространения полезных книг, преемник В.И. Воронов, 1908. — С. 7, прим. 3; *Inscriptiones Antiquae Orae Septentrionalis Ponti Euxini: Graecae et Latinae* / Ed. Basiliius Latyshev. — Vol. I. — Petropoli, MCMXVI (1916). — XII, 594 p., 4 tab., it.; Шангин М.А. Некоторые надписи Херсонесского музея // Вестник древней истории. — 1938. — № 3 (4). — С. 82, прим. 1; С. 83.

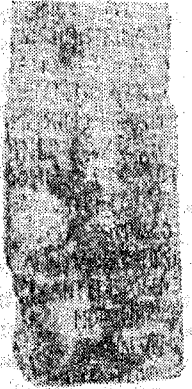
<sup>210</sup> Jones A.H.M. *The Later Roman Empire. 284—602. A Social, Economic and Administrative Survey.* — Vol. I—II. — Baltimore, 1992. — Vol. I — P. 429

<sup>211</sup> Храпунов М.І. Адміністрація Херсонеса наприкінці IV—VI ст. // Археологія. — 2000. — № 1. — С. 58.

У зв'язку з цим особливу увагу привертає напис 488 р. про відновлення оборонних стін за імператора Зинона (474—491 рр.). Згідно з цим написом, у Херсоні<sup>212</sup> зберігалася та сама військова організація, що виникла в другій половині III ст. Це видно з того, що в написі згадується загін (‘Ο ἀριθμός, “аріфмос”) херсонеських балістаріїв. Він утримувався за рахунок коштів, які виділялися за згодою центральної влади з міських податків, а саме “з практиону місцевого вікаріату відданих балістаріїв”<sup>213</sup>.

В.В. Латишев переклав термін “практион” як “митниця”<sup>214</sup>. Тому деякі дослідники вважають, що фіскальні функції практиї тільки й обмежувалися сферою митної діяльності<sup>215</sup>. Тобто практиї — це місцева установа, що збирала мито на ввезення та вивезення товарів. Міський гарнізон балістаріїв утримувався за рахунок частини митних зборів, яка відходила центральній владі імперії, і, далі за написом, з цих коштів за Зинона були відновлені міські стіни, а пізніше якийсь урядовець Діоген відбудував одну з херсонеських башт.

Інші дослідники впевнені, що практиї стягав з населення і податки, і митні збори<sup>216</sup>. К. Цукерман, слідом за М.І. Ростовцевим<sup>217</sup>,



Латинський напис 370/375 рр. з Херсонеса зі згадкою імператорів та невідомого командира загону балістаріїв

<sup>212</sup> З того часу все частіше і частіше входить у вжиток назва Херсон.

<sup>213</sup> Антология эпитафических памятников Херсонеса в русских переводах // Сорочан С.Б., Зубарь В.М., Л.В. Марченко. Жизнь и гибель Херсонеса. — Х.: Майдан, 2001. — С. 716.

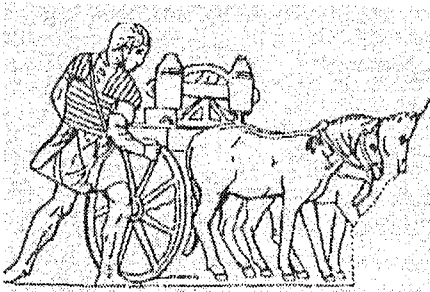
<sup>214</sup> Латишев В.В. Сборник греческих надписей христианских времен из Южной России. — СПб., 1896. — С. 11, 13.

<sup>215</sup> Кадеев В.И., Сорочан С.В. Экономические связи античных городов Северного Причерноморья в I в. до н. э. — V в. н. э. (на материалах Херсонеса). — Х.: Выща школа. Изд-во при ХГУ, 1989. — С. 94; Айбабин А.И. Этническая история ранневизантийского Крыма. — Симферополь: Дар, 1999. — С. 88.

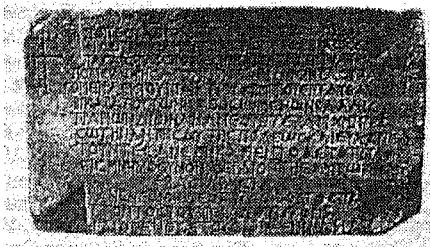
<sup>216</sup> Шестаков С.П. Очерки по истории Херсонеса в IV—X веках по Р. Х. // Памятники христианского Херсонеса. — Вып. III. — М.: Тип. О-ва распространения полезных книг, преемник В.И. Воронов, 1908. — С. 105—106; Яковсон А.Л. Раннесредневековый Херсонес. Очерки истории материальной культуры // Материалы и исследования по археологии СССР. — М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1959. — № 63. — С. 22; Цукерман К. Епископы и гарнизон Херсона в IV в. // Материалы по археологии, истории и этнографии Таврики. — Симферополь: Таврия, 1994. — Вып. 4. — С. 559, прим. 42.

<sup>217</sup> Ростовцев М.И. Новые данные по истории финансового управления греко-римского Египта // Журнал Министерства народного просвещения. — 1900. — Март. — С. 144—144.





**Лафетний візок з металюю машиною — балістою. Зображення з колони Траяна**



**Напис часів імператора Зинона зі згадкою практиону (митниці) та загону балістаріїв**

І<sup>2</sup>, 404). Істотне втручання у фінансові справи міста може розглядатись як важливий крок на шляху повного підкорення Риму. У II—III ст. римляни відряджали спеціальних кураторів для контролю за фінансами міст. Судячи з короткого свідчення Юлія Капітолїна, в якому згадуються Реміталк і куратор, цієї долі не уникнуло й Боспорське царство, що перебувало під значно меншим впливом Риму, ніж Херсонес<sup>219</sup>. Тому не випадково, що саме наприкінці II ст., за імператора Коммода, фіксується листування щодо протистуційної податі. Наприкінці II ст. посилюється також римський вплив в Ольвії, а Тіра увійшла до складу провінції Мезії.

<sup>218</sup> *Inscriptiones Antiquae Orae Septentrionalis Ponti Euxini: Graecae et Latinae / Ed. Basilii Latyschev. — Vol. I. — Petropoli, MCMXVI (1916). — XII, 594 p., 4 tab., it.*

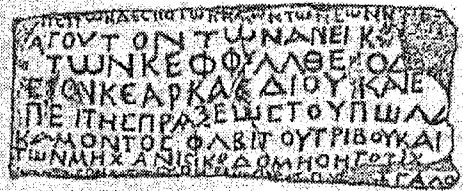
<sup>219</sup> *Соломоник Э.И. Новые эпиграфические памятники Херсонеса. — К.: Наук. думка, 1964. — С. 46.*

запропонував, на відміну від В.В. Латишева, дещо інше прочитання тексту: грецьке слово “практиї” (πρακτεῖον) у цьому контексті утворене від дієслова праττο і перекладається як “стягати”, “стягувати”. Отже, кошти на утримання гарнізону та фортифікаційне будівництво виділялися не обов’язково з митних зборів, а з будь-яких місцевих податків.

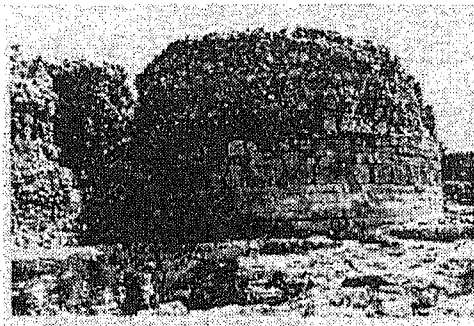
Немає нічого дивного в тому, що римські військові частини утримувалися за рахунок місцевих податків і зборів. За розпорядженням імператора в II ст. стягування податей з херсонеських публічних домів було дозволено дислокованій у місті римській вексилляції. Частина податку йшла місту, частина — легіонерам та допоміжним військам. Наприкінці століття виник конфлікт через бажання гарнізону свавільно збільшити свою частку прибутку<sup>218</sup> (IOSPE,

Безпосередньо херсонеського напису 488 р. стосується законодавча постанова імператора Зиона стосовно міст, яка роз'яснює зміст цього напису. У 485/6 р. військові намісники були позбавлені прав використовувати кошти, що йшли на їх утримання. Права використання цих коштів були покладені на *curatores civitatis* — виборних керуючих муніципальними фінансами (Jones, 1992, Vol. I, p. 759; Vol. II, p. 1312, note 106). Цією постановою муніципальна влада набувала значно ширших прав у розпорядженні місцевими прибутками, третина яких належала державі: її представники контролювали збирання і витрачання цих коштів. До 485/6 р. зібрані в місті податки і митні збори надходили в державну скарбницю — *sacrae largitio-nium* (“міністерство фінансів”, за А.Х.М. Джонсом). За рахунок цих коштів фінансувалися і гарнізон балістаріїв, і фортифікаційне будівництво. Віднині ці міські доходи могли витрачатися в інтересах міста не тільки на будівництво стін та башт.

Згаданий у херсонеському будівельному написі 488 р. коміт Діоген поряд із військовим командуванням, на думку С.П. Шестакова та М.А. Шангіна, виконував функції коміта комерціарія — збирача митних і торговельних зборів та керівника місцевого фінансового управління<sup>220</sup>. Однак цю думку було сприйнято фахівця-

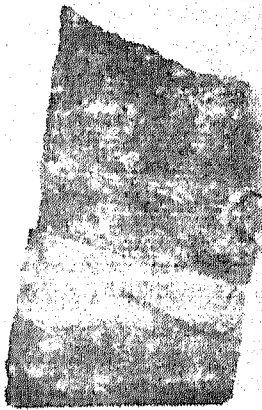


Будівельний напис 92 / 393 pp. 3 з Херсонеса зі згадкою візантійського чиновника високого рангу Еферія



Башта Зиона в Херсонесі, де було знайдено кам'яні плити з інформативними написами про митну справу

<sup>220</sup> Пізніше С.П. Шестаков відмовився від своєї попередньої думки (див.: *Шестаков С.П.* По поводу новейших трудов по истории и топографии Херсонеса Таврического // *Известия общества археологии, истории и этнографии при императорском Казанском университете.* — 1908. — Т. XXIV. — Вып. 4. — С. 339); *Шестаков С.П.* Очерки по истории Херсонеса в IV—X веках по Р. Х. // *Памятники христианского Херсонеса.* — Вып. III. — М.: Тип. О-ва распространения



**Мармурова плита з текстом листування громади Херсонеса з намісником Нижньої Мезії щодо проституційної податі**

ми: по-перше, будівництво не входило до обов'язків коміта комеркіарія, по-друге, Херсонес не міг бути резиденцією цієї високопоставленої особи. М.І. Ростовцев і А.Л. Якобсон вважали, що згаданий у написі Діоген був комітом міста, командуючи гарнізоном або представляючи в Херсонесі верховну владу імперії як найвищий військовий, цивільний і фінансовий начальник міста<sup>221</sup>. Але ж посада *comites rei militaris* — командира польової армії в прикордонній провінції та інколи її цивільного керівника, що відповідала переліченим функціям, була занадто високою для “глибоко провінційного” Херсонес. Найімовірніше, Діоген не обіймав жодної стаціонарної посади в адміністрації чи муніципалітеті Херсона, а належав до офіцерів імператорської гвардії, які виконували особливі доручення, нерідко — організовували фортифікаційне будівництво<sup>222</sup>.

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

Термін *πρακτεῖον*, невідомий за межами Херсонеса, 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<sup>223</sup> (КБН, 731). У Єгипті римської доби так називали чиновників, які спочат-

полезных книг, преемник В.И. Воронов, 1908. — С. 105—108; *Шангин М.А.* Некоторые надписи Херсонесского музея // *Вестник древней истории*. — 1938. — № 3 (4). — С. 72—87.

<sup>221</sup> *Ростовцев М.И.* Новые латинские надписи из Херсонеса // *Известия императорской археологической комиссии*. — СПб., 1907. — Вып. 23. — № 2. — С. 10; *Якобсон А.Л.* Раннесредневековый Херсонес. Очерки истории материальной культуры // *Материалы и исследования по археологии СССР*. — М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1959. — № 63. — С. 22.

<sup>222</sup> *Храпунов М.Г.* Адміністрація Херсонеса наприкінці IV—VI ст. // *Археологія*. — 2000. — № 1. — С. 60—61; *Сорочан С.Б., Зубарь В.М., Марченко Л.В.* Живнь и гибель Херсонеса. — Х.: Майдан, 2001. — С. 139—140.

<sup>223</sup> *Корпус боспорских надписей* / Под ред. В.В. Струве, М.Н. Тихомирова, В.Ф. Гайдукевича и др. — М.; Л.: Наука, 1965. — С. 731; *Гайдукевич В.Ф.* Боспорское царство. — М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1949. — С. 951 с.

ку стягували з населення недоїмки і поступово перетворювалися на “податкових інспекторів”<sup>224</sup>. У деяких джерелах X—XI ст. “практиор” — синонім слова “комеркіарій”<sup>225</sup>. На думку дослідників, у X—XIII ст. *πράκτορ* означав не конкретну посаду, а функції чиновника, наприклад, “особа, відповідальна за збирання податків в округі”, або “інспектор, що стягує мито з кораблів і моряків в імперському порту”<sup>226</sup>. Тому гадаємо, що практиї 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 цієї установи не повинна вводити в оману. Відомо, що, незважаючи на зовнішню різноманітність адміністративних установ у східній частині імперії, в дійсності ці установи виконували єдиний набір функцій насправді центрального уряду<sup>227</sup>.

Як називалися чиновники практиї, невідомо. Цікаво, що в написі 488 р. гроші на будівництво оборонних споруд мали бути виділені з коштів, що збиралися “з практиї (митниці) тутешнього вікаріату (управління) відданих балістаріїв”. Згідно з інтерпретацією В.В. Латишева, міська митна установа і балістарії були об’єднані в рамках однієї організаційної структури — вікаріату. Тобто в Херсоні імперська військова і цивільна влада вже наприкінці V ст. були об’єднані. Можливо, на нижчих посадах у практиї служили херсонесити. Використання муніципальних службовців під час збирання податків — характерна риса візантійської податкової політики<sup>228</sup>. Акумуляовані державною скарбницею кошти, як зазначало-

<sup>224</sup> *Храпунов М.І.* Адміністрація Херсонеса наприкінці IV—VI ст. // Археологія. — 2000. — № 1. — С. 61.

<sup>225</sup> *Шестаков С.П.* По поводу новейших трудов по истории и топографии Херсонеса Таврического // Известия общества археологии, истории и этнографии при императорском Казанском университете. — 1908. — Т. XXIV. — Вып. 4. — С. 141; *Шестаков С.П.* Очерки по истории Херсонеса в IV—X веках по Р. Х. // Памятники христианского Херсонеса. — М.: Тип. О-ва распространения полезных книг, преемник В.И. Воронов, 1908. — Вып. III. С. 106.

<sup>226</sup> *Храпунов М.І.* Адміністрація Херсонеса наприкінці IV—VI ст. // Археологія. — 2000. — № 1. — С. 61; Пор.: *Литаврин Г.Г.* Византийское общество и государство в X—XI вв. Проблемы истории одного столетия: 976—1081 гг. — М.: Наука, 1977. — С. 37, 59, 83—84, 168, 190—191, 208, 216, 219, 221, 229.

<sup>227</sup> *Джонс А.Х.М.* Гибель античного мира. — Ростов н/Д: Феникс, 1997. — С. 339—340; *Jones A.H.M.* The Later Roman Empire. 284—602. A Social, Economic and Administrative Survey. — Vol. I—II. — Baltimore, 1992. — Vol. I — P. 721.

<sup>228</sup> *Серов В.В.* Эволюция процедуры сбора налогов в ранней Византии в конце III — начале VI в. // Античная древность и средние века. — Свердловск, 1999. — Вып. 30. — С. 41—46.

ся, витрачалися на утримання балістаріїв і ремонт укріплень. Подібна практика існувала в місті з II ст.<sup>229</sup>

Виходить, що вища військова влада здійснювала тут цивільне управління, в тому числі збирання мита з привізних товарів та податків з населення. Однак слово *βικαρίτος* може означати як посаду вікарія, так і просто “управління”<sup>230</sup>. Отже, чи був у складі підрозділу херсонеських балістаріїв вікарій і до якого відомства він тоді належав? А.Л. Якобсон вважає, що вікарій був цивільним правителем міста, підлеглим коміту, та розпорядником фінансів, зібраних практиєм<sup>231</sup>. Інакше цю справу уявляє К. Цукерман, який зазначає, що херсонеський вікарій був чиновником для особливих доручень при військовому магістрі Фракії<sup>232</sup>. В.М. Зубар і С.Б. Сорочан зазначають, що херсонеські митниці і балістарії були об’єднані в одну структуру, яку очолював офіцер у ранзі заступника воєначальника Фракії або вікарія військового магістра Фракії (*vicarius magister militum per Thracias*). Згідно з *Notitii Dignitatum*, він перебував на тій самій ієрархічній сходинці, що й дуks (дука, *dux, δοῦξ*), відомий з інших джерел<sup>233</sup>. Повноваження такого вікарія не поширювалися на цивільну сферу<sup>234</sup>. М.І. Храпунов ставить питання відповідності херсонеського вікарія, якщо така посада дійсно існувала, якомусь конкретному місцю у візантійському апараті. Він не міг бути цивільним вікарієм — правителем діоцезу: статус Херсона цьому не сприяв. Але він не міг бути і військовим вікарієм, котрий, як заступник військового магістра (*magister militum*), мав би бути поряд зі своїм начальником, однак із Херсо-

<sup>229</sup> *Ростовцев М.И.* Новые латинские надписи из Херсонеса // *Известия императорской археологической комиссии*. — СПб., 1907. — Вып. 23. — № 2. — С. 10.

<sup>230</sup> *Латышев В.В.* Сборник греческих надписей христианских времен из Южной России. — СПб., 1896. — с. 13—14.

<sup>231</sup> *Якобсон А.Л.* Раннесредневековый Херсонес. Очерки истории материальной культуры // *Материалы и исследования по археологии СССР*. — М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1959. — № 63. — С. 22.

<sup>232</sup> *Цукерман К.* Епископы и гарнизон Херсона в IV в. // *Материалы по археологии, истории и этнографии Таврики*. — Симферополь: Таврия, 1994. — Вып. 4. — С. 559—560.

<sup>233</sup> У написах часів правління Юстина II (565—578) і Маврикія (582—602) згадується дука Херсона, який управляв містом. Дука був підлеглим військовому магістру головою розташованого в провінції армійського корпусу, тобто виконував функції військового намісника регіону (Jones, 1992, Vol. I, p. 44, 373, 376, 656). Поява в Херсоні дуки означала підвищення статусу міста і перетворення його на центр провінції, територія якої збігалася з кордонами візантійських володінь у Криму (*Храпунов М.І.* Адміністрація Херсонеса наприкінці IV—VI ст. // *Археологія*. — 2000. — № 1. — С. 62).

<sup>234</sup> *Сорочан С.Б., Зубарь В.М., Марченко Л.В.* Жизнь и гибель Херсонеса. — Х.: Майдан, 2001. — С. 140—141.

на допомагати своєму шефу у Фракії важко. Причому збирання податків було функцією цивільного, а не військового вікарія, а в Херсонесі, якщо вірити запропонованому тлумаченню напису 488 р., вікаріат був об'єднаний з практиєм. Тому М.І. Храпунов пропонує відмовитися від пошуків вікаріїв у Херсоні: *βικαρίτος τῶν βαλλιστάρων*, у дослівному перекладі — “управління балістаріїв”, яке міг очолювати будь-хто, наприклад, трибун — офіцер, що у II—IV ст. керував римським гарнізоном міста<sup>286</sup>.

Імовірно, що у відносинах Херсонеса 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 сталося. Крім того, різноманітні джерела серед тогочасних імперських міст Херсонеса не згадують. Але статус “вільного міста” не означав свободи від сплати податків в імперську скарбницю: Візантія збирала в Херсонесі податки і торгові мита, за рахунок яких утримувався місцевий гарнізон та велося фортечне будівництво під керівництвом імперських офіцерів. Таким чином, наприкінці IV — у першій третині VI ст. Херсонес перебував у залежності від Візантії, хоча формально і не входив до складу імперії. Тут зберігалися деякі органи місцевого самоврядування, очолювані, мабуть, “батьком міста” (*πατήρ τῆς πόλεως*). Імператори здійснювали владу як за допомогою прямих рескриптів, так і через цивільну адміністрацію префектури Сходу й офіцерів, що очолювали міський гарнізон. Проявом залежності від Візантії були податки і торгове мито, для стягування яких створили спеціальну установу — практий (*πρακτεῖον*). Частина акумульованих практиєм коштів надходила до державної скарбниці (*sacrae largitionum*), решта — на утримання балістаріїв і ремонт укріплень. Унаслідок реформи імператора Зінона Херсон дістав право самостійно збирати і використовувати частину митних зборів і податків. Зібрані кошти йшли на потреби міської громади і будівництво. Для технічної та організаційної допомоги під час відновлення стін продовжували залучати імперських офіцерів.

## 2.15. 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

<sup>286</sup> Храпунов М.І. Адміністрація Херсонеса наприкінці IV—VI ст. // Археологія. — 2000. — № 1. — С. 61—62.

результат дії зовнішніх факторів, переважно посилення воєнної активності варварів.

У II—VII ст. (за іншим датуванням у IV—VI ст.) Євразійський континент переживає період Великого переселення народів, у процесі якого безліч етносів змінили місця свого давнішого проживання. У III ст. населення Південно-Східної Європи втягується у т. зв. “готські”, або “скіфські”, війни з могутнім Римом. Під час “готських” війн античні Ольвія і Тіра припиняють своє існування.

Відроджена після цих війн Тіра в IV ст. змінила свій статус: з часів Атанаріха (з 364 р. став вождем, дослівно “суддею” — *iudex, dikastes*) вона перетворилася на політичний центр ранньодержавного об’єднання на чолі з візіготською військовою аристократією<sup>286</sup>. У 280-х рр. життя відновилося й на території Ольвії, але основну масу її мешканців тепер становили вихідці із середовища черняхівського населення Північно-Західного Причорномор’я, яке генетично не було пов’язане з античною громадою першої половини III ст. Якщо Тіра відігравала роль політико-редистрибутивного центру великої варварської конфедерації Північно-Західного Причорномор’я, то Ольвія кінця III — першої половини IV ст. функціонувала як більш-менш значне ремісниче поселення. На продукцію її двох металообробних майстерень був попит у черняхівського населення регіону, де досі не зафіксовано залізобробного виробництва<sup>287</sup>.

У другій половині IV ст. кочівники гуни завдали поразки аланам і готам та встановили протекторат над деякими грецькими колоніями на узбережжі. Вестготи відступили на Балканський півострів, за римські кордони. З цими подіями пов’язана і 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. і аж до часів правління Юстина (518—527), основна маса населення Боспору сплачувала певну ренту — податок соціальної верхівці гунів. Остання, управляючи землями колишньої величної античної держави, була зацікавлена в збереженні усталеної фіскальної системи. Крім того, гуни, ймовірно, зберегли не-

<sup>286</sup> Клауде Д. История вестготов / Пер. с нем. С. В. Иванова. — СПб.: Евразия, 2002. — 288 с; 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. — С. 279.

<sup>287</sup> 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. — С. 282—283.

доторканими 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”<sup>238</sup>.

Більшість міст і поселень Боспору було знищено лише десь у другій чверті VI ст. Руйнування боспорських поселень пов’язане зі спробами вийти з-під гунського протекторату, а також із внутрішніми заворушеннями. Останні спровокували заходи візантійців, які прагнули прив’язати місцеву гунську верхівку до імперії шляхом поширення християнства. Ці події хронологічно передували підкоренню Боспору владі імператора Юстиніана (527—565), що сталося після 534 р.<sup>239</sup> За Юстиніана був звільнений від податків і мита Пантикапей (тепер уже офіційно — Боспор), який, за словами візантійського історика Прокоція Кесарійського, за попередні роки став справжнім “варварським містом”.



Гема із зображенням Гермеса. Пізньоантичний Боспор

Водночас Херсон, який опинився осторонь головних напрямків пересування варварських загонів, залишався головним форпостом Східної Римської імперії у Тавриці, хоча припинення розгалужених зв’язків із населенням передгірських районів Південно-Західного Криму негативно відбилося на його розвитку. До того ж у другій половині V — першій половині VI ст. унаслідок появи на Гераклеївському півострові кочівницьких юрт-зимівників припиняється функціонування сільськогосподарської хори — фундаменту полісного ладу. Саме з цим і пов’язується зміна соціально-економічного базису Херсонеса.

Будівництво візантійцями фортець у Херсоні, у відвойованому Боспорі, в “області Дорі” у Південно-Західній Тавриці, на Південному березі, де були зведені укріплення Алустон і Горзувіти, продовжили наступники Юстиніана в другій половині VI ст.<sup>240</sup> Розши-

<sup>238</sup> 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. — С. 304—305.

<sup>239</sup> Давня історія України: В 3 т. — Т. 2: Скіфо-антична доба / С.С. Бессонова, Н.О. Гаврилюк, В.М. Зубар та ін. — К.: Ін-т археології НАН України, 1998. — С. 457—458.

<sup>240</sup> Айбабин А.И. Этническая история ранневизантийского Крыма. — Симферополь: Дар, 1999. — С. 113—119, 124, 126.



рення візантійської Таврики привело до підвищення рангу правителів Херсонеса як центру провінції. У другій половині VI ст. військову і цивільну владу в регіоні здійснював дука Херсонеса.

Якщо всі перелічені вище важливі моменти пов'язати між собою, можна дійти висновку, що фінал античної епохи в історії Тіри і Ольвії припадає не пізніше ніж на кінець IV ст. (хоча сам процес тривав із середини III ст.), а в історії Боспору і Херсонеса, історії Північного Причорномор'я в цілому — приблизно на середину VI ст., а не на більш ранній час, як вважалося колись. Відтоді розпочинається доба раннього середньовіччя, а її політичному та соціально-економічному розвитку вже притаманні нові риси, які заслуговують на окремий розгляд.

---

## Розділ 3

# МИТНІ ВІДНОСИНИ І ТОРГІВЛЯ У ДОБУ СЕРЕДНЬОВІЧЧЯ

### 3.1. Східноєвропейська торгівля: від готів до вікінгів

Останні два століття існування Західної Римської імперії увійшли в історію як доба, коли рух племінних об'єднань досяг максимального напруження. Великий географічний простір — Євразійський степ, від Дністра до Тихого океану, постійно породжував етнічну хвилю за хвилею. Руйнація потужної римської адміністративної системи змінила систему міждержавних відносин і систему світової торгівлі. Формування на теренах північних провінцій Західної Римської імперії нових по суті держав у V—VI ст. н. е. (Франкське королівство, королівства лангобардів, остготів та вестготів) утворило парадоксальну ситуацію: з одного боку, ці процеси притаманні примітивним молодим державам (політична нестабільність, постійні феодальні війни, становлення нового економічного укладу), а з іншого — розвиток міжнародної торгівлі, яка перетворилася на силу, що підтримувала та поширювала міжцивілізаційні контакти. Це відбувалося в умовах всеохоплюючої натуралізації економічних відносин та релігійного фанатизму. В умовах середньовічного права, яке захищало суверенітет феодала, проблема незалежності глави ранньофеодальної держави у фінансових питаннях займала провідне місце в заходах державного управління. Феодальні монархи, щоб позбавитися від свавілля васалів, робили все для монополізації контролю за торгівлею і надійного опанування фіскальних джерел.

У VIII ст. суттєво змінилася етнополітична карта Європи. Римська спадщина була поділена між трьома великими імперіями середньовіччя: Візантією, Франкською державою й Арабським халіфатом. Державні кордони закріплювали недоторканність територій феодальних країн. Стародавній римський лімес знову поділив Європу на два різних світи. На південь від нього продовжували жити античні міста, функціонували старі римські шляхи, зберігалися традиції імператорської влади та християнської церкви. На схід і північ від Візантії розлягалися володіння “варварів”: незліченних племен — мешканців степів, а за ними — землеробів лісостепової та лісової зон. Хвиля за хвилею в Європу вдиралися степовими коридорами кочовики: гуни, алани, авари, болгари, угри. Майже всі вони, вичерпавши свій наступальний потенціал, поступово зникли з політичної карти, й лише угри та болгари зберегли себе як етнос і створили власні феодальні держави.

У VI ст. слов'яни стали відомі під власним ім'ям, яке є самоназвою-етнонімом. У цей час слов'яни згадують багато авторів (Псевдо-Кесарій, Іоанн Ефеський, Менаандр та ін.). Однак найширші та найцінніші свідчення про них знаходимо у Йордана та Прокопія Кесарійського. Слов'яни розселилися вздовж межі степової зони. Опинившись у новому етнополітичному оточенні, вони уклали союзи з тюркомовними кочовиками й разом із ними сформували кілька нетривких державних об'єднань: Аварський та Болгарський каганати. На початку IX ст. виникла перша феодальна слов'янська держава — Велика Моравія, а наприкінці цього століття — Руський каганат, тобто Київська Русь. На півночі та північному сході сусідами слов'ян залишалися балтські і фінно-угорські племена, на півдні — тюркські, що утворили в степах Євразії у 630 р. Західнотюркський та Східнотюркський каганати<sup>1</sup>.

У VIII—IX ст. великий вплив на життя східних слов'ян здійснював Хозарський каганат, котрий займав територію між Волгою і Дніпром. Деякі слов'янські племена на Дону, Оці й Середньому Дніпрі було втягнуто у сферу його впливу. Хозари були тісно пов'язані із Середньою Азією та Закавказзям; через Хозарію пролягали торговельні шляхи в Хорезм, Закаспій, Вірменію, Грузію, Кримську Готію, Візантію. Отже, річкові, морські й сухопутні шляхи сполучили Східну Європу зі Сходом і Середземномор'ям.

На завершення характеристики етнополітичної ситуації у Східній Європі у висвітлюваний період слід згадати про північно-західних сусідів східних слов'ян — народи Скандинавії. У VIII ст. в Європі починається епоха скандинавських (норманських) вікін-

<sup>1</sup> Гумилев Л.Н. Древние тюрки. — М., 1993. — С. 127.

гів. Їхні воєнні походи, перший з яких відбувся у 793 р., тривали протягом майже трьох століть. Нормани стали панівною силою у Скандинавських країнах і влилися у верхівку військово-феодальної ієрархії в Нормандії та Північній Англії.

Усупереч традиційним поглядам на норманське питання, за якими нормани (варяги) постають однозначно ворожою силою щодо слов'ян Східної Європи, в історіографії ХХ ст. простежується тенденція нового підходу до цього питання. Так, Г.С. Лебедев пише, що Скандинавські країни були поєднані зі східними слов'янами однією долею, бо перебували з ними по один бік лімесу; разом вони становили той “варварський” світ, який ціле тисячоліття протистояв римсько-грецькому світові<sup>2</sup>. Крім того, саме слов'янські князівства й перші державні утворення були розташовані вздовж головних річкових шляхів, що з'єднували Скандинавські країни зі Сходом і Візантією. Східна Європа в той час стала історичною ареною для контактів християнської, язичницької і мусульманської культур. Не останню роль у цьому відіграв дніпровський шлях “із варяг у греки”, який, на думку Б.О. Рибаківа, слід було б називати “із грек у варяги”, бо культурні зв'язки пролягали з Константинополя й далі на Захід через Русь<sup>3</sup>.

Процес формування Давньоруської держави охопив довгий історичний період з V до початку X ст. Вже у VIII — першій половині IX ст. можна визначити три політичних центри східних слов'ян — Ладога, Новгород і Київ. Політичний союз полян з IX ст. поступово втягується в зовнішньополітичні відносини між Візантією і тюркськими державами, набуває досвіду міжнародної торгівлі. Водночас північна група східних слов'ян створює своє політичне об'єднання з центром у Новгороді, провідники якого, за літописними свідченнями, запрошують на князівство норманів (варягів) Рюрика, Синеуса і Трувора. (Фактично Рюрик, ватажок норманського загону, після втрати влади у Ютландії змушений був найнятися на військову службу до новгородської купецької громади для захисту караванів від постійних набігів прибалтійських племен чуді і ятвягів.) Поступово, використовуючи військовий потенціал своєї дружини і контроль за торговими шляхами у Фінській затоці, він узурпував владу серед словен і проголосив себе конунгом (князем). Але Київське протокнязівство розташовувалося на географічно сприятливіших для торгівлі землях. Це приваблювало до Києва правителя Новгородської землі при малолітньому Ігорі Олега, який у

<sup>2</sup> Лебедев Г.С. Эпоха викингов в Северной Европе. — Л., 1985. — С. 203—207.

<sup>3</sup> Рыбаков Б.А. Ремесло древней Руси. — М., 1948. — С. 99.

882 р. здійснив державний переворот і заволодів Києвом — центром слов'ян і росоманів. За час його правління територія Давньоруської держави простяглася від від р. Рось на півдні до Ладозького і Онезького озер на півночі та від витоків Прип'яті на заході до гирла Оки на сході. У період з 912 по 972 р. державна влада Київського князівства поширюється на території племенних союзів уличів, тиверців, в'ятичів, Тмутаракань. У наступний період, за правління Володимира і Ярослава (980—1054), було приєднано території волинян, дулібів, білих хорватів, прибалтійські території ятвягів, естів. На середину XI ст. сформувалася величезна ранньофеодальна держава. Відмінності у генезисі феодалізму в Київській Русі і державах Західної Європи впливали на повільніший розвиток феодальних відносин. Ці відмінності становили: відносно малу чисельність населення і водночас величезні підкорені території; відсутність норм феодального землекористування, характерного в цей період для західних королівств; занадто повільний процес відокремлення ремесла від аграрного господарства, внаслідок чого міста продовжували відігравати роль політичних і адміністративних, а не економічних центрів. Сприятливе транзитне розташування держави всіляко провокувало великих князів зосереджувати зусилля держави на контролі за торговими шляхами, що призводило до одностороннього розвитку економіки. Усі ці фактори відігравали істотну роль у середньовічній історії східних слов'ян. Аналіз зазначених факторів вітчизняною історіографією традиційно змушував стверджувати, що митна діяльність була провідною в процесі формування і розвитку Київської Русі.

Так, В.О. Ключевський надавав величезного значення торгівлі у період становлення Давньоруської держави і торговельному рухові Дніпром. “Господарське життя слов'янського населення, — писав він, — визначалось Дніпром, що прорізував цю країну з півночі на південь. Дніпро з його притоками став для східних слов'ян могутньою артерією народного господарства, втягнувши їх у складну торгівлю, що провадилася тоді в південно-східному кутку Європи. Своєю течією і лівими притоками Дніпро наблизив слов'янських поселенців до чорноморських і каспійських ринків. Цей торговий рух сприяв початку розробки природних ресурсів, зайнятої слов'янами — колоністами країни. Якщо ми уявимо собі нашу рівнину в тому вигляді, який вона мала десять чи одинадцять століть тому, то легко можемо розділити її на дві смуги — на північно-західну лісову і південно-східну степову. Східні слов'яни зайняли переважно першу; саме місто Київ виникло на рубежі між обома смугами. Ця лісосмуга своїм хутовим багатством і лісовим

бджільництвом (бортництвом) і давала слов'янам матеріал для зовнішньої торгівлі: хутро, мед, віск стали головними статтями давньоруського вивезення<sup>4</sup>.

Одна зовнішня обставина особливо сприяла успіхам цієї торгівлі. З кінця VII ст. південноруський степ відчув нову хвилю тюркської експансії. Внаслідок етнічного та культурного симбіозу тюрків і хозарів утворився Хозарський каганат. Нове державне утворення не було схоже на наступні кочові етноси, що успадкували його в X—XII ст. Хозарський каганат незабаром почав переходити від кочового побуту до мирних промыслів. У VIII ст. серед хозарів оселилися єврейські купці із Закавказзя. Єврейський вплив був настільки потужним, що династія хозарських каганів зі своїм двором і вищим класом хозарського суспільства прийняла іудейство.

Хозари заснували осередок своєї держави у пониззі Волги. Їхня столиця Ітиль незабаром стала величезним різномовним торговим центром, де поруч проживали мусульмани, євреї, християни і язичники. Хозари підкорили племена східних слов'ян, що займали лісо-степову смугу, племена півночі, в'ятичів. При цьому хозарське панування надавало верхівці васальних народів і економічні вигоди. Відтоді для них як данників хозар були відкриті степові й річкові шляхи, що вели до чорноморських і каспійських ринків. Під захистом хозар по цих ріках розпочалася жвава торгівля з Подніпров'я. Можна побачити низку свідчень про успіхи цієї торгівлі. Арабський-письменник Хордадбех, сучасник Рюрика та Аскольда, який писав не пізніше 870-х рр., зазначає, що слов'янські купці возять товари з віддалених кінців своєї країни до Чорного моря, в грецькі міста, де візантійський імператор бере з них десятину (торгове мито), що ті ж купці плавають по Волзі, спускаються до хозарської столиці, де володар хозарський стягує з них також десятину, виходять у Каспійське море, проникають до південно-східних його берегів і навіть провозять свої товари на верблюдах до Багдада<sup>5</sup>. Східна торгівля Подніпров'я, як її описує Хордадбех, могла зародитися принаймні за сто років до життя цього арабського географа. Втім, є і пряма вказівка на час, коли зароджується і розвивається ця торгівля. У басейні Дніпра знайдено велику кількість

<sup>4</sup> *Ключевский В.О.* Краткий курс по русской истории. — М., 2000. — С. 143—145.

<sup>5</sup> *Заходер Б.Н.* Каспийский свод сведений о Восточной Европе. — М., 1967. — Т. 2. — С. 84—85; *Калинина Т.М.* Торговые пути Восточной Европы IX века (По данным Ибн-Хардадбега и Ибн ал-Факиха) // *История СССР.* — 1986. — № 4. — С. 75; *Пашуто В.Т.* Внешняя торговля Древней Руси (до середины XIII в.) // *История СССР.* — 1967. — № 3. — С. 81—108.

скарбів зі стародавніми арабськими монетами, срібними дирхемами (скарб Старої Ладogi датовано 789 р., скарби Дерев'яницького могильника — X—XI ст.). Більшість їх належать до IX і X ст. — періоду найбільшого розвитку східної торгівлі Русі. Але є скарби, в яких найпізніші монети належать приблизно до першої чверті IX ст. Цей нумізматичний літопис наочно демонструє, що саме у VIII ст. формується торгівля дніпровських слов'ян з хозарським і арабським світом. Хозари виступали торговими посередниками між Сходом і слов'янами.

Слід визнати правильними слова історика-медієвіста А.Я. Гуревича про те, що у добу вікінгів “торгівля і грабунок ішли поруч”<sup>6</sup>. Справді, торгові експедиції середньовічних купців-вояків часто перетворювалися на воєнні набіги і навпаки. Маючи військову перевагу, варяги нападали і грабували місцевих жителів, а за інших обставин, знявши з паска мініатюрні ваги, приступали до торгівлі з ними. Трюк із швидким перевтіленням вояків у купців і навпаки — купців у вояків вони часто використовували для віроломного нападу. Тому не лише ваги, а й зброю можна без перебільшення зарахувати до символів торгівлі раннього середньовіччя.

Матеріали археологічних розкопок підтверджують тезу про те, що рання Русь починалась як “торгова держава”. Меч, кинджал, наконечники до стріл, кольчуга поряд з вагами, гирками для зважування знаходять у речах багатих дружинних поховань Смоленська, Києва, Чернігова, Тимеріва. Так, у Гнездовському могильнику всього розкопано 920 курганів. У 62 з них знайдено бронзові ваги або їх фрагменти, а також гирки. Ці речі також знайдено в 32 з 464 досліджених поховань Тимерівського некрополя X ст. на Верхній Волзі. Цікаво, що в 13 випадках зустрічалася дуже коштовна зброя, це свідчить про високий соціальний статус померлих. Те саме співвідношення між кількістю розкопаних курганів і числом поховань з торговим інвентарем виявилось ще в одному дружинному некрополі X ст. поблизу селища Шестовиця під Черніговом, що свідчить про стійку закономірність<sup>7</sup>. Таким чином, як з'ясовано, 6—7 % мешканців поселень (городищ) у ключових пунктах важливих торговельних комунікацій були причетні до операцій

---

<sup>6</sup> Гуревич А.Я. Средневековый купец // Одиссей: Человек в истории. Личность и общество. — М., 1990. — С. 98.

<sup>7</sup> Лушкина Т.А. Торговый инвентарь из курганов Смоленского Поднепровья // Смоленск и Гнездово. — М., 1991. — С. 226—243; Фехнер М.В., Недошивина Н.Г. Этнокультурная характеристика Тимеревского могильника по материалам погребального инвентаря // Советская археология. — 1987. — № 2. — С. 72—73.

зважування монетного срібла у вигляді арабських дирхемів, західноєвропейських денаріїв та візантійських монет. Усього вздовж магістралі “із варяг у греки” та Балтійсько-Волзької магістралі на території Стародавньої Русі виявлено більше 200 поховань X—XI ст. з торговим інвентарем. На думку вчених М.Х. Алешковського, М.В. Фехнера, М.Г. Недошивіна, зазначені речі були характерні саме для збирачів князівської дані — полюддя з числа дружинної верхівки<sup>8</sup>.

Ця торгівля зі східними та центральноазіатськими державами мала сприяти появі на території Русі складських товарних центрів. Літописна традиція щодо формування Київської Русі наводить лише приблизну хронологію, коли виникли ці міста: Київ, Чернігів, Смоленськ, Любеч, Новгород та ін. На середину IX ст. названі міста вже стають значними політичними племінними центрами. Але досить випадкового погляду на географічне розміщення цих міст, щоб констатувати: вони виникли внаслідок успішності зовнішньої торгівлі на Русі: більшість їх довгим ланцюгом витягнулася по головному річковому шляху 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 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 давало можливість напівварварській державній системі Стародавньої Русі суворо контролювати васальні племена й ефективно використовувати потенціал торговельних комунікацій для отримання матеріальних ресурсів, які йшли на утримання державного апарату. За допомогою погостів і полюддя київські (норманські) князі поступово закріплювали свою владу на новоприєднаних територіях. Формування Київської Русі відбувалося екстенсивним шляхом. Передусім приєднувалися території, які могли дати швидкий прибуток саме у сфері збирання податків із зовнішньої торгівлі. Згідно з тлумаченням терміна “мити” стосовно доби раннього середньовіччя, це старонімецьке слово, яке поширилося серед західних і східних слов'ян на межі VIII—IX ст., означало грошовий або натуральний збір. Таким чином, київські князі ще інтуїтивно використовували митну діяльність

---

<sup>8</sup> Алешковский М.Х. Курганы русских дружинников // Советская археология. — 1960. — № 1. — С. 85.



як зручній інструментарій поширення та зміцнення своєї державної влади.

На названих вище факторах будується також концепція М.М. Покровського. Спочатку Покровський нагадує, що Русь IX—X ст. в уявленні іноземців — країна “городів” і торгівлі. Але торгівля раннього середньовіччя мала дуже обмежені розміри — панували дрібні крамарі типу “коробейників”. Серед товарів головну роль відігравав живий товар — раби (про що свідчать західноєвропейські митні статuti IX ст. і арабські джерела), які здобувалися силою; торгівля мала розбійницький характер. Торговельні склади — це князівський табір і одночасно осередок зі збирання мита. Первісне ядро міста становили купецькі роди, а біля них скупчувалося багато дрібного люду — робітників і ремісників. Маса населення в Києві була озброєна. Мешканці міст, що їх збудував Олег, брали данину з навколишнього населення й поверталися зі здобиччю. Міста з факторій купців перетворилися на великі політичні та адміністративні центри. Князь тут був найманим охоронцем міста<sup>9</sup>.

З українських істориків на початку XX ст. зазначену схему підтримував М.В. Довнар-Запольський. У праці, що стосується народного господарства всієї Русі, він звертає увагу на те, що слов’яни-руси, переселяючись із Карпат, захоплювали не чорнозем, придатний для рільництва, а ліс, придатний для звіроловства. Тобто слов’янські племена в період становлення примітивної держави спиралися на економічне підґрунтя у вигляді полювання, промислів і воєнно-торговельних експедицій. На підставі монетних скарбів та археологічного інвентарю М.В. Довнар-Запольський зазначає, що широкі обсяги східної торгівлі були головним джерелом фінансових надходжень держави. М.В. Довнар-Запольський, спираючись на відомості арабів Масуді й Ібн-Фоцлана, змальовує постійне перебування руських купців у столиці Хозарії — місті Ітиль, де вони мали свого суддю, їхні багатства, великий попит на дорогі хутра при дворі каліфів<sup>10</sup>. Ураховуючи інтенсивний східний напрям зв’язків ранньослов’янської держави та її значення в цілому для формування держави, розглянемо митні традиції, характерні для мусульманських держав. До того ж, створюючи модель митних відносин Київської Русі, маємо виходити з гіпотези, що молода східнослов’янська держава сприймала іноземні традиції державного управління і творчо їх використовувала на своєму державному ґрунті.

---

<sup>9</sup> Покровский М.Н. Русская история. — М.: АСТ, 2002. — Т. 1.

<sup>10</sup> Довнар-Запольский М.В. История русского народного хозяйства. — К., 1911.

Згідно із суворим мусульманським правом стягнення будь-якого мита заборонялося, але, незважаючи на цю правову норму, митниці (араби називали їх *марасид*) розташовувалися на всій території халіфату. Мусульманські юристи виходили зі складного становища, розміщуючи мито у графі податку на добродійні цілі (*закат*). Таким чином, митні збори мали прихований вигляд і найбільш поширеним було мито в розмірі 10 %.

Різні дрібні та можновладні арабські феодали також мали свої регіональні митні відомства (*марасид баррійя*) з різними розмірами мита. Прикордонні гарнізони поєднували прикордонну й митну діяльність. До їхніх функцій входили: обшук усіх від'їжджаючих, конфіскація зброї та незаконно придбаних рабів, перевірка особистої кореспонденції та книжок на релігійну тематику. На північному кордоні халіфату, де відбувалися торговельні контакти зі слов'янами, 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. Водночас митні порядки, що панували на арабських митницях раннього середньовіччя, чудово ілюструють спогади іспанського араба Ібн Джубайра: “Коли ми прибули до порту, то відразу на борт судна піднялися урядові особи, щоб усе переписати, що ввозиться. Усі, хто перебував на судні, повинні були підійти до чиновника, який фіксував їх прізвища, особливі прикмети, місце народження. Кожного допитували про товари і наявні гроші, і з цих товарів потрібно було сплатити закат. Мусульманам наказано було розвантажити на берег свої товари і речі та доставити їх у митницю. Потім їх викликали поодиночі, вносили багаж кожного та починали огляд. Обшукували і кишені мандрівників, потім вимагали від них клятву, що у них більше нічого немає. У цей час губилося багато речей, бо руки плуталися і штовханина була превелика. Після цієї сцени, наповненої приниженням честі, за що ми молимо Аллаха дарувати нам високу нагороду, мандрівників відпустили”<sup>11</sup>.

З наведеного документа можна побачити, що митниці в добу раннього середньовіччя виконували не лише суто фіскальні завдання, а й цілий комплекс заходів, які слід зарахувати до заходів державної безпеки в розумінні ідеології управління державою VIII—XII ст.

Розглянувши східні митні звичаї, які дали можливість набути досвіду державного регулювання (у фіскальному аспекті) зовніш-

<sup>11</sup> Мец А. Мусульманский ренессанс. — М.: Изд-во ВнМ, 1996. — С. 121—123.

ньої торгівлі ранньослов'янській державі, проаналізуємо, як здійснювались митні процедури на південних кордонах слов'янського етносу. Мова йде про митні традиції та елементи митної політики Візантійської (Східної Римської) імперії у період раннього середньовіччя, тобто про час інтенсифікації різноманітних контактів зі слов'янським світом.

В історії Візантії час активної державної політики у сфері митної діяльності збігається з правлінням імператора Юстиніана I (482—565). Стратегічна мета Юстиніана полягала у відновленні Римської імперії. Крім суто воєнних операцій проти західних варварських королівств та Іранської держави, візантійський імператор доклав багато зусиль до адміністративного та правового реформування внутрішнього життя імперії. А головне, він використав митну діяльність не лише для виконання тактичних фіскальних завдань, а і як інструмент захисту мануфактур з виробництва шовку. Шовк відігравав роль міжнародного платіжного засобу, особливо в розрахунках з найманцями-варварами за військову службу. Варвари і тюркути — військові союзники Візантії в боротьбі з Іраном відмовлялися від золота і погоджувалися на винагороду лише у вигляді шовку. Доба Юстиніана — це період найвищого розвитку візантійської торгівлі. Внаслідок важливості прямих контактів з країнами, де існувало шовкове виробництво, Юстиніан усіяко підтримував торгових людей і спонукав їх на нові торговельні проекти. Доки Візантія ще не мала суперників у торгівлі з віддаленим Сходом, звідки йшли коштовні товари до Європи, вона докладала великих зусиль, щоб отримати всі вигоди зі свого виняткового становища.

Найбільш відомою стародавньою пам'яткою регулювання митних процедур у Візантії може бути так званий Пальмірський митний тариф 137 р. Це акт, виданий сенатом міста Пальміри для запобігання конфліктам, що дуже часто виникали між купцями і митними чиновниками з питань обкладання митом. Оскільки розмір мит визначався за стародавніми звичаями, це призводило до різного тлумачення правових норм і викликало взаємне незадоволення. Щоб врегулювати цю невідповідність, було прийнято узгоджений митний тариф і викладено його двома мовами: грецькою та арамейською. Зазначений митний тариф діяв у східних провінціях Візантії і мав на меті посилити транзитні можливості імперії.

Так, до початку V ст. було два основні визначення податків з торговельних угод: *auraria* та *venalicium*. Судячи з усього, *auraria* платники податків сплачували в місцеві бюджети, а *venalicium*

потрапляв до державної скарбниці. Поступово центральний уряд підпорядковував собі більшість прибутків від муніципального оподаткування й затвердив свою прерогативу на визначення ставок непрямих податків. Це привело до зникнення з джерел згадок про *augagia* та встановлення єдиного оподаткування з торговельної угоди розміром, імовірно, від 1 до 4,16 % від суми угоди.

Проблема податків з торговельної угоди тісно пов'язана з проблемою митних зборів у ранній Візантії. Основною причиною цього став той факт, що основний ранньовізантійський митний збір — октава згадується в джерелах і як податок з торговельної угоди. Ймовірно, октава 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 у Візантії розгорнутої системи митних пунктів та здійснення митного збору при оформленні угоди.

У цілому в IV—V ст. інтерес до непрямого оподаткування з боку центрального уряду значно зріс. Проте єдина ставка у 12,5 % від вартості товару була не лише дієвим засобом поповнення державної скарбниці. Чотирикратне переважання ставки митного збору над ставкою податку з торговельної угоди свідчить про явно прокрекціоністську політику візантійського уряду.

Незважаючи на успішне встановлення єдиної тарифної ставки непрямого оподаткування в усій Візантійській імперії, його ефективність була явно незадовільною для візантійського бюджету. Оскільки системи митних пунктів не було. Виникала реальна можливість уникнути сплати непрямих податків. До того ж численні податкові пільги призводили до концентрації торговельної діяльності в руках пільговиків, а з іншого боку — до незадоволення платників податків.

Діяльність Юстиніана у митній сфері базувалася не на порожньому місці. Перші цеглини візантійської митної системи було закладено ще за імператора Феодосія II на початку V ст. У 410 р. Феодосій II видав закон, який встановлював мита, що стягувалися з шовкових караванів. На кордонах з Іраном було визначено три імператорські митниці, через які мусили проходити всі власники шовкових караванів.

За імператора Юстиніана I збільшується мережа митних пунктів та впроваджується новий торговельний податок у 10 % — деката. Швидше за все, внаслідок встановлення системи митних пунктів октаву було поділено на окремі податки. Митний збір у 10 % збирався тепер безпосередньо під час в'їзду до імперії, а податок з торговельної угоди — безпосередньо при оформленні угоди. Авансо-

вий характер митного збору разом з ліквідацією податкових пільг значно зачепив інтереси великих торговельних корпорацій — навклерів. 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 встановити державну монополію на торгівлю певною групою товарів, як правило, першої необхідності. Активна участь держави в монопольній торгівлі привела до зникнення необхідності оподаткування торговельної угоди, хоча все ще залишала державі можливість збирати митний збір із привезених товарів. Все це свідчить про зниження ролі непрямих податків в економічній політиці візантійської держави в VI ст.

Починаючи з реформ Юстиніана I і аж до кінця VIII ст. значення непрямого оподаткування незмінно знижувалося одночасно зі зростанням державного втручання в процеси зовнішньої та внутрішньої торгівлі. Така тенденція була прямо пов'язана з діяльністю особливих державних чиновників — комеркіаріїв. Це були посадовці на державному утриманні, спеціально вповноважені здійснювати від імені держави закупівлю шовку та інших товарів, що ввозилися до Візантії. Діяльність комеркіаріїв у VII ст. перемістилася на кордони імперії. Це призвело до того, що іноземні торговці не могли тепер вільно ввозити свої товари на територію Візантійської держави і, звичайно, не сплачували мито. Саме тому в документах цього періоду не лише не містяться згадки про збирання мита, а й практично немає даних про торгівлю приїжджих купців на території Візантійської імперії. Держава віддала перевагу не додатковим прибуткам від непрямого оподаткування, а ефективному контролю за вартістю, кількістю та якістю товару, що продавався. Така державна політика, з одного боку, сприяла стабілізації фінансового становища, припиненню зростання цін та зменшенню залежності Візантії від зовнішніх ринків. З іншого — такі жорсткі заходи сильно вдарили по приватній ініціативі, що стало причиною збідніння торговельно-ремісничих прошарків імперії та періодичного дефіциту товарів першої необхідності.

Кінець VIII — початок IX ст. був ознаменований для візантійського суспільства значними змінами в галузі зовнішньої торгівлі. Було ліквідовано систему комеркіаріїв — державних агентів для закупівлі товарів у імпортерів, та поновлено практику непрямого оподаткування. Пряме втручання держави в процеси товарообміну залишалось значним, але відтепер воно обмежувалося контролем торговельних угод. Державна монополія на купівлю-продаж товарів була замінена суворою регламентацією усіх параметрів

процесу. Торгівля з іноземними купцями в цей період проходила в спеціально відведених для цього місцях — мітатах, де державні чиновники контролювали, який товар, у який час і за якою ціною можна продавати. У результаті подібна регламентація продовжувала виконувати основні завдання попередньої державної монополії на купівлю-продаж: стабільність цін, лояльність торговельно-ремісничого населення, можливість державного втручання у разі виникнення дефіциту товарів. До того ж візантійський уряд отримав можливість збирати непрямі податки, принаймні комерцій, за ввезення товарів на територію Візантійської імперії.

Отже, добре налагоджена адміністративна структура держави, відносна внутрішня і зовнішня політична стабільність дали можливість Візантійській державі 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.

Поява візантійських митниць на північних кордонах імперії, на узбережжі Чорного моря, була викликана поширенням експансії слов'янських племен на прикордонні провінції імперії. Але у цьому випадку митниці виконували прикордонні функції. Так, за відомостями “Таємної історії” Прокопія, митниці Евксинського Понту (Чорного моря) контролювали рух стратегічних товарів і не дозволяли вивозити до країни слов'янських варварів зброю, шовкові вироби, коштовні метали. 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<sup>12</sup>.

Починаючи з IX ст. київські князі орієнтувалися на торговельні контакти з Візантією. Це зумовило знайомство з бюрократичними методами управління державою, у тому числі з юридичним оформленням торговельних зносин і митного обкладення. Без сумніву, ці контакти започаткували перспективну традицію давньоруських князів використовувати візантійський досвід в управлінні державою. Торговельні договори, що регламентували митні процедури, дали змогу руським князям у майбутньому переводити митні про-

<sup>12</sup> Успенский И.Ф. История Византийской империи. — М.: АСТ, 2002. — С. 205—210.

мисли з рангу воєнних експедицій до примітивної системи стягнення мита, з урахуванням місцевих правових звичаїв.

Від самого початку свого формування економічно і політично Київська Русь залежала від таких факторів: ефективної системи збирання податків усередині держави, розвитку заморської торгівлі та військового забезпечення торгових шляхів.

Візантійський імператор Константин Багрянородний у творі про управління імперією так відобразив картину князівського полуддя (тобто податкової системи ранньої Русі). На початку листопада, коли остаточно встановлювався зимовий шлях, князь “зо всією Руссю” (тобто з дружиною) розпочинав збирання дані за рік і одночасно закріплював свою адміністративну владу на території васальних племінних союзів. Васали мусили також на весну підготувати певну кількість стругів, які по весні навантажувалися зимовою даниною та формувалися у величезний торговий караван. Під охороною князівської дружини він прямував, а фактично проривався з боєм через території кочовиків до Чорного моря і Константинополя<sup>13</sup>.

Слід зазначити, що у період останньої 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.

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

Саме в такому контексті можна розглядати і державну діяльність Святослава Київського (945—972). Автор “Повісті минулих літ” вкладає в уста Святослава таке пояснення південної політики: “Хочу жити в Переяславці на Дунаї, яко то єсть середа земли моеї, яко ту вся блага сходятся: отъ Грекъъ злато, паволоки, вина и овошчеve разноличныя, изъ Чехъ же, из Угорь сребро и комони, из Руси же скоро и воскъ, медь и челядь”<sup>14</sup>.

<sup>13</sup> *Ключевский В.О.* Курс русской истории. — М., 1968. — С. 60—62.

<sup>14</sup> *Сахаров А.М.* Дипломатия Святослава. — М.: Междунар. отношения, 1992. — С. 45.

На основі проведеного аналізу можна зробити певні висновки, зокрема, розпад античної цивілізації не зруйнував світової торгівлі, яка на довгий час стала головним джерелом для існування перших феодальних держав Західної Європи.

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” трикутника міжнародної торгівлі: Візантійська імперія — Согда — Китай залучали їх до активних контактів з іноземцями і змушували сприймати деякі традиції державного управління, у тому числі митне обкладання купецтва. Слід ураховувати, що до формування за принципом торговельної держави ранню Київську Русь підштовхнули нормани, які тримали провідні позиції в управлінні державою слов'ян з другої половини IX до початку XI ст. Це виявилось в тому, що територіальний розвиток Київської Русі залежав від фіскально-торговельного ефекту того чи іншого регіону.

## 3.2. Становлення Русі та торговельні контакти на теренах Східної Європи

Характерною рисою становлення та розвитку ранньофеодальної Русі була активна міжнародна зовнішня торгівля як складова зовнішньої політики перших київських князів. Але суттю цієї політики була мета київських князів отримати перш за все максимальні прибутки від прямої торгівлі або від посередництва, а краще від надання послуг збройної охорони для купецьких караванів. Згідно із сучасними моральними принципами таку політику сміливо відносять до звичайного розбійництва, а державу, збудовану за таким принципом, називають хижацькою. Але в умовах примітивного розвитку економіки прибутки від контролю за торгівлею становили значну частку державних прибутків того часу. Такими ж принципами керувались і королі франків Дагобер та Карл Великий. І це в державі, де розвиток феодалізму став класичним прикладом генези цієї соціально-економічної формації!

До того ж аналіз участі Київської Русі у міжнародній торгівлі дає змогу встановити правові норми, які регламентували митні відносини IX—XIII ст. Один із ключових елементів цього підходу базується на реконструкції найбільш відомих торговельних кому-



нікацій, що з'єднували Русь з іншим світом. Визначена реконструкція також дає можливість використати джерела середньовіччя, які нададуть змогу більш якісно відновити митну систему Русі феодальної доби.

Літописна спадщина залишила згадки та опис торгових комунікацій, що відіграли значну роль в історії Київської Русі. Це Волзький шлях через Хозарію до Закаспійського регіону, Грецький — Дніпром до Криму і Царгорода, Залозний, який також спочатку пролягав Дніпром, а потім відхилився від нього, на думку М.С. Грушевського, на південний схід — до Дону, на думку Н.Я. Арістова, він проходив Дністром у Наддунав'я; Солоний — до Солоних озер у Криму, а також сполучаючи Київ з Коломийськими соляними промислами у Галицькому князівстві. На жаль, у літописах не зазначено про напрямок цих шляхів, а лише тричі згадується про них. Літопис оповідає про них одночасно, немов пов'язуючи їх територіально з Половецьким степом, і називає дідівськими, споконвічними. Саме з таких позицій виходила вітчизняна історіографія другої половини ХІХ ст. У ХХ ст. унаслідок інтенсивних археологічних експедицій, використання нових методів дослідження, введення до наукового обігу нових джерел вдалося більш ретельно реконструювати торговельні шляхи середньовіччя і визначити їх роль в історії Русі.

**Волзький шлях.** Хозарський каганат був державою, для якої участь у транзитній торгівлі між Закавказзям, іранськими землями, Середньою Азією з одного боку і Північним Кавказом, Волзькою Болгарією і Руссю з другого була життєво важливою. За свідченням ал-Істахрі, відомості якого сягають ІХ ст., у Хозарії вироблявся на експорт лише риб'ячий клей, основні ж предмети тогочасного обміну — невідьники, мед, віск та хутра, що переправлялися через Хозарію на східні ринки, прибували “з земель русів, болгар та Києва”, тобто головним чином з Південно-Західної Русі. Тут маємо справу також з експлуатацією державою свого транзитного потенціалу. Васальна залежність східнослов'янських племінних союзів у ІХ—Х ст. від Хозарії дала можливість руським торговим людям та князям приєднатися до міжнародного торгового обміну.

Успішний розвиток східної торгівлі Русі значною мірою забезпечувався європейсько-азіатським транзитом через її землі. Про його міжнародне значення свідчить уже Ібн Хордадбех, за яким торговельний шлях від Іспанії пролягав “поза Румом” через краї слов'ян до Хозарії. Остання відіграла помітну роль у трансконтинентальній торгівлі через Київ, особливо у найдавніші часи.

Про найдавніші русько-хозарські зв'язки свідчить назва, вжита стосовно Києва, або київської фортеці, у творі Константина Багрянородного: "Киоава, що називається Самватас". Вже давно висловлювалась думка, що Самватас-фортецею називали Київ саме хозари (можна порівняти з назвою хозарської фортеці на березі Керченської протоки — Самкарш). Літописний матеріал про навалу хозарів на полян, яка датується приблизно VIII ст., дає можливість припустити існування в Києві вже з тих далеких часів колонії хозарських купців, що дали назву "Козаре" одному з міських районів, відомих за літописним описом подій середини X ст. Іспанський мандрівник ал-Гарнаті, відвідавши Київ у середині XII ст., згадував, що бачив у місті тисячі "магрибинців", схожих на тюрків, що говорили тюркською мовою. Подальший текст пам'ятки ніби свідчить про те, що вони походили з Хозарії — із Саксину. Значна роль у цій торгівлі належала іудейському населенню Хозарії. На межі VIII—IX ст. верхівка хозарського суспільства прийняла іудаїзм. Слід нагадати, що цю релігію сповідувало й багате хозарське купецтво. М.І. Артамонов вважає, що після розгрому хозарських міст Святославом та частина купецтва, яка здійснювала зв'язки між Сходом та Руссю і Візантією, переселилась у Тмутаракань і далі. Очевидно, саме хозарське іудейське населення Києва дало назву Жидівським міським воротам. Мабуть, хозари становили принаймні частину тих багатих торговців-"жидів", які фігурують у давньоруських літописах. Можливо, район Києва, відомий у X ст. як Козаре, згадано у літописі від 1124 р. як Жидове. Крім того, на території Хозарського каганату, особливо на його кордонах, на Тамані, у Криму, на Кавказі, у Дагестані, здавна жили і євреї — вигнанці з Ірану і Багдада, які також могли вести на Русі торгівлю і під тиском кочівників переселятись на Русь.

Великий Волзький шлях вивчений у багатьох аспектах у низці історичних праць. І хоч здебільшого то були праці з історії давньоруської торгівлі, на значення цього шляху для центральних земель Київської Русі, а пізніше — південно-західних руських земель зверталася невелика увага. Причиною цього можна вважати ту справді визначну роль, яку відіграв Волзький шлях пізніше у піднесенні Північно-Східної Русі. За часів становлення й розквіту Давньоруської держави, крім частини східнослов'янських земель із центром у Києві, він сполучав зі Сходом в'ятицькі землі, за монетними пам'ятками, — особливо широко наприкінці VIII—IX ст. Звуження торгівлі в'ятичів зі Сходом через Волзький шлях пов'язане з підкоренням їх у другій половині X ст. владі київського кня-

зя, на що вказував Б.О. Рибаків<sup>15</sup>. Щоправда, В.Я. Янін, незважаючи на відзначене ним скорочення нумізматичного матеріалу у в'ятицьких землях, вважав, що аж до початку XI ст. єдиний шлях, через який відбувалась торгівля Київської Русі зі Сходом, пролягав від держави булгар до Києва по Волзі — Оці через землю в'ятичів. Безперечно, цьому шляхові належало відіграти певну роль у торгівлі Русі з Булгаром. Однак більш переконлива думка Б.О. Рибаків, котрий, спираючись на дані східної географічної літератури, наполягав на тому, що магістральний торговельний шлях від Булгара на Волзі до Києва, за термінологією давньоруських джерел, “гостинець”, пролягав південніше землі в'ятичів. У книзі “Втіха мандрівників довкола світу”, яку арабський географ ал-Ідрісі написав у 50-х рр. XII ст., використавши праці багатьох арабських та перських авторів починаючи від IX ст., зазначається, що весь цей, у східній частині біля Булгара безлюдний і лісовий, а на землях Русі — добре наїжджений шлях довжиною близько 1400 км, було поділено на 20 “манзилів” — поштових станцій<sup>16</sup>. Таким чином, стратегічна торговельна комунікація перебувала у сфері саме державного контролю, і збереження цього контролю вважалося одним із життєво необхідних завдань Давньоруської держави.

Реконструйована Б.О. Рибаківим за даними Ідрісі давньоруська частина цього шляху від Києва мала такий вигляд: верхів'я р. Супою за 75 км від Києва, що було місцем зосередження давньоруських військ; Прилуки за 60 км від Супою; за 78 км — Ромен, від якого в напрямку з Булгара до Києва відходив шлях на південь до Переволочної у гирлі Ворскли і далі Правобережжям до Олешні — у гирлі Дніпра; поблизу селища Межирічі, біля Білогір'я, де знайдено привізні речі з Прикам'я; за 78 км — Обоянь. Причому між Білогір'ям і Обоянню на Гочівському городищі, що становило опорний військовий пункт на цьому небезпечному відрізку шляху, археологи також знайшли матеріали волзько-камського походження. Б.О. Рибаків звернув увагу, що на схід від Обояні є два села з однаковою назвою Істобне, розташовані за 70 км від Обояні і одне від одного. Назва ця походить, як зазначає дослідник, від давньоруського “истъба”, “истобка” (тепле приміщення). На тій же відстані від останнього Істобного, на схід від Дону, на р. Вороніж,

<sup>15</sup> Рибаків Б.А. Торговля и торговые пути // История культуры Древней Руси. — М.; Л., 1948. — Т. 1. — С. 315.

<sup>16</sup> Там же. — С. 323.

на місці останнього слов'янського городища IX—X ст. — Михайлівського кордону, була, вважає Рибаків, порубіжна давньоруська станція на торговому шляху між Булгаром і Києвом<sup>17</sup>.

Волзький, або Хозарський, шлях пролягав з Русі до нижньої течії Волги, куди з давнини сходилися різні торговельні шляхи. Відомості про торговельні зв'язки Північного Каспію з країнами Сходу — Індією й Вавилоном належать до I ст. н. е. Віддавна до гирла Волги вели й шляхи із Середньої Азії, а також через Північний Кавказ від Чорного моря. У зв'язку з широким розвитком караванної й морської торгівлі перської сасанідської держави, за спостереженням В.В. Бартольда, у III—IV ст. до цих двох шляхів приєднався новий — угору по Волзі<sup>18</sup>. В умовах візантійсько-іранських воєн кінця VI — початку VII ст. (викликаних саме митними суперечностями між Візантією та Іраном) караванний шлях уздовж західного узбережжя Каспійського моря, що з'єднував Передню Азію з Північним Кавказом і міжнародним ринком у Хозарії, поступово набував усе більшого значення. Відповідно в загальній картині торгівлі Сходу з Європою через Кавказ зростало значення її каспійської частини — торгівлі через Кавказьку Албанію і Дербент, про що свідчать нумізматичні й писемні пам'ятки. Це пояснює політичну зацікавленість у цій комунікації київських князів, про що свідчать воєнні експедиції IX—X ст.

Торговельні зв'язки Русі через Хозарію з країнами Арабського халіфату відображено в численних працях арабських географів, найдавніша з яких належить перу вченого першої половини IX ст., чиновника халіфського двору Ібн Хордадбеха. Він оповідає, що “купці-руси з слов'ян” транспортували зібрані у “віддалених частинах” своєї країни (очевидно, у полюдді) хутра та мечі або до Румійського моря, або по “ріці слов'ян”, яка в сучасній науці ідентифікується то з Танаїсом (Доном), то з Ітилем (Волгою). Русько-арабська торгівля через Хозарію була досить розвинутою і в попередній період. Про це свідчать, зокрема, згадки про продаж русами слов'янських невільників, що становили один з найважливіших товарів в експорті Давньої Русі. У соціально-економічних умовах Арабського халіфату невільники були товаром підвищеного попиту (митом за раба сягало 100 дирхемів). Про них пишуть кілька арабських письменників. Найбільше враження справляє згадка ат-

<sup>17</sup> Рибаків Б.А. Торговля и торговые пути // История культуры Древней Руси. — М.; Л., 1948. — Т. 1. — С. 332.

<sup>18</sup> Заходер Б.Н. Каспийский свод сведений о Восточной Европе. — М., 1967. — Т. 2. — С. 85.

Табарі (838—923) у “Хроніці пророків та королів”, в якій зазначається, що вулиці столиці халіфату “кишіли” невільницькою “слов’янською сараною”<sup>19</sup>.

Русь експортувала до країн халіфату значну кількість хутра. В аристократичних колах країн Сходу особливо цінувалося хутро чорного лиса та соболине. За арабською історіографічною традицією, слов’яни здобували його у казкових землях диких і жорстких народів яджуджів і маджуджів, що відповідали біблійним гогам та магогам.

Географ X ст. Ібн Хаукаль вважав, що слов’янська частина Ітиля — столиці Хозарії — більша за територією, ніж тогочасне італійське місто Палермо. На території Ітиля існували територіально відокремлені від хозарської частини міста колонії різних іноземних купців, у тому числі давньоруських. Кожна з цих колоній мала власного суддю і посідала елементи господарського самоврядування. Роль Ітиля як вогнища міжнародної торгівлі наприкінці X ст. перейшла до інтернаціонального торговельного центру — Саксина, в якому проживали, за свідченнями ал-Гарнаті, купці з найвіддаленіших земель мусульманського світу і який, за А.П. Новосельцевим, перебував у залежності від Волзької Булгарії.

Діяв також згадуваний у джерелах шлях на схід від Волги, що єднав Булгар з Хорезмом, саме ним ішло в Булгарію з Хорезма посольство багдадського халіфа Муктадира 922 р., про що залишив спогади секретар посольства Ібн Фадлан. Усталена думка, що основна торгівля Русі з Середньою Азією провадилася через Булгар і по Волзі або вздовж неї суходолом. Проте з цим важко погодитись, якщо мати на увазі Київську Русь або південно-західні руські князівства пізнішого часу. Для них більше значення напевно мав караванний шлях у Хорезм від Ітиля суходолом уздовж Каспійського узбережжя. Можливо, використовувався й морський шлях до східного узбережжя Каспію і далі у Хорезм, звідки руські хутра — горностаї, соболь, білка тощо, розходилися по різних країнах Сходу, через що, очевидно, у давньоруській літописній традиції це море й називається Хвалинським<sup>20</sup>.

Проте в другій половині X ст. відбулися великі зміни в міжнародній політиці Русі. Зростання потенціалу молодого держави вимагало концентрації ресурсів для вирішення геополітичних зав-

---

<sup>19</sup> *Калинина Т.М.* Торговые пути Восточной Европы IX века (По данным Ибн-Хардабеха и Ибн ал-Факиха) // *История СССР.* — 1986. — № 4. — С. 76.

<sup>20</sup> *Новосельцев А.П., Пашуто В.Т.* Внешняя торговля Древней Руси (до середины XIII в.) // *История СССР.* — 1967. — № 3. — С. 81—108.

дань. Активна зовнішня політика проводилася одночасно як на східному, так і на південному напрямках. Київські князі (а точніше, норманські), передусім розпочинають збройну боротьбу за найбільш вигідні з торгового погляду регіони. Їх влада в цих регіонах давала можливість збільшити як прямі торгові прибутки, так і митні збори.

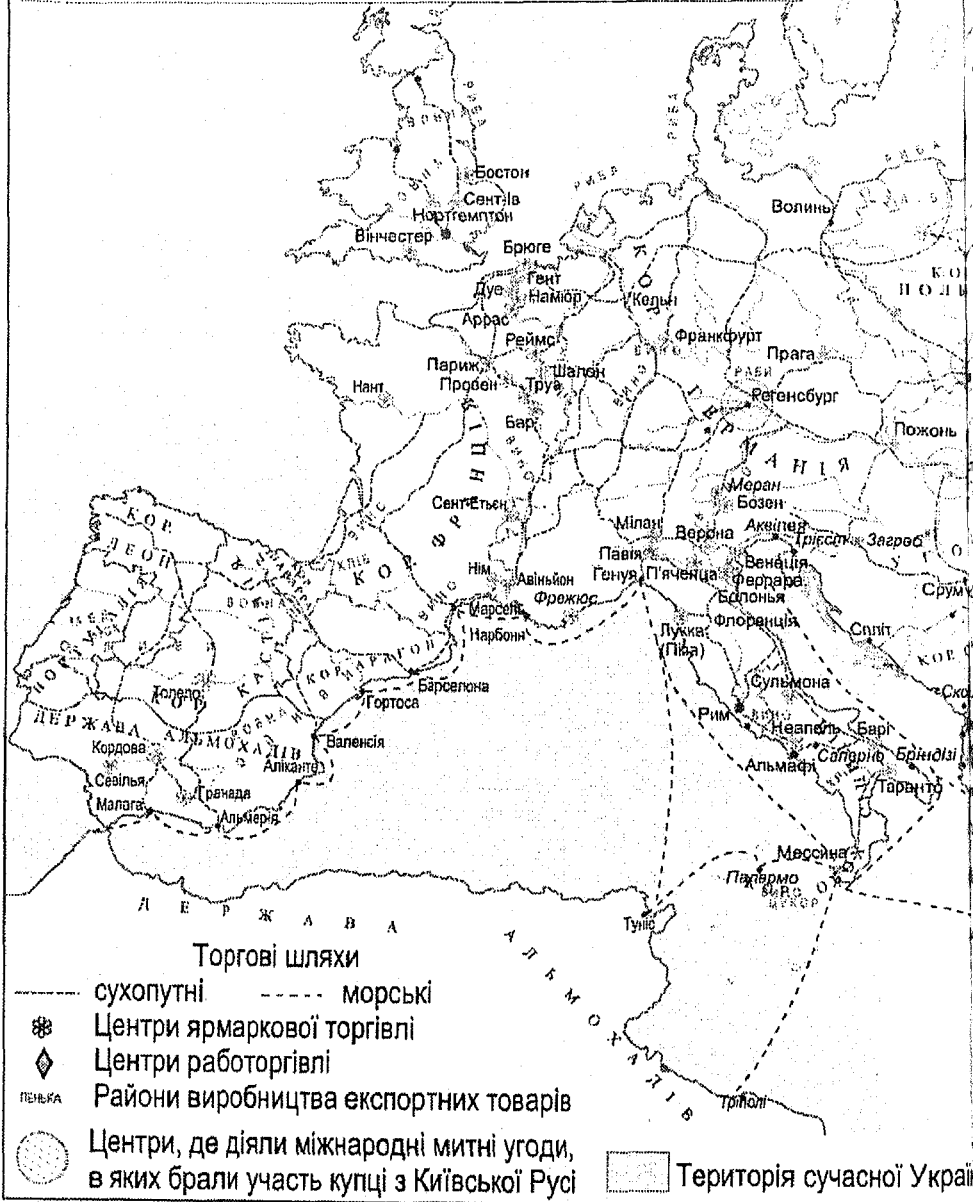
Характер збройних сил Київської Русі IX—X ст., а це найманці-нормани, які служили лише за винагороду, змушував князів підкоряти все нові й нові території. Водночас активна воєнна політика вимагала збільшення військового контингенту. Помісне феодальне військо Русі починає складатися у XII ст. Спостерігаємо зачароване коло, і розширення цього кола могло припинитися, тільки натрапивши на таку саму потужну протидію. Воєнна експедиція Святослава Ігоровича в Хозарський каганат 965 р. проходила також у руслі міжнародно-торговельної політики. За Ібн Хаукалем, руське військо під проводом Святослава розгромило не лише найбільші торговельні центри Хозарії — Ітиль і Семендер, а й Волзьку Болгарію. Таким чином Давньоруська держава продовжувала стверджувати свій вплив на найважливіших для себе торговельних шляхах, зокрема до Волзької Болгарії, з якої вона отримувала найцінніші сорти хутра, і в напрямку до країн арабського Сходу через Хозарію, від якої значною мірою залежала торгівля Русі також з персидськими землями. Розгром Саркела — Білої Вежі, могутньої фортеці, позбавив Хозарію контролю над торговельними шляхами по Дону, через які Хозарія підтримувала, зокрема, зв'язки з Візантією. Для Давньоруської держави важливими були шляхи через Дон на Волгу і до районів приазовської руської колонізації, насамперед на Тамані, які мали з часом все більше значення не лише в торгівлі Русі через Північний Кавказ і Трапезунд, а й як зв'язок зі Східним Кримом. Унаслідок походів Святослава під контроль Русі перейшло практично все Північне Причорномор'я. Походи Святослава на Балкани у зв'язку з цим можна розглядати як подальшу зовнішньополітичну акцію в тому ж напрямі: метою їх було відвоювання у Болгарії Добруджі і дунайських гирл, володіння якими давало можливість контролювати магістральний торговельний шлях з Русі на Балкани. Але руйнація Хозарського каганату перетворилося на бумеранг для майбутньої історії Київської Русі. Замість більш-менш сталої держави Євразійський степ формував усе нові й нові хвилі агресивних кочових народів. І вже у XII ст. Русь втрачає більшість комунікацій і, як наслідок, київські князі залишаються без лівової фінансової частки, яка складалася за рахунок торгових і митних операцій.

**Південний напрямок.** Цей напрямок нас цікавить передусім тому, що з ним пов'язано перші документально підтвержені відомості про участь київських князів у врегулюванні міжнародних торговельних відносин у басейні Чорного моря. Відомі договори між Руссю і Візантією X ст. містили і митну складову. Аналіз зазначених фактів дає можливість вирішити такі завдання, як фіксація митних процедур середньовіччя і закріплення гіпотези про торговельне начало Київської Русі.

Але спочатку розглянемо детальніше характеристику шляхів південної торгівлі. З найдавніших часів найважливішу роль виконував річково-морський шлях, що підтверджується насамперед даними Константина Багрянородного. “Відпливаючи цією рікою (Дніпром)... вони (роси) прибувають до ромеїв”, — пише він. Саме на цьому шляху слов'яни з першої половини VI ст. зустрічаються з такою формою державного примусу Візантії, як сплата митних податків у Херсонесі.

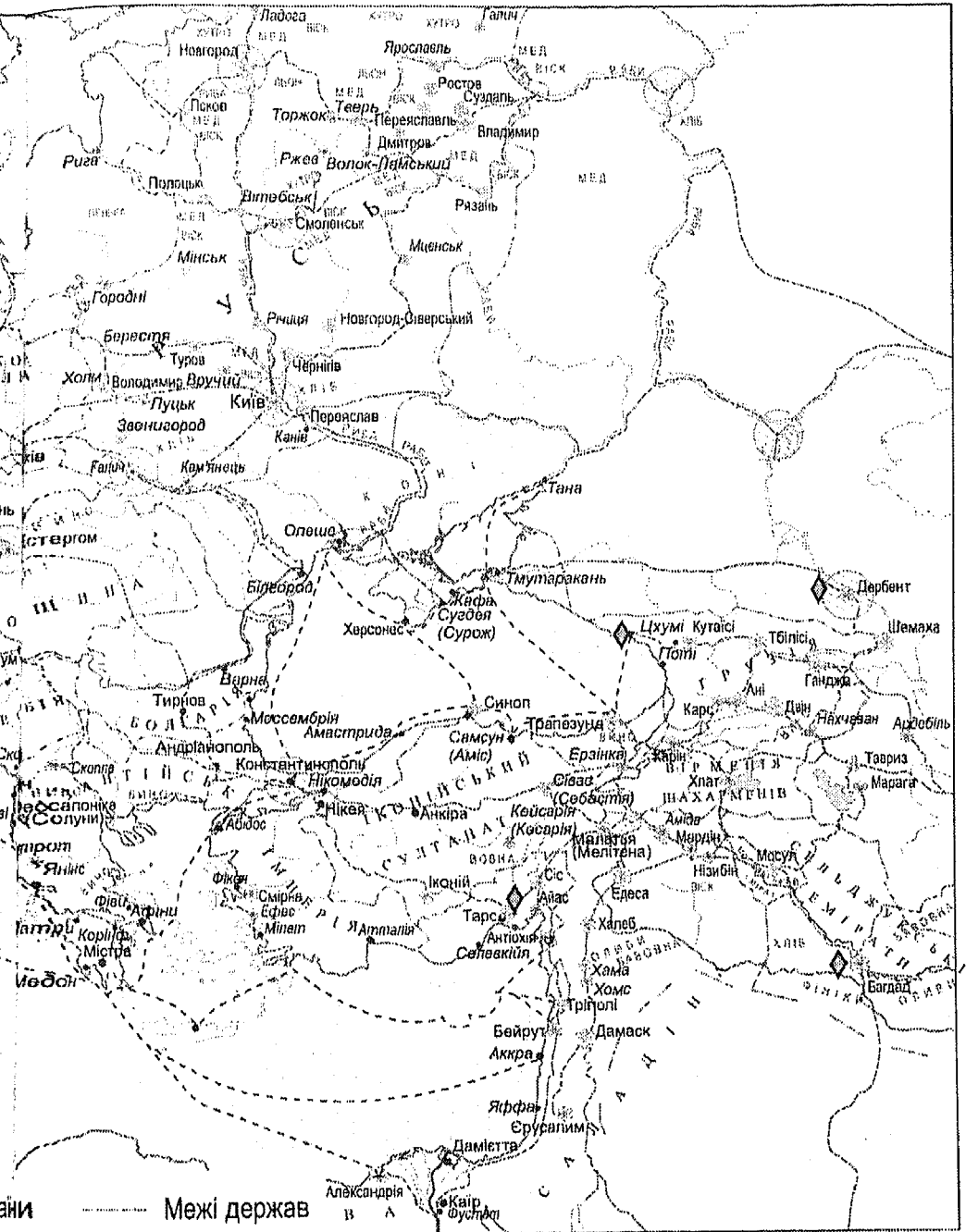
За літописними даними, з Києва на південь пролягали Грецький, Соляний і Залозний торговельні шляхи. Вони були об'єктами особливого піклування князівської влади. Літопис підкреслює, якого великого значення надавала їм громадська думка Русі: забезпечення їх функціонування вважалося одним з найважливіших державних завдань, підносилося до рівня захисту населення від кочовиків. Згідно з “Повістю минулих літ”, Олег, як тільки утвердив свою владу в Києві, почав ставити остроги вздовж дніпровської комунікації для захисту від степових народів. Володимир на початку XI ст. розгорнув будівництво фортець на річках Стугна, Десна, Трубежа, Сула. З часом він з'єднав ці остроги між собою валами та засіками. Весь період князювання Володимира (978—1015 рр.) пройшов у боротьбі з печенігами, які обрали територію для кочовищ уздовж нижньої течії Дніпра. Цей ареал був поділений між вісьмома ордами. За часів Володимира укріплений степовий кордон Київської землі проходив на відстані не більше ніж одного дня шляху від Києва. Слід зазначити, що наприкінці XII ст. Русь усе ж програла боротьбу Великому степу і втратила південні торговельні шляхи. Про це свідчить Іпатіївський літопис: “Вложи Богъ в сердце Мьстиславу Изяславичу мысль благу о Руской земли, занеже ей хотяше добра всем сердцемъ и съзва братью свою и нача дуамти с ними, река имъ тако: “Братья! Пожальтесь о Руской земли и о своей отцине и дедине, оже несуть хрестьяны на всяко лето у веже свои, а с нами роту взимаюче, всегда переступаюче, а уже у нас и Гречський путь изьотимають, и Соляный, и Залозный”.

## КИЇВСЬКА РУСЬ У СИСТЕМІ МІЖНАРОДНИХ ТОРГОВЕЛЬНО-МИТНИХ ВІДНОСИН





Митні відносини і торгівля у добу середньовіччя



Щодо Гречника в історіографії ніколи не виникало сумнівів: одностайно визначалося, що він йшов Дніпром до Олешня і далі у Візантію. Про це свідчать і Константин Багрянородний та інші джерела. Стосовно Залозного шляху (або Залозника) висловлювалися різноманітні судження, навіть щодо його напрямку. П.П. Мельгунов, наприклад, вважав, що він йшов у двох напрямках: на південний захід до Дунаю і до Галича. Назва його походить нібито від лоз (очерету) дунайських берегів. Нині переважає думка, що Залозник проходив суходолом з Києва до Тмутаракані, а назву отримав від центру формування купецьких караванів — озера Залозного, яке розташоване поблизу гирла Десни. За даними літопису, в середині XII ст. давньоруські князі, що забезпечували безпеку купців “гречників” і “залозників”, часом чекали зі збройним конвоем у районі Канева. Отож, Залозник відходив від Гречника десь нижче за течією Дніпра за Каневом. Успішний розвиток торговельних зв'язків Русі з містами Криму та зростання їх значення у зовнішній торгівлі Русі дають підстави для припущення, що Залозник — це шлях, який вів до кримських міст через переправи нижче дніпровських порогів. Один із варіантів цього давнього шляху до Криму, очевидно, і був описаний у творі Константина Багрянородного. Ймовірніше, однак, що Залозник відходив від лівого берега Дніпра до Дону, на Білу Вежу, і далі до Східного Криму і на Північний Кавказ.

Соляним могли в Давній Русі називатися два шляхи. Один пролягав до Києва від галицьких соляних копалень. На користь того, що саме він називався Соляним, можна тлумачити той факт, що в літописному описі князівських походів 1168—1170 рр. на захист від половців південних торговельних шляхів цей шлях згадується лише один раз у загальному контексті: “А уже у нас и Гречський путь изъотимають, и Соляный и Залозный”. В описах же конкретних подій цих походів Соляний шлях не згадується. Метою цих акцій визначається захист Гречника і Залозника. З іншого боку, галицький соляний шлях був віддалений від половецьких кочовищ. Отже, можливо, тут ідеться про шлях до південних, кримських солоних озер, з яких пізніше вивозили сіль українські чумаки. Слід зазначити, що сіль у добу середньовіччя за цінністю може зрівнятися в сучасному світі лише з “чорним золотом” — нафтою. Тому державна монополія як на шляхи доставки солі, так і на її реалізацію була важливою складовою для державних надходжень. Підтверджує цю версію і опис торгівлі кримською сіллю у книзі Гійома Рубрука про подорож у середині XIII ст. “З цих солончаків, — пише він про соляні озера Північного Криму, — Бату і Сартак (золотоординські хани) одержують великі прибутки, адже з усієї

Русі їздять туди за сіллю". Якщо ця торгівля була настільки розвиненою після татарської навали, то до неї вона, напевно, також займала в давньоруській економіці помітне місце.

Головним торговельним і політичним партнером Русі у цьому регіоні була Візантія. Політичні та економічні контакти між Візантією і Руссю регулювалися, на відміну від інших торгових операцій, чітко прописаними юридичними документами — торговельними трактатами. Торговельні трактати — це не лише пам'ятки міжнародного права середньовіччя, це джерела, які дають змогу реконструювати елементи митної діяльності і митної політики IX—X ст. Водночас залишається відкритим питання, яким чином Київська Русь на зорі свого розвитку змогла врегулювати торговельно-митні конфлікти з Візантією на свою користь. Відомо, що військовий, фінансовий, економічний потенціал Східної Римської імперії був надзвичайно великим порівняно з Руссю. Для пошуку відповіді на ці парадоксальні епізоди звернімося до політичних подій усередині Візантії та на її кордонах. В останній чверті IX ст. Візантія перебувала у стані політичної кризи, яка була викликана постійними палацовими заколотами, розколом церкви. На зовнішніх кордонах імперія перейшла до оборони. Більшість військових ресурсів при цьому спрямовувалася на боротьбу з арабами. Особливо складним було правління імператора Льва V (886—905 рр.). Крім арабської експансії, новий імператор, мав реагувати на заколоти і повстання в провінціях імперії. Так, у 886 р. спалахнув бунт у Ломбардії під керівництвом герцога Веневенда Аїона. Повстанці уклали військовий союз із арабами і 887 р. розгромили візантійську армію в Італії поблизу міста Барі. У 893 р. араби захопили важливий для імперії острів Самос. Але, крім арабів, які щороку в Сирії відвойовували у ромеїв провінцію за провінцією, на північному заході з'явилася нова загроза — Болгарське царство. З 893 р., коли болгарським царем став Симеон, для Візантії розпочалися "темні" часи. Майже всі роки свого правління Симеон (893—927 рр.) провів у війнах з Візантією. Двічі, у 897 та 913 рр., болгарари брали в облогу Константинополь і в мирних угодах змушували візантійського імператора визнавати себе данником болгарського царя<sup>21</sup>.

У цих історичних подіях для нас цікава одна закономірність: приводом для початку війни були утиски болгарських купців з боку візантійських митних чиновників, закриття імперських ринків для болгарського купецтва, небажання імператорів визнавати юрис-

---

<sup>21</sup> *Продолжатель Феофана. Жизнеописание византийских императоров.* — М.: Наука, 1992. — С. 310—312.

дикцію болгарських царів над усіма територіями царства. За таких обставин для молодій болгарській державі війна була єдиним заходом для визнання своїх прав не лише в торгівлі, а й визнання як рівноправного суб'єкта міжнародного права середньовіччя.

Для реконструкції походів Русі на Візантію 907 і 941 рр. та аналізу митної складової укладених угод слід розглянути проблему крізь призму міждержавних відносин на початку X ст. Але спочатку наведемо декілька історіографічних зауважень. На сучасному етапі історіографія відкинула сумніви щодо реального існування цих угод та їх сприятливості для Русі. Проте деякі історики мали сумніви, чи дійсно були ці походи та договори. С.В. Бахрушин, наприклад, узагалі називав їх "фантастичними"<sup>22</sup>.

М.С. Грушевський вважав і дату (907 р.), і деталі також легендарними, але водночас припускав, що були походи Русі до візантійських земель на початку X ст., які дали привід для польоту народної фантазії<sup>23</sup>. О.О. Шахматов і А.Є. Пресняков факту походів не відкидали, але висловили цілком зрозумілі сумніви щодо їх датування та інших деталей, які зафіксовані у літописі.

Для того щоб розплутати це питання, маємо такі дані: 1) датований договір з греками від 2 вересня 911 р.; 2) зміст договору безперечно вказує на досягнення Руссю політичних успіхів; 3) договір 944 р., який вносить суттєві зміни у зміст документа 911 р. Таким чином, похід не можна назвати фантастичним. Ми можемо з великою вірогідністю припустити, що літописець, не маючи змоги ознайомитися з реальним документом, помилився з датуванням, а через деякий час наступне покоління, отримавши реальний документ, виправило хронологію подій<sup>24</sup>.

Зовнішня політика візантійських імператорів довгий час (період, коли дозволяли фінансові ресурси від використання торговельного потенціалу) базувалася на системі військово-політичних союзів у вигляді системи противаг. Для протидії експансії слов'янського світу з VI ст. імперія використовувала військовий потенціал кочових народів. Спочатку це був Західнотюркський каганат, потім — хозари, далі — печеніги. Візантійські імператори чудово уявляли повноту залежності руських князів і держави взагалі від торгівлі з Півднем та посередництва в цій торгівлі для інших на-

<sup>22</sup> Бахрушин С.В. Некоторые вопросы истории Киевской Руси // Историк-марксист. — 1937. — № 3. — С. 172.

<sup>23</sup> Грушевський М. Історія України-Руси. — Т. 1: До початку XI віка. — К.: Наук. думка, 1994.

<sup>24</sup> Шахматов А.А. Несколько замечаний о договорах с греками Олега и Игоря // Записки неофилологического общества при Петроградском университете. — Пг., 1915. — Вып. VIII. — С. 385.

родів. Так, чергова керована візантійським двором експедиція печенігів на Русь, особливо навесні, коли формувалися каравани до Чорного моря, завдавала величезних збитків ранньофеодальній державі<sup>25</sup>. Водночас військова організація Київської Русі на початку X ст. не відповідала степовій загрозі. Збройні сили, які склалися з невеликих норманських дружин та ополчення, могли лише оборонятися. Для ведення наступальних дій проти Великого степу не вистачало ні людей, ні навичок для кавалерійської війни. Тому було обрано інший шлях вирішення проблеми. Военний похід проти Візантії у разі успіху одночасно дав можливість вирішити і печенізьке питання. Час для збройної експедиції князь Олег обрав дуже раціонально. Візантія вела напружену боротьбу одночасно з болгарами і арабами, тому на третій фронт сил імперії вже не вистачило б. Формальних приводів для початку війни було більш ніж досить. Руські торгові люди зазнавали постійних зловживань з боку візантійських митних магістрів. Нерідко ці конфлікти закінчувалися фізичним знищенням купців, про що свідчить послання константинопольського митрополита Фотія від 866 р. Таким чином, умови, що склалися, дали змогу розв'язати одним вдалим походом або військовою демонстрацією митні суперечності і складний вузол візантійсько-русько-печенізьких відносин.

Відповідно до угоди з греками (візантійцями) 911 р. Русь набула права безмитної торгівлі на території столиці імперії, в 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. Лаврентіївський літопис про це оповідає так: "И заповеда Олег дати воям на 2000 корабль по 12 гривен на ключь и потом даяти уклады на рускыя грады: первое на Киев, та же на Чернигов, на Переаславль, на Полтеск, на Ростов, на Любеч и на прочаа города, по тем бо городам седяху велиции князи, под Олгом суще"<sup>26</sup>. Також у договорі було зафіксовано правові норми на обмеження так званого "берегового права". Якщо торговельне судно внаслідок навігаційної аварії опинялося на території, підконтрольній візантійцям або Русі, то воно поверталось з товаром власникові.

Договір 911 р. також упорядковував правовий режим руських купців в імперії та митні процедури. За даними "Книги епарха",

<sup>25</sup> *Константин Багрянородный. Об управлении империей.* — М.: Наука, 1989. — 496 с.

<sup>26</sup> *Греков В.Д. Киевская Русь.* — М., 1953. — С. 124.

іноземні купці селились у Константинополі окремими кварталами ще на початку X ст. Однак для русів стоянка відводилася поза містом, оскільки вони прибували великими загонами озброєних напівкупців-напіввоїнів. Подібні заходи, спрямовані на захист міст від чужоземців, були звичайними для середньовіччя та практикувалися і в подальшому. Зникнення з джерел даних про руське передмістя слід розглядати як свідчення переміщення житлово-торговельної 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 у 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. Було створено механізм регулювання митних суперечностей і державних гарантій з обох сторін. Фактично державні гарантії перетворили південний торговельний напрямок на активну комунікацію, яка відігравала ключову роль в економіці Київської Русі.

Наступна спроба руських князів закріпити митні й торговельні привілеї на південних ринках Візантійської імперії також відбувалася одночасно з черговою політичною кризою в Константинополі. З 941 по 945 р. тривала жорстока боротьба за імператорський престол між Романом і Константином IV Багрянородним. Саме в цей період також загострилося протистояння між князівською дружиною Ігоря і дружиною боярина Свенельда. Можливо, настрої дружини, незадоволеної матеріальним становищем, і стали приводом для чергових походів на Царгород. Але навіть у таких складних умовах Візантія знайшла сили та завдала військової поразки київському князю Ігорю в 941 та 944 рр. Новий договір Русі 944 р. з греками відобразив нове співвідношення сил. Русь змушена була відмовитися від попередніх переваг і знову відновити сплату митної десятини. Крім того, Русь, за умовами договору, включалася в орбіту політичних союзів імперії і зобов'язувалася не допускати болгарських купців до ринків Тмутаракані та гарантувати безпеку кримським містам імперії. Водночас аналіз договірної бази Візантії і Русі 944 р. свідчить про остаточне закріплення Русі на чорноморських ринках.

Імовірно, що вже у найдавніші часи частина товарів з Русі, насамперед хутра, продавалася на болгарській території. Піднесення цієї торгівлі було, очевидно, пов'язане з розквітом Болгарського царства і розширенням його участі в дунайському європейському товарообміні. Г.Г. Литаврін вважає, що сил руських купців та військового конвою було б замало, якби під час стоянок на болгарських берегах вони зазнали нападу, і тому верхівка Русі, яка не бажала ставити долю

щорічних торговельних експедицій до Константинополя у залежність від стану болгаро-візантійських відносин, мала укладати з Болгарією спеціальні торговельні угоди. Можна вважати, що Болгарія також була зацікавлена в укладенні подібних угод, насамперед у зв'язку з тим, що це давало їй можливість прилучитися до використання торговельних привілеїв, наданих у Константинополі русам.

У подальшому балканські події 60—70-х рр. X ст. засвідчили, що обставини торгівлі Русі в цьому регіоні трактувалися верхівкою давньоруського суспільства як несприятливі. Певна напруженість у русько-візантійських торговельних відносинах збереглася і надалі, що приводило до піднесення для Русі значення східно-чорноморських торговельних зв'язків і шляхів, що йшли туди через район Приазовської давньоруської колонізації.

Аналіз південних торговельних комунікацій Київської Русі був би неповним, якби ми не торкнулися проблеми функціонування шляху “з варяг у греки”. Цей шлях органічно вписаний давньою історіографією у теорію походження Давньоруської держави і перетворився на хрестоматійний. Традиційно вважалось, що він свідчить про трансконтинентальну торгівлю між Скандинавією і Грецією через Дніпро — Ловать — оз. Ільмень — Волхов — Ладозьке озеро — Неву, в якій чи не основну роль відігравали варяги. Разом з норманською теорією зазнало серйозної наукової модернізації і подібне трактування шляху “із варяг у греки”. Ще у 1950-х рр. С.В. Бернштейн-Коган, дослідивши літописні та нумізматичні джерела і розглянувши гіпотези стосовно шляху “з варяг у греки”, висловлені у вітчизняній та зарубіжній історіографії, дійшов таких висновків.

Цей шлях поділявся на три основні частини: 1) смоленсько-новгородсько-балтійська торгівля, яка відображена в торговельних угодах з німцями починаючи з кінця XII ст.; 2) “грецька”, яка до половини XIII ст. з'єднувала Київ з Візантією; 3) киево-новгородська, що використовувалася переважно для внутрішньої торгівлі. Таким чином, дослідження доводило, що шляху “з варяг у греки” як безперервного транзитного торговельного тракту між Скандинавією і Грецією через територію Русі не існувало. Б.О. Рыбаков доводив, що опис шляху “з варяг у греки” у “Повісті минулих літ” є інтерполяцією, внесеною при редагуванні рукопису Нестора на початку XII ст. з метою піднесення статусу Новгороду у Давньоруській державі, а теза про існування цього шляху є домислом учених-норманістів<sup>27</sup>. Живучість традиційних уявлень про шлях “з

<sup>27</sup> Рыбаков Б.А. Торговля и торговые пути // История культуры Древней Руси. — М.; Л., 1948. — Т. 1. — С. 334.

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, якби шлях “із варяг у греки” існував у тому вигляді, в якому він представлений історіографічною традицією, а вироби давньоруського, головним чином київського, ремесла. З іншого боку, скандинавські речі у Києві практично не зустрічаються. Все це незаперечно свідчить, що картина торговельного руху на шляху “з варяг у греки” була складнішою від тієї, що змальовується традицією<sup>28</sup>.

**Західний напрямок.** Духовний погляд староруських літописців та їх сучасників був прикутий до Константинополя, що сприяло усвідомленню ними значення шляху “з варяг у греки” у зародженні та життєдіяльності молодого державного утворення з центром у Києві. На шляху, який за аналогією можна було б з певною умовністю наректи шляхом “з німців у хозари”, центру такої сприятливої сили не існувало, тому він як цілісне явище не вібився у свідомості давньоруських книжників XI—XII ст., не відобразився в стародавньому літописанні, не перетворився на готову історіографічну схему і не був переданий науці нового часу, як це трапилося зі шляхом “із варяг у греки”. 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<sup>29</sup>, що перетинали рух по Дунаю. Авари заважали налагодженню політичних відносин відновленої після проголошення Карла імператором Західної імперії з Візантією і переговорам з багдадським каліфом із торговельних питань на початку IX ст. Пожвавленню торгівлі через дунайські землі в напрямку Сходу мало сприяти також будівництво каналу, що повинен був з'єднати притоку Майну

<sup>28</sup> Сидоренко О.Ф. Українські землі у міжнародній торгівлі (IX — середина XVII ст.). — К., 1992. — С. 60—61.

<sup>29</sup> 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 і утворюється перша держава західних слов'ян — Само. Наприкінці VIII ст. авари були розгромлені франкським королем Карлом. У IX ст. авари зазнали декількох поразок від мадярів, після чого в літописах більше не згадуються.



Реуніц і притоку Дунаю Альтмюль, а також перші спроби нормування торгівлі зі слов'янськими землями, що припадають на початок IX ст. Мова йде про “Діденхофенський капітулярій” Карла Великого 805 р. стосовно “купців, які прямують у землі слов'ян та аварів”. Цей правовий документ раннього середньовіччя вперше на загальнодержавному рівні регулює митні процедури в торговельних відносинах між західним і слов'янським світом. Капітулярій визначає королівські прикордонні митниці і категорично забороняє купецтву обминати їх. Діденхофенський капітулярій, крім переліку мит, вводить у практику 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, а також на сході Європи із саксонцями.

Найдавнішим джерелом з історії русько-європейських митних зв'язків є Рафальштетенський митний статут<sup>30</sup>, складений у 903—904 рр. за наказом короля Людовіка IV (900—911 рр.) для Східної марки Римської імперії (сучасна Австрія). Мабуть, уже в середині IX ст. у русько-європейській торгівлі сформувався німецький напрям як один з основних. Відомий історик-візантієвіст В.Г. Васильєвський, проаналізувавши найдавніші джерела з цього питання, звернув увагу на той факт, що Рафальштетенський митний статут спирається на митні порядки, які існували раніше 876 р.<sup>31</sup>

Неуважне ставлення дослідників до цього факту впродовж тривалого часу призвело до сталої історіографічної думки, що перші контакти Русі з латинською Європою за княгині Ольги в другій половині X ст. виникають ніби на порожньому місці і мають вигляд випадкових епізодів, створених збігом обставин. Рафальштетенський митний статут — пам'ятка унікальна. Статут відрізняється від відомих королівських капітуляріїв за змістом, становлячи зібрання конкретних митних норм, призначених для конкретної території, а не лише загальних формулювань на кшталт “Постанови про торговців” імператора Людовіка I (814—840 рр.). Уні-

---

<sup>30</sup> Рафальштетенський митний статут зберігся в єдиному примірнику у складі вкладної книги пассауської церкви, датований 1254—1265 рр., часом правління пассауського єпископа Оттона фон Лонедорфа. Виданий приблизно у 902 — першій половині 904 рр. за розпорядженням східнофранкського короля Людовіка IV для відновлення на сході Баварії митних порядків, що існували за часів східнофранкських королів Людовіка II Німецького (840—876 рр.) і Карломана (876—880 рр.), які володіли Баварією. Автентичність рукопису не підлягає сумніву.

<sup>31</sup> Назаренко А.В. Древняя Русь на торговых путях. — М., 1997. — С. 79—80.

кальність Статуту посилюється тим, що до кінця XII ст. наука не має будь-якого іншого документа, спеціально присвяченого питанням дунайської торгівлі.

Купцями-іноземцями у Рафальштетенському митному статуті названо лише ругів, тобто, на думку багатьох дослідників, русів<sup>32</sup>, і богемів. Щодо слов'ян, які “приходять з Ругів чи Богемів” заради торгівлі, читаємо в статуті, то вони можуть торгувати всюди на дунайському березі, у Рьотелі і 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, а також невільників і коней: від рабині і жеребця платилася тремиса податку (4 денарії), від раба і кобили — по сайзі (1 денарій). Набір товарів, що прибували з Русі у Східну марку (Австрія), як бачимо, був типовий для давньоруського експорту: віск, невільники, коні. У зв'язку з цим звернемо увагу на ще одну зі статей тарифу, за якою купець, що вирушав з Регенсбурга на моравський торг, платив один солід, а при поверненні — нічого. На думку вже згаданого В.Г. Васильєвського, ця стаття обмежувала торгівлю з Моравією. Здається, однак, що вона, навпаки, була спрямована на сприяння імпорту товарів з Моравії до Регенсбурга місцевими купцями, оскільки ввізне мито від імпортованих товарів, незалежно від їх кількості, взагалі не збиралося і загалом статут мав протекціоністський характер щодо місцевого купецтва. А це може свідчити, що, за оцінкою місцевої влади, купці з Русі виявляли тут занадто високу активність. Очевидно, ця стаття була також спрямована на забезпечення місцевому купецтву максимальних вигід від імпорту й дорогих товарів візантійського та східного походження, адже і в давньоруській, і в давньочеській мові слово “едваб” (шовк) виникло приблизно одночасно, а це свідчить, що майже відразу після початку імпорту шовку до Русі він почав переправлятися далі до Праги<sup>33</sup>.

У подальшому всі відомі торговельно-митні статути XII — першої третини XIII ст. також згадують про руських торгових людей. І хоча в літературі прийнято говорити про маршрут Регенсбург — Прага — Краків — Київ, ці статути передбачають зовсім інший шлях, більш південний: з Регенсбурга вниз по Дунаю до мадярів, далі — через Карпатські перевали на Перемишль і Київ.

<sup>32</sup> Назаренко А.В. Древняя Русь на торговых путях. — М., 1997. — С. 82—83.

<sup>33</sup> Сидоренко О.Ф. Українські землі у міжнародній торгівлі (IX — середина XVII ст.). — К., 1992. — С. 53.

До 1191—1192 рр. належить грамота штірійського герцога Оттокара IV, яка підтверджувала митні порядки на ринку в Енсі (на Дунаї) у тому вигляді, як вони були встановлені його батьком, штірійським маркграфом Оттокар III. Одним із центральних положень цієї грамоти є обов'язок усіх купців, що проїжджали через Енс після Благовісту (25 березня), залишатися тут для участі в ярмарку, який 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. Більше чіткості в іншому документі, виданому в липні 1192 р. австрійським герцогом Леопольдом V (якому в цьому році була передана Штірія) про торгіві і митні привілеї регенсбурзьким купцям в Енсі. Купці, які торгують на Русі, позначені своєрідним терміном *Ruzarii* (латинізований різновид однієї зі старих верхньонімецьких форм етноніма “русь”), хоч і виділені в окремий розділ (§ 33), стосовно мита прирівняні до інших купців, що торгують привозним товаром: “*Ruzarii*, коли б не йшли, сплачують два таланти (два фунти срібла) і по поверненні з Русі — півталанта; нехай сплачують дванадцять денаріїв, якщо побажають куди-небудь зайти” (для торгівлі; ця остання норма характеризує *Ruzarii* як купців переважно транзитних: заїжджати зі своїм товаром на ринки Австрійського герцогства вони могли, але тут митні привілеї закінчувалися, і вони сплачували встановлене для всіх мито). Таким чином, з XII ст. територія Австрійського герцогства перебирає на себе роль транзитної території в торгових зносинах між Руссю і Західною Європою. У подальшому маршрут на Русь вимальовується з торгового статуту Леопольда V, спадкоємця австрійського герцога Леопольда IV. Цей документ не датований, тому доводиться обмежуватися невизначеним “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*, мито в три таланти срібла. З кінця XII ст. до торговельних контактів з Руссю активно залучаються й угорські міста та окремі великі феодали. Це підтверджується угорськими актовими джерелами — привілеєм короля Імре (1196—1204 рр.) монастирю в Естергомі на Дунаї, в якому згадуються торговці з Русі, що привозили хутра і сплачували півмарки мита.

Шлях, яким рухалися “руські” вози в XII—XIII ст., фігурує у Рафальштетенському статуті під назвою “*strata legitima*” — “законний”, або “великий шлях”, тому що лише головні комунікації були екстериторіальними щодо феодальних володарів. Вони ста-

новили державну (королівську) власність, і тому ще мали назву “королівських” або “публічних” шляхів. Влада повинна була підтримувати на них гарантований рівень безпеки. Такий шлях згадується в середньовічних джерелах уперше 837 р.

Матеріальні й літературні пам'ятки розповідають і про успішний розвиток торгівлі Русі з північними землями Німеччини. 1180 р. герцог Фрідріх Саксонський звільнив від мита серед інших іноземних купців і руських, за В.Т. Папуто, з Південно-Західної Русі. У процесі міжнародного обміну Русь більше вивозила товарів на європейський ринок, аніж ввозила. Їх еквівалентом, очевидно, було срібло у зливках, що прибувало з Німеччини. Недаремно київська гривня за вагою практично відповідала одній з найпоширеніших грошових одиниць Центральної Європи — кельнській марці.

Археологічний матеріал вказує на встановлення між Києвом і Мадярським королівством наприкінці X ст. торговельних зв'язків, які здійснювалися через трансільванські перевали. Очевидно, вже у той час ці контакти набули значного розвитку, про що може свідчити Остригомський митний тариф, що дійшов до нашого часу. Королівська жалувана грамота двом монастирям давньої столиці Угорщини Остригома на збирання мита надана в 1198 р. У ній купці з Русі згадуються, як і в Рафальштетенському тарифі, на першому місці. Щодо руських купців 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, з Русі до Угорщини у значних кількостях прибував її традиційний товар — дороге хутро, що можна пов'язати з Києвом. Купці ж, які прибували на одному коні, очевидно, здійснили недалеко подорож, можливо, з сусідньої Галичини або з Волині.

Як показує археологічний і писемний матеріал останньої чверті X ст., 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 Ополе свідчать про постійні торговельні зв'язки цього міста з Київською Руссю з X до XIII ст. За даними польського дослідника В. Куб'яка, головним митним центром у цій торгівлі був Дрогичин-Поліський за 50 км на захід від Пінська, на порубіжжі між руськими та польськими землями і землями ятвягів.

З 1864 р. археологічні пам'ятки Дрогичина дали можливість повному оцінити митні порядки, характерні для середньовічної Русі та Західної Європи. У 1890-х рр. К.В. Болсуновський висловив думку, що дрогичинські олов'яні пломби були своєрідними торговими клеймами, які ставилися на товар на знак сплати з них мита або звільнення від нього. Цей погляд на роль дрогичинських пломб утримувався в науці і до нашого часу. Справді, в Дрогичині за давньоруських часів існувала митниця: князь Конрад Мазовецький, який 1235 р. захопив місто, у 1237 р. надав орденським братам добринським прибутки з дрогичинської митниці. Але на сучасному етапі в історіографії акценти щодо тлумачення ролі дрогичинських пломб дещо змістилися. Виходячи з ґрунтовного аналізу подібних археологічних пам'яток і літописних джерел, дрогичинські пломби застосовували для визначення князівського товару, який відповідно повністю звільнявся не лише від мита, а й узагалі від митного огляду<sup>34</sup>.

Таким чином, феодальні держави, у тому числі Київська Русь, незважаючи на характерну для феодальної економіки відокремленість, підтримували і розвивали активні торговельні контакти. Купецтво в цю добу становило не лише торговельну верству, а й виконувало функції географів, дипломатів та 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.

### 3.3. Митні порядки у Київській Русі X—XIV ст.

Детальне розкриття, а також аналіз митної системи (точніше митних порядків) Київської Русі ускладнюється внаслідок таких факторів: 1) недостатня кількість опрацьованих джерел, уведених

---

<sup>34</sup> Сидоренко О.Ф. Українські землі у міжнародній торгівлі (IX — середина XVII ст.). — К., 1992. — С. 70—71.

до наукового обігу, які розкривають митну тематику; 2) головний фактор — невідокремленість митної діяльності від загальної податкової функції держави, і цей факт відповідно вібився в уявленні державного управлінця, літописця феодалної доби. Але така ситуація не може бути перешкодою для реконструкції митної діяльності на базі доступних джерел.

З кінця IX ст. на території васальних Києву племінних союзів вводиться сувора напіввійськова адміністративна система, яка мала на меті міцно прив'язати нові території до центру держави. Крім місцевої племінної знаті, яка продовжувала керувати внутрішнім життям свого народу, київські князі вводять інститут посадника. Цей представник центральної влади, маючи свій військовий контингент, здійснював фіскальну, судову, адміністративну функції і при цьому, в умовах слабкого зв'язку між центром і підвладними територіями, мав дуже широкі автономні управлінські повноваження.

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

Митна політика, якщо так можна говорити про діяльність київських князів у X ст., була спрямована на максимальну концентрацію товарних ресурсів усієї держави, опанування найбільш важливими перехрестями торгових шляхів для контролю міжнародної торгівлі, досягнення сприятливого митного режиму для свого купецтва на іноземних ринках. Усі ці завдання розв'язувалися за допомогою лише військової сили, і тільки з XI ст. почали застосовуватися дипломатичні методи.

У середині X ст. княгиня Ольга здійснила спробу зменшити повноваження посадників на васальних землях. На підвладних територіях упроваджувалася система сільських судово-податних округів, які формувалися навколо погостів. На початку XI ст. вводиться в практику фіксація законом розмірів податків — так звані устава київських князів. Як уже зазначалося, більшість митних податків спрямовувалась на утримання князівської дружини. До другої половини XIII ст., коли почалося формування помісної військової системи, кількість і якість збройних сил залежали від

обсягів князівської скарбниці. З ускладненням соціальної структури Київської Русі і відповідно збільшенням завдань перед адміністративним апаратом до його складу почали включатися люди з різних соціальних верств. З XII ст. князівські чиновники — тіуни, що здійснювали свої функції в районах жвавої торгівлі, поступово набували повноважень щодо забезпечення безпеки торгових шляхів та купців, які прямували ними, і за це стягували мито товаром або грішми на користь князівської скарбниці<sup>35</sup>.

У результаті більшість надходжень осідала у вотчинах удільних князів, а центр поступово втрачав матеріальні джерела, які робили виконання його повноважень у кризових ситуаціях неможливими. Фактично митна система феодальної доби сприяла ініціюванню відцентрових тенденцій (рис. 3.1).



Рис. 3.1. Структура митної системи Київської Русі XI—XIII ст.

Становлення на Русі дрібнотоварного виробництва починається в XI ст. Помітною віхою в цьому довготривалому процесі стає кінець XII ст., коли, за спостереженнями Б.О. Колчина, відбувається “різке розширення асортименту продукції і в той же час значна раціоналізація виробництва спрощувала технологічні операції”. Це викликало зростання виробництва і поглиблення спеціалізації ремесла. Наприкінці XII ст. у великих руських містах налічувалося вже більше 100 ремісничих спеціальностей<sup>36</sup>. У XI—XIII ст. поши-

<sup>35</sup> Соловьев С.М. История России с древнейших времен. — Т. 2. — М., 1960.

<sup>36</sup> Колчин Б.А. Ремесло // Древняя Русь. Город, замок, село. — М., 1985. — С. 243—297.

рюється оптова та роздрібна торгівля продукцією ремесел, сільського господарства, промислів. Відбувалися 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 вид зборів і складання митних порядків, які вже знаходили відображення в письмових джерелах (рис. 3.2).

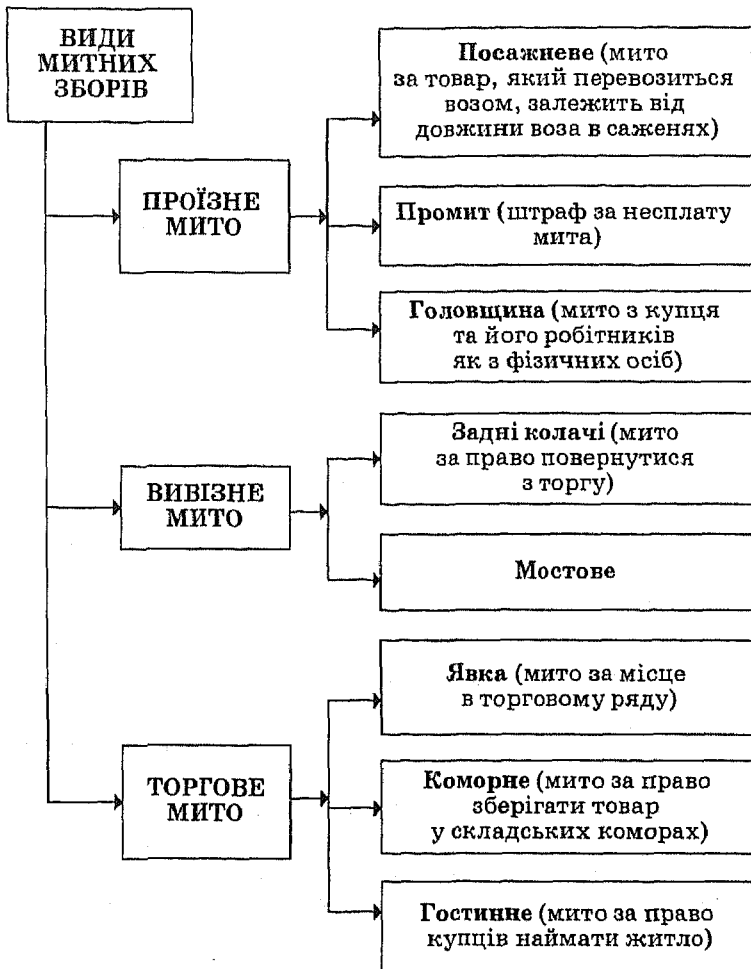


Рис. 3.2. Види мит феодальної Русі XI—XIV ст.



У середині XII ст. в Київській Русі формуються два великих купецьких товариства: “гречники”, що вели торгівлю з Візантією, та “залозники”, які спеціалізувалися на торгівлі з Кримом і Північним Кавказом. Для середньовіччя стає закономірною відсутність чітко визначеного митного кордону. Мита стягувались як з іноземців, так і з місцевого населення в місцях проведення торгів, а також переправ 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 скарбниці окремого феодала.

У XII ст. з поглибленням політичного розколу на території Київської Русі удільні князі для підкріплення свого політичного і державного авторитету в умовах феодальних війн намагаються заручитися підтримкою церкви. Церковні інституції поступово отримують юридичні права на здійснення таких митних процедур: право утримувати ваговий стандарт для зважування товарів і стягувати за це мито; право судового розгляду купецьких справ; право утримувати торговельні склади в межах монастирів; право влаштовувати торгові ряди і стягувати мито на свою користь<sup>37</sup>. Діяльність церкви у митній сфері при цьому регламентувалась князівськими “статутами”. Майже єдиний подібний документ, який зберігся дотепер, — статут князя Всеволода Мстиславовича церкви св. Іоанна Предтечі на Опоках у Новгороді, він датується кінцем XII ст.<sup>38</sup>

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 і купецьким союзом острова Готланд від 1195 р. та між Смоленськом і Ригєю 1229 р.

Німецькі купці, що прибували в Новгород для торгових операцій, поділялись на морську та сухопутну гільдії. Згідно з договором іноземцям заборонялося купувати срібло чи будь-які срібні речі в Новгороді. Так зароджувалася політика меркантилізму, накопичення всередині держави дорогоцінних металів<sup>39</sup>.

<sup>37</sup> *Перхавко В.Б.* Церковь и внешнеэкономические связи Руси в XI—XIV вв. // Церковь, общество и государство в феодальной России. — М., 1990. — С. 55—57.

<sup>38</sup> *Янин В.Л.* К хронологии “Торгового устава князя Всеволода” // Археология и этнография. — 1977. — № 2. — С. 60—68.

<sup>39</sup> *Соловьев С.М.* История России с древнейших времен. — Т. 2. — М., 1960.

У торговельному договорі між Смоленськом і Ригією 1229 р. вказується, 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, німець сплачував князівському 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 й у купецтва, ремісників та міщан. За літописом, у першій чверті XII ст. в обіг вводиться перша срібна монета Русі — срібник. Але найбільш поширеними залишаються так звані куни. Причому залежно від регіональних особливостей куни і бель мали вигляд металевих грошей (у формі звичайних зливків срібла) або хутряних шкурок 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 воєнної контрибуції з підкорених племен і виконував функцію інструменту 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 і за її межами змусили виокремлювати митні податки, 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. Але в середині XII ст. феодальні війни досягли свого апогею. Так, у період з 1055 по 1228 р. 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 і Сходом. Столиця зазнала трьох страшних погромів 1162,

1174, 1203 рр. які супроводжувалися насамперед знищенням майна і товарів іноземних купців. Окрім феодальних війн, по митному потенціалу Русі завдала удару і нова хвиля тюркської експансії. Упродовж XII ст. половці дезорганізували південну торгівлю. Проте експансія половців завдала удару лише зі східного “флангу”, а основні події відбувалися в басейні Середземного моря. З часів перших хрестових походів<sup>40</sup> середземноморські торговельні республіки Генуя і Венеція перетворилися на головних посередників у торгівлі Західної Європи з країнами Сходу. Одночасно відзначається новий імпульс у мореплаванні, і після руйнації Римської імперії європейці знову відкривають для себе зручність середземноморських комунікацій. Європа відкрила 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. Внаслідок 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.

У XIV ст. з'являється традиція укладати між удільними князями Русі угоди про недопущення збільшення кількості мит. Звичайні, старі мита склалися з таких зборів: *“С воза деньга, с чело века косток деньга, если кто поедет без воза, верхом на лошади, но для торговли, платитъ деньгу же; кто утаитъся от мытника, промытисъ, тот платит с воза промыты в алтын да заповеди столько же, сколько бы возов не было; промыта состоит в том, когда кто объедет мыт; если же кто проедет мыт, а мытника у заставы не будет, то промыты нет; если мытник догонит купца, то пусть возьмет свой мыт, но промыты и заповеди здесь нет. С лодьи пошлина: с доски два алтына, со струга алтын. Тамги и осмничего берется от рубля алтын; но томга и осмничее берется только тогда, когда кто начнет торговать; если же поедет только мимо, то знает свой мыт да костки, а других пошлин нет; если же кто поедет без торгу, то с того ни мыта нет, ни пошлин”*<sup>41</sup>.

<sup>40</sup> І хрестовий похід відбувся у 1096 р. Всього відбулося вісім хрестових походів за відвоювання Єрусалима у арабів.

<sup>41</sup> Соловьев С.М. История России с древнейших времен. — Т. 2. — М., 1960.

Ураховуючи, що в договорах князі намагалися зберегти стародавні митні звичаї, наведений документальний приклад можна обрати як модель для реконструкції митних порядків XIII—XIV ст. Це означає, що митні стягнення поширювалися лише на осіб купецьких гільдій. Відповідно розміри мита залежали від виду транспорту для перевезення товарів — кінного або водного (річкові судна). Продовжували застосовуватися і штрафи за ухилення від визначених державою митних застав — промит і заповідь. У сучасному уявленні про феодальну добу, особливо монгольського періоду, на Русі на перше місце завжди ставиться каральний характер держави і майже повна відсутність прав податного населення. Наведений фрагмент договору вказує на правову норму, за якою через професійну недбалість митника купці звільнялися від сплати штрафів.

### 3.4. Торговельно-митна діяльність у Галицько-Волинському князівстві

Зовнішньоекономічні зв'язки як на загальнодержавному, так і на регіональному рівнях є одним із головних показників розвитку держави, її ролі в міжнародних відносинах. Під цим кутом зору вивчення економічних контактів Галицької та Волинської земель у період їх входження до складу Київської Русі і самостійного державного існування є необхідною умовою для створення загальної картини розвитку Руської і Галицько-Волинської держави, визначення їх місця в міжнародних економічних відносинах епохи середньовіччя. Увійшовши в останній чверті X ст. до складу Київської Русі, названі території почали відігравати помітну роль в міжнародних економічних зносинах останньої, а у XIII—XIV ст. Галицько-Волинське князівство за інтенсивністю контактів з Візантією і країнами Сходу займало провідні позиції в східноєвропейському регіоні. Такому становищу сприяла низка чинників: вигідне географічне розташування, близькість до кордонів Візантії, наявність розгалуженої внутрішньої мережі водних і сухопутних шляхів, які водночас були складовою міжнародних торговельних магістралей, наявність значних міських центрів — осередків ремесла і торгівлі (Галич, Звенигород, Володимир, Лучеськ, Львів, Дорогобуж, Белз, Пересопниця, Берестя). Велике значення мало також формування інфраструктури зовнішньоекономічних зв'язків (митниць, портів, торгових площ, складів товарів, засобів комунікації та ін.), створення необхідної правової бази для їх розвитку.

У X—XII ст. зовнішньоекономічні зв'язки Галицької і Волинської земель набувають характеру постійних контактів з Візантійською імперією і Північним Причорномор'ям, країнами Сходу, Південно-Східною Прибалтикою, землями Польщі.

Економічні зв'язки Галицької і Волинської земель з Візантією стали особливо інтенсивними з другої половини XI ст. Майже у всіх великих осередках досліджуваних територій (Ленківці, Щекотин, Листвин, Городище) знайдено фрагменти візантійських амфор. Їх значне поширення приводить до висновку, що вони надходили з Візантії і її причорноморських володінь не лише як тара для вина і продуктів, а і як важливий самостійний предмет торгівлі<sup>42</sup>. Велику групу привізних візантійських товарів становили скляні вироби (браслети, медальйони, намистини, лампадки), полив'яний посуд, камінь стеатит (з нього місцеві жителі виготовляли іконки, виявлені в Крилосі, Чорнівському городищі, Данилові), речі з напівдорогоцінного каміння, дерева, свинцю, кольорових металів (геми, пломби і печатки, предмети культу, замки до скриньок). Знайдені на досліджуваній території візантійські і візантійско-херсонеські монети також свідчать про торговельні операції місцевих купців з Візантією та Північним Причорномор'ям.

З Південно-Східної Прибалтики і Скандинавії надходили вироби з чорних і кольорових металів (ювелірні прикраси, зброя). Бурштин з Південно-Східної Прибалтики використовувався для виготовлення намистин, предметів культу (знахідки в Галичі, Звенигороді). З Польщі довозилася сировина (олово та свинець), яку використовували для виготовлення покрівель, прикрас, предметів культу, пломб, кистенів, надходили скроневі кільця зі срібла і бронзи. Олово надходило також з Чехії, яка у X—XII ст. була одним із найбільших експортерів цього металу в Європі. Ювелірні вироби з Великої Моравії, пізніше Чехії, помітно вплинули на формування волинського ювелірного мистецтва<sup>43</sup>.

Угорська мідь, вироби зі срібла використовувалися здебільшого як сировина для місцевого ремесла. З Болгарського царства привозили амфороподібні посудини в Галицьку землю. З Польщі, Угорщини, Чехії у Волинську і Галицьку землі також надходили вироби, виготовлені в Німецькій імперії та Франції: релікварії, водолії, блюда, ложечки для причащення. Не виключено, що певна їх час-

<sup>42</sup> Даркевич В.П. Международные связи // Древняя Русь, город, замок, село. — М., 1985. — С. 387—411.

<sup>43</sup> Сиверс А.А. Топография кладов с пражскими грошами. — Пг., 1922. — Т. 2: Труды нумизматической комиссии. — 32 с.

тка могла потрапити внаслідок безпосередніх економічних і культурних зв'язків Галицької і Волинської земель з країнами Західної і Центральної Європи.

Отже, за свідченням археологічних джерел, імпорт з країн Європи становили здебільшого вироби з кольорових і чорних металів, сировина для ремесел. Галицька і Волинська землі мали також зв'язки з країнами Сходу, про що свідчать знахідки монет, карбованих у містах Арабського халіфату і держави Саманідів. З другої половини X ст. зростає значення привізних саманідських монет як засобів грошового обігу, що спричинило, очевидно, практику різати саманідські диргеми на менші частки, згадувані в писемних джерелах як куни, резани. В XI—XII ст. помітно розширюється спектр привізних східних товарів. Велику групу становлять вироби з напівдорогоцінних каменів (сердоліку, гірського кришталю, аметисту, агату, ляпіс-лазури). До Галицької і Волинської земель також надходили напівдорогоцінні камені як сировина для ювелірів. В XI—XII ст. з'являється продукція зі скла (кубки, намистини) із середньоазійських держав і Сирії. У XI ст. у Волинську і Галицьку землі імпортувалися золоті- і срібно-скляні намистини, які виготовляли в Сирії і Єгипті. Важливу групу товарів становив керамічний і металевий посуд. Так, з Персії привозили поливну кераміку, яка наслідувала елітарні зразки, виготовлені в техніці “люстр” (знахідки у Звенигороді). Із Середньої Азії надходив посуд з бронзи, про що свідчать фрагменти посудини із Звенигорода<sup>44</sup>.

З країн Сходу привозились металеві хрести сирійсько-палестинського типу. Подібні хрести могли потрапляти з паломниками, які побували в Сирії і Палестині, містах Візантії, зокрема Херсонесі. З Кавказу і Криму у Волинську землю доставляли самшит — дерево, з якого місцеві жителі виготовляли гребені. Отже, в X—XII ст. існували постійні економічні зв'язки з Візантією, країнами Сходу і сусідніми країнами Європи.

Всупереч усталеній в історіографії думці про те, що імпорт амфор із Північного Причорномор'я припинився в середині XIII ст., матеріали археологічних експедицій 1990-х рр. свідчать про їх подальше надходження впродовж другої половини XIII — першої половини XIV ст. Про розвиток торговельних зв'язків з Візантією свідчать також поодинокі знахідки монет, зокрема імператора Іоанна Кантакузена. З'являються монети з Трапезундської імперії, що засвідчує встановлення економічних контактів з нею.

---

<sup>44</sup> Новосельцев А.П., Пашуто В.Т. Внешняя торговля Древней Руси (до середины XIII в.) // История СССР. — 1967. — № 3. — С. 81—108.

Одним зі значних партнерів Галицької і Волинської земель стає в цей час Золота Орда. З ремісничих центрів останньої (Сарай ал-Джедід, Сарай ал-Махруса, Біляр, Акерман, Старий Орхей, Костешти) надходить керамічний посуд. Переконливим свідченням економічних контактів із Золотою Ордою є також джучидські монети, виявлені на території цих земель. За посередництва купців із Золотої Орди у Володимир потрапляв порцеляновий посуд з Китаю. Значення Галицько-Волинської держави як важливого партнера у торгівлі з країнами Сходу засвідчує факт появи у її містах мусульманських, вірменських, єврейських купців та ремісників, які, ймовірно, переселилися з міст Північного Причорномор'я (Акермана, Кафи, Кілії) і мали багатий досвід міжнародної торгівлі<sup>45</sup>.

Галицька і Волинська землі надалі підтримували зв'язки із сусідніми європейськими країнами. З Польщі надходила сировина для ремесел (олово, свинець, сукна). Писемні джерела фіксують взаємну зацікавленість польської і руської сторін у розвитку успішної торгівлі на території Галицької і Волинської земель. Двосторонні економічні зв'язки існували також між Сілезією та Галицькою і Волинською землями. Так, з вигодою для себе торгували купці сілезьких міст, зокрема Вратислави (Вроцлава), Свідніци, болісно реагуючи на створювані перешкоди у цій торгівлі з боку польського короля Казимира III. У свою чергу, руські купці мали власний торговий двір у Вратиславі, де проживали і торгували такими товарами, як хутра, мед, віск<sup>46</sup>.

Важливу роль у поліпшенні економічних зв'язків з Чехією відіграло запровадження стабільної грошової одиниці, якою став празький гріш. Празькі гроші на той час почали виконувати функції міжнародної валюти і потрапляли в Галицьку і Волинську землі також внаслідок торговельних операцій купців Чехії та Моравії. Очевидно, чеських і моравських купців цікавили східні товари, які можна було придбати в містах Галицько-Волинської держави. Санкції, введені Казимиром III проти вільної торгівлі з Руссю, спонукали купців з Чехії і Моравії шукати підтримки в чеського короля Карла Люксембурга<sup>47</sup>.

<sup>45</sup> Карпини, Джіованні дель Плано. История монголов. Рубрук, Гильом де. Путешествие в Восточные страны / Под ред. Н.П. Шастиной. — М.: Географгиз, 1957. — 271 с.

<sup>46</sup> Галл Аноним. Хроника и деяния князей или правителей польских. — М.: Изд-во АН СССР, 1961. — 172 с.

<sup>47</sup> Флоровский А.В. Чешско-русские торговые отношения X—XII вв. // Международные связи России до XVII в. — М., 1961. — С. 64—83.

Значне місце в економічних зв'язках Галицько-Волинської держави займали міста, що мали зв'язки з узбережжям Балтійського моря: Торунь, Хелмно. Писемні джерела засвідчують не тільки торгівлю торунців у Володимирі і Львові, а й факт їх тривалого проживання у Львові. Галицько-волинські і литовські князі, польський король Казимир III створювали дуже сприятливі правові умови для торговельних операцій купців з Торуня у Волинській і Галицькій землях. Красномовним є лист старости Руської землі Дмитра Детька, де він закликає торунців знову селитись у Львові, гарантуючи їм збереження вигідних прав, наданих Юрієм II. Торунські купці торгували у Володимирі, Львові, Лучеську, Бересті. Вони привозили сукна як власного виробництва, так і з інших країн Європи (венеціанські, фландрські), а також балтійські оселдці. Натомість купці з Торуня могли купувати в Галицькій і Волинській землях як місцеві, так і східні товари. Свідченням цього є перелік товарів, які везли до Торуня по шляхах зі Львова і Володимира. Волинські купці й самі їздили до Фландрії купувати сукна, про що свідчить лист володимирської ради до ради німецького міста Штральзунда (1324 р.).

Тісними були зв'язки з литовськими племенами, зокрема ятвягами. У цих зносинах також відбулись помітні зміни у другій половині XIII ст. Припиняється ввезення литовських виробів з кольорових і чорних металів. Натомість ятвяги торгували хутрами, а руська сторона — хлібом.

З Угорщини в Галицьку і Волинську землі надходили як сировина, так і готові вироби. Про важливу роль цієї торгівлі для угорських купців свідчить той факт, що певні труднощі, яких зазнали кошицькі купці в Галицькій землі, стали предметом спеціального листування між угорським королем Людовіком Анжуйським і Дмитром Детьком. Торгівля з Угорщиною була вигідна і руським купцям. Зокрема, вони бували в угорських містах зі своїми товарами, де торгували на однакових умовах з купцями інших держав.

Італійські купці з факторій Генуї і Венеції також зробили свій внесок у палітру зовнішньоекономічних зв'язків Галицької і Волинської земель. Їхня зацікавленість у наявності сприятливих умов для торгівлі з південно-західними руськими землями й участі у подібній торгівлі фіксуються писемними джерелами в другій половині XII — першій половині XIII ст. Втрата в XIII ст. Середнім Подніпров'ям провідних позицій в економічному житті регіону і посилення ролі Галицько-Волинської держави, очевидно, сприяли поступовому перенесенню діяльності італійських купців на терени Галицької і Волинської земель. Ці купці насамперед викори-



стовували шляхи вздовж Дністра в Галицьку і Волинську землі як ділянку міжнародної магістралі, котра сполучала Чорне море з Балтійським і Північним морями. По ньому італійці провозили східні товари до узбережжя Балтійського моря. Про використання італійцями також шляху по Західному Бугу свідчить археологічний матеріал з Дорогичина. Купці поширювали знання про Галицько-Волинську державу в інших країнах, зокрема Кастилії. У зовнішньоекономічних зв'язках Галицької і Волинської земель вказаного періоду з'являються нові риси: 1) розширення асортименту привізних товарів; 2) освоєння купцями з Галицької і Волинської земель нових європейських ринків, зокрема Фландрії; 3) переселення купців і ремісників зі східних та європейських країн у міста Галицько-Волинської держави; 4) писемні і археологічні джерела дають можливість стверджувати, що Галицько-Волинська держава в XIII — першій половині XIV ст. перетворилась на значного партнера в економічних зносинах країн Сходу з країнами Європи. Провідними напрямками в окреслений період стали країни Сходу і країни Європи. З другої половини XIII ст. прослідковується послаблення контактів з Візантією.

У першій половині XIV ст. поліпшилася інфраструктура як одна з головних умов розвитку зовнішньоекономічних зносин. Цьому сприяла низка чинників. Зокрема через територію Галицької і Волинської земель проходила мережа сухопутних і водних торговельних шляхів, окремі з яких були частиною міжнародних магістралей. Наступним сприятливим чинником було існування значних міст — осередків ремесла і торгівлі. У містах (Галич, Василів, Звенигород, Львів, Володимир, Лучеськ, Пересопниця) існували спеціальні торговельні площі, на яких іноземні купці-гості мали можливість проводити торгівлю. Ще кращі умови для зовнішньої торгівлі мали міста зі зручними річковими пристанями.

Важливою складовою інфраструктури був також транспорт. У весняний, літній і осінній періоди використовувалися кораблі, а восени і взимку — вози і в'ючні тварини. За допомогою митниць державна влада регулювала масштаби зовнішньоекономічних зв'язків і легалізувала діяльність іноземних купців у Галицькій і Волинській землях. Писемні джерела фіксують існування митниць у Городло, Дорогичині, Володимирі, Холмі, Тустані. Можна припустити також існування митниці в Ленківецькій фортеці на Пруті, яка контролювала шлях з Галицької землі в Берладське князівство<sup>48</sup>.

<sup>48</sup> Сидоренко О.Ф. Українські землі у міжнародній торгівлі (IX — середина XVII ст.). — К., 1992. — С. 75—76.

Існувала певна правова база зовнішньоекономічних зв'язків. Про створення матеріальних і правових умов для діяльності купців свідчать дані “Руської Правди”, привілеї галицько-волинського князя Андрія Юрійовича, лист Дмитра Детька міській раді Торуня, дані “Галицько-Волинського літопису”. У них ідеться про правовий захист іноземних купців від зловживань місцевих урядників і створення сприятливих умов для їх діяльності. Князі і міські урядовці турбувалися про захист інтересів своїх купців в інших країнах.

Археологічний матеріал дав підставу говорити про заходи державної влади, спрямовані на охорону важливих в економічному і військовому аспектах сухопутних шляхів, а також захист інтересів кредиторів перед їх боржниками. Статті “Руської Правди” і Берестяної грамоти зі Звенигорода першої половини XII ст. засвідчують існування кредитних операцій, що є ще одним доказом розвинутої інфраструктури зовнішньоекономічних зв'язків. Отже, інфраструктурі належала значна роль у розвитку зовнішньоекономічних зв'язків Галицької та Волинської земель.

### 3.5. Митна практика Золотої Орди в давньоруських землях

Чи не найскладнішою проблемою, яка постає перед дослідником суспільних відносин у Золотій Орді (автентична назва — Біла Орда, західна складова імперії Чингізидів; у кочових монголоїдів та тюрків захід асоціювався з білим кольором) протягом її існування та, у свою чергу, у ханствах, які виникли на уламках Орди (Кримське, Астраханське, Казанське тощо), є брак достатньої кількості джерел та існування серед науковців великої розбіжності інтерпретацій інформації історичних пам'яток. Не менш важливою є також проблема упередженого ставлення до ординців як до варварів, носіїв більш примітивних, порівняно з європейськими християнськими та азійськими мусульманськими народами, політичних, соціальних та культурних відносин, які внаслідок об'єктивних історичних обставин були нав'язані давньоруським землям, суттєво уповільнили розвиток останніх. Стосовно такої тези відразу треба зазначити, що у разі відсталості та неефективності суспільно-політичної та адміністративно-господарської системи Золотої Орди та інших ханств згадані державні утворення, з одного боку, не проіснували б такий тривалий період, а з іншого — ординська влада не була б визнана цілком закон-

ною над руськими землями і церковними, і світськими владними структурами Русі.

Питання перебування українських земель у складі Золотої Орди неодноразово ставали предметом уваги науковців. На сьогодні історична наука має у своєму арсеналі праці М. Грушевського, І. Грекова, В. Єгорова, Г. Федорова-Давидова, Р. Батури, Ф. Шабульдо, О. Русиної та інших<sup>49</sup>, проте безпосередньо аспектів діяльності митних органів більш-менш детально торкнулися М. Грушевський, О. Сидоренко, О. Дячок, автор цих рядків<sup>50</sup>. Крім того, що в зазначених розвідках увагу приділено насамперед митній практиці на власне давньоруських землях у складі Золотої Орди, а не в степовій зоні, на якій традиційно панували кочевники, основна суперечність яку можна помітити в процесі ознайомлення з відповідною літературою, — це констатація колосальних руйнівних наслідків, яких зазнали руські землі під час монгольської навали та регулярно зазнавали під час наїздів і нападів, і паралельне твердження про зростання активності транзитної торгівлі на ординських землях протягом другої половини XIII — початку XVI ст., в якій активну участь брали західноєвропейські, арабські, вірменські, єврейські та власне руські купці.

Оскільки народи зі Сходу, як мусульмани, так і язичники, християнськими цивілізаціями середньовіччя, в тому числі Руссю, сприймалися як біблійні агаряни, тобто містичні нащадки Авраама та Агарі (стосовно мусульман найчастіше використовувалася узагальнююча назва “ісмаїліти”, оскільки від Авраама та Агарі народився Ізмаїл), то не дивно, що руські князі швидко почали визнавати над собою зверхність монгольських ханів, а руська пра-

<sup>49</sup> *Грушевський М.С.* Історія України-Руси. — К.: Наук. думка, 1993. — Т. 3: До року 1340; *Греков И.В.* Очерки по истории международных отношений Восточной Европы XIV—XVI вв. — М.: Изд-во АН СССР, 1963; *Греков И.В.* Восточная Европа и упадок Золотой Орды (на рубеже XIV—XV вв.). — М.: Наука, 1975; *Егоров В.Л.* Историческая география. — М.: Наука, 1985; *Шабульдо Ф.М.* Земли Юго-Западной Руси в составе Великого княжества Литовского. — М.: Наук. думка, 1987; *Русина О.В.* Україна під татарами і Литвою. — К.: Альтернативи, 1998; *Федоров-Давыдов Г.А.* Кочевники Восточной Европы под властью золотоордынских ханов. — М.: Изд-во АН СССР, 1966; *Федоров-Давыдов Г.А.* Общественный строй Золотой Орды. — М.: Изд-во МГУ, 1973.

<sup>50</sup> *Грушевський М.С.* Історія України-Руси. — Т. 3; *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.: Наук. думка, 1994. — Вип. 1; *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; *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: Мат. наук.-практ. конф.* — Д.: АМСУ, 2003. — С. 194—196.

вославна церква вже в середині 40-х рр. XIII ст. владу Чингізидів визнавала як благодатну та цілком законну. Це особливо важливо з юридичного погляду, оскільки питання легітимності належало до компетенції духовної еліти, а вона керувалася передусім теологічними, а не світськими критеріями, і тому апеляція до Святого Письма була обов'язковою. Тоді, коли жорстокість та підступність монголів перевищували уявлення звиклого до подібного середньовічного населення, прояви нелюдської жорстокості, тортури, мордування тощо тлумачились як кара Господня за гріхи, що теж “працювало” на користь нової влади над Руссю.

Ординським володарям вистачило мудрості та досвіду після підкорення багатьох народів та держав налагодити відносини насамперед із церковними структурами Русі, які відразу отримали численні ярлики на надання церкві великої кількості пільг та звільнення її від податків на користь ханів. Крім того, хани та їх представники на місцях від самого початку виявляли принципову зацікавленість, з одного боку, в збереженні ефективної адміністративної системи, фіскальних, податкових структур тощо, оскільки це давало можливість одразу налагодити безперебійний процес збирання податків на користь нової влади, а з іншого — постійно провокували конфлікти між руськими князями, особливо у разі створення конкуренції щодо утвердження влади над великими та провінційними князівствами, за титули та посади. Саме згідно з ординськими ханськими ярликами із середини XIII ст. почали створюватися васальні від Орди держави зі статусом “великих князівств” (Литовське, Владимирське, Рязанське, Московське тощо), чим була модернізована давньоруська практика, коли існувало тільки одне Київське велике князівство та із середини XII ст. розпочався процес відокремлення Владимиро-Суздальського князівства, яке прагнуло вибороти зверхність над Руссю.

Унікальність сеньйорально-васальних відносин у Східній Європі доби середньовіччя, а вони становили, як добре відомо, фундамент феодалізму, полягала в тому, що Монгольська імперія вважалася абсолютним зверхником над руськими, литовськими землями та степовими обрисами Південно-Східної Європи (як, власне, і над величезною територією Євразійського континенту та частково Африки). Велике князівство Литовське від середини 40-х рр. XIII ст. і до Люблінської унії 1569 р. було васалом (принаймні — номінальним) спочатку Золотої Орди, а з остаточним її розпадом — Кримського ханства, тому між Литвою та Королівством Польським могла бути тільки персональна унія, оскільки Польща, відстоюючи власну абсолютну державну незалежність від Священної Римської

імперії, була частиною європейської християнської цивілізації. Користуючись періодичними державними кризами в Орді, Литва на певний період здобувала незалежність (наприклад, у проміжок часу між битвами на Синіх Водах 1363 р. та на Ворсклі 1399 р.), та в цілому розглядалася сучасниками як ординський васал. Отже, Золота Орда мала повне юридичне право виконувати стосовно українських, білоруських та литовських земель у своєму складі відповідні владні функції, зокрема і впроваджувати ті чи інші форми збирання податків, митного контролю тощо.

Віддаленість від ординської столиці Сарая (в нижній течії Волги) основної маси васально залежних руських та литовських земель унеможливлювала регулярний контроль та нагляд, тому ординська адміністрація не особливо втручалася у традиційні форми господарських та адміністративних відносин на підпорядкованій території, якщо останні, в принципі, давали можливість поповнювати скарбницю та здійснювати ті чи інші загальнодержавні акції. Як довів досить тривалий період ординсько-руських відносин, утворився до певної міри дієвий баланс між різними формами здійснення загальнодержавних управлінських проектів, який об'єднав традиції Давньоруської держави та їх аналоги зі специфічними рисами, характерними для кочових цивілізацій<sup>51</sup>.

У такий спосіб Орда використовувала як мінімум дві рівноправні адміністративно-управлінські системи, в тому числі митну: на власне давньоруських землях було збережено традиційну, яка довела свою ефективність та тепер використовувалася на користь нового володаря; на територіях, які з давніх-давен опановували кочові народи та на яких ординці почувалися найбільш комфортно, було, очевидно, збережено традиційні управлінські структури половців та інших номадів, адаптованих до монгольських стандартів, що, з огляду на спільність культурно-господарських типів, мало відрізнялися від причорноморських, приазовських, прикаспійських та північнокавказьких.

---

<sup>51</sup> *Насонов А.Н.* Монголы и Русь (История татарской политики на Руси). — М.: Л.: Госиздат, 1940; *Сафаргаліев М.Г.* Распад Золотой Орды. — Саранск: Гос. изд-во Марийской АССР, 1960; *Наливайко Д.* Україна в рецепції західних гуманістів XV—XVI ст. // *Європейське Відродження та українська література XIV — XVIII ст.* — К.: Наук. думка, 1993; *Литвинов В.* Ренесансний гуманізм в Україні: Ідеї гуманізму епохи Відродження в українській філософії XV — початку XVI століття. — К.: Основи, 2000; *Трепавлов В.В.* Государственный строй Монгольской империи XIII в.: Проблемы исторической преемственности. — М.: Вост. лит., 1993; *Трепавлов В.В.* История Ногайской Орды. — М.: Вост. лит., 2002.

Відповідно до практики формування та функціонування державно-адміністративного апарату Золотої Орди одну окрему групу становили аристократи — військово-удільні, військово-улусні беки та еміри, а іншу — власне чиновництво, яке саме і має нас цікавити. Найвищий щабель в ієрархії ординського чиновництва посідали баскаки, які здійснювали кураторство над усіма складовими державно-адміністративного апарату. На думку фахівців-орієнталістів та тюркологів, слово “баскак” є похідним від загальнотюркського дієслова “басу” — натискати, розчавлювати, що, мабуть, відображає уявлення про досить жорстокі, навіть з погляду звиклих до насильства кочівників, методи роботи баскаків.

Конкретними підрозділами золотоординської адміністрації в центрі та на периферії керували так звані даруги — правителі, намісники, чиновники високого рангу та ін. (більш конкретно функціональні обов’язки даругів визначалися залежно від місця, часу та особливих обставин); митні справи, як надзвичайно важливі для нормального функціонування державного механізму, належали, безсумнівно, до сфери компетенції даругів. Слово “даруга”, на відміну від “баскак”, монгольського походження, проте з аналогічною семантикою, що свідчить про досить жорстокі методи виконання даругами своїх службових обов’язків (очевидно, прагнення ухилитися від сплати податків та, зокрема, мита, є універсальною “хворобою” людства). Такі авторитетні дослідники історії Золотої Орди XIX ст., як І. Березін, В. Вельямінов-Зернов, Ф. Лашков пропонували перекладати слово “даруга” як “начальник” у широкому значенні цього слова; їх універсальну позицію підтримав, зокрема, Г. Федоров-Давидов, який вважав, що у такий спосіб даруга міг бути відповідальним за певний адміністративно-керівний напрям, у тому числі за митний<sup>52</sup>.

У відомому латинсько-половецькому словнику *Codex Cumanicus*, укладеному протягом другої половини XIII — першої половини XIV ст. для італійських та інших західноєвропейських купців, які спеціалізувалися на торгівлі з кочовими народами Південно-Східної Європи, слово “баскак” (“*baskac*”) перекладалось як “керівник” (“*rector*”), а “даруга” (“*yarguzi*”) як “влада” (“*potestas*”). Укладачі *Codex Cumanicus* прагнули знайти звичні та зрозумілі європейцям аналогі східним термінам, а враховуючи, що купці, як правило, мали добре знатися на специфіці чиновницького апарату країн, з якими торгували, то запропонованим варіантам слід

<sup>52</sup> Федоров-Давидов Г.А. Общественный строй Золотой Орды. — М.: Изд-во МГУ, 1973. — С. 94—95.

довіряти. З позиції, як у нашому випадку, стороннього, але зацікавленого, спостерігача, обов'язки баскаків та даругів сприймалися як універсальні, владні в широкому значенні, тому контроль за митними справами був, безсумнівно, в їх компетенції: баскаки контролювали більш масштабні проекти, даруги — більш локальні, проте за конкретних обставин функціональні обов'язки могли перетинатися (більш детальних висновків зробити, на жаль, на сьогодні неможливо)<sup>53</sup>.

Для території України досить важливим є й та обставина, що навіть після розпаду Золотої Орди та утворення Кримського ханства на підпорядкованих останньому територіях саме даруги здійснювали контроль над збиранням податків на користь кримської династії Гіреїв. Оскільки остання походила від Чингізидів та мала себе за продовжувача імперської державної традиції свого славного предка, зрозуміле й прагнення кримських ханів зберегти в принципі незмінною ординську адміністративну систему, особливо ті її складові, які протягом століть довели свою ефективність. Гнучкість та утримання від прив'язки до дріб'язкової конкретики обов'язків вищого та середнього рівня чиновництва, в тому числі в митній сфері, були надійною запорукою швидкого реагування на об'єктивні історичні зміни, пристосування до новацій. Проте, як показали дослідження В. Тізенгаузена, В. Радлова, Б. Владимирцова, В. Мінорського та ін.<sup>54</sup>, більш детально проаналізувати діяльність баскаків, даругів та інших функціонерів неможливо за браком джерел, оскільки останні фіксують тільки надзвичайно узагальнену інформацію. Конкретні справи, заплутані та спірні питання ханські ярлики пропонували вирішувати, орієнтуючись на історичну традицію та, після ісламізації ординців протягом XIV — першої половини XV ст., — на Коран і норми шаріату.

На важливу роль чиновництва в державній інфраструктурі Золотої Орди, а пізніше Кримського ханства переконливо вказує той факт, що у ханських ярликах, в яких суворо дотримувалися принципів субординації, про це в узагальненому вигляді згадується на третьому місці після мусульманського духовенства (шейхів, кадіїв, муфтіїв, суфіїв) та так званих битикчі — писарів, секретарів. Без-

<sup>53</sup> Семенов А.А. К вопросу о золотоордыском термине "баскак" // Известия АН СССР. Отд. литературы и языка. — 1947. — № 2. — Вып. 6; Федоров-Давыдов Г.А. Общественный строй Золотой Орды. — М.: Изд-во МГУ, 1973. — С. 94—100.

<sup>54</sup> Владимирцов Б.Я. Общественный строй монголов. Монгольский кочевой феодализм. — Л.: Госиздат, 1934. — С. 85—92; Федоров-Давыдов Г.А. Общественный строй Золотой Орды. — М.: Изд-во МГУ, 1973. — С. 30—31.

посередньо митники, відокремившись від загальної маси чиновництва-даругів, регулярно починають фігурувати в ярликах Тохтамиша з 794 р. хіджри (1404—1405 рр.) та Тимур-Кутлуга 800 р. хіджри (відповідно, 1410—1411 рр.). Такі авторитетні знавці історії Золотої Орди та Кримського ханства, як І. Березін, О. Самойлович, В. Смирнов, С. Маслов та Ш. Мухамедьяров перекладали термін “махат” з арабської мови, яка активно використовувалася в ординських документах після ісламізації татар та інших тюркомовних народів Південно-Східної Європи, як “митник”; В. Радлов віддавав перевагу терміну “збиральник”, який у принципі адекватний попередньому. Показаво, що Ш. Мухамедьяров паралельно з терміном “митник” вживає термін “збиральник тамги”, солідаризуючись із Г. Юсуповим, який стосовно митників використовував назву “збирач податків”<sup>55</sup>.

Цікавий той факт, що назва “митник” у значенні “таврувальник” досить тривалий час фігурувала в широкому територіальному діапазоні, з одного боку, від Казанського ханства до Ірану, та, з іншого — від Монголії до Кам’янця-Подільського, оскільки в актах вірменської громади цього міста протягом XVI ст. регулярно згадувалися “тамгаджи” з досить широкою функціональною семантикою: митники, збирачі податків, охоронці печаток, відповідальні за проставлення тавра тощо. Укладач авторитетного словника турецько-татарських діалектів Л. Будагов на підставі ретроспективних лінгвістичних досліджень визначав функції “тамговщина” (“таврувальника”) насамперед як митника, а також чиновника з широким колом повноважень, які конкретизувалися залежно від певних обставин.

У процесі ісламізації Золотої Орди почав відбуватися цілком логічний процес упровадження норм шаріату, адаптації до його досить суворих вимог — традицій та попереднього адміністративного, правового, культурного досвіду ординців тощо та як наслідок поширення арабськомовної термінології. У результаті відбулися досить цікаві метаморфози, які позначилися на характері документів епохи та, відповідно, на труднощах, яких зазнавали вже сучасники, не говорячи про дослідників пізніших часів до сьогодення включно. Якщо абстрактна духовно-релігійна сфера досить швидко сприйняла термінологію мови Корана, то сфера суспільних відносин, у тому числі, зрозуміло, й митних справ, що були

<sup>55</sup> Федоров-Давыдов Г.А. Кочевники Восточной Европы под властью золотоордынских ханов. — М.: Изд-во АН СССР, 1966. — С. 11—112; Федоров-Давыдов Г.А. Общественный строй Золотой Орды. — М.: Изд-во МГУ, 1973. — С. 94—100.



безпосередньо пов'язані з щоденними справами, реальними проблемами, місцевим колоритом тощо, часто шукала спосіб не “зрадити” звичним термінам, які позначали ті чи інші напрями діяльності.

Митної справи безпосередньо стосується і категорія чиновництва, яка в ханських ярликах арабською мовою називалася тюркським словом “тамгачі”, яке В. Радлов перекладав власне як “митник”, І. Березін та Л. Будагов — як “зважувальник”, а деякі дослідники більш універсально — як “збирач податків”. Вочевидь, арабська мова та суто арабські традиції виконання митних функцій у країнах Близького Сходу, Північної Африки тощо здавалися ординським перекладачам-інтелектуалам у принципових питаннях такими, що не відповідали умовам Золотої Орди, тому перевагу віддано власним термінам, зокрема “тамгачі”. Привертає увагу та обставина, що важливим обов'язком митників було зважування товарів для остаточного визначення розмірів митної плати. Це спостерігається в запропонованому І. Березіні та Л. Будаговим перекладі<sup>60</sup>.

Не можна залишити поза увагою й існування системи митних та податкових у цілому пільг (так званих “тарханів”). Останні надавалися в конкретних випадках конкретним особам чи територіям за особливі заслуги чи в результаті стихійних та інших лих, яких ті зазнавали через об'єктивні історичні обставини. Тархани, очевидно, були настільки поширеною системою, яка постійно запроваджувалася ординською адміністрацією, що ця форма була запозичена (разом з терміном) і адміністративно-господарською практикою Великого князівства Литовського, Великого князівства Московського та, з середини XVI ст., Російського царства. Системою можливих тарханних пільг Орда прагнула заохотити 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 в цілому та їх митна складова ставали досить ефективною та результативною формою позапримусового контролю над підвладними Орді територіями.

Висновки, які можна зробити стосовно митної системи, що запроваджувалася на васально залежних від Золотої Орди руських територіях протягом усього періоду поширення ординської влади на

---

<sup>60</sup> Федоров-Давыдов Г.А. Кочевники Восточной Европы под властью золотоордынских ханов. — М.: Изд-во АН СССР, 1966. — С. 112—125; Федоров-Давыдов Г.А. Общественный строй Золотой Орды. — М.: Изд-во МГУ, 1973. — С. 96—97.

держави, походження яких пов'язане як з Давньою Руссю, так і з ярликам ординських ханів (великі князівства Київське, Владимирське, Рязанське, Тверське, Литовське тощо), можна сфокусувати навколо таких основних положень:

— Золота Орда прагнула зберегти та всіма можливими методами забезпечити ефективне функціонування двох провідних адміністративно-господарських систем (які включали і власне митні аспекти), характерних для кочових цивілізацій Євразійського континенту та для давньоруської традиції; зазначені системи діяли, з огляду на досить тривалий період здійснення ординської сеньйоральної влади над руськими, литовськими та половецькими територіями (до заволодіння половецькими кочовищами в середині XIII ст., коронації на царя Івана IV у 1547 р. та утворення Речі Посполитої у 1569 р.), досить успішно, що переконливо свідчить про виконання ними покладених державою обов'язків;

— митні функції виконували баскаки та даруги, статус яких був досить високий, оскільки в ханських ярликах вони згадувалися одразу після представників духовенства, а оскільки питанням суборидинації 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, а даруги контролювали конкретні територіальні чи галузеві напрямки митної політики;

— тюрко- та арабомовна термінологія, яка застосовувалася в справочинстві Золотої Орди стосовно чиновників-митників у домусульманський період та в процесі ісламізації, семантично збігається навколо таких провідних функцій митників, як “збирання” (податків, боргів тощо) та “таврування” (рабів, товарів, худоби та ін.) усього, що підлягало митному контролю;

— 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, які володіли у містах Криму, Причорномор'я та Приазов'я купецькими кварталами, пристанями та протягом тривалого періоду навіть цілими містами: Кафа (Феодосія) в Криму, Тана в гирлі Дону тощо.

---

## Розділ 4

# ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ МИТНОЇ СПРАВИ НА УКРАЇНСЬКИХ ЗЕМЛЯХ У СЕРЕДИНІ XIV — СЕРЕДИНІ XVII ст.

Період з середини XIV до середини XVII ст. характеризується повною втратою державності українських земель та їх входженням до складу кількох держав. Більша частина українських земель до 1569 р. входила до складу Великого князівства Литовського, а Галичина та Західне Поділля — до складу Польської держави, або Корони. Після Люблінської унії вони, ввійшовши до Речі Посполитої, були підпорядковані Короні. Крім того, частина українських земель перебувала під владою Великого Московського князівства (з середини XVI ст. Московського царства), Османської імперії та її васалів — Молдавського князівства та Кримського ханства. Закарпаття перебувало у складі Угорського королівства, а з 1526 р. — у складі Семиграддя (Мукачеве, Берегове, Севлюш, Хуст, Тячеве) та Австрії (Ужанський комітат). Кожна держава мала власну адміністрацію, законодавство. Мито збирали й на землях запорозького козацтва, де побутували норми звичаєвого права. Все це робить дослідження митних відносин на вітчизняних теренах зазначеного часу досить складним завданням. Ще сто років тому М.С. Грушевський підкреслював, що доступний ученим матеріал територіально й хронологічно представлений нерівномірно, тому дати повну картину економічного життя українських земель XIV—XVI ст. є завдання неможливим<sup>1</sup>. Це значною мірою стосується й безпосередньо пов'язаних з економічними процесами митних відносин.

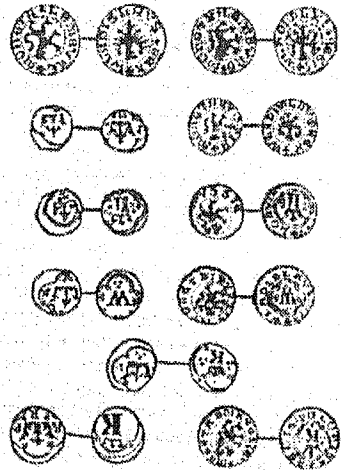
---

<sup>1</sup> *Грушевський М.С.* Історія України-Руси: В 11 т., 12 кн. / Редкол. П.С. Сохань (голова) та ін. — К.: Наук. думка, 1995. — Т. 6. — С. 2.

На думку українських істориків, митна і торгова політика правлячих кіл Великого князівства Литовського полягала у протекціонізмі шляхетському станові. Конкретно це виявлялось у тому, що митна система, дорожній примус, складське право “були спробою властей запровадити певний торговельний протекціонізм на користь місцевого купецтва”<sup>2</sup>.

У період до середини XVII ст. основною функцією митниці у всіх країнах була фіскальна — наповнення державної скарбниці (для Запорозжя можемо говорити про наповнення кошової скарбниці, бо до державної скарбниці воно нічого не відраховувало). Головним економічним питанням Великого князівства Литовського було забезпечення регулярних і достатніх надходжень до господарського скарбу. Частина з них надходила від стягнення мита й інших зборів. Це яскраво показує “отказ” (відповідь) великого князя Жигимонта (Сигізмунда) І на “прозьбу” шляхти, подану на Берестейський сейм 1544 р.: “коморы для мытѣ его милости уставлены ку размноженью скарѣбу и пожитковѣ его милости господарѣскихѣ”<sup>3</sup>.

Інколи, у зв’язку з конкретними подіями міжнародного життя, суттєвого значення набувала регулятивна функція. Зокрема, згідно з тарифом (“таксою”) для справляння мита, призначеним 8 листопада 1563 р. литовським підскарбієм Остафієм Воловичем, не належало сплачувати мито “от железа, меди и всего того, што ку стрелбе и войне належит”<sup>4</sup>.



Галицькі монети другої половини XIV — першої чверті XV ст.

<sup>2</sup> Сас П.М. Феодальные города Украины в конце XV — 60-х годах XVI в. — К., 1989. — С. 130—131; Торговля 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. — С. 6.

<sup>3</sup> Русская Историческая Библиотека, издаваемая Императорскою Археограрфическою Комиссиею. — Юрьев, 1914. — Т. XXX: Литовская Метрика. Отделы первый — второй. Ч. 3: Книги Публичных Дел. — Т. 1. — IV с. + 30 с. + 896 стлб. + [2 с.] + 46 с. + [5 л.]. — Стоп. 119.

<sup>4</sup> Памятники, изданные Киевскою Комиссиею для разбора древних актов. — 2-е изд., доп. — К., 1898. — Т. I, II. — С. 556.

## 4.1. Нормативно-правове регулювання митних відносин

У стягненні мит, як зазначав відомий дослідник історії Великого князівства Литовського М. Довнар-Запольський, велике застосування мав вироблений упродовж століть звичай. Порядок стягнення й особливо розмір мит на кожній митниці встановлювався за місцевим звичаєм, який залежав від найрізноманітніших умов<sup>5</sup>. Тому традиційно великі князі литовські підтверджували привілеї своїх попередників, включаючи положення про сплату мита. Наприклад, Олександр 16 лютого 1501 р. видав підтвердження привілею Казимира Волинській землі. У ньому зазначено, щоб у наданих волинським панам нових торгах не стягували нові мита, а *“мають мьта старые давати, где и перед тымъ будуть даивали”*<sup>6</sup>.

Але на практиці господарських приписів часто не дотримувались, що ставало причиною численних звернень з місць до великого князя. В.І. Пичета акцентував увагу на факті підтвердження 1492 р. великим князем Олександром права віленських купців не сплачувати внутрішні мита, дарованого їм привілеєм Жигимонта Кейстуовича від 22 вересня 1432 р. і підтверженого Казимиром у 1440 р. Причина підтвердження, на думку вченого, полягала в тому, що землевласники не дозволяли віленським купцям проїжджати через їх володіння без сплати мита<sup>7</sup>. А в листі до київського воєводи від 18 червня 1522 р. Жигимонт Старий зазначав, що серед *“кривд проти їх магдебурзького права”* в скарзі до великого князя київські міщани відзначили стягування дров'яного мита, а також мита з сіна, коліс і саней (тобто транспортних засобів). Господар розпорядився назване мито не стягувати, тоді як мито рибне й солоне були *“привлачені”* до замку<sup>8</sup>. Слід зазначити, що тут ідеться в основному про внутрішні

<sup>5</sup> Довнар-Запольський М. Государственное хозяйство Великого Княжества Литовского при Ягеллонах. — К., 1901. — Т. I. — XVIII+807+СХІІ с. — С. 400, 531.

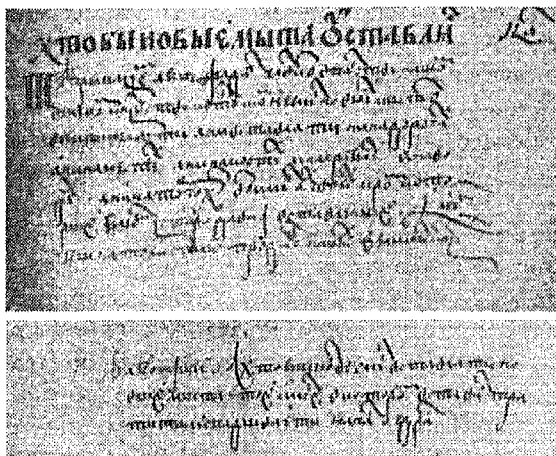
<sup>6</sup> Lietuvos Metrika. — Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla, 1998. — Kn. 25 (1387—1546): Užrašymų knyga 25. — P. 102.

<sup>7</sup> Пичета В.И. Аграрная реформа Сигизмунда-Августа в Литовско-Русском государстве. — М., 1958. — С. 59—60.

<sup>8</sup> Дров'яне мито, що стягувалося з дерев'яних виробів, які привозились на продаж, а також з дров і лісових матеріалів встановлювалось досить рідко. Див.: Довнар-Запольський М. Государственное хозяйство Великого Княжества Литовского при Ягеллонах. — К., 1901. — Т. I. — XVIII+807+СХІІ с. — С. 394; Lietuvos Metrika. — Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla, 1997. — Kn. 10 (1440—1523): Užrašymų kn. 10. — P. 98.

мита чи навіть про податки. 1 вересня 1529 р. Жигимонт Старий надав привілей “всім обывателемъ шляхте земли Киевское на права и вольности ихъ”. В ньому зазначено: “Такъ же просили насъ князи и панове, и земляне Киевъские, ижъ новины уводили врадники наши, воеводы Киевъские <...> и тежъ о мыта новые, где здавгна не бывали, а ново уставленые; — и били намъ чоломъ, абыхъмо имъ тые новины отъложили. <...> А о мыта новые такъ уставляемъ: где бы здавгна не бывали за предковъ нашихъ <...> тутъ и теперъ не потребъ воеводамъ нашимъ мытъ новыхъ уставляти, нижгли старые звычъные мыта мають браны быти по давгному”<sup>9</sup>. М.С. Грушевський навів великий перелік незаконного стягнення мита в другій та третій чвертях XV ст.

в Галичині, яка на той час входила до складу Польщі, та зазначив, що на Волині “також уже за Казимира чуємо нарікання на нові мита, і в. князь за скаргою луцьких міщан видав грамоту, де нормував мита”<sup>10</sup>. Ця грамота теж забороняла введення нових мит<sup>11</sup>. Д.П. Ващук показав, що процитовані вище документи, відомі в літературі ще як обласні привілеї, або уставні земські грамоти Волині та Київщини, суттєво впли-



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

<sup>9</sup> Любавский М.К. Очерк истории Литовско-Русского государства до Люблинской унии включительно: С приложением текста хартий, выданных великому князеству Литовскому и его областям. — 2-е изд. — М., 1915. — 401 + [1] + III с. — С. 379; Lietuvos Metrika. — Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla, 1998. — Kn. 25 (1387—1546); Užrašymų knyga 25. — P. 190.

<sup>10</sup> Грушевський М.С. Історія України-Руси: В 11 т., 12 кн. / Редкол. П.С. Сохань (голова) та ін. — К.: Наук. думка, 1995. — Т. 6. — С. 76.

<sup>11</sup> Ващук Д. Вплив обласних привілеїв Київщини та Волині на формування Першого Литовського Статуту // Pirmasis Lietuvos Statutas: straipsnių rinkinys / Sudarę Irena Valikonitė ir Lirija Steponavičieng. Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla, 2005. — P. 89.

нули на зміст Першого Литовського статуту, зокрема на положення, що регулювало митні відносини у Великому князівстві Литовському<sup>12</sup>.

Тож ст. 21 розд. 1 Першого Литовського статуту 1529 р. забороняла під страхом конфіскації маєтку *“новых мыт вымышляти ани вставляти ни на дорогах, ани на местех, ани на мостех, и на греблех и на водах, ани на торгох в именах своих, кром котрые были з стародавна вставлены”* і на які були відповідні великокнязівські грамоти<sup>13</sup>.

Однак є підстави думати, що після набуття Статутом чинності вказаної норми дотримувались далеко не завжди. Зокрема це видно з *“отказів”* (відповідей), які 21 грудня 1565 р. Жигимонт Август дав на *“прозьби”* *“княжат, панят, маршалків, земських урядників, хоружих і всієї шляхти Великого князівства Литовського”*, представлені на Віленський сейм. На тридцять восьме прохання, щоб на ріках не вигадували й не стягували *“мытз некоторых не повинных”*, він відповів, що мито має стягуватись, як описано у *“статуті земському”*<sup>14</sup>. М.С. Грушевський підкреслював, що, попри 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. Показовим є факт визнання ревізорами того, що аж у сорока пунктах мито стягувалось протизаконно<sup>15</sup>. Насправді їх було більше. Боротьба луцьких міщан за свої привілеї тривала особливо довго. Коли волинська шляхта запровадила у своїх маєтках приватні мита, яких не було за великого князя Вітовта, Казимир, розглянувши скаргу міщан, скасував усі нововстановлені приватні мита, залишивши тільки головне. Пізніше Олександр підтвердив грамоту свого батька. Однак практика встановлення та стягнення во-

<sup>12</sup> Ващук Д. Вплив обласних привілеїв Київщини та Волині на формування Першого Литовського Статуту // Pirmasis Lietuvos Statutas: straipsnių rinkinys / Sudarę Irena Valikonitė ir Lirija Steponavičienė. — Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla, 2005. — Р. 89, 97; Ващук Д.П. Обласні привілеї Волині та Київщини: генеза і функціонування в другій половині XV — першій третині XVI ст.: Автореф. дис. ... канд. іст. наук. — К., 2005. — С. 11—13.

<sup>13</sup> Статут Великого князівства Литовського 1529 года / Под ред. акад. АН Литовской ССР К.И. Яблонского. — Минск, 1960. — С. 39.

<sup>14</sup> Русская Историческая Библиотека, издаваемая Императорскою Археологическою Комиссиею. — Юрьев, 1914. — Т. XXX: Литовская Метрика. Отделы первый — второй. Ч. 3: Книги Публичных Дел. — Т. 1. — IV с. + 30 с. + 896 стлб. + [2 с.] + 46 с. + [5 л.]. — Стоп. 375.

<sup>15</sup> Грушевський М.С. Історія України-Руси: В 11 т., 12 кн. / Редкол. П.С. Сохань (голова) та ін. — К.: Наук. думка, 1995. — Т. 6. — С. 76.

линською шляхтою нових мит тривала. Це яскраво засвідчує вирок урядових ревізорів за скаргою луцьких та володимирських міщан від 15 червня 1545 р. У процесі розгляду справи міщани показали, що, всупереч судовому листу Казимира та дозволеному листу Олександра, багато шляхтичів Луцького та Володимирського повітів незаконно стягували мито на території власних землеволодінь. *“Всѣхъ тыхъ мѣстѣ, гдѣ мыто берутъ, пятьдесятъ и семь, шкромъ гдаръскихъ и иныхъ мытѣ головнейшихъ”*. Князі, пани та зем'яни відповіли, що стягують мита за дозволом та привілеями попередніх господарів і теперішнього, але надати документи ревізорам відмовилися. Тому останні, щоб не було шкоди господарському скарбу та “знищення підданих”, вирішили підтвердити сплату мит мешканцями Волинської землі, закріплену в судовому листі Казимира (Ф.І. Леонтович датував його 1488 р., а упорядники збірки “Торгівля на Україні, XIV — середина XVII століття: Волинь і Наддніпрянина” — періодом між 1463 і 1475 рр.). Майже одночасно (ревізія Кременецького замку датована 21 липня 1545 р.) розглянуто скаргу тутешніх міщан про незаконне стягнення мита на ярмарках і торгах у приватних містечках Кременецького та Луцького повітів<sup>16</sup>. Безперечно, вказані дії князів, панів та шляхти були прямим порушенням ст. 21 розд. 1 Першого Литовського статуту.

З середини 40-х років XVI ст. розпочато ініційовану шляхтою роботу щодо “поправки статуту”<sup>17</sup>. Проте шляхтичі прагнули зміцнити своє становище ще до затвердження змін. Зокрема, на сеймі 1547 р. підляська шляхта просила, щоб не стягувались мита з хліба й худоби, які відправлялися з шляхетських маєтків до Польщі або до Пруссії на продаж, і торгове з тих самих товарів, що продавались на місцевих ринках<sup>18</sup>.

<sup>16</sup> *Довнар-Запольский М.* Государственное хозяйство Великого Княжества Литовского при Ягеллонах. — К., 1901. — Т. I. — XVIII+807+CXII с. — С. 515—516; 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. — С. 64—71.

<sup>17</sup> *Любавский М.* Литовско-Русский сейм: Опыт по истории учреждения в связи с внутренним строем и внешнею жизнью государства. — М., 1900. — 850 + 232 + LXXII с. — С. 517—520; *Любавский М.* Очерк истории Литовско-Русского государства до Люблинской унии включительно. — М., 1910. — 376 + IV с. — С. 216.

<sup>18</sup> *Любавский М.* Литовско-Русский сейм: Опыт по истории учреждения в связи с внутренним строем и внешнею жизнью государства. — М., 1900. — 850 + 232 + LXXII с. — С. 536; *Любавский М.* Очерк истории Литовско-Русского государства до Люблинской унии включительно. — М., 1910. — 376 + IV с. — С. 217.



На віленський сейм 1551 р. шляхта Великого князівства Литовського подала “просьбы”, низка артикулів (статей) яких стосувалася нового врегулювання митних відносин. У десятому артикулі висловлювалось прохання, щоб купувати товари за кордоном і торгувати склом дозволили всім, а не тільки окремим особам, однак задоволене воно не було. (М. Довнар-Запольський зазначав, що шляхта негативно ставилась до будь-яких спроб з боку великокнязівської влади запровадити монополії, які виходили за межі господарських добр. Зокрема, вона протестувала проти монополії на скло. Проте положення, яке обмежувало великокнязівську владу стосовно монополій, закріплено лише в Третьому Литовському статуті, в артикулі 51 третього розділу.) Так само було відмовлено у проханнях, сформульованих у п’ятнадцятому та шістнадцятому артикулах (про невстановлення митних комор у шляхетських маєтках, де їх не було раніше, та про завідування митними коморами лише місцевими шляхтичами, а не чужоземцями). У сімнадцятому артикулі шляхта висловлювала прохання, щоб було дозволено лісові товари з їх маєтків вільно пропускати за кордон, а від експортованого збіжжя зі шляхетських гумен щоб не стягували мито. Жигимонт Август на це дав “отказ” такого змісту: шляхтичам дозволялось експортувати лісові товари після вчинення присяги “*черезъ служебника своего, человека доброго, веры годного, на коморахъ складовыхъ*” про те, що вони самостійно виготовили їх і самостійно сплавають ріками, а також сплату мита “*водле давнього обычаю*”. Ті ж, хто виробляли зазначені товари “в склад” чи займались перепродажем, мусили складати їх на означених коморах, де мали отримати плату за них згідно з ухвалою минулого віленського вального сейму. Щодо безмитного експорту збіжжя остаточного рішення не було прийнято — великий князь хотів краще з’ясувати це питання, а потім дати “отказ”<sup>19</sup>.

На віленський сейм 1554 р. волинська шляхта подала “Прозьбы”, які вже містили дванадцять артикулів. У десятому вона просила великого князя дозволити безмитне вивезення до Гданська жита, ярини, попелу та інших лісових товарів. Великий князь “відказав” залишити все по-старому. В останньому артикулі йшлося про звільнення підданих волинських шляхтичів від сплати мита, якщо торгували

<sup>19</sup> Русская Историческая Библиотека, издаваемая Императорскою Археологическою Комиссиею. — Юрьев, 1914. — Т. XXX: Литовская Метрика. Отделы первый — второй. Ч. 3: Книги Публичных Дел. — Т. 1. — IV с. + 30 с. + 896 стлб. + [2 с.] + 46 с. + [5 л.]. — Стовп. 173—175; Довнар-Запольский М. Государственное хозяйство Великого Княжества Литовского при Ягеллонах. — К., 1901. — Т. I. — XVIII+807+CXII с. — С. 372.

хлібом усередині Волині. Наслідком розгляду цього питання був привілей про звільнення від сплати мита волинських купців, які возили хліб на продаж до Луцька, Володимира і Торчина<sup>20</sup>.

Шляхта подавала прохання щодо надання митних пільг практично на кожний сейм. Нарешті це дало свої результати. М.К. Любавський писав, що виконання всіх її бажань повинен був дати новий статут, до якого шляхта просила вписати й старі привілеї, й нові права та вольності. Але здійснення шляхетських програм вимагало значних жертв від господаря та правлячої аристократії. Тому їх виконання відстрочувалось під різними приводами й відмовками. Проте Лівонська війна, що розпочалася, змусила господаря й панів-раду постійно звертатися до шляхти за матеріальною та моральною підтримкою, а отже, бути й більш поступливими. Відтак шляхта отримала задоволення всіх своїх головних прохань<sup>21</sup>. Очевидно, Жигимонт Август був змушений рахуватися з вимогами шляхти Великого князівства Литовського, пам'ятаючи що його непоступливість як польського короля щодо вимог коронної шляхти, представлених на сейм 1558—1559 рр., призвела до відмови схвалити збирання податків, необхідних для ведення війни<sup>22</sup>.

У 1559 р. великий князь дав “отказ” на чергову “просьбу”, в якому дозволив “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. Умовою була присяга пана або його слуги на першій коморі, що товар вироблений або вирощений у власному господарстві<sup>23</sup>. Але шляхта інколи зловживала наданим їй правом,

<sup>20</sup> Русская Историческая Библиотека, издаваемая Императорскою Археологическою Комиссиею. — Юрьев, 1914. — Т. XXX: Литовская Метрика. Отделы первый — второй. Ч. 3: Книги Публичных Дел. — Т. 1. — IV с. + 30 с. + 896 стлб. + [2 с.] + 46 с. + [5 л.]. — Столп. 267; *Ковальский Н.П.* Источниковедение и археология истории Украины XVI — первой половины XVII в. — Днепропетровск: ДГУ, 1978. — Ч. 2. Анализ дореволюционных отечественных публикаций источников: Учеб. пособие по спецкурсу. — С. 33.

<sup>21</sup> *Довнар-Запольский М.* Государственное хозяйство Великого Княжества Литовского при Ягеллонах. — К., 1901. — Т. I. — XVIII+807+CXII с. — С. 525; *Любавский М.* Очерк истории Литовско-Русского государства до Люблинской унии включительно. — М., 1910. — 376 + IV с. — С. 259.

<sup>22</sup> *Зашикільняк Л., Крижун М.* Історія Польщі: Від найдавніших часів до наших днів. — Л.: Львів. нац. ун-т ім. І.Я. Франка, 2002. — С. 117.

<sup>23</sup> Русская Историческая Библиотека, издаваемая Императорскою Археологическою Комиссиею. — Юрьев, 1914. — Т. XXX: Литовская Метрика. Отделы первый — второй. Ч. 3: Книги Публичных Дел. — Том I. — IV с. + 30 с. + 896 стлб. + [2 с.] + 46 с. + [5 л.]. — Столп. 271—272.

вступаючи в оборудки з купцями та провозячи їх товари через митниці під виглядом своїх власних, на що скаржились митники в 1565 р. 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 загрозувала сувора відповідальність. Листи на провозення хліба та лісу, вироблених у власних маєтках, шляхтичі брали у земського підскарб'я. Якщо не виконувалась якась із умов, то митники затримували товар<sup>24</sup>. Але, очевидно, вимога щодо особистої присяги шляхти діяла недовго.

Наполегливість шляхти в питанні надання їй митних пільг досягла своїх результатів<sup>25</sup>. Тож до Другого Литовського статуту 1566 р. була внесена нова за змістом ст. № 26, розд. 1 якої не було в Першому Литовському статуті, а саме про звільнення від сплати мита шляхти, яка експортувала збіжжя з власних гумен, та лісові товари. Про походження товарів, що вивозились, на головних коморах (митах) мали присягнути їх власники або послані ними гідні довіри слуги. Належало лише сплачувати мито від підвод, які перевозили зерно на продаж, на мостах “старожитних”, за стародавнім звичаєм<sup>26</sup>. На коморах була запроваджена складна процедура розслідування, чи товар дійсно належить шляхтичу<sup>27</sup>.

Детальніше митні відносини врегульовані Третім Литовським статутом 1588 р. Перший його розділ містить дві статті, присвячені стягуванню мита. Стаття 29 повторює зміст наведеної статті Першого Литовського статуту. Проте тут закріплені й новації. Особи, які стягували згідно з великокнязівськими грамотами мито, зобов'язувалися своїм коштом ремонтувати мости, греблі, загати, рови. Якщо ж внаслідок поганого стану цих об'єктів переїжджий зазнавав збитків, то пан, який стягує мито, мав їх відшкодувати і додати, що вимагатиме потерпілий. Це саме стосувалось старост, державців та осіб, які збирали мито на користь великого князя,

<sup>24</sup> Довнар-Запольский М. Государственное хозяйство Великого Княжества Литовского при Ягеллонах. — К., 1901. — Т. I. — XVIII+807+CXII с. — С. 557.

<sup>25</sup> Детально про боротьбу шляхти Великого князівства Литовського за надання їй митних пільг див.: Дячок О. Регулювання митних відносин в Першому Литовському Статуті та боротьба шляхти за митні пільги // Pirmasis Lietuvos Statutas: straipsnių rinkinys / Sudarę Irena Valikonitė ir Lirija Steponavičieng. Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla, 2005. — P. 213 — 224.

<sup>26</sup> Статут Великаго княства Літоўскага 1566 года / Т.І. Доўнар, У.М. Сатолін, Я.А. Юхо. — Мінск, 2003. — С. 63—64.

<sup>27</sup> Довнар-Запольский М. Государственное хозяйство Великого Княжества Литовского при Ягеллонах. — К., 1901. — Т. I. — XVIII+807+CXII с. — С. 526.

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 карались штрафом у дванадцять кіп грошей та мали з надлишком відшкодувати завдані збитки.

Новою за змістом була й ст. 30, що 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 стягувалось. Власник товару або його довірена особа мали присягнути перед посадовими особами про його походження, а митниці на шляху прямування мусили пропускати товар за квитанцією, виданою першою митницею. Не повинне було стягуватись мито з шляхти й під час перевезення речей для власного вжитку. Також у цій статті затверджувався текст присяги<sup>28</sup>.

Ще дві статті, що регулювали митні відносини, містяться у третьому розділі Третього Литовського статуту. Стаття 48 заборонила вивозити з Великого князівства Литовського як у воєнний, так і в мирний час зброю, залізо, рушниці, коси, ножі, стріли та інші предмети воєнного призначення. Порушник мав каратися на смерть, а товари і вся його власність конфісковуватись до великокнязівської скарбниці. Стаття 51 забороняла надання одній особі в оренду доходів, зокрема й митних зборів, що належали всій Речі Посполитій. Порушник піддавався штрафу в розмірі ста кіп грошей. Великокнязівські листи, отримані з канцелярії в обхід цієї заборони, мали визнаватися нечинними<sup>29</sup>.

На відміну від Великого князівства Литовського, у Польщі кодекс так і не був створений. Найважливіші питання у всіх сферах тут регулювалися сеймовими постановами — конституціями.

Наприклад, конституція 1496 р. підтвердила право польської шляхти експортувати без сплати мита продукцію власного виробництва та імпортувати товари для власного споживання. Були запроваджені більш жорсткі покарання для тих митників, які захотіли б стягувати мито з шляхтичів<sup>30</sup>.

<sup>28</sup> Статут Вялікага княства Літоўскага 1588 / Пер. на бел. мову А.С. Шагун. — Мінск, 2002. — С. 30—31.

<sup>29</sup> Там же. — С. 58.

<sup>30</sup> Грушевський М.С. Історія України-Руси: В 11 т., 12 кн. / Редкол. П.С. Сохань (голова) та ін. — К.: Наук. думка, 1995. — Т. 6. — С. 78—79.

Статут варшавського сейму 1557 р. в одинадцятій статті забороняв вивозити з Корони коней. Натомість ввезення не заборонялося, але продаватися вони мали лише на ярмарках (ст. 12)<sup>31</sup>.

У сеймових конституціях підтверджувалось надане раніше містам право складу та дороги, якими мали пересуватися купці. Наприклад, конституція пьотрковського сейму 1565 р. підтвердила право складу Львова, надане місту ще у XV ст.<sup>32</sup>. Загалом же вона стала основою для застосування права складу в межах Польського королівства, а з 1569 р. — усїєї Речі Посполитої<sup>33</sup>. Поборові універсали, що ухвалювалися на сеймах, містили детальні тарифи<sup>34</sup>.

1567 р. в Короні була ухвалена Пьотрковська конституція, чотирнадцятий титул якої заборонив євреям серед іншого справляти й мито, “*aby kupiectwa mieszczanom nie odeymowali*”<sup>35</sup>. А в конституції, ухваленій об’єднаним люблінським сеймом 11 серпня 1569 р., в десятому артикулі, зазначено, що “*celnicy, mytnice, ĩpniczy, mai Nę bydę osiedli, chrzeґґіacskiey wiary, maiкtni*”<sup>36</sup>. До цього оренда митних зборів перебувала переважно в руках євреїв.

За постановою, прийнятою 1633 р., для впорядкування стягнення мита і 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 перевозили товари з Туреччини і Молдавії). Для товарів, що проходили через митні пункти, були встановлені ціни (сьогодні їх називають індикативними), відповідно до яких стягувалось мито<sup>37</sup>.

На українських землях, що входили до складу Молдавського князівства, митні відносини регулювалися грамотами господарів. Ними визначалися торгові шляхи, складське право, митниці, роз-

<sup>31</sup> Volumina legum: Przedruk zbioru praw staraniem XX. Pijaryw w Warszawie, od roku 1732 do roku 1782, wydaneę. — Petersburg, 1859. — Т. II. — 482 + XIV s. — Р. 12.

<sup>32</sup> Ibid. — Р. 56, 58—59.

<sup>33</sup> 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. 82.

<sup>34</sup> Volumina legum: Przedruk zbioru praw staraniem XX. Pijaryw w Warszawie, od roku 1732 do roku 1782, wydaneę. — Petersburg, 1859. — Т. II. — 482 + XIV s. — Р. 104, 193—194, 200—202.

<sup>35</sup> Ibid. — Р. 68.

<sup>36</sup> Ibid. — Р. 95.

<sup>37</sup> Гвоздик-Прицак Л. Економічна і політична візія Богдана Хмельницького та її реалізація в державі Військо Запорозьке. — К.: Обереги, 1999. — С. 55.

мір мита, встановлювалися привілеї. З XV ст. відомі три грамоти — 1408, 1456 і 1460 рр.<sup>38</sup>

У 1475 р. османи завоювали Кафу, а Кілія та Акерман здалися їм у 1484 р.<sup>39</sup> Митно-податкова справа в Османській імперії регулювалася “Кодексами османських законів” (“Османли кануннамері”). Кожний новий султан виправляв їх відповідно до потреб свого часу, залишаючи якусь частину незмінною. Незмінною залишалась і назва, до якої додавали ім’я султана, який вносив зміни і видавав акт. У цих документах детально розписувались податки й мита відповідно до особливостей місцевості, де вони мали збиратися. Для кожної місцевості імперії була розроблена окрема законодавча збірка. На південноукраїнських землях митні відносини були врегульовані султаном Селімом II (1566—1574 рр.), який видав свої “Кодекси...” у

977 р. хіджри, тобто у 1569 р. від Різдва Христового. У них дванадцять статей (ст. 105—117) відведено “Зводіві законів, що мають виконуватися зараз, порта Акерман, воріт ріки Дністер”. Ще дві статті (ст. 117, 118) становлять “Закон податку на торгівлю та степ і Акерманська сааехха”<sup>40</sup>. У “Кодексах...” розписані види податків та мит (які досить важко розмежувати між собою), порядок їх стяг-



Турецький купець зі слугою. Гравюра кінця XV ст.

<sup>38</sup> Лесников М.П. Пути балтийско-черноморской торговли XIV—XV веков // Учёные записки Московского гос. пед. ин-та. — М.: Моск. гос. пед. ин-т, 1969. — № 294: Проблемы экономического и политического развития Европы в средние века и античную эпоху / Под ред. В.Ф. Семёнова. — С. 80—85.

<sup>39</sup> Гналджик Г. Османська імперія: Класична доба, 1300—1600. — К., 1998. — С. 141.

<sup>40</sup> Термін “саае (сааехха)” В.М. Тимченко пояснює як все, що створює тінь, захист від сонця, опадів та іншого, на протизагу голому степові, або ж якісь навіси чи польові стани кочовиків (Тимченко В.М. Кодекс законів (1569) падишаха Селіма II як джерело для дослідження соціально-економічної історії Півдня України. — С. 164).

нення та розміри, встановлені місця збирання, одиниці виміру товарів. Мита на живий товар розподілялися за якістю (віком). Загалом торгівля рабами в Акермані посідала провідне місце. Податки та 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. Зокрема, за одиницю тканини з мусульманина стягували 20 акче, із зіммі, немусульманина з ісламської країни, — 40 акче, а з харбі, немусульманина з неісламської країни, — 50 акче (ст. 106). В.М. Тимченко зазначає, що на території Великого князівства Литовського магометанам “віддячували” стягненням мита у розмірі 6 грошів з копи, тоді як з інших брали по 3 гроші з копи<sup>41</sup>.

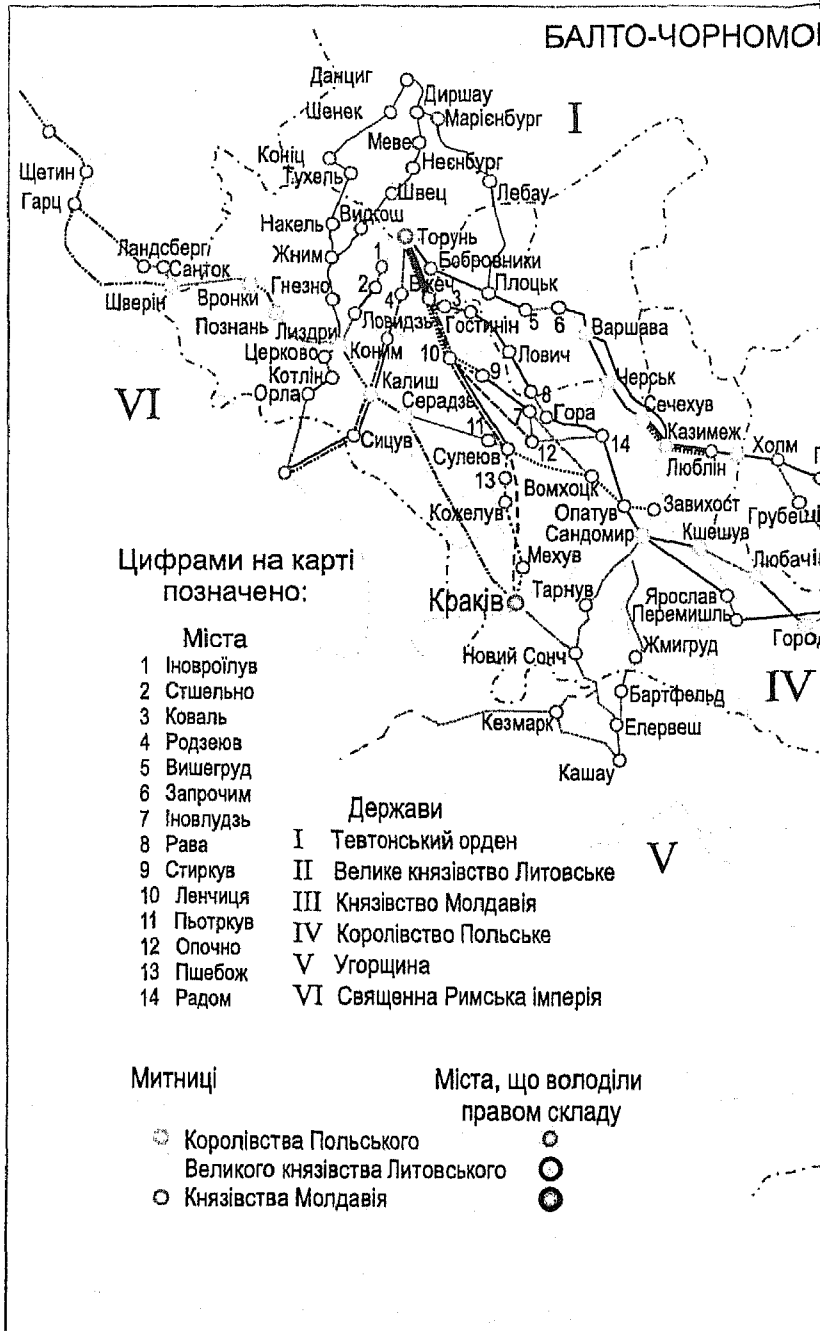
У Московській державі митні відносини тривалий час регулювалися жалуваними грамотами. Жалувані митні грамоти визначали порядок місцевого митного управління, предмети обкладання, види і розмір мит тощо. Жалувані митні грамоти видавалися на звільнення від торгових і проїжджих мит, жалувані проїжджі — на право безмитного провезення товарів. З кінця XV ст. почали видавати уставні митні грамоти, за якими збір мита передавався від так званих кормленщиків особливим посадовим особам — “вірним” митникам або ж “откупним” митникам. У грамотах, які видавалися на ім’я “вірних” або “откупних”, визначався розмір мит з різних видів товарів і з різних категорій купців. Уставні митні грамоти видавалися до прийняття загальнодержавного Торгового уставу 1653 р.<sup>42</sup> На його основі у квітні 1654 р. складено уставну грамоту, що забороняла стягування проїжджого мита у володіннях світських та духовних землевласників<sup>43</sup>.

---

<sup>41</sup> 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 наук.-практ. конф. — Д.: АМСУ, 2003. — С. 204—206; Тимченко В.М. Кодекс законів (1569) падишаха Селіма II як джерело для дослідження соціально-економічної історії Півдня України // II Міжнародний науковий конгрес українських істориків “Українська історична наука на сучасному етапі розвитку”, Кам’янець-Подільський, 17—18 вересня 2003 р. Доповіді та повідомлення. — Кам’янець-Подільський; К.; Нью-Йорк; Острого: Вид-во НаУОА, 2005. — Т. 1. — С. 160—163.

<sup>42</sup> Источниковедение истории СССР: Учебник / Под ред. И.Д. Ковальченко. — 2-е изд., перераб. и доп. — М.: Высш. шк., 1981. — С. 98, 104—105.

<sup>43</sup> Марков Л.Н. Очерки по истории таможенной службы. — Иркутск: Изд-во Иркут. ун-та, 1987. — С. 36.





## ОМОЇКА ТОРГІВЛЯ XIV—XV СТОЛІТЬ: ШЛЯХИ ТА МИТНИЦІ

Дороги, яких мали дотримуватись купці згідно з:

### на північ від Львова

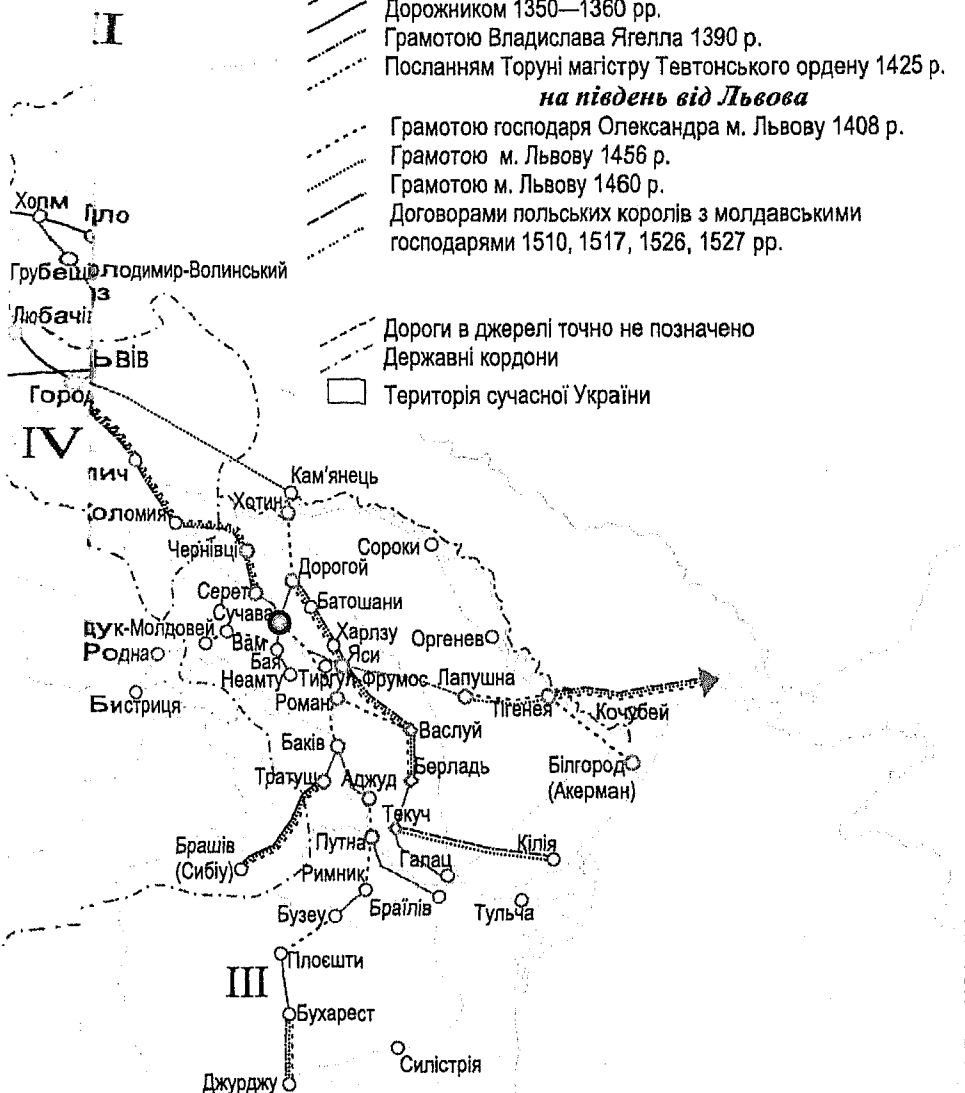
- Граматою Владислава Локотка Торуні 1315 р.
- Граматою Казимира Великого Торуні 1349 р.
- Дорожником 1350—1360 рр.
- Граматою Владислава Ягелла 1390 р.
- Посланням Торуні магістру Тевтонського ордену 1425 р.

### на південь від Львова

- Граматою господаря Олександра м. Львову 1408 р.
- Граматою м. Львову 1456 р.
- Граматою м. Львову 1460 р.
- Договорами польських королів з молдавськими господарями 1510, 1517, 1526, 1527 рр.

Дороги в джерелі точно не позначено  
Державні кордони

Територія сучасної України



## 4.2. Організація митної служби

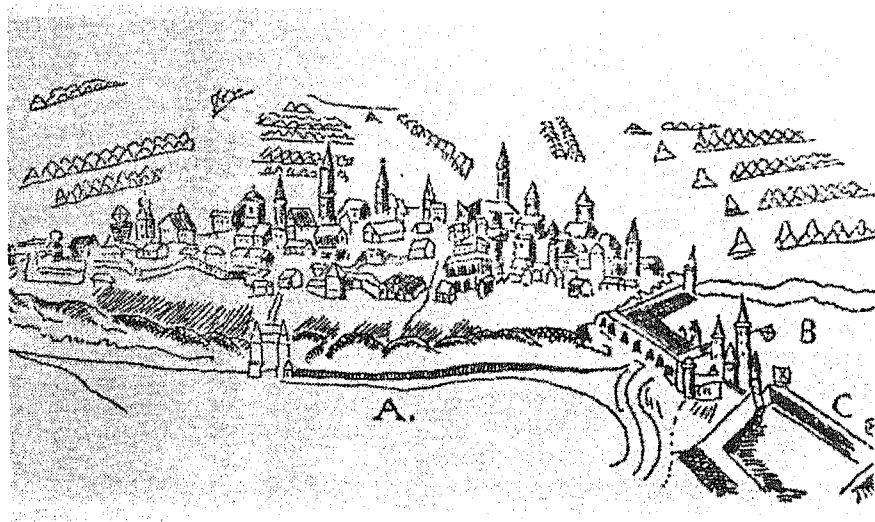
Особливістю практики митних зборів у Великому князівстві Литовському були митні округи, що “оперезували з усіх боків кордони держави”. За Казимира (великим князем литовським був 1440—1492 рр., польським королем — 1447—1492 рр.) і Олександра (1492—1506) їх меж не завжди чітко дотримувалися, про що свідчить окрема віддача на відкуп волинських мит у Володимирі й Луцьку та комор у Підляшші. Але за Жигимонта I (великим князем литовським був 1506—1544 рр., польським королем — 1506—1548 рр.) митні округи набули більш стійкої форми. Він здавав на відкуп цілі округи або навіть об’єднував у руках одного відкупщика кілька митних округів. Наприклад, з 1523 р. волинські та підляські мита були віддані в оренду компанії євреїв на чолі з Міхедем Єзофовичем.

У центрі кожного митного округу, в найбільших господарських містах, знаходились комори, тобто головні митниці. На кордоні або на “гостинцях”, у господарських і приватновласницьких маєтках стояли прикоморки, тобто відділення головної митниці. У містечках та селах були пости, де “лежала” митна варта. На польському прикордонні варта знаходилась і в сусідніх польських містечках, на думку М. Довнар-Запольського, “мабуть, для спостереження за напрямком товарних транспортів”. Учений звертає увагу на те, що в ранніх актах відділення головних митниць також називались коморами, а головна митниця інколи називалась головною коморою. Господар віддавав на відкуп або в управління цілий округ якійсь особі, а та вже від себе призначала своїх слуг (“справців”) на прикоморки<sup>44</sup>.

На українських землях, що входили до складу Великого князівства Литовського, М. Довнар-Запольський називає три митні округи. На Волині, в районі волинських мит, було дві головні комори — Луцьк і Володимир. Прикоморки знаходились у таких населених пунктах, як Кременець, Дубно, Ковель, Горухів (Горохів), Дубровиця, Корець, Жеславль, Жабче, Перемиль, Литовиж, Берестечко, а також Брацлав і Вінниця, хоча останні два знаходяться не на Волині. У Київському окрузі комора знаходилась у Києві, прикоморки — у Вишгороді та Житомирі. Двома головними коморами Підляського округу були Берестя та Більськ з численними

<sup>44</sup> Довнар-Запольский М. Государственное хозяйство Великого Княжества Литовского при Ягеллонах. — К., 1901. — Т. I. — XVIII+807+CXII с. — С. 534—535, 538.

прикоморками у Гродно, Мстисбові, Дорогичині, Мельнику, Кам'янці, Лосичах, Воїні, Дивині, Милейтині, Янові, Межиріччі, Суражі, Венгрові, Техановці, Тикочині, Високому та Влодаві<sup>45</sup>.



План Кам'янця-Подільського, 1633 р.

Децю іншу структуру митних установ наводять коментатори видання "Торгівля на Україні, XIV — середина XVII століття: Волинь і Наддніпрянщина": на Волині діяли Луцька, Володимирська, Ковельська і Кременецька митні комори, до яких у різний час "прислухали" прикоморки у Дубно, Горохові, Дубровиці, Корці, Перемилі, Заславі, Литовижі, Берестечку, Жабчому, Турійську, а до Київської митної комори належали Вишгородський, Житомирський та певний час Таванський і Звягольський прикоморки<sup>46</sup>.

У люстрації Київської землі (близько 1471 р.) зазначено, що мито збирали у Чуднові та Житомирі<sup>47</sup>.

Практикувались два способи управління округами. Перший полягав у тому, що для завідування ними скарб призначав особли-

<sup>45</sup> Довнар-Запольский М. Государственное хозяйство Великого Княжества Литовского при Ягеллонах. — К., 1901. — Т. I. — XVIII+807+СХІІ с. — С. 535—538.

<sup>46</sup> Торгівля на Україні XIV — середина XVII століття: Волинь і Наддніпрянщина / Упор. В.М. Кравченко, Н.М. Яковенко; Редкол.: М.Ф. Котляр (відп. ред.) та ін. — К.: Наук. думка, 1990. — С. 343.

<sup>47</sup> Архив Юго-Западной России. — К., 1890. — Ч. 2. — Т. 7. — С. 4, 5.

вих справців, які, отримуючи платню, стягували мито і збори й віддавали все повністю до скарбу. Інший — здавання в оренду одній або кільком особам на задалегідь визначених умовах<sup>48</sup>.

Стефан Вайман припускав, що на землях Польської держави з XIV ст. застосовували два способи використання цельних комор (тобто прикордонних митних комор): передача в оренду (*wydzierławienie*) та віддання на комісію (*wypuszczenie w komis*). Останній спосіб був характернішим для комор з кращим контролем і полягав у тому, що управитель цла (прикордонного мита) мусив надати власникові цельної комори детальний звіт про рахунки. На комісію віддавались передусім ті комори, що знаходились у торгових осередках. Для провінційних комор більш притаманною була система їх передачі в оренду. На практиці це призводило до того, що власник комори, отримавши затверджену орендну суму, не турбувався про фактичний дохід з неї та не контролював стягнення цла<sup>49</sup>.

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

Ці службовці виконували такі основні завдання:

- 1) визначення та збирання мита (цельних зборів);



Купець з Польського королівства. Гравюра XVI ст.

<sup>48</sup> Довнар-Запольский М. Государственное хозяйство Великого Княжества Литовского при Ягеллонах. — К., 1901. — Т. I. — XVIII+807+СХІІ с. — С. 540; Жеребцова Л.Ю. Орендни 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 міжнар. наук.-практ. конф. — Д.: АМСУ, 2005. — С. 33.

<sup>49</sup> Weyman S. Cia i drogi handlowe w Polsce piastowskiej. — Poznań, 1938. — S. 94—95.

2) дослідження представлених митних привілеїв у тих випадках, коли купці користувалися митними пільгами;

3) здійснення нагляду за бічними дорогами, якими купці могли б оминати цельні комори, з чим пов'язувалось право застосування покарання до порушників, включаючи конфіскацію товарів<sup>50</sup>.

У Речі Посполитій, відповідно до сеймової конституції 1643 р., були засновані митниці (“комори”) в прикордонних містах України: Ніжині, Ромнах, Гадячі, Конотопі, Кременчуці, Батурині, Лосві, Любечі, Острі, Чорнобилі, Чернігові, а також у Києво-Печерському монастирі<sup>51</sup>.

На українських землях, що в XV ст. входили до складу Молдавії, митниці знаходились у Сереті, Чернівцях, Дорогої та Хотині. У Тягині (зараз Бендери) грамотою молдавського господаря Олександра Доброго від 1408 р. встановлена прикордонна митниця. Деякий час тут мито не стягували, коли 1456 р. митницю перенесли західніше, у Лапушну. Проте 1460 р. її діяльність була відновлена. Митниця знаходилась і в Білгороді, який належав Генуї<sup>52</sup>.

На Південному узбережжі Криму митниця була у Кафі (Феодосії), що також належала генуезцям. Зокрема, з 1351 р. всі раби, яких купували італійці та араби і ввозили з Північночорноморського регіону, підлягали централізованому оподаткуванню в цьому місті. Для сплати податку, який у латиномовних джерелах називається “tractus”, усі судна мали заходити в порт Кафи й проходити там огляд та відповідну реєстрацію. Подальше транспортування рабів дозволялось лише на спеціальних генуезьких суднах Кафи, що було закріплено спеціальними угодами з правителями чорноморських держав<sup>53</sup>.

Південне узбережжя Криму з 1475 р. належало Османській імперії. Як і раніше, митниця тут знаходилась у найбільшому порту — Кафі. Наприкінці XV ст. Південна Бессарабія також перейшла під владу Османської імперії. Тут митниці функціонували у Кілії та Акермані (Білгороді)<sup>54</sup>.

<sup>50</sup> Weyman S. *Cia I drogi handlowe w Polsce piastowskiej*. — Poznań, 1938. — S. 95—96.

<sup>51</sup> Ковальський Н.П. *Источниковедение истории украинско-русских связей (XVI — первая половина XVII в.)*: Учеб. пособие. — Днепропетровск: ДГУ, 1985. — С. 8.

<sup>52</sup> Лесников М.П. *Пути балтийско-черноморской торговли XIV—XV веков // Учёные записки Московского гос. пед. ин-та*. — М.: Моск. гос. пед. ин-т, 1969. — № 294: Проблемы экономического и политического развития Европы в средние века и античную эпоху / Под ред. В.Ф. Семёнова. — С. 80—82.

<sup>53</sup> Еманов А.Г. *Север и Юг в истории коммерции: на материалах Кафы XIII — XV вв.* — Тюмень: Рутра, 1996. — С. 131—132.

<sup>54</sup> Гналджик Г. *Османська імперія: Класична доба, 1300—1600*. — К., 1998. — С. 141—145.

Матеріали Литовської метрики дають певне уявлення про організацію митної служби на українських землях у складі Великого князівства Литовського в середині XVI ст. Прикладом може бути лист Жигимонта I 1542 р. Григорію Григоровичу Остиковичу на Новгородське воєводство. Останньому надавався замок з дворами і фільварками *“со всімъ по тому”*, як і попереднім новгородським воєводам, але мито мало надходити до великокнязівського скарбу, як це було вже за Жигимонтового батька Казимира. Аналогічного змісту лист дано на воєводство Вітебське<sup>55</sup>. Очевидно, для того часу це стало загальною практикою.

У поборових листах від 7 грудня 1561 р. детально регламентована процедура митного оформлення. Сплативши на кордоні мито з “новопривезених” товарів, занесених до реєстру, купець не повинен був сплачувати його повторно, навіть, якщо вивозив товари за кордон. Якщо ж під час ввезення торговець не міг заплатити на кордоні або не міг бути здійснений “шацунок” (оцінювання, визначення вартості), належало всі товари занести до реєстру *“поборцов границъныхъ, ничто не утаиваючи, и квит на то взяти за печать зъ скарбу на то даною”*. За цим “квитом” (борговою розпискою) при кордонах, митних коморах потрібно було здійснити оцінювання товару, а купець мав сплатити мито у Вільні або в головній коморі того місця, куди допроваджувався товар<sup>56</sup>.

Цікаву інформацію про роботу митника містить скарга писаря старого мита Віленського прикоморку Яна Лопінського від 19 вересня 1601 р. Двома днями раніше віленський купець Вінгольт Корнеліуш прислав до нього через свого фактора два квити старого мита Ковенської комори на привезені з німецьких земель на двох кіпах і опечатані на Ковенській коморі товари й запрошував прийти до його кам'яниці, щоб *“водлузъ звичаю давного огледевши до реєстру митного списалъ”*<sup>57</sup>. Очевидно, це була звичайна процедура.

Можна звернути увагу на підтвердження Жигимонта I дворянину господарському Іванові Немиричу на дозвіл збудувати в має-

<sup>55</sup> Метрыка Вялікага Княства Літоўскага. Кніга 28 (1522—1552): Кніга запісаў 28 / Падрыхтовка тэкстав да друку і навук. апарат В. Мянжынскі, У. Свяжынскі. — Менск: ATHENJUM, 2000. — С. 148.

<sup>56</sup> Lietuvos Metrika. — Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla, 1996. — Kn. 564 (1553—1567): Viešųjų reikalų kn. 7. — P. 87—88.

<sup>57</sup> Акты издаваемые Виленскою Археографическою Коммиссиею. — Вильна, 1875. — Т. 8: Акты Виленского городского суда. — XXV + 652 + 83 с. — С. 486—487.

тку Городище замок, заселяти його вільними людьми, влаштувати торги й корчми (1541 р.), за яким він отримав право стягувати в ньому мито з солі та інших товарів по півгроша<sup>58</sup> з воза<sup>59</sup>.

Досить рідко, але все ж трапляються у документах Литовської метрики відомості про митників. Наприклад, у люстрації Кременця 1563 р. зазначено, хто й на якій вулиці мешкав, хто володів городами й садами, які сплачував податки. Зокрема, на Ринковій площі проживав “*Fiodor mytnik*” (що свідчить про його високий соціальний статус), а на Жидівській вулиці ще двоє — “*Osinski mytnik*” і “*Smuyio mytnik*”. Крім того, Федір мав город під горою Високою<sup>60</sup>.

Лист Жигимонта Августа від 17 липня 1570 р., адресований підканцлеру Великого князівства Литовського, старості берестейському і кобринському Остафію Воловичу, “справці” мита у Волинській землі Ісааку Бродавці та майбутнім митникам, містить розпорядження про надання з волинського мита старості черкаському і канівському, маршалкові Василю Загоровському “*юржгелту*”<sup>61</sup> на кождий годъ по двесте золотых польскихъ, то ест по шмидесят копъ грошей литовских”<sup>62</sup>. Проте частіше з мита видавались одноразові виплати за службу певним особам, які здійснювались як у грошовій, так і в натуральній (тканинами, сіллю) формі. Велику кількість реєстрів (списків) таких виплат містить книга записів 4 Литовської метрики за 1479—1491 рр. Зокрема, за реєстром, розпочатим 14 грудня 1486 р., якийсь пан Литавор отримав три вози солі з мита берестейського, князь Михайло Вруженський 5 кіп<sup>63</sup> — з мита луцького, житомирський намісник Сенько Рома-

<sup>58</sup> Півгріш (полугрошок) — чеська, польська і литовська срібна, з XV ст. — білонова монета; дорівнювала половині гроша; півгроші вартістю 5 динариїв, що карбувались у Литві 1492—1566 рр., стали головною монетою українського обігу майже до кінця XVI ст. (використано метрологічно-нумізматичний словник: Торгівля на Україні XIV — середина XVII століття: Волинь і Наддніпрянщина / Упор. В.М. Кравченко, Н.М. Яковенко; Редкол.: М.Ф. Котляр (відп. ред.) та ін. — К.: Наук. думка, 1990. — С. 370).

<sup>59</sup> Метрыка Вялікага Княства Літоўскага. Кніга 28 (1522—1552): Книга записаў 28 / Падрывтовка тэкстаў да друку і навук. апарат В. Мянжынскі, У. Свяжынскі. — Менск: АТНЕНЖУМ, 2000. — С. 194.

<sup>60</sup> Архив Юго-Западной России. — К., 1890. — Ч. 7. — Т. 2. — С. 43, 45, 61.

<sup>61</sup> Юргелт — щорічна виплата.

<sup>62</sup> Российский государственный архив древних актов в г. Москве (РГАДА). — Ф. 389. Литовская метрика. — Оп. 1, д. 191. — Арк. 100—102.

<sup>63</sup> Копа — лічильна одиниця в 60 грошів (Торгівля на Україні XIV — середина XVII століття: Волинь і Наддніпрянщина / Упор. В.М. Кравченко, Н.М. Яковенко; Редкол.: М.Ф. Котляр (відп. ред.) та ін. — К.: Наук. думка, 1990. — С. 369 — 370).

нович — 5 кіп з мита київського, житомирська бояриня Ленькова — 5 кіп з мита київського та 5 кіп з мита путивльського, луцький староста Петро Янович — 20 кіп з мита луцького й стільки ж з берестейського, якийсь Кисіль — 12 кіп, віз солі та 7 ліктів<sup>64</sup> сукна махальського<sup>65</sup> — з луцького мита<sup>66</sup>. Цей документ навіть містить окремі заголовки “В Петрꙗкове сукна даваны з мыт”, “В Петрꙗкове соль давана з мыт и с ключовꙗ”<sup>67</sup>.

Для того щоб купці не оминали встановлених митниць і не уникали сплати мита, широко застосовувався дорожній примус та право складу. Дорожній примус означав, що купці мали пересуватися лише встановленими дорогами. Відхилення від них загрожувало ув'язненням, конфіскацією товарів і навіть стратою порушника<sup>68</sup>. М. Довнар-Запольський звертав увагу на те, що повинні були їздити не просто встановленими дорогами, а дотримувались правила, за яким купці певного міста користувалися визначеним шляхом<sup>69</sup>. Право складу вимагало, щоб купці зупинялись у складських містах і протягом певного часу гуртом продавали свої товари місцевим купцям і шляхті. Лише після цього вони могли рушати далі<sup>70</sup>. Право складу передусім мало на меті також забезпечення надходжень до скарбниці. Зокрема, великий князь литовський Жигимонт Август у листі митникам і посадовим особам від 23 листопада 1562 р. писав: “Што перво сего бачечи бытии розмноженъе пожитꙗку скарбу нашего, розказали есьмо склад соли белое в Берестыи по-

<sup>64</sup> Лікоть — міра довжини антропометричного походження, що дорівнювала 38—40 см (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. — С. 369).

<sup>65</sup> Махальський, або мехельнський, — виготовлений у м. Мехелен (сучасна Бельгія) (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. — С. 362).

<sup>66</sup> Lietuvos Metrika. — Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla, 1994. — Кн. 4 (1479—1491); Užrašymų kn. 4. — Р. 47—49.

<sup>67</sup> Ibid. — Р. 52.

<sup>68</sup> Гаоздик-Пріцак Л. Економічна і політична візія Богдана Хмельницького та її реалізація в державі Військо Запорозьке. — К.: Обереги, 1999. — С. 32.

<sup>69</sup> Довнар-Запольский М. Государственное хозяйство Великого Княжества Литовского при Ягеллонах. — К., 1901. — Т. I. — XVIII+807+CXII с. — С. 533—534.

<sup>70</sup> 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. — С. 342.



*становивши виволати*". У тих, хто б намагався уникнути сплати мита і соляного, наказувалось конфісковувати весь наявний при них товар. Половину конфіскованого належало передати до скарбу, а інша половина залишалась у винагороду митникові, який запобіг порушенню<sup>71</sup>. Аналогічна норма діяла й на території Корони<sup>72</sup>. Винагорода митників половиною від конфіскованої контрабанди пізніше була закріплена Богданом Хмельницьким в універсалі про стягнення мита з імпорту та експорту товарів від 21 квітня 1654 р.<sup>73</sup>

Львову право складу було надано в 70-х роках XIV ст. (в "Історії міст і сіл Української РСР" названо 1372 р., а С. Левицький подає 1379 і 1380 рр.): всі іногородні купці — місцеві та іноземні — не могли обминути місто і мусили заїжджати до нього та викладати товар на продаж упродовж 14 днів, найдовший термін у Польському королівстві. Через сім років королева Ядвіга поновила привілей місту Львову і встановила тут склад солі та левантійських товарів. 1444 р. місто отримало додаткове право складу на східні товари<sup>74</sup>.

Уперше право складу на Волині згадується в листі князя володимирського і луцького Дмитрія (Любарта) до львівської міської громади від 18 листопада 1379 р. У ньому складськими містами названі Луцьк і Володимир. Але в пізніших документах Володимир як складське місто не згадується<sup>75</sup>. Луцьк же продовжував користуватися складським правом і далі.

У середині — другій половині XV ст. складським правом користувався й Київ. Про це, зокрема, свідчать листи Олександра, великого князя литовського у 1492—1506 рр., великому князю московському Іванові III Васильовичу (червень 1496, 1498 рр.), у яких, зокрема, зазначалось, що склад у Києві був ще за його батька, а Казимир був великим князем литовським 1440—1492 рр. Очевид-

<sup>71</sup> Lietuvos Metrika. — Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla, 1996. — Кн. 564 (1553—1567): Viešųjų reikalų kn. 7. — Р. 134—135.

<sup>72</sup> Volumina legum: Przedruk zbioru praw staraniem XX. Pijaryw w Warszawie, od roku 1732 do roku 1782, wydanego. — Petersburg, 1859. — Т. II. — 482 + XIV s. — С. 201; Мицак А. Особливості митної політики Речі Посполитої на українських землях у XIV—XVIII ст. // Право України. — 2002. — № 9. — С. 133.

<sup>73</sup> Архив Юго-Западной России. — К., 1890. — Т. 3. — С. 508.

<sup>74</sup> Історія міст і сіл Української РСР. Львівська область. — К.: Головна ред. УРЕ АН УРСР, 1968. — С. 57; Історія Львова. — К.: Наук. думка, 1984. — С. 40; Lewicki S. Prawo składu w Polsce. — Lwów, 1910. — S. 55, 108.

<sup>75</sup> Торівля 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. — С. 22, 242.

но, право складу Києву було надане ще раніше: у 1488 р. через литовських послів Іванові III нагадували, що склад у місті існував ще за батька Казимира, а Ягайло (він же польський король Владислав II) помер у 1434 р. До того ж Київ, принаймні якийсь час, користувався абсолютним правом складу: *“А котрые гости прихоживали с послом турецькимъ до нашео земли, тыи опять назад с посломъ жо ворачивались, а иные гости заморскии николи не бывали в нашеи земли далеи Києва. До Києва приездывали с тавары и, попродавши тавары в Києве, и опять зася с Києва ворочывались, бо зьдавна бывало и за отъца нашего всимъ гостемъ заморскимъ склад бывал в Києве, а другии — у Великом Луцку”*, — нагадування, які з незначними варіаціями містяться в усіх названих документах<sup>76</sup>.

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

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

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

— під страхом конфіскації товару та сплати значного штрафу заборонялося оминати складські міста; рухатися до них необхідно було “старими й звиклими” дорогами;

— заборонялося їздити “бічними” і “незвиклими” дорогами, а порушників очікували особистий арешт і конфіскація товарів;

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

— заборонялося об'їжджати “ad loca anteriora” міста і містечка далі, ніж це дозволялось привілеєм даного населеного пункту;

— під страхом конфіскації товару кожен купець, який проїжджав через складське місто, мусив зупинитися там на час, ви-

<sup>76</sup> Lietuvos Metrika. — Vilnius, Mokslo ir enciklopedijų leidykla 1993. — Kn. 5: (1427—1506): Užrašymų kn. 5. — P. 114, P. 129—130; Торгівля на Україні XIV — середина XVII століття: Волинь і Наддніпрянщина / Упор. В.М. Кравченко, Н.М. Яковенко; Редкол.: М.Ф. Котляр (відп. ред.) та ін. — К.: Наук. думка, 1990. — С. 41; История Киева. — К.: Наук. думка, 1984. — Т. 1: Древний и средневековый Киев. — С. 215—216.

значений складським привілеєм цього міста, після чого міг вільно їхати по всьому королівству, незалежно від того, розпродав він свої товари чи ні<sup>77</sup>.

Проте ці положення не поширювались на шляхту<sup>78</sup>.

Окремо існували соляні склади. Уже в XIV ст. вони були в Острозі, Володимирі та Луцьку<sup>79</sup>. Як уже згадувалось, наприкінці XIV ст. склад солі засновано у Львові<sup>80</sup>, 1562 р. — у Бересті<sup>81</sup>.

“Зрозуміло, — писав В.І. Пічета про Велике князівство Литовське, — зацікавлені особи прагнули обходити митні застави, об’їжджаючи їх новими дорогами, де господарських комор не було. Можливо, ця обставина й змусила уряд влаштовувати нові комори в шляхетських маєтках, щоб паралізувати збитковий для держави об’їзд доріг. Імовірно, об’їзд останніх — явище досить поширене. Недарма шляхта... пропонувала господарю на сеймах не відкривати в приватновласницьких маєтках нових комор”<sup>82</sup>. Зокрема, на Берестейський сейм 1544 р. “княжата, панята і все рицарство” Великого князівства Литовського подали “просьбу”, в дванадцятому артикулі (пункті) якої висловлювали побажання, “*абы мыта и коморы его королевської милости*” не встановлювались по їх маєтках, бо через них вони зазнають “*великое утиснение*”. Однак отримали категоричну відмову: великий князь велів відповісти, що не розуміє, якої шкоди чи утисків можуть завдавати комори, котрі “*установены ку размноженью скарѣбу и пожитковъ его милости господарскихъ*”. Він порадив персонально подавати на його ім’я скарги, якщо хто зазнає кривди від названих комор<sup>83</sup>.

<sup>77</sup> 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. 82.

<sup>78</sup> Грушевський М.С. Історія України-Руси: В 11 т., 12 кн. / Редкол. П.С. Сохань (голова) та ін. — К.: Наук. думка, 1995. — Т. 6. — С. 89.

<sup>79</sup> 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. 84.

<sup>80</sup> Lewicki S. Prawo skiadu w Polsce. — Lwów, 1910. — S. 108.

<sup>81</sup> Lietuvos Metrika. — Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla, 1996. — Кн. 564 (1553—1567): Viešųjų reikalų kn. 7. — P. 134.

<sup>82</sup> Пічета В.И. Аграрная реформа Сигизмунда-Августа в Литовско-Русском государстве. — М., 1958. — С. 64—65.

<sup>83</sup> Русская Историческая Библиотека, издаваемая Императорскою Археогрaфическою Комиссиею. — Юрьев, 1914. — Т. XXX: Литовская Метрика. Отделы первый — второй. Ч. 3: Книги Публичных Дел. — Т. 1. — IV с. + 30 с. + 896 стлб. + [2 с.] + 46 с. + [5 л.]. — Столп. 119.

На віленський сейм 1551 р. була представлена чолобитна, або “Прозьбы земли Волынской”, яка складалася з п’яти артикулів. У першому містилося прохання, “*абы на имен[ь]ях князьскихъ и паньскихъ и землян[скихъ] мытники его королевской милости и сторожы коморъ мытныхъ не лежали*”. М.К. Любавський, зазначаючи, що це те саме прохання, що подавалось від імені всіх учасників Берестейського сейму 1544 р. та того ж таки віленського сейму 1551 р., висловив думку, що, можливо, на його включенні до списку загальних прохань наполягли саме волинські землевласники, які привезли його з собою серед інших земських клопотань<sup>84</sup>. Відповідь господаря була такою ж, як і на вказані аналогічні “просьби”: залишити все, як було раніше, бо за відсутності митних комор у маєтках “*многія купъцы, оминаючи мыта головные, дорогами незвычайными проезждчали, а въ томъ бы его королевская милость много въ пожитъкохъ своихъ шкодовати мусяль*”. Тому митні сторожі лише пильнують, щоб ніхто не уникав сплати мита й ніяк не завдають шкоди шляхетським маєткам. Якщо ж подібне трапиться, господар обіцяв після надання слухних доказів не лише відшкодування збитків за рахунок винного, але і його покарання<sup>85</sup>.

Зрозуміло, знайшло підтримку у великого князя прохання, викладене в другому артикулі: “*абы купъцы съ куплями своими иными новыми дорогами не ходили, одно старыми звычайными гостинъцы*”<sup>86</sup>, яке повністю збігалось з його власними побажаннями та інтересами господарського скарбу. Тому він наказав “*тыхъ новыхъ дорогъ купъцомъ боронити*”. На думку М.К. Любавського, це прохання походило від великих землевласників, які мали на гостинцях свої митні комори або “вільні корчми”, а тому зміна напрямку товарного руху загрожувала їм зменшенням прибутковості маєтків<sup>87</sup>.

Після 1551 р. питання про невстановлення господарських митниць у приватних маєтках уже не порушувалось. Але документи

<sup>84</sup> Любавский М. Литовско-Русский сейм: Опыт по истории учреждения в связи с внутренним строем и внешнею жизнью государства. — М., 1900. — 850 + 232 + LXXII с. — С. 563.

<sup>85</sup> Русская Историческая Библиотека, издаваемая Императорскою Археологическою Комиссиею. — Юрьев, 1914. — Т. XXX: Литовская Метрика. Отделы первый — второй. Ч. 3: Книги Публичных Дел. — Т. 1. — IV с. + 30 с. + 896 стлб. + [2 с.] + 46 с. + [5 л.]. — Столп. 208—209.

<sup>86</sup> Там же. — Столп. 209.

<sup>87</sup> Любавский М. Литовско-Русский сейм: Опыт по истории учреждения в связи с внутренним строем и внешнею жизнью государства. — М., 1900. — 850 + 232 + LXXII с. — С. 563.

свідчать, що через півтора десятка років ситуація суттєво змінилася. 5 лютого 1567 р. господарський дворянин Мартин Кобильський повідомив таке: з монаршим листом до всіх княжат, панів духовних та світських, обивателів Волинської землі про встановлення в маєтках комор і прикоморків для стягнення нового мита, згідно з постановою Берестейського сейму 1566 р., 21 грудня 1566 р. був ознайомлений князь Костянтин Острозький, однак він заявив, що не допустить встановлення в Костянтинові та в інших маєтках комор і прикоморків, поки особисто не побачиться з його королівською милістю<sup>88</sup>. А ще раніше, в 1565 р., місцеві урядники, овруцький староста князь Андрій Капуста і житомирський староста князь Роман Сангушкович, відмовилися встановлювати державні митниці в Овручі та Житомирі, як вимагав господарський лист, мотивуючи відмову тим, що ці міста “українні” й митні збори прибутку тут не дають<sup>89</sup>.

На практиці уникнення сплати мита й об’їзд митних комор мали масовий характер. Наприклад, в універсалі Жигимонта I від 10 червня 1532 р. про затвердження торгових шляхів для перегону волів і перевезення товарів з Волощини, Поділля, Галичини та Волині на територію Польщі згадані відомості від митників зазначених місцевостей про те, що дуже багато купців, усупереч ухвалі, оминають встановлені дороги й звертають на заборонені шляхи<sup>90</sup>. 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<sup>91</sup>. Інколи такі торговці отримували допомогу від посадових осіб Великого князівства Литовського. Наприклад, ревізія канівського замку 1552 р. містить слова місцевого старости, що київський воевода пустив караван чисельністю близько ста возів з коштовними товарами, який прямував з Москви до Києва, стороною від “звиклих” доріг, через поле, мінаючи Канів та Черкаси, і навіть надав йому провідників<sup>92</sup>. Зро-

<sup>88</sup> 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. — С. 120—121.

<sup>89</sup> Там само. — С. 113—114.

<sup>90</sup> Там само. — С. 56—59.

<sup>91</sup> Сидоренко О.Ф. Українські землі у міжнародній торгівлі (IX — середина XVII ст.). — К., 1992. — С. 109.

<sup>92</sup> Сидоренко О.Ф. Українські землі у міжнародній торгівлі (IX — середина XVII ст.). — К., 1992. — С. 119; Довнар-Запольский М. Государственное хозяйство Великого Княжества Литовского при Ягеллонах. — К., 1901. — Т. I. — XVIII+807+CXII с. — С. 380.

зуміло, що від таких послуг посадовці мали якийсь зиск. У скарзі луцьких митників від 26 лютого 1565 р. повідомляється, що острозький купець Іван Плескач регулярно уникав сплати митних поборів на Луцькій митниці, завдавши таким чином великої шкоди господарському скарбові. Тут зафіксовано цілу детективну історію: дізнавшись, що купець з товарами виїхав з Любліна, “служебники промитні” відправились “*гостинцомъ стеречи, абы его могли где упасти*”, проте “*он самъ не ведати котрою дорогою поехал*”. Але й цього разу його “формани” на Луцькій митниці не оповіли, які везуть товари. Дізнавшись, що на них чатують, вони поїхали “простою” дорогою, а їх переслідували службовці. Зрештою, подолавши певні труднощі, через кілька днів митники вилучили як промито два вози з різноманітними товарами<sup>93</sup>. У жовтні 1608 р. луцькими митниками був затриманий возний Криштоф Щука, який у свідченнях перед луцьким городським урядом показав, що він об’їхав стороною шість міст і містечок у Київському та Волинському воеводствах, де знаходились королівські митниці та митні прикорморки<sup>94</sup>. Уже наприкінці XVI ст. митна сторожа не справлялася з покладеними на неї обов’язками. Щоб покращити її роботу, застосовувались різні проекти. Наприклад, організація мережі донощиків для інформування комори про купців, які мають намір оминати мито<sup>95</sup>. М. Довнар-Запольський



Різьблене дно бочки із зображенням купецького воза, XVII ст.

<sup>93</sup> 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. — С. 110—112.

<sup>94</sup> Гальський К.С. Торгівля й митна справа у середньовічному Києві // Митна політика в Україні. Історичні та правові аспекти проблеми: Зб. наук. праць пам’яті проф. Й. Л. Риси́ча. — Д.: АМСУ, 2004. — С. 47.

<sup>95</sup> 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. 83.

зазначав, що, незважаючи на пильність митників, сприяння дворян та інші заходи, “прокрадання” через мито було звичайною справою. Особливою сміливістю відзначалась шляхта, як вища, так і нижча<sup>96</sup>.

Як уже зазначалося, з кінця XV ст. у Великому Московському князівстві почали видавати уставні митні грамоти, за якими збирання мита від так званих кормленщиків передавалося особливим посадовим особам — “вірним” або “откупним” митникам. Перші всі збори віддавали до казни, другі вносили заздалегідь обумовлену за відкупом суму (“оклад”)<sup>97</sup>.

### 4.3. Оренда митних зборів

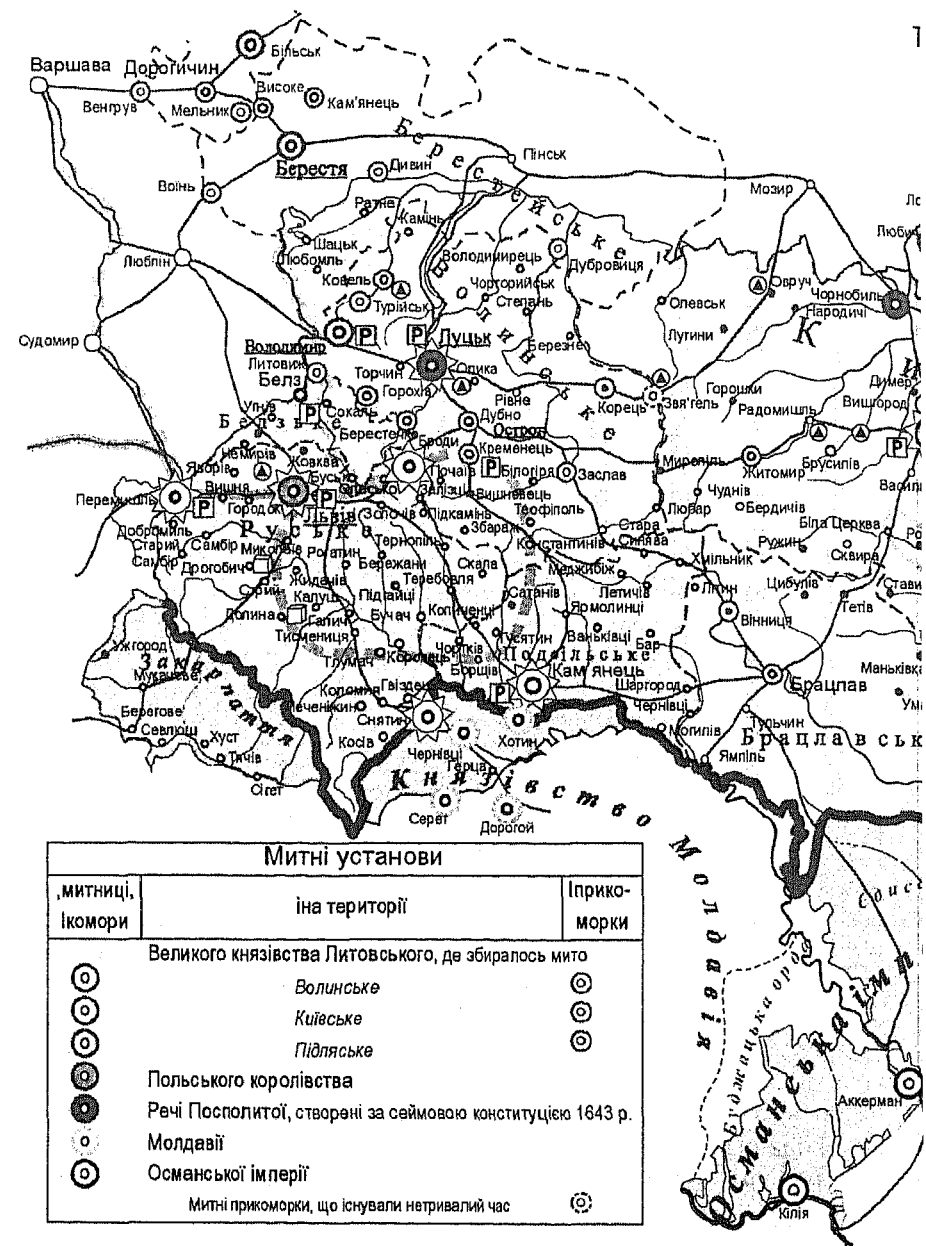
Оренда митних зборів була досить поширеною. Господар надсилав дозволений лист до воеводи, в якому зазначалось, кому, на який термін і на яких умовах передавались в оренду митні збори. Зазвичай термін оренди становив три роки, а встановлена для кожного окремого випадку орендна плата мала вноситися щороку, рідше щопівроку у визначений день. Переважно вона здійснювалась у грошовій формі, хоча інколи документ встановлював, що деяка частина буде сплачуватись певними виробами.

Розглянемо окремі факти. 9 травня 1486 р. великий князь Казимир (він же польський король Казимир IV) підписав дозволений лист, адресований київському воеводі Юрієві Пацу, на оренду впродовж трьох років київських, вишгородських і житомирських митних зборів київським і троцьким міщанам Симхові, Рабію, Садку і Шомаку Даниловичам, Семидоці і Рижку. Щороку вони мали сплачувати до скарбниці “*по полдесета ста копъ широкихъ грошей*”. Оскільки Симха і Рабій орендували київські митні збори й раніше, а внаслідок нападу на місто у 1482 р. кримської орди на чолі з Менглі-Гіреєм залишились у накладі після внесення до скарбниці заздалегідь обумовленої суми, то по закінченні трирічного терміну оренди зазначеним у листі особам дозволялось держати митні збори ще чотири місяці. Воеводі та його наміснику суворо заборонялося втручатися в питання збору мита і промита, тобто конфіс-

---

<sup>96</sup> Довнар-Запольский М. Государственное хозяйство Великого Княжества Литовского при Ягеллонах. — К., 1901. — Т. I. — XVIII+807+CXII с. — С. 555.

<sup>97</sup> Источниковедение истории СССР: Учебник / Под ред. И.Д. Ковальченко. — 2-е изд., перераб. и доп. — М.: Высш. школа, 1981. — С. 104—105.



**Київ** Міста, які володіли правом складу

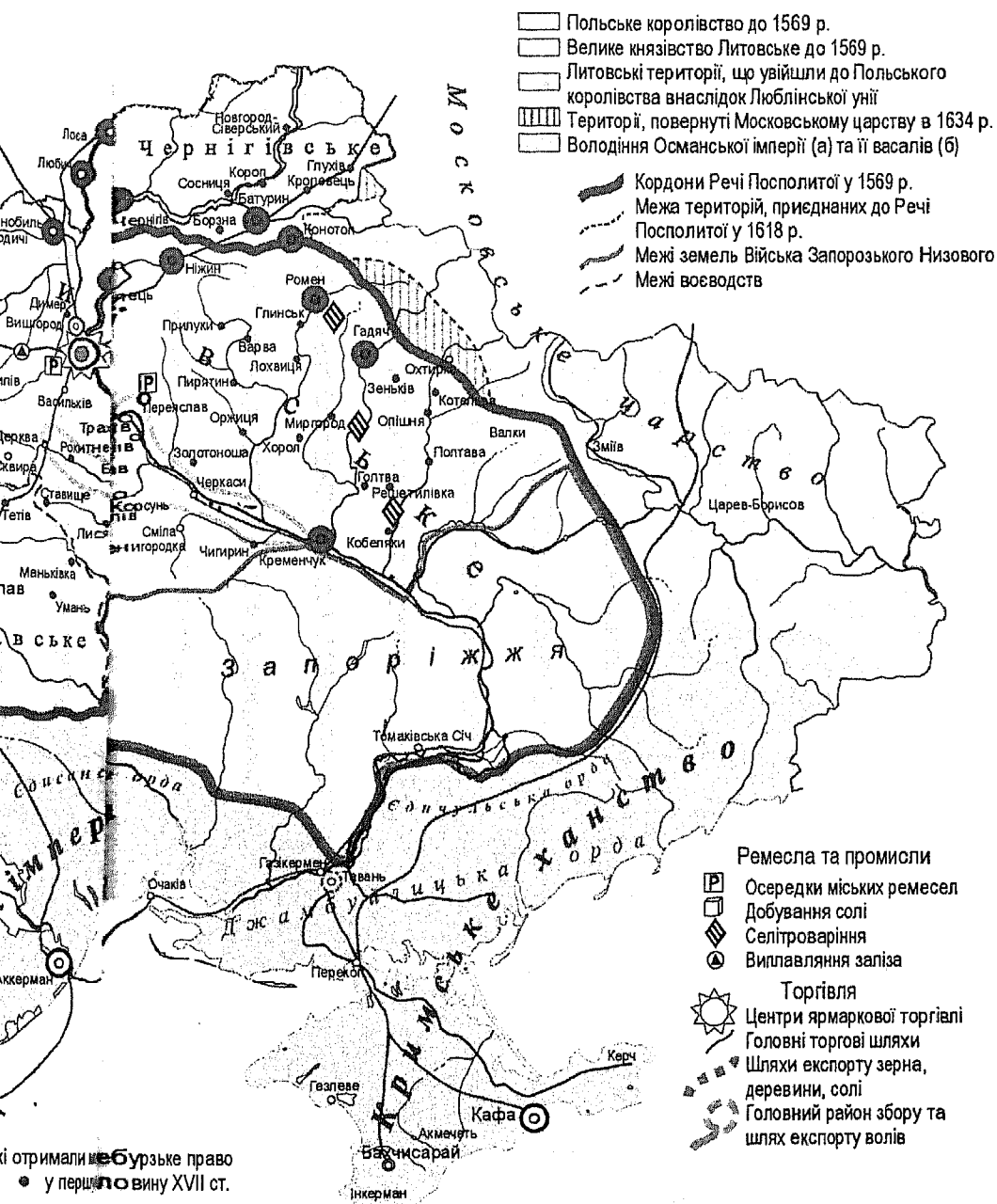
**Острор** Міста, які володіли правом складу солі

**Львів** Міста, які володіли правом складу та складу солі

Українські міста, які отримали статус митних до початку XVII ст. • у першій половині XVII ст.



ТОРГІЯ ТА МИТНА СПРАВА НА УКРАЇНСЬКИХ ЗЕМЛЯХ У XVI — ПЕРШІЙ ПОЛОВИНІ XVII ст.



кації контрабанди чи товару, провезеного з порушенням сплати мита. Лише митники мали право ставити спеціальну печатку на товари, що пройшли всі необхідні митні процедури<sup>98</sup>. 27 липня того ж року аналогічний лист був написаний до путивльського намісника Митька Олександровича. Путивльські митні збори та корчма передавались на три роки, а по їх закінченні ще на чотири місяці тим самим київським і троцьким міщанам. Орендна плата встановлювалась у розмірі тисяча сто кіп грошей і п'ятдесят ліктів адамашку (шовкової тканини)<sup>99</sup>. На такий же термін і за таку саму платню 30 квітня 1490 р. путивльське мито та корчма здавались в оренду киянам Мевораху та Ісроелю і мешканцю Слуцька Аврамові<sup>100</sup>. Учені вже звертали увагу на те, що прибутки з путивльського мита не були стабільними. У наступні роки орендна плата мала тенденцію до зменшення<sup>101</sup>. Писарський запис про надходження прибутків з путивльської митниці від 21 січня 1499 р. свідчить, що скарбниця отримала п'ятсот сорок кіп і двадцять грошів, “а триста коп и 60 коп без 20 грошей на них ещо штало” (тобто орендарі ще мали сплатити). Натомість писарські записи 1498 р. про надходження прибутків з київської та володимирської митниць заборгованості не зафіксували. Промити з київської митниці дали князю прибуток у п'ятдесят кіп грошима і три копи товарами (на користь скарбниці надходила половина або три чверті промити, решта — на користь митників чи землевласника, в чиїх володіннях були конфісковані товари. Інформація про це міститься, зокрема, в листі колишнього берестейського митника Данька Єсковича до нового митника Міхеля Єзофовича від 18 листопада 1526 р.)<sup>102</sup>.

У 1488 р. дозволенім листом Казимира IV звягольські митні

<sup>98</sup> 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. — С. 20, 343; Lietuvos Metrika. — Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla, 1994. — Kn. 4 (1479—1491): Užrašymų kn. 4. — P. 41—42.

<sup>99</sup> 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. — С. 31; Lietuvos Metrika. — Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla, 1994. — Kn. 4 (1479—1491): Užrašymų kn. 4. — P. 42—43.

<sup>100</sup> Lietuvos Metrika. — Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla, 1994. — Kn. 4 (1479—1491): Užrašymų kn. 4. — P. 43—44.

<sup>101</sup> 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. — С. 343.

<sup>102</sup> Там само. — С. 33—43, 51, 52, 343.

збори були віддані на три роки в оренду луцьким міщанам Ізраїлю, Єську та Юдці за п'ятнадцять кіп широких грошів щорічно, а наступного року<sup>103</sup> — володимирські, перемиські та літовиські митні збори берестейським міщанам Єсю та Авраму і грубешівському міщанинові Єську на чотири роки за п'ятсот шістьдесят кіп широких грошів орендної плати, по сто сорок щорічно<sup>104</sup>. Останній термін оренди не характерний. Як правило, стягування митних зборів передавалось в оренду на три роки. Інколи плату належало вносити щороку чи щопівроку. Зокрема 30 травня 1487 р. луцьке мито було “продане” на три роки луцькому євреєві Шахну Песоховичу та Сеньку Момотливному, за що вони щорічно мали сплачувати по півтори тисячі кіп і “*по полтредьцяти*<sup>105</sup> *копъ широких грошей*”. (Цей документ передбачав і натуральну плату: “*А такожъ намъ маюг дати чоломъбитья на годъ по пяти куфтерей*<sup>106</sup> *короткихъ а по пяти коней, а по камъце*<sup>107</sup>, *што бы стояла за двадцьать копъ гр(о)шей*”<sup>108</sup>.) А великий князь Жигимонт I другого серпня 1521 р. передав Луцьку та Володимирську воскову і соляну комори в оренду берестейському міщанину Міхелю Єзофовичу на три роки, за що останній мав сплачувати грошима, а не товарами, щороку по триста кіп грошей, по сто п'ятдесят — щопівроку<sup>109</sup>.

Покажемо є той факт, що одні й ті ж особи фігурують як орендарі впродовж тривалого часу. Наприклад, вже згадуваний троцький міщанин Шамак Данилович (оскільки орфографія була неуста-

<sup>103</sup> У самому документі зазначено: “Писан въ Петркове, ма< 12 дн<, индик 7”.

Упорядники видання “Торгівля на Україні XIV — середина XVII століття: Волинь і Наддніпрянина” (К.: Наук. думка, 1990) датують його 1489 р. (с. 36), а упорядник публікації “Lietuvos Metrika. — Кн. 4 (1479—1491): Užrašymų kn. 4” (Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla, 1994) Ліна Анужіте — 1488 р. (с. 45).

<sup>104</sup> 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. — С. 35, 36; Lietuvos Metrika. — Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla, 1994. — Кн. 4 (1479—1491): Užrašymų kn. 4. — Р. 44—45.

<sup>105</sup> Тобто по двадцять п'ять.

<sup>106</sup> Куфтер — цупка шовкова тканина, ґатунок камки (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. — С. 361).

<sup>107</sup> Камка — дорога шовкова тканина з кольоровими візерунками, часто ткана золотом або сріблом (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. — С. 360).

<sup>108</sup> Lietuvos Metrika. — Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla, 1994. — Кн. 4 (1479—1491): Užrašymų kn. 4. — Р. 53.

<sup>109</sup> Ibid. — Р. 93.

леною, то в різних документах зустрічаємо дещо відмінне написання імені — Шомак і Шамак), за дозволенним листом великого князя Олександра від 3 березня 1505 р. отримав в оренду луцькі митні збори, а за універсалами наступного князя Жигимонта I від 4 та 17 березня 1507 р. — відповідно київські та луцькі митні збори<sup>110</sup>.

Л.Ю. Жеребцова зазначає, що за великих князів Олександра та Жигимонта I мита здавались в управління або в оренду хаотично і скарб переходив від однієї до іншої системи управління. За Казимира та Жигимонта Августа (великим князем литовським був у 1544—1572 рр., польським королем — у 1548—1572 рр.) уряд користувався системою оренд або відкупів. За часів Жигимонта I перехід від одного до іншого методу управління митними округами мав більш загальний характер. Таким чином уряд прагнув віднайти більш прибутковий спосіб управління.

Оренда митних комор вимагала чималих капіталів, а їх мали лише 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 Герипш, Шамак Данилович, Нисан Шимшич та ін.

На прикладі *“Аренды мѣт земли Волинскои Михаилу Еловичу Малинскому а Василию Загоровскому на три лета за три тисечи и девсот копъ гр(о)шей”* 1563 р. дослідниця виділила такі умови (кляузули) орендних договорів:

- 1) заздалегідь визначені 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 суду місцевих урядників (намісників, воевод, старост) або їх помічників;
- 6) прохання до воевод та намісників сприяти при затриманні тих купців, які хотіли проїхати через місто, не сплативши мита, або об'їхати господарські митниці не встановленими державою шляхами, а також брати штраф (промито);
- 7) урахування непередбачуваних, форс-мажорних обставин (*“а пакъли бы в томъ часе аренды ихъ... поветрее моровое тамъ, на*

<sup>110</sup> 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. — С. 45—48.

*Волини, альбо вилька в ономъ краи отъ неприятеля зачались... одно жъ то они слушне показати мають, отъ которого дня таковыи часть небезпечныи и замъкненые дороги ку проеждчанью купцовъ через мыта зачнетъся и як долъго стати будетъ”);*

8) фіксування умови безмитного пропуску товарів, вартість яких потім відшкодовували митникам зі скарбу;

9) зазначення терміну оплати за квитаціями — накази про виплату грошей урядникам за службу за рахунок певного мита.

Л.Ю. Жеребцова звертає увагу на те, що система оренд або відкупів дозволяла господарю 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 років XVI ст. переважала система відкупів митних, соляних і воскових комор та қорчем<sup>111</sup>.

А. Блануца зазначає, що 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 підприємливі шляхтичі. Особливою активністю відзначалася родина Борзобогатих-Красенських. Однак у більшості випадків шляхті так і не вдалося монополізувати такий вид економічної діяльності”<sup>112</sup>.

“Служання лічби” про надходження прибутків і видатки митниці здійснювали підскарбій дворний, маршалок і писар господарський<sup>113</sup>, після чого подавався звіт, який затверджувався монархом шляхом надання визнаного листа<sup>114</sup>. Якщо ж орендар роз-

---

<sup>111</sup> 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 міжнар. наук.-практ. конф. — Д.: АМСУ, 2005. — С. 33—34.

<sup>112</sup> Блануца А. Особливості кредитних операцій на Волині у другій половині XVI ст. // Український історичний збірник. — К., 2003. — Вип. 5. — С. 73.

<sup>113</sup> Lietuvos Metrika. — Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų liedykla, 1997. — Kn. 10 (1440—1523); Užrašymų kn. 10. — P. 92—94.

<sup>114</sup> Один з документів книги записів 4 Литовської метрики від 1489 р. має заголовок “Какъ корол его м[и]л[о]сть брал личьбу в мытниковъ киевскихъ и путивльскихъ, в Рабя а въ Симъшина сына и въ товаришовъ, в Кракове, мая 20 день, индиктъ 7”. Проте його зміст (Lietuvos Metrika. — Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų liedykla, 1994. — Kn. 4 (1479—1491); Užrašymų kn. 4. — P. 70—71) не дає підстав стверджувати, приймав Казимир IV звіт від вказаних осіб безпосередньо чи від урядників (Торгівля на Україні XIV — середина XVII століття: Волинь і Наддніпрянщина / Упор. В.М. Кравченко, Н.М. Яковенко; Редкол.: М.Ф. Котляр (відп. ред.) та ін. — К.: Наук. думка, 1990. — С. 43, 44, 48—50).

раховувався зі скарбницею не повністю, то він “бив чолом” про відстрочку плати й давав “квитацію” (боргову розписку) урядовцям<sup>115</sup>.

У Великому князівстві Литовському траплялися випадки, коли великий князь позичав у приватної особи велику суму грошей, віддаючи у заставу замок і стягнення у ньому мита. Зокрема, відомий привілей Жигимонта I князю Василю Семеновичу Жилинському від 8 січня 1519 р. на замок Кричів “зъ мѣтомъ” за позичені сімсот кіп грошей та тридцять три копи литовської монети, по десять пенязів<sup>116</sup> у гріш, до повернення зазначеної суми<sup>117</sup>.

#### 4.4. Види та розмір мита

Передусім слід зазначити, що на той час чіткої межі між митом та податками в сучасному розумінні не існувало. М.С. Грушевський зазначає, що розрізняли внутрішні мита, державні та приватні, і зовнішні (цло), що сплачували на кордоні<sup>118</sup>. Деяко іншої думки дотримується В. Берковський. Дослідник наголошує, що цло бралося від торговельно-комунікаційних засобів (возів, коней, ком’яг, шкут), незалежно від товару, що ними перевозився. Тобто цло — це індуктивно-евективна (імпортно-експортна) система оплат від засобів перевезення. А мито — усі інші види оплат від роду та виду товару. Він також звертає увагу, що до початку XVI ст. поділ на “цло” і “мито” був майже відсутнім і почав викристалізовуватись лише на середину цього століття<sup>119</sup>.

Види мит і підстави їх стягнення були детально проаналізовані М. Довнар-Запольським. “Внутрішні мита стягувались при пере-

<sup>115</sup> Lietuvos Metrika. — Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla, 1997. — Kn. 10 (1440—1523): Užrašų kn. 10. — P. 93—94.

<sup>116</sup> Пенязь — українська назва динарія, дрібної білонової монети польського та литовського карбування XIV — початку XVII ст.; наприкінці карбування 18 польських динарів дорівнювали 1 польському грошеві (Торгівля на Україні XIV — середина XVII століття: Волинь і Наддніпрянщина / Упор. В.М. Кравченко, Н.М. Яковенко; Редкол.: М.Ф. Котляр (відп. ред.) та ін. — К.: Наук. думка, 1990. — С. 370).

<sup>117</sup> Lietuvos Metrika. — Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla, 1997. — Kn. 11 (1518—1523): Įrašų kn. 11. — P. 86.

<sup>118</sup> Грушевський М.С. Історія України-Руси: В 11 т., 12 кн. / Редкол. П.С. Сохань (голова) та ін. — К.: Наук. думка, 1995. — Т. 6. — С. 75.

<sup>119</sup> 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.

суванні товарів у країні, наприклад, на мостах, греблях тощо, або ввезенні їх до міста, чи перевезенні через нього, чи взагалі через заставу; торгові мита стягувались при переході предмета споживання від продавця до покупця, причому найчастіше у той момент, коли урядова влада або влада громади 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"<sup>120</sup>.

Найбільш поширеним в'їзним та виїзним митом була обістка, або явка. У широкому значенні цей термін вживався 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. У люстрації Остерського староства 1552 р. зафіксовано стягування цього виду митного збору або "отъ головы", або від підводи, якщо з нею прямувало не більше однієї людини; особи, які прибували рікою на ком'ягах, мали сплачувати обістку кожний"<sup>121</sup>.

Інший вид особистого мита, головщина, стягувався досить рідко. Наприклад, пан Петро Кирдей у своєму волинському маєтку Сінній брав по 12 грошів з кожного, хто йшов на Волинь "на покормъ". Мостове бралось за прохід людей через мости і греблі без товарів"<sup>122</sup>.

Серед мит, якими обкладались товари при їх пересуванні, М. Довнар-Запольський виділяє дві групи. Першу становили мита, що стягувались державою, громадами або приватними землевласниками як плата за якусь реальну послугу проїжджим особам. На думку вченого, вони мають характер податків, бо оплата послуг незрівнянно вища їх вартості. Цю групу становили мостове, гребельне, мито на перевозах і мито, яке сплачували при переході річкових суден через язи й під мостами. Вони різнилися способа-

---

<sup>120</sup> Довнар-Запольский М. Государственное хозяйство Великого Княжества Литовского при Ягеллонах. — К., 1901. — Т. I. — XVIII+807+CXII с. — С. 374.

<sup>121</sup> Там же. — С. 374—375.

<sup>122</sup> Там же. — С. 376.

ми стягнення та розміром. Іншу групу становили мита, які дослідник назвав податками у повному значенні, вони мали суто фіскальні цілі і стягувалися за найрізноманітніших умов. Деякі були узаконені великокнязівською владою. Інколи такі мита отримували спеціальні назви. Зокрема, у Києві на пристані з жита, яке міряли на колоди<sup>123</sup>, стягували поколодне мито на костьол св. Миколая. А з ком'ят (вид річкового судна), що йшли вниз по Дніпру, брали корчовщину (різновид митних зборів за перевезення і продаж збіжжя)<sup>124</sup>.

Особливим видом проїжджого мита було соляне, яке стягували від солі, що перевозилась (переважно у замках на Волині), та від караванів (тільки у південних замках). Право на збирання соляного мита великі князі досить рідко надавали приватним особам та місцевому уряду<sup>125</sup>.

Ввізне мито у Великому князівстві Литовському встановлювалося з урахуванням суспільних потреб на товари. Зокрема, на більш потрібні недорогі тканини тариф був значно нижчим, ніж на дорогі: наприклад, один пенязь від ліктя проти чотирьох-п'яти в 1563 р. на Луцькій митниці<sup>126</sup>. Також нове мито, запроваджене постановою великого князя та господарської ради, що відбулася 7 грудня 1561 р., було значно вищим на імпортовані предмети розкоші (вина, прянощі, шовк і дорогі тканини). На дві останні позиції воно становило 10 % вартості товару<sup>127</sup>.

Розмір мита в різних місцевостях різнився. Зокрема, в 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

<sup>123</sup> Колода — одна з основних мір об'єму сипких тіл, дорівнювала 8 відром; відро вмщало 10—20 кварта; кварта — міра об'єму сипких тіл і рідин, близько 1 л (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. — С. 369).

<sup>124</sup> *Довнар-Запольский М.* Государственное хозяйство Великого Княжества Литовского при Ягеллонах. — К., 1901. — Т. I. — XVIII+807+CXII с. — С. 377—378.

<sup>125</sup> Там же. — С. 378—381.

<sup>126</sup> 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. — С. 103.

<sup>127</sup> *Довнар-Запольский М.* Государственное хозяйство Великого Княжества Литовского при Ягеллонах. — К., 1901. — Т. I. — XVIII+807+CXII с. — С. 500.



мито брали натурою, рибне — частково натурою, а частково гроши-ма<sup>128</sup>. Люстрації (описи, що робились під час ревізій) державних замків містять досить скупу інформацію. Наприклад, у люстрації 1552 р. зазначено, що в Брацлавському замку “*отъ торговцовъ по дужного по 2 грошей, а мыта отъ копы по 2 грошей*”. Тут також зазначено, що від мита і горілки сплачували 8 кіп грошей на рік (очевидно, орендної плати)<sup>129</sup>. Детальнішу інформацію містить люстрація Кременця 1563 р.: на той час замкове мито і броварні орендував “*ýd Jakub Feleksowicz przychoży*” за 600 кіп грошів (термін оренди завершувався перед католицьким Різдом цього року); в митній коморі сплачували вагове, помірне і мостове (від великого возу з товаром — 5 пенязів, від возу солі — 2 пенязі), а прийшли купці та козаки ще й обістку; торгове мито, що стягувалось від міри (від бочки в чотири корці<sup>130</sup> — 2 пенязі, від одного корця — півпенязя), згідно з давнім звичаєм, надходило до міського уряду<sup>131</sup>.

Документи Литовської метрики містять митні тарифи. Зокрема, в поборових листах від 7 грудня 1561 р., розісланих посадовцям на місця і занесених до книги публічних справ 7, встановлювався тариф на експорт та імпорт товарів<sup>132</sup>.

При визначенні тарифів враховувалася загальнополітична ситуація. Уже згадувалось, що в роки Лівонської війни була встановлена “такса”, за якою з імпорту “*отъ желза, меди и всего того, што ку стрельбе и воине належить, неповинъни ничего платити*”<sup>133</sup>. Це ж дослівно повторив підскарбій Великого князівства Литовського Остафій Волович у листі до луцьких митників, який датується не пізніше 8 листопада 1563 р.<sup>134</sup> Натомість, зважаючи на воєнні дії в Інфляндії (польська назва Лівляндії і Лівонії), суворо заборо-

<sup>128</sup> Торгівля на Україні XIV — середина XVII століття: Волинь і Наддніпрянщина / Упор. В.М. Кравченко, Н.М. Яковенко; Редкол.: М.Ф. Котляр (відп. ред.) та ін. — К.: Наук. думка, 1990. — С. 78—84.

<sup>129</sup> Архив Юго-Западной России. — К., 1890. — Ч. 7. — Т. 2. — С. 22.

<sup>130</sup> Корець — міра об'єму, що дорівнювала 32 гарнцям; гарнець — міра об'єму сипких тіл і рідин місткістю близько 4 л (Торгівля на Україні XIV — середина XVII століття: Волинь і Наддніпрянщина / Упор. В.М. Кравченко, Н.М. Яковенко; Редкол.: М.Ф. Котляр (відп. ред.) та ін. — К.: Наук. думка, 1990. — С. 369).

<sup>131</sup> Архив Юго-Западной России. — К., 1890. — Ч. 7. — Т. 2. — С. 70, 72, 73.

<sup>132</sup> Lietuvos Metrika. — Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla, 1996. — Кн. 564 (1553—1567): Viešųjų reikalų kn. 7. — P. 85—86.

<sup>133</sup> Памятники, изданные Киевскою Комиссиею для разбора древних актов. — 2-е изд., доп. — К., 1898. — Т. I, II. — С. 556.

<sup>134</sup> Торгівля на Україні XIV — середина XVII століття: Волинь і Наддніпрянщина / Упор. В.М. Кравченко, Н.М. Яковенко; Редкол.: М.Ф. Котляр (відп. ред.) та ін. — К.: Наук. думка, 1990. — С. 104.

нялось вивозити за кордон коней, зброю та залізо. У серпні 1563 р. до службовців Великого князівства Литовського, включаючи “мытниковъ”, “справецъ мыта”, були розіслані листи із суворою заборонаю пропускати за кордон харчові продукти<sup>185</sup>. Щоправда, вже 31 серпня того ж року було зроблено послаблення — Жигимонт Август дозволив вивозити до Гданська й Крелевця хліб і худобу, які були не куплені, а вирощені в господарствах князів, панів та шляхтичів-зем’ян; для цього вони особисто або їх слуги мали скласти присягу про походження товару<sup>186</sup>.

Грамоти молдавських господарів 1408, 1456 і 1460 рр. встановили розмір мита у Тягині (Бендерах) та Білгороді по піврубля від 12 кантарів вантажу. Нагадаємо, що з 1456 до 1460 р. мито у Тягині не стягувалось. Від товарів, що везли з Молдавії на Львів, мито стягували у Сереті та Чернівцях. Від місцевих товарів — шкір, вовни, овчин — у Сереті мали платити половину від того, що платили у 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 у 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<sup>187</sup>.

За “Кодексами османських законів” Селіма II (1569 р.) на південноукраїнських землях, що входили до складу Османської імперії, стягували ресм-і фічі (податок за діжку) та іспене (податок за відкриття діжки), передусім з діжок з вином, а також з оцтом, горілкою та виноградним соком. За провіз деревини плотом з Дністра “начальник Акермана” брав державний ашар (різновид непрямого податку) натурою в розмірі 10 %, хоча В.М. Тимченко зазначає, що інколи плата доходила до третини. За брамним правом (капу

<sup>185</sup> Русская Историческая Библиотека, издаваемая Императорскою Археологическою Комиссиею. — Юрьев, 1914. — Т. XXX: Литовская Метрика. Отделы первый — второй. Ч. 3: Книги Публичных Дел. — Т. 1. — IV с. + 30 с. + 896 стлб. + [2 с.] + 46 с. + [5 л.]. — Стовп. 714—716.

<sup>186</sup> Там же. — Стовп. 723—725.

<sup>187</sup> Лесников М.П. Пути балтийско-черноморской торговли XIV—XV веков // Учёные записки Московского гос. пед. ин-та. — М.: Моск. гос. пед. ин-т, 1969. — № 294: Проблемы экономического и политического развития Европы в средние века и античную эпоху / Под ред. В.Ф. Семёнова. — С. 80—83.

хаккі) стягувався брамний податок, який арабською мовою називався ресм-і баб, а турецькою — ресм-і капу. Сплачували й податок з підводи (ресм-і араба). За провезення товару на двоколісних возах сплачували менше, ніж за провезення на чотириколісних возах. Обидва податки стягувались як у грошовій (з худоби, алкоголю), так і в натуральній (з деревини) формі. За кожну підводу риби сплачували 8 акче. За провезення риби підводами або чайками стягували також натуральний податок. Існував також податок на зважування (ресм-і капан). Розмір зборів з худоби, а також з рису, інжиру й винограду, що ввозились до Акермана, становив декілька акче: за ст. 105 з кожної голови коня, мула чи необ'їждженої кобиллиці брали по 5 акче, з бика — 4 акче, за двох баранів — 1 акче. З вина і горілки мито становило декілька десятків акче з бочки. Зокрема, згідно із ст. 107 і 109 належало брати по 25 акче за ввіз бочки вина на кораблі, ввіз та вивіз на возі.

Були податки, пов'язані з торгівлею рабами: ресм-і тамга (податок за тамгу, тобто тавро на шкірі раба, який згідно зі ст. 116 збирався у тому випадку, коли невільника привезли без хюджету — акта на право володіння рабом), мейанджилик (збір за посередництво), бадж-і текрар (податок на повторення — за повторний продаж невільника). Розмір мита на невільників залежав від місця походження, наявності хюджету, від того, продавався вперше чи повторно, і від віку: дуже малий — віком до семи років, неповнолітній — від семи років до статевої зрілості, дорослий — який досяг віку статевої зрілості (ст. 115).

Також стягувались ресм-і кьопрю (мостовий податок, тобто за проїзд через міст) і ресм-і мюхір (податок на печатку)<sup>138</sup>.

З прийняттям у Московському царстві Торгового уставу 1653 р. численні мита були замінені єдиним митом у розмірі 5 % з рубля ціни товарів. З солі стягували 10 % від ціни. З продажу риби та хутра були встановлені особливі мита. Іноземці мали сплачувати

---

<sup>138</sup> 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 наук.-практ. конф. — Д.: АМСУ, 2003. — С. 205—206; Тимченко В.М. Кодекс законів (1569) падишаха Селіма II як джерело для дослідження соціально-економічної історії Півдня України // II Міжнародний науковий конгрес українських істориків “Українська історична наука на сучасному етапі розвитку”, Кам’янець-Подільський, 17—18 вересня 2003 р. Доповіді та повідомлення. — Кам’янець-Подільський; К.: Нью-Йорк; Острог: Вид-во НаУОА, 2005. — Т. 1. — С. 160—164.

мито у розмірі 6 % від ціни товару на внутрішніх митницях, а при вивезенні московських товарів — 2 % проїжджого мита на прикордонних митницях. Були збережені збори на гостинних дворах і на перевозах через великі ріки<sup>139</sup>.

## 4.5. Митні пільги

Документи дають змогу встановити причини надання митних пільг як іноземцям, так і підданам великого князя.

У 1541 р. турецький султан Сулейман (у листах Жигимонта I він названий шахом) послав до Москви свого підданого, купця Андрея Грека, придбати для нього соболів, шуби та інші речі, давши на це суму в шістьсот тисяч денег<sup>140</sup>. Андрей Грек мав прямувати дорогою, що оминала Київ. Але побоюючись пограбування перекопськими татарами, чие військо поверталось з Московії до орди, купець вирішив їхати через Київ. Султан звернувся до господаря з проханням пропустити його через територію Великого князівства Литовського без перешкод. Жигимонт I задовольнив це прохання, надіславши 15 жовтня того ж року відповідного листа до київського воєводи, маршалка Андрія Михайловича Кошерського<sup>141</sup>. Крім того, турецький монарх прохав не стягувати мито з товарів на означену суму, які Андрей Грек придбає у Москві й перевозитиме їх через землі князівства. Також він просив дозволити купцеві вільно торгувати по всьому Великому князівству Литовському, сплачуючи при цьому мита не шість грошів з копи, як платили всі турецькі купці, а дванадцятєро менше. Великий князь дав на те дозвіл, висунувши дотримання таких умов. По-перше, на зворотному шляху не підлягатимуть стягненню мита лише товари, придбані для султана. З власного ж товару Андрей Грек мав сплачувати по півгроша з копи, а 5,5 гроша Жигимонт I “відпускав” йому. По-друге, зазначена пільга надавались лише на одну поїздку. Іншим

<sup>139</sup> Марков Л.Н. Очерки по истории таможенной службы. — Иркутск: Изд-во Иркут. ун-та, 1987. — С. 36.

<sup>140</sup> Деньга — срібна монета Московської держави, дорівнювала півкопійки (Торгівля на Україні XIV — середина XVII століття: Волинь і Наддніпрянщина / Упор. В.М. Кравченко, Н.М. Яковенко; Редкол.: М.Ф. Котляр (відп. ред.) та ін. — К.: Наук. думка, 1990. — С. 370).

<sup>141</sup> Метрыка Вялікага Княства Літоўскага. Кніга 28 (1522—1552): Книга запісаў 28 / Падрыхтовка тэкстаў да друку і навук. апарат В. Мянжынскі, У. Свяжынскі. — Менск: АТНЕНЖУМ, 2000. — С. 49—50, 114.

разом цей купець повинен був сплачувати звичайну суму мита. Відповідні листи були надані самому Андрею Греку (від 13 жовтня 1541 р.) і надіслані на місце посадовим особам та митникам (від 13 жовтня і 30 листопада того ж року)<sup>142</sup>. При цьому в усіх листах підкреслювалось, що прохання задоволене для *“приятни к собе нашего брата цара турецкого”*, тобто для підтримання добрих відносин.

Аналогічна причина надання права на безмитний проїзд через територію Великого князівства Литовського молдавським великим послам Іону Стурзі та Петру Крукові, за яких клопотався господар Штефан. Жигимонт Август, *“маючи от него, приятеля нашего, суседское ку панствамъ нашимъ доброе захованье”*, дозволив послам проїхати до Москви, а потім назад, не сплачуючи мита (лист від 2 вересня 1551 р.)<sup>143</sup>.

Інакша ситуація з наданням купцеві з Кафи вірменину Серкизу Хачимовичу, підданому турецького султана, права торгувати у Литві без сплати мита. На відміну від випадку з Андреем Греком, це право в часі не обмежувалось (*“до воли и ласки господарское”*). З проханням, щоб не стягували мита з товарів на загальну суму понад триста кіп грошей, до великого князя литовського звернувся сам купець. Окрім того, за нього перед монархом клопотався *“великий ординський посол”* Онікей Горностай та інші литовські послани до царя перекопської орди, направлені для налагодження мирних відносин<sup>144</sup>. Клопотання обґрунтовувалось тим, що Серкиз Хачимович сприяє їм у виконанні покладеної місії. З огляду на це, в листі 1541 р., адресованому всім обивателям, міщанам та митникам князівства, купцю дозволялось торгувати у Великому князівстві Литовському і вивозити куплений товар без сплати мита. Причому цей дозвіл поширювався й на можливі майбутні випадки<sup>145</sup>.

<sup>142</sup> Метрыка Вялікага Княства Літоўскага. Кніга 28 (1522—1552): Кніга запісаў 28 / Падрыхтовка тэкстав да друку і навук. апарат В. Мянжынскі, У. Свяжынскі. — Менск: АТНЕНЖУМ, 2000. — С. 49, 114—115, 124.

<sup>143</sup> Там же. — С. 173.

<sup>144</sup> Про місію посольства О. Горностая йдеться, зокрема, в листах Жигимонта I до київського воеводи Андрія Михайловича Кошерського, черкаського старости Андрія Глібовича Пронського і канівського старости Бобоїда від 21 липня 1541 р. Див.: Метрыка Вялікага Княства Літоўскага. Кніга 28 (1522—1552): Кніга запісаў 28 / Падрыхтовка тэкстав да друку і навук. апарат В. Мянжынскі, У. Свяжынскі. — Менск: АТНЕНЖУМ, 2000. — С. 70, 92, 101.

<sup>145</sup> Там же. — С. 82, 83.

У 1551 р. до Жигимонта Августа звернулись єрусалимські ченці з проханням дозволити пройти до Москви за милостиною і повернутися назад через територію Великого князівства Литовського, не сплачуючи мита. Прохання мотивували порушенням і знищенням, завданним монастирю св. Сави царем турецьким. Дозвіл ченці отримали за умови, що в Московському царстві, яке на той час було у ворожих відносинах з Великим князівством Литовським, не чинитимуть нічого на шкоду останньому. Назад вони мали повертатись через Вільно і “оповісти” про перебування у Москві панівраду<sup>146</sup>.

Митні пільги надавались і підданам великого князя литовського. Зокрема, Казимир 4 березня 1488 р. видав безмитний лист мінському купцеві Луці Терешковичу. В документі вказано приватні замки на території Білорусії та України, де не підлягала стягненню мита торгівля дубасами й ком’ягами (види річкових суден), яку Терешкович здійснював на гроші монарха. Останньому надходив також прибуток. Лист завершує попередження, що той, хто захоче купцеві “силу чинити” і візьме мито, “намъ великую вину заплатитъ”<sup>147</sup>. Очевидно, подібні доручення митникам час від часу доводилось виконувати. 7 травня 1565 р. було направлено листа великого князя до луцьких митників про купівлю “за п[е]н[е]зи поборовые и мытныє” провіанту для війська (волів, яловичь, овець, свинини, сала, масла, сиру, гороху і пшона). А 6 вересня того ж року земський підскарбій Остафій Волович підтвердив доручення, видане митниками і поборцями Великого князівства Литовського Давидом Шмойловичем та Ісааком Бродавкою їх служебнику Іонасу Маркусовичу на купівлю в Пруссії сукон для господарського скарбу<sup>148</sup>.

Право торгувати без сплати мита отримували мешканці південних прикордонних міст. “Чынячы имъ ласку”, 4 квітня 1558 р. Жигимонт Август видав безмитний лист черкаським міщанам і боярам на необмежену торгівлю в землях Великого князівства Ли-

<sup>146</sup> Метрыка Вялікага Княства Літоўскага. Кніга 28 (1522—1552): Книга записаў 28 / Падрыхтоўка тэкстав да друку і навук. апарат В. Мянжынскі, У. Свяжынскі. — Менск: АТНЕНЖУМ, 2000. — С. 168, 169.

<sup>147</sup> 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. — С. 34—35.

<sup>148</sup> Русская Историческая Библиотека, издаваемая Императорскою Археогрфическою Комиссиею. — Юрьев, 1914. — Т. XXX: Литовская Метрика. Отделы первый — второй. Ч. 3: Книги Публичных Дел. — Т. 1. — IV с. + 30 с. + 896 стлб. + [2 с.] + 46 с. + [5 л.]. — Стовл. 788—789, 732—733.

товського, *“бачачы, ижь шни суть люди украиные, а ижь тежъ не блиско жывность себе купують и трудность и наклад прыиму-ють”*<sup>149</sup>. 1 березня 1582 р. Стефан Баторій підтвердив право черкаських міщан на безмитну торгівлю, як у Великому князівстві Литовському, так і в Короні<sup>150</sup>. Інколи цим прагнули скористатися посадовці тих місць, які знаходились далеко від кордону. Як уже зазначалось, у 1565 р. овруцький староста князь Андрій Тимофійович Капуста і житомирський підстароста Петро Костюшкович Хоболтовський відмовлялись виконати розпорядження про встановлення митниць в Овручі та Житомирі, мотивуючи, що це *“українні міста”*, тому мита тут брати ні з чого<sup>151</sup>.

На віленський сейм 1551 р. була представлена чолобитна, або *“Прозьбы земли Волынское”*, яка складалася з п'яти артикулів (пунктів). У першому шляхта пропонувала ліквідувати на території шляхетських володінь державні митниці, в другому — зобов'язати купців їздити старими торговими дорогами, не замінюючи їх новими, а в третьому — заборонити стягувати мито *“з речей властных князских и панских и земянских”*. На перший артикул великий князь литовський дав негативний *“отказ”*, бо *“такъ то мети хочеть, абы сторожы мытные, где передъ тымъ для промыты (тобто для перешкоджання контрабандному провозу товарів. — О.Д.) лезывали, абы и теперъ тамъ на имен[ь]яхъ вашихъ мешкали и пожитъковъ мытныхъ стерегли”*. Він підкреслив, що не бачить ніякої шкоди *“пожиткам”* шляхти від перебування митників на території їх володінь, бо вони пильнують, *“хто бы ся на мытехъ головныхъ не объмытилъ (тобто не уникнув сплати мита. — О.Д.)”*. Якщо ж якийсь *“сторож митний”* завдасть збитків власності шляхтича чи втручатиметься у справи його маєтності, і це буде доведено, то такий митник змушений буде відшкодувати збитки, *“але надъ то и каранъ будетъ”*. З другим артикулом *“прозьби”* великий князь повністю погодився і розпорядився, щоб купці з товарами їздили лише старими дорогами. Щодо третього артикулу роз-

<sup>149</sup> 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. — С. 86.

<sup>150</sup> Метрыка Вялікага Княства Літоўскага. Кніга 28 (1522—1552): Книга записаў 28 / Падрыхтовка тэкстав да друку і навук. апарат В. Мянжынскі, У. Свяжынскі. — Менск: АТНЕНЖУМ, 2000. — С. 35—35-зв.

<sup>151</sup> 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. — С. 113—114.

порядився, аби мито не стягували з тих товарів, з яких не стягували й раніше, *“але, отъ которыхъ перъвей передъ тымъ будетъ бра-но, того и теперь его королевска [я] м[и]л[ос]ть отъпустить не хочетъ”*<sup>152</sup>.

Як зазначалось, на віленський сейм 1554 р. були подані “Прозьбы” волинської шляхти з дванадцяти артикулів. У десятому вона просила великого князя дозволити безмитний вивіз до Гданська жита, ярини, попелу та інших лісових товарів, але Жигимонт Август залишив усе, як було. У дванадцятому артикулі шляхтичі просили про звільнення своїх підданих від сплати мита при торгівлі хлібом всередині Волині. У відповідь господар надав привілей, що звільняв від сплати мита волинських купців, які везли хліб на продаж до Луцька, Володимира і Торчина<sup>153</sup>.

Надання Жигимонтом Августом безмитного листа кричівським міщанам 27 серпня 1570 р. було обумовлено збитками, завданими вторгненнями татар, а також тим, що до Люблінської унії вони мали право безмитної торгівлі, а після переходу Київської та Волинської земель під юрисдикцію Корони втратили його<sup>154</sup>.

Митними пільгами також користувалися мешканці міст, які отримували магдебурзьке право. Зокрема, магдебурзьким привілеєм великого князя литовського Олександра від 26 травня 1494 р. київські міщани звільнялись від сплати вишгородського, чорнобильського, білгородського та глевацького мита (тобто у відповідних митницях) і по всій Київській землі. Встановлювалась плата по три гроші корчовщини (різновид митних зборів за перевезення і продаж збіжжя) з ком’яги, *“только коли поидуть суды на низ къ Киеву”*<sup>155</sup>.

<sup>152</sup> Русская Историческая Библиотека, издаваемая Императорскою Археологическою Комиссиею. — Юрьев, 1914. — Т. XXX: Литовская Метрика. Отделы первый — второй. Ч. 3: Книги Публичных Дел. — Т. 1. — IV с. + 30 с. + 896 стлб. + [2 с.] + 46 с. + [5 л.]. — Столп. 207—210.

<sup>153</sup> Там же. — Столп. 207—267—268; Ковальский Н.П. Источниковедение и археология истории Украины XVI — первой половины XVII в. — Днепропетровск: ДГУ, 1978. — Ч. 2: Анализ дореволюционных отечественных публикаций источников: Учеб. пособие по спецкурсу. — С. 33.

<sup>154</sup> Российский государственный архив древних актов в г. Москве (РГАДА). — Ф. 389. Литовская метрика. — Оп. 1, д. 191. — С. 111—115.

<sup>155</sup> 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. — С. 38.



Пільги на звільнення від сплати мита отримували також великі магнати, як, наприклад, князі Острозькі за привілеєм Жигимонта I від 7 серпня 1527 р. та безмитним листом Жигимонта Августа від 28 серпня 1560 р.<sup>156</sup>

#### 4.6. 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. У привілеї Жигимонта I шляхті Київської землі на їх права і вольності від 29 вересня 1529 р. читаємо: *“А о мыта новые такъ уставляемъ: где бы здавгна не бывали за предковъ нашихъ... тутъ и теперъ не потребъ воеводамъ нашимъ мытъ новыхъ уставляти, нижгли старые звичные мыта мають брани бытии по давньому”*<sup>157</sup>. В такому ж привілеї *“всій землі Волинській”* від 27 березня 1547 р. у відповідь на скаргу, що на нових торгах, влаштованих з дозволу його попередника, з посиланням на привілеї волинським князям і панам свого дядька (очевидно, Свидригайла) Жигимонт I підтвердив: *“Хто бы взялъ мыто въ новомъ торгу або ярмарку на князьскомъ або на панскомъ человете, ино тотъ маеть чотире копы грошей заплатити силу моцъ тому, чий человекъ”*<sup>158</sup>. Проте порушення були помічені й пізніше. Хоча ст. 21 розд. 1 Першого Литовського статуту 1529 р. забороняла під страхом конфіскації маєтку *“новых мыт вымышляти ани вставляти ни на дорогах, ани на местех, ани на мостех, и на греблех, и на водах, ани на торгох в именах своих, кром котрые были з стародавна вставленные”* і на які були відповідні великокнязівські грамоти<sup>159</sup>,

<sup>156</sup> 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. — С. 53—55, 88.

<sup>157</sup> Любавский М.К. Очерк истории Литовско-Русского государства до Люблинской унии включительно: С приложением текста хартий, выданных великому княжеству Литовскому и его областям. — 2-е изд. — М., 1915. — 401 + [1] + III с. — С. 379.

<sup>158</sup> Там же. — С. 390.

<sup>159</sup> Статут Великого княжества Литовского 1529 года / Под ред. акад. АН Литовской ССР К.И. Яблонскиса. — Минск, 1960. — С. 39.

шляхта в середині 60-х років XVI ст. скаржилась на подібні порушення, й Жигимонт Август у відповідях був змушений підтверджувати норму статуту<sup>160</sup>. Такого ж змісту скарга містилася в шостому артикулі “Прозьби” Волинської землі, поданої на Городенський сейм 1568 р. У відповіді від 12 липня того ж року зазначалось, що у випадку надання інформації, де такі порушення мають місце, “его кр[олевская] милость съ тымъ учинити рачить, што будеть слушного”<sup>161</sup>. Аналогічний зміст мали “Прозба повету Городенского” та відповідь на неї<sup>162</sup>.



Король польський і великий князь литовський Жигимонт Август

На люблінському сеймі 12 серпня 1569 р. Жигимонт Август задовольнив прохання, “жидове абы поборовъ не держали”, застерігши, що орендний термін різноманітних зборів євреями закінчиться, як визначено відповідними записами та королівськими листами<sup>163</sup>.

Проте не всі прохання до великого князя литовського були задоволені. На Берестейський сейм 1544 р. “княжата, панята і все рицарство” князівства подали “просьбу”, щоб у їх маєтках не встановлювались державні мита і комори, бо від того вони мають “великое утисненье”. В “отказі” Жигимонта I висловлено нерозуміння того, в чому може полягати шкода, адже “тymi коморы для мытъ его милости уставлены ку размноженью скаръбу и пожитъковъ его милости господаръскихъ”. Проте він запропонував: якщо хтось потерпає від державних комор, звертатись до володаря персональ-

<sup>160</sup> Русская Историческая Библиотека, издаваемая Императорскою Археогрaфическою Комиссиею. — Юрьев, 1914. — Т. XXX: Литовская Метрика. Отделы первый — второй. Ч. 3: Книги Публичных Дел. — Т. 1. — IV с. + 30 с. + 896 стлб. + [2 с.] + 46 с. + [5 л.]. — Стовп. 375, 389.

<sup>161</sup> Там же. — Стовп. 500.

<sup>162</sup> Там же. — Стовп. 503.

<sup>163</sup> Там же. — Стовп. 523.

но, і кожна справа буде розглянута<sup>164</sup>. З тим же проханням шляхта зверталась до Жигимонта Августа на Віленському сеймі 1551 р. Відповідь була аналогічною, але в цьому випадку монарх детальніше обґрунтував відмову: митниці в шляхетських володіннях необхідні, щоб запобігати контрабанді і спробам купців уникати сплати мита, користуючись незатвердженими дорогами<sup>165</sup>. Ми можемо вести мову про певну тенденцію шляхетських устремлінь. На той самий сейм тивуни та шляхта Жемойтської землі подавали прохання, “*абы въ мѣстахъ князскихъ и паньскихъ мытѣ не было брано*”, і отримали відповідь, що все має залишатись так, як і було<sup>166</sup>. Так само Жигимонт Август не задовольнив прохання, щоб митними коморами завідувала лише місцева шляхта, а не іноземці<sup>167</sup>. У тому ж “отказі” від 18 жовтня 1551 р. Жигимонт Август відмовив у проханні дозволити всім бажаючим торгувати в князівстві склом, закупленим за кордоном. Це право залишалось за особами, яким була надана відповідна “вольность”<sup>168</sup>.

Траплялися й скарги міщан на несправедливе стягнення мита. Зокрема, лист Жигимонта I до київського воеводи Андрія Немировича від 18 червня 1522 р. був спричинений скаргами київських міщан про порушення їх “магдебурзьких” прав: кияни звертали увагу на стягнення “*мыта от дров и сена, и о колеса, и о сани*” й просили дати відповідне розпорядження. Великий князь наказав суворо дотримуватись норм, закріплених у привілеї на магдебурзьке право, щоб у подальшому міщани не скаржились. Окремо було зауважено, що рибне й соляне мито “*прилащили к замку*” (тобто його належало сплачувати в Київському замку)<sup>169</sup>.

Слід зазначити, що особи, які стягували мито, інколи винаходили різні способи поповнення і власної кишені. Зокрема, в люстрації Луцького замку 1545 р. зафіксовано факт збирання місцевим ключником “потаємного”, не дозволеного господарем, мита. Окремо він стягував мито від греблі при палаці Гнидові і від гаті, при-

<sup>164</sup> Русская Историческая Библиотека, издаваемая Императорскою Археологическою Комиссиею. — Юрьев, 1914. — Т. XXX: Литовская Метрика. Отделы первый — второй. Ч. 3: Книги Публичных Дел. — Т. 1. — IV с. + 30 с. + 896 стлб. + [2 с.] + 46 с. + [5 л.]. — Ствп. 104, 119.

<sup>165</sup> Там же. — Ствп. 173—174.

<sup>166</sup> Там же. — Ствп. 203.

<sup>167</sup> Там же. — Ствп. 174.

<sup>168</sup> Там же. — Ствп. 170.

<sup>169</sup> Lietuvos Metrika. — Vilnius: Mokslo ir enciklopedije liedykla, 1997. — Kn. 10 (1440—1523): Užrašymų kn. 10. — P. 98.

леглої до міста, тобто на двох кінцях однієї й тієї ж греблі. А ще — з купців “отъ примостку”, на під’їзді до моста<sup>170</sup>.

Відомий також лист Жигимонта I євреям Великого князівства Литовського (датується 1539—1541 рр.), де говориться про скарги представників єврейства на несправедливі утиски, від чого занепадала торгівля, а відповідно була й нестача у зборі мита<sup>171</sup>.

#### 4.7. Митна складова дипломатичних відносин

Питання зовнішньоторговельних відносин та стягнення мита постійно були в центрі уваги під час дипломатичних переговорів, а відтак знайшли відображення в міждержавних угодах. Зокрема, в попередньому договорі великого князя литовського Жигимонта з кримським ханом Саган-Гіреєм, укладеному в другій половині XVI ст.<sup>172</sup>, закріплювалось право купців Корони та Великого князівства Литовського приїжджати до Хаджибея за сіллю “и мита водълузъ давнього обычаю заплативъши, до Києва и до Луцъка и до инъшихъ городовъ соль прибавляти за сторожою людей царевыхъ”, тобто ханових (ст. 4). У випадку ж завдання їм у Хаджибеї шкоди підданими хана, останній мав їх відшкодувати королю (ст. 5). Шоста стаття закріплювала можливість купців обох сторін, сплативши мита “стародавньые, звычайные”, вільно торгувати на території іншої<sup>173</sup>.

Один із документів Литовської метрики розкриває зміст переговорів Жигимонта Августа з послами молдавського господаря Штефана під час великого вального сейму у Вільні (відповідь послам від 21 грудня 1551 р.). Посли Іон Стурза та Петро Крук просили, щоб молдовським купцям дозволили торгувати по всій території Великого князівства Литовського після сплати “правого” мита, а господар буде дивитися за тим, щоб купці з Великого кня-

<sup>170</sup> Довнар-Запольский М. Государственное хозяйство Великого Княжества Литовского при Ягеллонах. — К., 1901. — Т. I. — XVIII+807+CXII с. — С. 377.

<sup>171</sup> Метрыка Вялікага Княства Літоўскага. Кніга 28 (1522—1552): Книга записаў 28 / Падрыхтовка тэкстав да друку і навук. апарат В. Мянжынскі, У. Свяжынскі. — Менск: АТНЕНЖУМ, 2000. — С. 194, 105, 113.

<sup>172</sup> Документ без дати. Попередній датований 8 січня 1529 р., наступний — 12 жовтня 1542 р.

<sup>173</sup> Русская Историческая Библиотека, издаваемая Императорскою Археологическою Комиссиею. — Юрьев, 1914. — Т. XXX: Литовская Метрика. Отделы первый — второй. Ч. 3: Книги Публичных Дел. — Т. 1. — IV с. + 30 с. + 896 стлб. + [2 с.] + 46 с. + [5 л.]. — Столп. 76, 79.

зівства Литовського, заплативши мито, могли торгувати в Молдавському князівстві, з чим король польський і великий князь литовський погодився<sup>174</sup>.

Пов'язані між собою право складу та дорожній примус, про які йшлося вище, часто ставали предметом дипломатичних переговорів Великого князівства Литовського з іншими державами.

18 листопада 1379 р. князь володимирський і луцький Дмитрій (Любарт) направив листа до львівської міської громади, в якому, зокрема, говорилося: "...Ми не маємо наміру дозволяти жодному купцеві ані з Польщі, ані з Німецьких земель переїжджати зі своїми товарами через нашу землю в напрямку Поганського краю, обминаючи склади у Володимирі, Луцьку і Львові, які існують там з давніх часів". Він пропонував повідомляти про випадки порушення складського права при транзитній торгівлі через землі Галицької Русі. Як зазначають коментатори видання документів "Торгівля на Україні, XIV — середина XVII століття: Волинь і Наддніпрянина", це перша згадка про дію права складу на Волині. У пізніших документах Володимир як складське місто не згадується<sup>175</sup>. М.С. Грушевський пояснював це тим, що, маючи з південного сходу склад у Луцьку, а з південного заходу склад у Львові, Володимир опинився у дуже не вигідному становищі з прилученням до Польщі земель по Верхній Прип'яті, внаслідок чого зовсім втратив своє значення у торгівлі з південними землями<sup>176</sup>.

Процитований документ був наслідком тривалої боротьби Львова і Кракова. Останній, маючи право складу ще з 1306 р., у 1354 р. добився королівського привілею, за яким іноземні купці могли продавати свої товари у місті тільки краківським або взагалі польським купцям. За кілька місяців до того король Казимир III Великий "замкнув" дорогу на українські землі закордонним купцям. Зрештою Краків зумів вибороти монопольне становище у торгівлі українських земель з Пруссією та Вроцлавом. Львів пішов шляхом Кракова, прагнучи, щоб купці зі сходу та півдня не могли везти свої товари далі Львова, а німецькі та польські — не могли їздити "татарською дорогою", а також, щоб місто неможливо було

---

<sup>174</sup> Метрыка Вялікага Княства Літоўскага. Кніга 28 (1522—1552): Книга записаў 28 / Падрыхтовка тэкстав да друку і навук. апарат В. Мянжынскі, У. Свяжынскі. — Менск: АТНЕНЖУМ, 2000. — С. 201.

<sup>175</sup> 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. — С. 22, 342.

<sup>176</sup> Грушевський М.С. Історія України-Руси: В 11 т., 12 кн. / Редкол. П.С. Сохань (голова) та ін. — К.: Наук. думка, 1995. — Т. 6. — С. 48.

обминути. На деякий час йому це вдалося. Але краків'яни виявились наполегливими, і у 1379 р. король Людовік відкликав наданий перед тим привілей. Купці з усіх польських міст дістали свободу вільно їздити, куди і коли хто схоче, лише мали сплатити у Львові мито. Натомість і львів'яни не змирились із поразкою — дорогу не відкрили, а ще дійшли згоди з князем Любартом щодо спільного утримання складів, убезпечивши себе таким чином від можливості об'їхати Львів через волинські міста. Наслідком заходів міської громади при королівському дворі стало визнання за Львовом права неповного складу: всі купці з польських і угорських міст, які йшли на “татарську дорогу”, мали зупинятися у місті на чотирнадцять днів і тут торгувати, так само і на зворотному шляху, непродані товари могли везти далі. Однак невдовзі Краків дістав привілей від князів Любарта і Костянтина Коріатовича, а потім від Ягайла й Вітовта на вільну торгівлю у руських і литовських землях і переїзд через них (за привілеєм Любарта 1380 р. краків'яни мали сплачувати лише половину цла)<sup>177</sup>.

У відповіді (червень 1496 р.) великому князю московському Іванові Васильовичу великий князь литовський Олександр пояснював, зокрема, чому не були пропущені до Московії купці, які йшли з турецьким послом, посилаючись на практику попередніх років. *“А котрыє гости прыхоживали с послом турецькимъ до нашею земли, тыи опять назад с посломъ жо ворачивались, а иные гости заморскии николи не бывали в нашеи земли далеи Киева. До Киева прыезджывали с тавары и, попродавши тавары в Киеве, и опять зася с Киева ворочывались, бо згдавна бывало и за отгца нашего всимъ гостемъ заморскимъ склад бывал в Киеве, а другии — у Великом Луцку”*<sup>178</sup>. Нагадування про склади в цих містах для іноземних купців знаходимо й у відповіді послу великого князя московського, даній у лютому 1498 р. У ній Олександр звинувачує московського посла Михайла Плещеева в тому, що той провів купців повз “головні місця”, тобто повз місця стягнення головного (в'їзного) мита. У відправленому тоді ж посланні до сусіднього монарха великий князь литовський конкретизував, що Плещеев не поїхав визначеною дорогою на Київ, а поїхав “полем”, повз Черкаси, Канів та Київ, до Путивля. У відповіді Олександр також звернувся до Івана Васильовича, аби той наказав своїм послам їздити звичними дорогами. А

<sup>177</sup> Грушевський М.С. Історія України-Руси: В 11 т., 12 кн. / Редкол. П.С. Сохань (голова) та ін. — К.: Наук. думка, 1995. — Т. 6. — С. 30—31, 35—42.

<sup>178</sup> Lietuvos Metrika. — Vilnius, Mokslo ir enciklopedijų leidykla 1993. — Кн. 5: (1427—1506): Užrašymų kn. 5. — P. 114.

якщо з ними будуть прямувати московські або заморські купці, *“ажбы мытъ наших не объездчали, и, где згдавна 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 объезждати”*<sup>179</sup>. Загалом зазначений “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 урядовців Великого князівства Литовського. Останні ж отримували відповідну плату<sup>180</sup>.

Слід звернути увагу на те, що у разі пограбування іноземних купців під час прямування встановленою дорогою їх збитки відшкодовувались державою. Траплялося, що повертали й відібрані товари, як, наприклад, левантійським купцям, які у 1503 р. йшли до Києва і були пограбовані козаками поблизу Черкас<sup>181</sup>. А коли пограбування траплялось на “незвичайній” дорозі, то на компенсацію постраждалі розраховувати не могли. Зокрема, це засвідчено у відповіді Жигимонта Августа послам кримського хана Сагіб-Гірея від 20 жовтня 1545 р.: *“А естли бы купъцы его або корованы турецкие через то пред с дорогами новими и незвычайными, ипустивъши дорогу звечъную, ходили, а воевод и старостаъ его милости ведома в собе не давали, а што бы с имъ тамъ шкодного стало, тогды вжо яго милость цару, брату своему, съ себе то складаетъ, о ш томъ ничего ведати, и в томъ ему, брату своему, съ купцомъ ихъ виненъ бать не хочетъ”*<sup>182</sup>.

Пограбування великого турецько-татарського каравану 1545 р. набуло досить значного розголосу. На його прикладі М.С. Грушевський показував, що уряд і місцева литовсько-польська адміністрація протегували “звиклі” дороги й брали відповідальність за

<sup>179</sup> Lietuvos Metrika. — Vilnius, Mokslo ir enciklopedijų leidykla 1993. — Kn. 5: (1427—1506); Užrašymų kn. 5. — P. 129—130; Торговля на Україні XIV — середини XVII століття: Волинь і Наддніпрянина / Упор. В.М. Кравченко, Н.М. Яковенко; Редкол.: М.Ф. Котляр (відп. ред.) та ін. — К.: Наук. думка, 1990. — С. 41.

<sup>180</sup> Гальський К.Є. Торговля й митна справа у середньовічному Києві // Митна політика в Україні. Історичні та правові аспекти проблеми: Зб. наук. праць пам'яті проф. Й.Л. Риси́ча. — Д.: АМСУ, 2004. — С. 46—47.

<sup>181</sup> Сидоренко О.Ф. Українські землі у міжнародній торгівлі (IX — середина XVII ст.). — К., 1992. — С. 106.

<sup>182</sup> Торговля 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. — С. 71—73.

безпечність караванів тільки на них, коли ті йшли з відома адміністрації та під її охороною. У противному ж разі, при спробі йти манівцями та обминути мито, з порушників не лише брали промито, але адміністрація взагалі “поблажливо дивила ся на громленне таких караванів ріжними людьми”. Стосовно вказаної події вечний зазначив, що потім у своєму поквитованні купці змушені були визнати: *“уєжджаючи отъ мытъ замъковъ є милости и опустивши тую вечную дорогу, пошли есьмо зъ мѣстца съ Перекопа не дорогою, черезъ поля яловыѣ, где николи купѣцы, предкове наши, ани мы сами не хоживали”*. В урочищі Санжарові, на Ворсклі, неподалік сучасної Полтави, їх погромили козаки. Аби не дражнити татар і турків, литовський уряд врешті-решт частково відшкодував купцям збитки (загальну вартість втрачених товарів вони оцінювали у 862 тисячі, але в документах не вказана грошова одиниця; на думку М.С. Грушевського, якщо турецьких аспр, то це було б приблизно 20 тисяч золотих, але погодились на частину компенсації — 5 тисяч золотих червоних, або 3300 кіп грошей). Але вечний звертає увагу, що пограбовані змушені були визнати власну вину, а також те, що на офіційній дорозі вони та інші купці ніколи не мали ніяких прикростей і шкоди. А щоб надалі не траплялося таких історій, уряд Великого князівства Литовського звернувся до хана, аби наказав купцям, щоб вони *“шли бы съ куплями своими дорогами стародавньими, яко и первой бывало; и коли они упередъ до воеводы (київського) и старосты є милости черкасского и каневського водлугъ давнього обычаю посылали, и о себе имъ знати давали, а воевода и староста черкаскій<sup>183</sup> мають противько ихъ посылати и ихъ выпроважатъ и казатъ провадитъ — естли възпаньство нашо, або до земли Московское”*. В іншому ж випадку уряд не братиме на себе жодної відповідальності за недоторканність караванів<sup>184</sup>.

Наприкінці XV ст. сталися дві взаємопов’язані події. За литовською версією, піддані великого князя московського, в’яземські купці, спробували об’їхати смоленську митницю, але їх ввіймали слуги великого князя литовського, серед яких був і смоленський митник. У порушників конфіскували товари, бо *“по всемъ землямъ такии обычаи ест, по хрестиянскимъ и поганскимъ, которыи гость, где промытитца, мыто проедеть, не заплативши, тотъ*

<sup>183</sup> У той час старостою канівським і черкаським зазвичай була одна особа (прим. М.С. Грушевського).

<sup>184</sup> *Грушевський М.С.* Історія України-Руси: В 11 т., 12 кн. / Редкол. П.С. Сохань (голова) та ін. — К.: Наук. думка, 1995. — Т. 6. — С. 10—11, 15.



*товаръ свои тратитъ*". Після цього в'яземський намісник по-мстився за своїх земляків, пограбувавши смолян, які привезли товар до В'язьми. У березні 1498 р. Олександр запропонував Іванові Васильовичу, щоб на кордоні зустрілися судді з обох сторін і *"тому делу право вчинили... абы правыи не гинули, а виноватыи бы не користовалисе, а в том бы гостем нашим межы нас порубок не было"*<sup>185</sup>.

Як уже зазначалось, предметом дипломатичного листування ставало й надання митних пільг (звільнення від сплати мита чи пільговий тариф) послам або іншим особам.

Підбиваючи підсумки, слід зазначити, що в середині XIV — середині XVII ст. українські землі входили до складу 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.

Спочатку правовою основою стягування мита був звичай, який згодом підтверджувався монаршими актами. Але масові порушення, пов'язані зі збиранням мита, зумовили появу у Першому Литовському статуті 1529 р. окремої статті, яка забороняла вигадувати нові мита. Проте й це не припинило зловживання, тому господарю доводилося час від часу відновлювати законність у цій сфері. Боротьба шляхти Великого князівства Литовського спричинила появу у Другому 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. Новації Третього Литовського статуту 1588 р. були спрямовані на вдосконалення митних процедур, а також регулювали 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 звані "Кодекси законів" османських султанів, які регулювали й митно-податкові відносини та містили тарифи, видавались для певних територій імперії, зокрема 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 сеймовими конституціями. А на

---

<sup>185</sup> Lietuvos Metrika. — Vilnius, Mokslo ir enciklopedijų leidykla 1993. — Kn. 5: (1427—1506): Užrašymų kn. 5. — P. 130—131.

землі, підпорядковані Молдавському князівству та Московській державі, поширювались грамоти їх монархів.

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

Аналізований період на українських землях, що входили до складу різних держав, характеризується великим розмаїттям 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 або на безмитну торгівлю.

---

## Розділ 5

# ТОРГІВЛЯ ТА МИТНІ ВІДНОСИНИ В УКРАЇНІ В СЕРЕДИНІ XVII — ПЕРШІЙ ПОЛОВИНІ XVIII ст.

### 5.1. Торговельно-митна діяльність Гетьманської України в середині XVII — першій половині XVIII ст.

В історії розвитку державно-правових установ України XVII—XVIII ст. роль гетьманства визнається вирішальною. У складних умовах війни, руйнації стратифікаційного середовища була збудована державна й управлінська система, яка проіснувала до 1764 р., року остаточної ліквідації гетьманського 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, коли гетьманський уряд, на відміну від лідерів англійської революції 1640—1649 рр., які мали мануфактурну індустрію, міг спиратися лише на кустарне ремісництво і транзитну торгівлю, митна справа відіграла роль головного інструменту в забезпеченні війни фінансовими ресурсами.

Уже в цей час ми можемо говорити про гетьманську митну політику. Митна політика Богдана Хмельницького була спрямована на вирішення двох основних завдань: зміцнення старих і відкриття нових торговельних контактів, щоб не допустити торговельної блокади України з боку Речі Посполитої під час війни, та застосування тарифної справи для інтенсифікації внутрішнього ринку і нарощування транзитного потенціалу української території.

Але не можна говорити, що митна система Б. Хмельницького створювалася без попереднього досвіду. В основу гетьманської мит-

ної системи покладені митні традиції польської влади, запорозького козацтва, Валахського князівства. Важливим для розуміння торговельних відносин між Україною та країнами Південно-Східної Європи є митні законодавчі акти Речі Посполитої, що діяли на українських територіях до початку війни 1648 р., а також універсали Б. Хмельницького, які відображали його концепцію побудови митної системи та методи митної політики. Для реконструкції митної складової в діяльності Б. Хмельницького скористаємося двома найбільш інформативними документами: перший документ — це постанова Львівської тарифної комісії від 25 червня 1633 р. про продажні ціни у Львові на привезені з Молдавії так звані “волоські товари”. Другий документ — універсал Б. Хмельницького Євстафію Стаматаєнкові, дозорцеві Військового скарбу, із Чигирина 28 квітня 1654 р. “На збирання податків з іноземних купців”<sup>1</sup>.

Спочатку розглянемо постанову Львівської тарифної комісії. Чим було викликано прийняття цієї постанови? Королівські власті вирішили впорядкувати стягнення митних зборів, що мало створити додаткове джерело прибутку для збіднілого польського скарбу. Сейм 1633 р. вирішив установити в Польщі чотири митні центри: в Любліні, Львові, Кракові й Познані. Через Львів ішли товари з Туреччини і країни “волохів” (Молдавії), через Люблін — з Москви та Ліфляндії, через Краків — із Сілезії (Шлеська) та Угорщини (Трансільванія) і через Познань — із країн Балтійського моря, Пруссії та Помор’я. Кожний митний пункт мав список товарів, які привозили з відповідних країн. На товари, що проходили через митні пункти, було встановлено ціни, з яких митниця стягувала податки.

Постанова Львівської тарифної комісії тим цікава, що в ній подається як ціна закупівельна, так і продажна, на підставі чого можна встановити прибуток купців. Для розрахунків митний список використовує левкові таляри по 80 грошів.

Цей аналіз засвідчує відносно високі прибутки купців у середньому від 1/5 — до 1/8 закупівельної ціни, а документ підтверджує вигідність такої торгівлі. Для нас важливий асортимент товарів, які було подано тарифікаційній комісії. Саме ці товари і становили молдавський експорт та український імпорт: волоські вина, ізюм, кориця, риба (осетрові, білуга, стерлядь), чорна ікра, дунайські оселедці, коропи, волоські горіхи, мед, хліб Святого Івана, віск, аніс, шафран, хутро видри, лисиці, молдавські воли (бики) вищої і середньої якості, габа (сукно, габа грубововняна), волова шкіра; сап’ян молдавський жовтий і червоний турецький тощо. У документі по-

<sup>1</sup> Документи Богдана Хмельницького (1648—1657). — К., 1961. — С. 348.

дається скрупульозна оцінка турецьких і “волоських” товарів, яка базується на точних даних про те, що це за товари. Закупівельна ціна й продажні ціни призначалися на місці, тобто у Львові.

Виконуючи постанову сейму від 1633 р., три обрані комісари Речі Посполитої, між якими був українець із Брусилова Адам Кисіль (згодом воевода київський та контрагент Б. Хмельницького), доручили десятком львівським купцям (2 грекам, 4 вірменам і 4 євреям) скласти списки турецьких та “волоських” (молдавських) товарів з відповідними цінами. Збереглися імена купців. Це греки Габріель Лангіш та Костянтин Мезопета, вірмени Якуб Манчукович, Грегор Дерлукашовіц, Аведик Польбовський, Южно Томанович і євреї Зелік Маєрович, Симон Йозефович, Вольф Лазарович та Марек Мошкович.

Після завершення роботи постанову комісії затвердив львівський староста і три згадані вище комісари, а згодом було наказано її обнародувати. Ця постанова діяла із 1633 р. до кінця XVII ст. При цьому слід ураховувати, що згідно з постановами польського сейму (1629, 1643 рр.) оплата мита з імпортованих товарів становила 4 %, з експортованих — 6 % їх вартості<sup>2</sup>. Можна стверджувати, що у подальшому досвід законодавчого регулювання зовнішньоторговельної і митної діяльності Польської держави використовувався Б. Хмельницьким, але вже для вирішення власних завдань.

Б. Хмельницький дбав про безпеку і добробут вітчизняних та чужоземних купців. 28 квітня 1654 р. він видав у Чигирині універсал, що став своєрідною інструкцією для його уповноваженого Євстафія Стаматаєнка у справі збирання податків для Військового скарбу (так називалося тоді українське міністерство фінансів) з іноземних купців. Цей унікальний документ є цінним джерелом для з'ясування економічних проблем держави Б. Хмельницького.

Іноземними купцями, названими в документі, були греки, вірмени і турки, що торгували так званими “східними товарами”. В універсалі визначається розмір мита, яке вони повинні віддавати до державного Військового скарбу, водночас подається цікавий перелік товарів, якими торгували іноземні купці. На відміну від польської такси 1633 р., яка подає закупівельну і продажну ціну товарів, податковий універсал 1654 р. визначає ціни податку, який купці (оптовики) мають платити українському Військовому скарбові і який звільняв їх від місцевих митних зборів міських та козацьких влад. Щоб уладнати справи Державного скарбу, Б. Хмельницький розробив відповідні інструкції (табл. 5.1).

<sup>2</sup> *Компан О.С.* Міста України у другій половині XVII ст. — К., 1963. — С. 296.

Таблиця 5.1. Митний тариф за універсалом 1654 р.

№	Назва товару	Кількість мита
1	Московські товари: сорок соболів сорок пупків соболиних сорок куніць бунт лисиць від товарів інших московських вар- тістю у 100 битих талярів	6 золотих 2 золотих 2 золотих 2 золотих 5 золотих
2	Турецькі товари: килими, завої, пояси, киндяки та інші дрібні товари, золото, срібло, до- рогоцінне каміння, перли	Від 100 талярів — 5 золотих

Універсал перелічує товари, які торговельні люди з балканських країн закуповували в Україні і провозили через їх територію транзитом. Насамперед у документі згадується хутро, з якого збиралося мито у золотих (грошова одиниця). Саме в цей час на європейському ринку відбувалося знецінення срібла і в обіг було введено золоті монети. Цей факт у торговельному обігу Молдавії зі Львовом у кінці XVI і в XVII ст. зафіксовано у праці О.М. Подградської. У зв'язку з тим, що Молдавія не зуміла накопичити необхідної кількості золота, продовжувала використовуватися в обігу срібна монета. Тому частковий перехід на золотий еталон і грошова криза в Європі не вплинули на товарообіг між Молдавією, Львовом та іншими західноукраїнськими містами. Далі в універсалі перелічуються турецькі товари, які молдавські купці привозили в Україну: шовкові тканини, киндяки (турецька бавовняна тканина), мусулбеси (турецька бавовняна тканина на підшивки), килими, пояси. На придбані в Україні дорогоцінний метал (золото, срібло) і перли встановлювалося мито: “від ста талярів — по п'ять золотих”.

Таким чином, у таблиці подається конкретний список товарів, якими торгували іноземні купці. З інформації зрозумілий розмір мита в Україні з іноземних купців, яке надходило до Військового скарбу. Міністр скарбу називався дозорцем, і ним був грек Євстафій Стаматаєнко. Митний збір мав три види: за вартістю товару, поштучно або від торговельної одиниці, тому соболі продавали сороками, лисиці — бунтами. Одиницями митного збору були: хутро, тканини, килими, благородний метал, дорогоцінне каміння, перли. Вартість товару визначалася срібними або золотими монетами. Ко-

жен іноземний купець був зобов'язаний платити мито у Військовий скарб, відповідно до універсалу. Якщо український купець під своїм іменем віз товари чужоземного купця, то згідно з документом треба було забрати половину товару такого купця до Військового скарбу, а другу йому віддати; якщо купці чинять опір дозорцеві, то таких полковники, сотники, отамани карають по-військовому. Таким чином, цей універсал Б. Хмельницького був спрямований на розвиток торговельних зв'язків з дунайськими країнами, зокрема з Молдавією, яка торгувала також і турецькими товарами.

Як свідчить гетьманський універсал 1654 р., Україна була транзитною територією. Гетьман від першого року свого гетьманування цікавився великими центрами східної торгівлі — Львовом і Кам'янцем-Подільським, розташованими на українських етнічних землях. Уже 12 грудня 1648 р. він просив, “щоб заспокоючий універсал, по прочитанні у Львові, відіслати до Кам'янця-Подільського”.

У червні 1652 р. Б. Хмельницький мав почати облогу Кам'янця-Подільського. Він звернувся до місцевої влади та міщан міста з пропозицією здатися на прийнятних для них умовах. Восени 1655 р., коли козацьке військо мусило обложити Львів, Хмельницький виявив велике розуміння й терпимість і вів тривалі переговори з членами магістрату Львова, щоб не допустити зруйнування цього важливого міста. Коли місто у 1655 р. знаходилося в облозі, він послав львів'янам з 3 по 22 жовтня аж чотирнадцять листів. За кілька місяців до смерті 9 березня 1657 р. Б. Хмельницький передав свого листа “милостивим панам, радникам львівського магістрату”, яким дає як ласкавим “приятелям” запевнення щодо прихильного ставлення до них Війська Запорозького. Того ж дня він ще видав свій універсал Війську Запорозькому, “аби ся з людьми міста Львова як з власними нашими обходили, і купецтву не чинили перешкоди”.

Про те, що Б. Хмельницький постійно звертався до питань розвитку торгівлі з дунайськими князівствами — Молдавією, Валахією, Трансільванією — і сприяв упорядкуванню сплати митних податків з товарів іноземних купців, свідчить не тільки українсько-турецький договір 1648 р., а й інші документи. Зокрема, універсал Євстафію Стаматаенку на збирання податків з іноземних купців від 28 квітня (8 травня) 1654 р. встановлював єдині митні тарифи для товарів, які привозилися купцями з Османської імперії (зокрема її васала — Молдавії). Зібрані податки вносилися до Військового скарбу, тобто до скарбниці Війська Запорозького. Універсал перелічує як товари, котрі торгові люди з Молдавії закупо-

ували в Україні, так і ті, що перевозилися через територію України транзитом чи до Московської держави, чи до Туреччини. Місцева влада, як українська, так і молдавська, була зацікавлена у поживленні товарообміну, оскільки ця торгівля приносила обом сторонам великі прибутки. Але партнери не обмежувалися грошовими прибутками і митними податками. Є ще дві важливі обставини. Перша — це те, що українські землі — торговельно-ремісничі центри — були ринком збуту молдавської сільськогосподарської продукції. Друга обставина, що ці ж центри перетворилися у головного постачальника ремісничих виробів для самої Молдавії. Зміцненню торговельно-економічних зв'язків з Молдавією сприяла також політика молдавського господаря Васіле Лупула, приятеля греків, — “мирно правити в країні і займатися торгівлею та стягуванням мита”.

В універсалі від 12 травня 1657 р. Б. Хмельницький надав грецьким купцям торговельний привілей, який сприяв розвитку транзитної торгівлі через Молдавське князівство і Валахію до Туреччини. Український гетьман закликав грецьких купців самим вирішувати свої купецькі справи. Гетьман міг спеціальними універсалами дозволити купцям-чужоземцям безмитну торгівлю у своїй державі. Один з таких універсалів від 16 червня 1657 р. видано купцям-грекам Павлу і Степану Юрієвичам на безмитну торгівлю<sup>3</sup>.

Отже, в універсалі йшлося, що всі представники влади гетьманської держави повинні знати: грецькі купці Павло і Степан Юрієвичі мають право вільно вести безмитну торгівлю в усіх містах і містечках України, а також їхати “в Польщу, Литву, на Білу Русь або до “Волох”, тобто їм гарантувався вільний виїзд до згаданих держав, зокрема до Молдавії. Щоб заохочувати в Україну якомога більше грецьких і молдавських купців, грекам було дано право самостійно вирішувати різні спірні питання і вершити правосуддя. Усі структури гетьманської держави повинні були їх пропускати без жодних перешкод на всіх дорогах і не заважати їм у веденні торгівлі, не вимагаючи від них ніяких подачок. За невиконання універсал загрожував військовою карою. Документ цікавий тим, що тут названо всі структури держави, котрі відповідали за виконання універсалу гетьмана. Як підкреслюється, цей універсал усебічно допомагав розвитку грецької торгівлі в Україні.

Польський історик Людвік Кубала (1838—1918) дав свою відому характеристику Б. Хмельницького. Він писав: “Територія його

<sup>3</sup> Федотов-Чеховский А.А. Акты Греческого Нежинского Братства. — К., 1884. — С. 43—44.



влади майже звідусіль мала відкриті границі. Не розпоряджав він, як Кромвель, вишколеною інтелігенцією і засобами старої і сильної держави: війна, фінанси, державне господарство, адміністрація, зносини з сусідніми державами — все треба було створити і все лягало на його плечі. Мусив добирати і вчити людей, діходити найменших подробиць. А коли його військо не вмирало з голоду, коли мав зброю, гармати, амуніцію, добрих шпигів і надійних агентів, коли не бракувало йому ніколи грошей — то се його персональна заслуга, котрої йому можна було позаздрити, і то не тільки у нас, у Польщі”. Далі він пише ще таке: “Як скрізь, так і тут повний скарб, добре господарство й фінансова незалежність. Міг сказати про себе, що більше дає, ніж бере, бо побори на Україні не були ані великі, ані прикрі. Тільки чужоземні купці платили більші податки від привезених і вивезених товарів. Зате здобич гетьмана була величезна”.

Як бачимо, Л. Кубаля слушно пояснює “чудо” Б. Хмельницького його розумінням економічних проблем. На жаль, мало спеціальних праць, які займалися різними економічними аспектами його політики.

У XVI—XVII ст. все ще існували внутрішні митні застави. На українських землях митниці міської та козацької адміністрації вимагали від чужоземних купців податок, який сплачувався грішми, за перевезення товарів, прогін худоби, за користування шляхами, мостами тощо. Це було, наприклад, на Правобережній Україні так зване цло (прикордонне мито), шляхове, мостове, гребельне, перевізне, ярмаркове тощо. Отже, купець на своєму шляху підлягав багатьом митним зборам. Прикладом митної анархії може бути той факт, що в Києві на відрізу шляху в 300 сажнів (приблизно 600 м) було збудовано 4 містки, на кожному з яких бралось мито<sup>4</sup>. Універсал Б. Хмельницького був дуже вигідний купецтву. Воно сплачувало один раз належну суму до Військового скарбу і мало свободу від усіх місцевих митних інстанцій. З другого боку, ці купецькі податки наповнювали важливу бюджетну статтю Військового скарбу Гетьманської України.

Збереглися ще три універсали Б. Хмельницького із забороною чинити утиски ніжинським міщанам.

Після Переяславської угоди гетьман дбав, щоб уряд Олексія Михайловича підтвердив права і привілеї українських міст, котрі користувалися самоврядуванням на підставі магдебурзького пра-

<sup>4</sup> Документи по історії Києва 1494—1835 рр. // Український археографічний збірник. — К., 1926. — Т. 1. — С. 25.

ва. Він послав відповідні листи до царя у справі Києва (5 січня 1654 р.) та Переяслава (27 лютого 1654 р.).

Коли українське військо зайняло частину Білорусі, Б. Хмельницький зразу включив нові території у сферу української торгівлі. Так, універсалом 25 березня 1657 р. він дозволив київським купцям відкрити Старий Бихівський “вільний порт”, що зв’язував торгівлею Дніпро з Балтійським морем через Західну Двіну. Також Хмельницький узяв під захист місто Слуцьк, а це через Німан з’єднувало дніпровий шлях із Балтійським морем. Зацікавлення Б. Хмельницького шляхом до Балтійського моря можна зрозуміти, взявши до уваги його бачення торгівлі на Чорному морі, що викладена в його морській конвенції з Туреччиною у липні 1648 р.

Щоб з’ясувати проблеми економічної політики Б. Хмельницького, треба насамперед відповісти на запитання: чи був тільки один Військовий скарб, чи два — Військовий і Державний? Вперше це питання порушив І. Крип’якевич у 1920 р. у своїй розвідці “Український державний скарб за Богдана Хмельницького” і згодом у 1990 р. в другому виданні монографії “Богдан Хмельницький”. І. Крип’якевич аргументовано доводив, що існував тільки один Військовий скарб за часів Богдана Хмельницького. Автор писав, що “в той час Військовий скарб не було ще відділено від гетьманського, і всю фінансову справу контролював тільки гетьман”.

Ось головні його аргументи. По-перше, фінанси України — це є Військовий скарб. Богдан Хмельницький сам керував господарсько-фінансовою політикою. Як талановитий організатор він дібрав здібних помічників і разом з ними організував фінанси України — Військовий скарб. Тому в джерелах згадується лише цей скарб. У справах фінансів гетьман спирався на козацьку старшину і заможне купецтво. Про це свідчать імена людей, які очолювали фінансовий апарат. Наприклад, Євстафію Стаматаєнку Богдан Хмельницький доручив у 1654 р. збирати прикордонні мита, призначив “екзактором”. Справжнє його прізвище Астаматій, він грек за походженням, мав звання “постельника” при дворі молдавського воеводи Васіле Лупула. Євстафій Стаматаєнку жив на південному кордоні України, у різних містах, а свої звіти надсилав гетьманові до Чигирини. Хмельницький не випадково доручив йому таку важливу справу. Стаматаєнку був заможною і добре обізнаною з дорученою справою людиною, бо збирачі мита ставали водночас орендарями цих доходів і сплачували державі відразу відповідну суму. Євстафій Стаматаєнку був одним з фінансових ділків, тому Б. Хмельницький використав його для потреб Військового скарбу. У той час торгівля України розвивалася переважно в південному

напрямі — з країнами Османської імперії, зокрема з дунайськими князівствами (Молдавією, Волощиною, Трансільванією). Оскільки греки в Османській імперії керували економічними справами, гетьман довірив цей пост знавцеві справи греку Стаматаєнкові, який також мав досвід у торгівлі з Молдавією. За часів Дорошенка Стаматаєнко став українським резидентом в Османській імперії, потім близьким радником сина Богдана Хмельницького — Юрія. Помер у 1678 р.

По-друге, у джерелах того часу немає жодної згадки про інституцію генерального підскарбія, отже, Хмельницький сам приймав важливі фінансові рішення. Ця думка І. Крип'якевича заслуговує на особливу увагу. Тому, наприклад, у Переяславському договорі і в договорі зі шляхтою м. Пінська не бере ніякої участі генеральний підскарбій. Тобто не було окремого представника, відповідального за фінанси від Війська Запорозького, хоч вирішувалися найважливіші економічні проблеми, зокрема йшлося про великі побори. Не був генеральним підскарбієм і чигиринський козак Іван Ковалевський, бо в документах 1654 р. він згадується як “гетьманський підскарбій”. Саме цей заможний козак Іван належав до близьких радників Б. Хмельницького, він “брав участь у всіх нарадах і секретах гетьмана”. Б. Хмельницький доручив Ковалевському справи генерального осавула, і той їздив у складі посольств. Таким чином гетьман особисто керував Військовим скарбом держави Війська Запорозького, і в нього не було окремого генерального підскарбія, а якби такий був, то мусив би бути членом генеральної старшини. І. Крип'якевич вказує, що за часів Хмельниччини не діяли окремі підскарбії, а тільки ті, що виконували волю гетьмана, вони не керували певною інституцією.

Хоч згодом, після смерті Б. Хмельницького, зокрема за гетьманування Івана Брюховецького (1663—1668), була створена інституція генерального підскарбія, але до 1728 р. вона не функціонувала. Традиції двох скарбів — Державного і Військового — у Гетьманській Україні не існувало. У Конституції гетьмана Пилипа Орлика з 1710 р., в якій відновлюється інституція генерального підскарбія, згадується про два скарби. Генеральний підскарбій завідував Військовим скарбом, але про всі свої дії повідомляв гетьману, виконував його рішення<sup>5</sup>.

Таким чином, у короткий термін і в екстремальних умовах війни було створено гетьманську фінансову систему, в якій важливу роль

---

<sup>5</sup> Гвоздик-Прицак Л. Економічна і політична візія Богдана Хмельницького та її реалізація в державі Військо Запорозьке. — К.: Обереги, 1999. — 216 с.

відіграла митна складова. Період Б. Хмельницького характеризувався активною законодавчою діяльністю у сфері регулювання митних процесів. Митна політика спрямовувалась на досягнення вузької мети — забезпечення активного торговельного сальдо, недопущення економічної блокади України. Водночас зберігалось 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 років, вона стала обтяжливою для господарської діяльності населення. Все рішучіше про себе заявляла мануфактура і фабрика, тому феодальні принципи митної справи мали поступитися місцем новій ідеології.

У першій половині XVIII ст. в Україні склалася самотутня митна система. Існувало два основних види зовнішніх митних зборів: мито від вивезення товарів — евекта, і мито на ввезення товарів — індукта. Розмір мита в обох випадках, як правило, був однаковий — 2 % від ціни товару. На відміну від Росії, у Гетьманщині не було ніякого додаткового, крім 2 % -го мита, оподаткування на кордоні при вивезенні та ввезенні товарів. Усі 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, поковшове та інші види мита.

Слід зауважити, що в історіографії немає єдиної думки щодо змісту і правової природи митних зборів (індукти та евекти) на Гетьманщині в цей період історії. Більшість російських істориків та правознавців вважає українські мита, індукту й ефекту, “внутрішніми митами”, але внутрішніми митами власне Російської держави. Це пов’язано насамперед із тим, що Україна розглядалась як певна частина території Росії. Так, російський історик XIX ст. Е. Осокін зараховував індукту й евекту до внутрішніх мит. Зокрема, він писав: “Рубльове мито, встановлене Олексієм Михайловичем, не перейшло на приєднану за його царювання до Росії Малоросію, в якій збереглися мита, здавна введені звичаєм і затверджені універсалами гетьманів Івана Самойловича в 1679 р. і Івана Скоропадського в 1714, 1724 роках; мита, в деяких рисах схожі з рубльовим митом Великої Росії. Це індукта та евекта. Хоч вони падали на товари, що привозились у Малоросію з-за кордону і вивозились за кордон, але були внутрішніми митами, тому що стягувалися не лише в прикордонних, а і в внутрішніх містах і на ярмарках”<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> Осокін Е. Внутренние таможенные пошлины в России. — Казань, 1850. — С. 139.

Російський історик останньої чверті XIX ст. К. Лоджиженський також зараховував українські мита індукту й евекту до внутрішніх мит<sup>7</sup>. Слушну думку висловив М. Слабченко з цього приводу. Так, він підкреслював: “Спільною назвою зборів привізних і вивізних товарів були індукта і евекта..., а розмір збору в середньому дорівнював 2 % з ціни продажу... Понад те 2 % не представлялось точно встановленим розміром обкладення, відомі були й інші розміри; 2 % були найбільш поширеним розміром... І термін, і самий зміст зборів залишилися від часу “польського століття”... У польській державі індукта-евекта запроваджена була у XVII столітті...”<sup>8</sup>. Офіційне введення індукти та евекти в Польщі Слабченко пов’язує з конституцією Польщі 1643 р., але, на відміну від останньої, на Гетьманщині збирали її і в містах, і це виходило з практики, коли “окремі частини України, внаслідок відриву від керівних центрів і загального занепаду, були представлені самим собі і могли здійснювати права верховенства. У “пунктах” гетьманів про цей побор не йшлося, і цим скористалася російська влада згодом. На практиці індукта-евекта прийнята була вже Хмельницьким в обмежених розмірах”<sup>9</sup>.

У свою чергу український історик початку 20-х років XX ст. В. Руднів поділяв митні збори на Гетьманщині у першій чверті XVIII ст. на довізні, транзитні та внутрішні мита. До довізних мит він зараховував індукту й евекту, тобто ті, які застосовувалися до імпорту й експорту; до транзитних мит зараховував ті, що збиралися з перевозів, мостів і гребель із проїжджих купців; внутрішні мита, за інтерпретацією Рудніва, — це мита, які накладалися під час продажу на торгах і ярмарках, а саме: вагове, кругове, скатне, покошеве, зі збіжжя, що призначене на продаж, з возів з крамом, ярмаркове з торговельного люду<sup>10</sup>.

Універсал гетьмана Б. Хмельницького від 28 квітня 1654 р. — це перший митний тариф Гетьманської України, яким було запроваджено митні порядки на Гетьманщині. У подальшому гетьмани продовжували цю традицію. 8 грудня 1667 р. гетьман Правобережної

<sup>7</sup> Лодыженский К. История русского таможенного тарифа. — СПб.: Тип. В.С. Балашева, 1886. — С. 88.

<sup>8</sup> Слабченко М.Е. Организация хозяйства Украины от Хмельницкого до Мирной войны. — Одесса, 1923. — С. 159—160.

<sup>9</sup> Там же. — С. 160.

<sup>10</sup> Руднів В. Фінансовий стан України за Петра I // Наук. зб. за рік 1925: Записки укр. наук. тов-ва в Києві. — К., 1926. — Т. 20. — С. 139.

України Павло Тетеря видав універсал, яким встановлював розмір індукти, котра була ідентична тарифові 1654 р. За універсалом І. Самойловича від 8 березня 1679 р. встановлено індукту “от всяких купеческих товаров из за границы в Украину, а из Украины в заграницу привозимых, которые гуртом, а не врозь продаваемы бывают за войсковым и давним обычаем от 100 золотых по 2 золотых”<sup>11</sup>.

Індукта та евекта, як інші збори, віддавалися за певну суму на відкуп окремих 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 Мазепою ця система з таких самих причин проіснувала до 1750-х років.

За Скоропадського згідно з універсалами 1709, 1714 та 1721 рр. збиралась індукта “от рубля по шагу”, а евекта — “от воза 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”<sup>12</sup>.

Митні збори приносили чималі прибутки, особливо великий прибуток від збору індукти та евекти давали Ніжинський і Роменський ярмарки. Розмір мита, що збиралося на Гетьманщині протягом першої половини XVIII ст., постійно зростає. Так, з 1 травня до 1 вересня 1705 р. розмір зібраних індукти та евекти полками Лівобережної України розподілявся так, як показано в табл. 5.2.

У відомостях Малоросійської колегії, направлених у Сенат у 1724 р., загальна сума зібраних податків на Гетьманщині за цей рік становила 114 495 крб 9 коп., в тому числі індуктовий збір — 18 697 крб. 62 коп. (російський рубль першої чверті XVIII ст. дорівнював 9—10 російським рублям кінця XIX ст.)<sup>13</sup>.

У перші десятиліття XVIII ст. сума зібраного індуктового збору становила близько 10 000 карбованців. У 1731 р. вона зросла до 20 000 крб, у 1740 р. — до 27 000 крб на рік<sup>14</sup>. На час скасування російським урядом митних зборів на Гетьманщині, тобто на 1754 р.,

<sup>11</sup> *Барвінський В.О.* До питання про індукту та евекту в Гетьманщині // Наукові записки науково-дослідної кафедри історії української культури. — К., 1927. — № 6. — С. 441.

<sup>12</sup> Там само. — С. 442.

<sup>13</sup> Протоколы, журналы и указы Верховного Тайного Совета 1726—1730 // Сборник Императорского Русского Исторического Общества. — СПб., 1888. — Т. 63. — С. 494—495.

<sup>14</sup> Полное собрание законов Российской империи — СПб.: Изд-во Канцелярии Его Величества, 1830. — Т. 14. — № 10236.

Таблиця 5.2. Митні збори реєстрових полків Лівобережної України

Період	Полки	Карбованці	Копійки
З 01.05 до 01.09.1705 р.	Ніжинський	7685	42
	Київський	847	91
	Чернігівський	264	79
	Стародубський	491	62
	Полтавський	632	66
	Миргородський	1087	20
	Лубенський	995	58
	Гадяцький	814	66 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
	Прилуцький	154	33
	Переяславський	92	76
	Разом	13 066	93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

евекта й індукта, які надходили до Військового скарбу з усіх полків, за винятком тих земель, що відійшли до Нової Сербії, становили 48 148 крб 85 коп. Ця сума дорівнювала 1/4, а в 1730—1740-х рр. — 1/3—1/2 гетьманського скарбу<sup>15</sup>.

За одиницю оподаткування при стягненні мит з перевозів, мостків та гребель із проїжджих купців брався віз та голова товару (мовиться про худобу), але бралось до уваги, чи 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.<sup>16</sup>

<sup>15</sup> Тищенко М. Форпости, митниці та карантини на західному пограниччю, в зв'язку з зовнішньою торгівлею України у XVIII столітті. — К., 1931. — С. 59.

<sup>16</sup> Руднів В. Фінансовий стан України за Петра I // Наук. зб. за рік 1925: Записки укр. наук. т-ва в Києві. — К., 1926. — Т. 20. — С. 152.

Вагове разом із круговим (від бочки), помірним та скатним до заснування Малоросійської колегії здавалося в оренду за 200 крб. Після заснування колегії вагове збирали з пуда по 2 коп. в усіх полках, окрім Стародубського, в якому — по 1, 2, 3, 4 та 6 коп. з пуда. У Київському полку за тютюн бралось по 6 коп. з пуда.

Кругове бралось з бочки риби або солі: в Стародубському полку по 2 коп., Київському — по 3 і 5 коп., Переяславському — по 1 коп., Ніжинському — по 1 коп.

З горілки, що йшла на продаж, стягувалось повідерне та скатне. Повідерне бралось також з меду, а скатне — з дьогтю та олії. Повідерне бралось: у Прилуцькому, Миргородському та Гадяцькому полках — по 1 коп., в Лубенському — по 4 коп., у Ніжинському — з горілки по 2 та 4 коп., з меду — по 3 коп., у Полтавському відповідно по 1 та 2 коп., у Переяславському полку — по 1 і 2 коп. та по осьмаку, в Стародубському — так само по осьмаку з відра, в Київському — по 2 коп.

Зі збіжжя, що призначалось на продаж, стягували: в Переяславському полку з купецького воза по 6 коп., з продавця — по 2 коп., у Ніжинському — по 2 коп. з ковша. Торгове від воза збиралось під час дрібних торгів у розмірі від 1 до 20 коп., ярмаркове — від 2 до 20 коп.<sup>17</sup>

Від сплати індукти й евекти звільнялись генеральна, полкова, сотенна старшина, монастирі, церкви, військові товариші, заможні козаки. Так, у 1732 р. гетьман Апостол відправляє з Глухова на продаж 200 волів до Гданьська. У паспорті, виданому гетьманському шафареві Костенецькому, було занотовано заборону брати від нього “взятки” від цих волів на перевозах та греблях, а також заборона екзиторам та їх факторам брати індукту, “бо воли — гетьманські”. 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. Брюховецький навіть сам пропонував московському цареві прийняти міста під своє управління “зо всіма доходами”. За Самойловича і особливо за Мазепи міста почали втягуватися в загальне життя: 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

<sup>17</sup> Руднів В. Фінансовий стан України за Петра I // Наук. зб. за рік 1925: Записки Укр. наук. т-ва в Києві. — К., 1926. — Т. 20. — С. 153.



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, 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<sup>18</sup>.

Гетьмани, особливо Самоїлович і Мазепа, намагались приєднати Київ до Гетьманщини, та поширити на нього, як і на решту українських міст, що користувалися магдебурзьким правом, загальногетьманське законодавство, у тому числі митне. Гетьман Мазепа, незважаючи на жалувані грамоти московських царів Києву, проводив політику поширення митного законодавства на всю територію Гетьманщини. Водночас російський уряд для закріплення свого впливу на населення українських міст використовував верховенство влади й обмежував поширення гетьманських митних законів на міщан. Так, згідно з жалуваною грамотою 1710 р. київські міщани звільнялися від сплати індукти при в'їзді з товарами до свого міста. Перевізне мито на Дніпрі з суден мали збирати, як і раніше, міщани і половину цього збору віддавати до російського скарбу, а мостове — повністю забиралося до російського скарбу, оскільки за рахунок останнього цей міст ремонтувався. У жалуваній грамоті імператриці Анни Іоаннівни від 5 червня 1730 р. київським міщанам дозволялось вести роздрібну торгівлю. Іноземні купці, які привозили товари в Україну, на відміну від Росії, сплативши індукту, могли вільно продавати свої товари у будь-якому місті і на будь-якому ярмарку. Проте іноземним купцям в Україні, як і в Росії, дозволялось вести тільки оптову торгівлю.

Гетьманський уряд, який був зацікавлений у розвитку зовнішньої торгівлі, намагався надавати певні пільги для іноземців. І. 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 та евекту<sup>19</sup>.

<sup>18</sup> Щербина В. Документи до історії Києва 1494—1835 рр. // Український археографічний збірник. — К., 1926. — Т. 1. — С. 1—49.

<sup>19</sup> Плохинский М.М. Иноземцы в старой Малороссии // Труды Двенадцатого археологического съезда в Харькове 1902. — М., 1905. — Т. 2. — С. 46.

Всі наступні гетьмани також підтверджували своїми універсалами право грецьких купців вести вільну торгівлю на Гетьманщині, сплачуючи тільки зовнішні мита. Зокрема, такі універсали видав І. Брюховецький від 16 березня 1659 р. та від 1 березня 1666 р. Тут слід зазначити 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.

У самій же Росії до середини XVIII ст. існували митні порядки, запроваджені Торговим статутом 1654 р. та Новоторговим статутом 1667 р., указами Петра I першої чверті XVIII ст. та митними тарифами 1724 і 1731 рр. Відповідно до Новоторгового статуту зовнішні митні збори поділялися на ввізні та вивізні, внутрішні — на “рублеве” (проїждже, торгове), перекупне та збори приватно-правового характеру (амбарне, аршинне). “Рублеве” мито істотно відрізнялося від зовнішніх мит тим, що воно стягувалося за умови, по-перше, коли товари призначались на продаж, по-друге, коли вони привозилися з міста, де існували митниці. Тому купець міг проїхати через усю Росію і везти із собою різні припаси для власного споживання. З іншого боку, в місцях, де не було митниць, місцеві виробники продавали свої товари вільно, і місцеві купці, купуючи товар у своєму місті, не платили ніяких мит. Основна маса дрібних купців і виробників, які купували сировину та продавали готову продукцію у своєму місті, була вільна від сплати мит. Але якщо вони везли свій товар в інше місто для продажу, то цей товар ставав об’єктом торгівлі і підлягав сплаті мита у місці майбутнього продажу<sup>20</sup>.

“Рублеве” мито стягувалось у вигляді певного процента з продажною ціною товару. Розмір цього мита дорівнював 10 % із солі; 2,5 % із сибірських соболів, що привозились до Москви, і 5 % — від усіх інших товарів. За загальним правилом це мито стягувалось під час продажу товарів. Проте й покупець міг “явити” в митниці кошти, що призначались для закупівлі товарів, і сплатити мито в розмірі 2,5 % з цих коштів. Покупцеві видавався випис із митниці, після отримання якого під час купівлі товарів на заявлені кошти продавець звільнявся від сплати тієї частини “рублевого” мита, яка була сплачена при оголошенні коштів: при п’ятивідсотковому миту з нього добиралось 2,5 %, при десятивідсотковому — 7,5 %.

<sup>20</sup> *Лодыженский К.* История русского таможенного тарифа. — СПб.: Тип. В.С. Балашева, 1886. — С. 29—30.

На початку XVIII ст. Петро I запровадив ряд 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 від 1 березня 1704 р. було введено мита з продажу коней, великої та дрібної худоби, сирих телячих та овечих шкур. У 1705 р. Петро I видав указ про введення нового зрівнювального мита. Введення нового мита стало спробою Петра I ліквідувати різницю в оподаткуванні між іноземним та повітовим купецтвом. У 1714 р. нове мито з купівлі товарів було відмінено, і знову, як і раніше, почали стягувати мито на підставі Новоторгового статуту. 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 підвод при в’їзді в Земляне місто. Розмір мита в кожному випадку був різний залежно від цінності товару<sup>21</sup>. Указом 1724 р. мита з хліба та інших припасів, що привозились до Петербурга на продаж для внутрішнього споживання, було скасовано. Сума цих мит розподілялась на решту російських міст.

Нові мита, введені за Петра I, разом із тими, що лишались чинними від XVII ст.: проїжджими, кінськими, перекупними та оброчними митами — утворили в першій чверті XVIII ст. особливу групу мит, що отримали назву канцелярських<sup>22</sup>.

Починаючи з 1720 р., в Росії працювала комісія над виробленням тарифу, остаточний текст якого підписано 31 січня 1724 р. Тариф передбачав установа заборонних мит на товари, що вироблялися на металургійних заводах, шовкових, полотняних, суконних, парусних, хімічних, гудзиковій та голковій мануфактурах. За своїм спрямуванням тариф 1724 р. був протекціоністським, проте не зачіпав митних порядків України. Високі митні тарифи накладалися на товари, що завозились до Росії. На ті товари, які, на думку авторів тарифу, в достатній кількості вироблялися в Росії, мито було досить високим — 75 %. До таких товарів зараховували: скатерті, серветки, парусину, шовкову парчу, стрічки, крохмаль, поташ, купорос, очищений віск, скипидарну олію, залізо, голки, пергамент, тютюнові люльки. Мита в розмірі 50 % з ціни

<sup>21</sup> Осокин Е. Внутренние таможенные пошлины в России. — Казань, 1850. — С. 137—138.

<sup>22</sup> Волков М.Я. Отмена внутренних таможен в России // История СССР. — 1957. — № 2. — С. 80.

товару накладались на такі товари: голландські полотна, оксамити, тонкі види байки, срібло, мапи.

Митом дещо меншого розміру — 25 % — було обкладено: всі вовняні тканини, окрім сукна, напівшовкові тканини, вичинена шкіра, панчохи, бахрома, залізна зброя, скляні пляшки.

10 % -м митом оподатковувались товари, що вживалися в повсякденному побуті. До таких товарів тариф зараховував: мідний та олов'яний посуд, віконне скло, гребінці, тростину, прості дешеві тканини. 4—6 % -ве мито накладалось 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. Стосовно товарів, які ввозилися за межі Росії, то мито на них залишалось в такому ж самому розмірі — близько 3 % з ціни товару. Тарифні ставки збільшувались тільки на ті товари, щодо яких Росія мала монополію вивезення, — це деякі види хутра, ікра та ін.

У зв'язку з тим, що уряд намагався спрямувати потік товарів не через Архангельськ, а через Петербург, у тарифі було встановлено, щоб з товарів, які будуть ввозитися і вивозитися через Архангельську митницю (окрім місцевих товарів), стягуватиметься мито з надбавкою 25 % до митних ставок, встановлених тарифом<sup>23</sup>.

Цей тариф проіснував до 1731 р., потім було прийнято новий. Мито на товари, що були оподатковані 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 більш високим митом. Відпускні мита скасували майже за всіма статтями тарифу, окрім рибного клею, прядив'яних виробів, міді, заліза.

Цей тариф знову ж таки, як і тариф 1724 р., не поширювався на Гетьманщину і проіснував у Росії до 1757 р., доки не прийняли новий тариф, який і став завершальним етапом у ліквідації митних порядків на Гетьманщині. Але для того, щоб узяти під контроль українську зовнішню торгівлю і мита з цієї торгівлі, та, власне, і митну справу на Гетьманщині, російському уряду знадобилося ціле століття. Гостра необхідність у людських ресурсах для оборони південних рубежів Російської держави примушувала російську владу довгий час стримуватися й не порушувати права і привілеї української старшини та місцевого купецтва. Проте російський уряд не полишав жодної можливості втрутитись у митні порядки Гетьманщини.

<sup>23</sup> Лодыженский К. История русского таможенного тарифа. — СПб.: Тип. В.С. Балашева, 1886. — С. 61—63.

Така нагода з'явилась після невдалого виступу гетьмана І. Мазепи проти Петра I під час Північної війни 1700—1721 рр. Починаючи з 1701 р. Петро I видає ряд указів, де примушує українських купців змінювати напрямки своїх давніх торговельних шляхів, якими вони користувалися для контактів із Західною Європою, і намагається скерувати торговельний рух через північні порти Росії. Видаються “заборонні укази”, якими не дозволялося вивозити товари з України за кордон іншим шляхом, крім російських портів. Це такі товари, як прядиво, поташ, віск, конопляна олія, овечі та козячі шкури, вовна, бобровий пух, клей, ревінь, смола, ікра. Щодо клею, ревеню, смоли та ікри, то українські купці взагалі позбавлялися можливості вивозити їх за кордон, оскільки торгівля цими товарами становила монополію російського скарбу<sup>24</sup>.

Тому й не дивно, коли порівняємо кількість товарів, які були вивезені з України до Москви у 1693—1694 рр., з кількістю товарів, які було вивезено у червні 1720 р. також з України до Росії через Курську митницю, то матимемо беззаперечну перевагу кількості вивезених українських товарів до Росії у червні 1720 р. Якщо за 1693—1694 рр. в книзі Московської митниці були зареєстровані українські купці, міщани і козаки з 13 міст, які за цей час завезли до Москви 55 партій товарів на загальну суму 19 799 крб, то тільки за червень 1720 р. на Курській митниці було зареєстровано 173 партії товарів на суму 29 439 крб, з яких 118 партій товарів на суму 21 447 крб завезли в Курськ з України<sup>25</sup>.

Загальні показники зовнішньої торгівлі Гетьманщини зазначено в табл. 5.3.

Як вище зазначалося, російський уряд з початку XVIII ст. намагався примусити українське купецтво змінити свої традиційні торговельні комунікації. У 1711 р. українським купцям дозволялося возити свої 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<sup>26</sup>.

<sup>24</sup> Дідусенко П.І. Митна справа на Гетьманщині у XVIII столітті. Система “заказних товарів” в Україні у першій чверті XVIII століття // Актуальні проблеми юридичних наук у дослідженнях учених: Наук.-практ. зб. (Додаток до журналу “Міліція України”). — К., 2000. — № 2. — С. 29—30.

<sup>25</sup> Кафенгауз Б.В. Экономические связи Украины и России в конце XVII — начале XVIII столетия // Воссоединение Украины с Россией 1654—1954: Сб. статей. — М., 1954. — С. 424—426.

<sup>26</sup> Тищенко М. Нариси історії зовнішньої торгівлі Стародубщини в 18 ст. // Записки історико-філологічного відділу ВУАН. — К., 1931. — Кн. 26. — С. 339.

Таблиця 5.3. Показники зовнішньої торгівлі Гетьманщини

Рік	Імпорт	Експорт
1715	129 000	735 000
1716	229 000	1 128 000
1717	268 000	1 337 000
1718	368 000	1 058 000
1719	903 000	1 577 000
1720	417 000	1 653 000
<b>Усього</b>	<b>2 314 000</b>	<b>7 488 000</b>

У 1722 р. видано імператорський указ, за яким українським купцям заборонялося возити свої товари до чужих портів, а наказано перепроваджувати їх до найближчих, дотримуючись шляху через російські землі й навантажуючи судна своїми товарами на річках Касплі, Двіні, Торопі. Найближчою пристанню від Стародубщини було Поріччя, куди від часу появи цього указу направляли свої товари стародубські купці, прокладаючи шлях через російські міста Рославль та Смоленськ. Але на шляху до Поріччя з українських купців почали брати мито з підвод, тож у 1732 р. стародубські та мглинські купці скаржилися гетьманові, що коли вони прибули з товарами до Рославля та Смоленська, то тамтешні бурмістри “по обыкновению великороссийском установили брать с нас крепостную и клецеватую пошлину”. У Росії ще не дуже добре знали ситуацію, яка на цей час склалася в українській економіці, в тому числі у зовнішній торгівлі, тому й не знали, кого обрати своїм союзником серед українського населення, аби мати міцну підтримку для проведення своєї економічної політики щодо Гетьманщини.

Комерц-колегія задумала з'ясувати обсяг і напрямки переміщення товарів через українські лівобережні міста. За рішенням Комерц-колегії до Ніжина було послано Василя Івановича 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 В.І. Блекловим реєстру було визначено інструкцією, яка передбачала відповіді на 7 запитань: 1) які товари виво-

зять з 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 вивозили 15—20 років тому; 3) такі ж порівнянні дані про прогін через митниці худоби на продаж; 4) які товари, російські й іноземні, продаються на Свинському ярмарку і 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 одкупу збирає ніжинський індуктор П. Лукін з розрахунку 3 коп. з 1 крб російськими грошима, і що скарг купців на утиски відкупника він не чув. Додані до рапорту В.І. Блеклова в Комерц-колегію 11 реєстрів дозволяють визначити напрямок торговельних шляхів, асортимент і товарні маси експорту й імпорту щодо кількості. Реєстри Блеклова було складено на підставі реєстрів факторів (індукторів, екзакторів) різних міст і митниць: Києва, Ніжина, Переяслава, Стародуба, Ромен, Чернігова, Переволочної.

Зміст реєстрів дає змогу стверджувати, що у 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 і 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 привозилися фарба, ладан, перець, папір, цукор, хутро лисиць, горностаїв, білок, зайців, норок, астраханські шкури овець тощо. Щодо достовірності, то дані, які потрапили в реєстри, можуть бути тільки заниженими. Індукторам не було ніякого сенсу завищувати відомості, а знижені показники давали і 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 сільсько-господарських і промислових товарів у протилежних напрямках. Ці книги ще в середині XX ст. ґрунтовно дослідив В.Б. Кафенгауз. За

його підрахунками, загальна сума привезеного в Курськ товару становила 168 тис. рублів. В українські міста через Курськ направлялися полотна, 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.

А трохи згодом, як було засновано Малоросійську колегію, остання ухвалила реєстр відкупника П. Лукіна як норму. Керуючись цим реєстром, відкупники мали збирати індукту. Він тримався досить тривалий час. Про нього згадує і указ від 8 грудня 1748 р. Реєстр мав назву: “Веденіє отъ всякого товару какъ Грецкого, Великоросійского, Полского, такъ и Малоросійского, отчего и почему индукта збирается”<sup>27</sup>.

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”<sup>28</sup>, 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 відносини 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 видав лише внутрішніми справами Росії. Отже, як у свій час підкреслював ще професор А. Яковлев, підпорядкування “українських справ” компетенції сенату вказувало на те, що Україна вже не вважалася окремим державним організмом, а перетворювалась на частину Росії.

16 травня 1722 р. Петро I видав “Инструкцию бригадиру господину Вельяминову”, який очолив I Малоросійську колегію. Ця інструкція давала повний контроль Малоросійській колегії, а точніше російському урядові, над фінансами Гетьманщини. У листопаді 1722 р. Вельяминов отримав додаткові роз’яснення сенату з приводу впорядкування митних зборів. Сенатський указ підтвер-

<sup>27</sup> Василенко М. Збірка матеріалів до історії Лівобережної України та українського права XVII — XVIII ст.: Укр. археографічний зб. — К., 1926. — Т. 1. — С. 51, 61.

<sup>28</sup> Полное собрание законов Российской империи. — Спб.: Изд-во Канцелярии Его Величества, 1830. — Т. 6. — № 3988.



див, що треба збирати лише ті збори, які зазначені в пунктах гетьмана Богдана Хмельницького. Що ж до 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<sup>29</sup>.

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 збиралися на Гетьманщині. Поряд із цим Малоросійська колегія у справі збирання індукти відновила стару практику. У 1722 р. індуктовий збір було віддано на відкуп Шереметцеву з торгу на три роки за 15 180 крб 20 коп. на рік<sup>30</sup>.

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 один перед одним давали "наддачу" й довели відкупну суму до 28 697 крб. Але торги були безрезультатні через те, що гетьман 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 повинна була 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"<sup>31</sup>. Як ми вже зазначали, евекта й індукта були одними з основних джерел надходження коштів до військового бюджету. Проте російський уряд на-

<sup>29</sup> Руднів В. Фінансовий стан України за Петра I // Наук. зб. за рік 1925: Записки укр. наук. т-ва в Києві. — К., 1926. — Т. 20. — С. 143.

<sup>30</sup> Барвінський В.О. До питання про індукту та евекту в Гетьманщині // Наукові записки науково-дослідної кафедри історії української культури. — К., 1927. — № 6. — С. 442.

<sup>31</sup> Полное собрание законов Российской империи. — СПб.: Изд-во Канцелярии Его Величества, 1830. — Т. 11. — № 9957.

магався спрямувати прибутки із цих зборів на свої потреби. Так, 11 грудня 1742 р. було видано імператорський указ, згідно з яким “употреблялись те индуктныя деньги з прочими тамошними Малороссийскими доходами на гусарские полки”<sup>32</sup>.

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, ні індукти. Царський уряд задовольнив вимоги козацької старшини. Потреба у людях для оборони Півдня примушувала Петербург прислухатись деякий час до цих вимог старшини. Тому російський уряд не наважувався втручатися в митні збори Гетьманщини аж до 1757 р. З відновленням в 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 К. Розумовського з проханням передати йому на відкуп збирання індукти й евекти за 50 000 крб на рік на кондиціях, що будуть викладені в контракті. Як зазначалося в “доношении”, Крижановський бажав “по верности” зробити послугу, обіцявши збирати “бездоимочно, с полегчением малороссийскому 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 екзаторм. 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 та 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 роз-

---

<sup>32</sup> Полное собрание законов Российской империи — СПб.: Изд-во Канцелярии Его Величества, 1830. — Т. 14. — № 10236.

гляд питання про порядки на території України. З січня 1754 р. портові та прикордонні митниці почали збирати мита на загальній основі. Але в указі 4 січня 1754 р. не було спеціально обумовлено, як бути зі збиранням мит із товарів, які ввозилися з України та вивозилися в Україну. Тільки стосовно найважливіших експорттованих Гетьманщиною товарів (прядива, сала, воску) містилася вказівка, щоб з них у Брянській, Сівській та Курській прикордонних митницях не брали 13-копійкового мита, оскільки воно буде зібрано в портах під час продажу цих товарів.

Встановлення 13-копійкового мита на кордоні між Росією й Гетьманщиною зачіпало також інтереси великих купців та мануфактурників, наприклад власників суконних мануфактур, які отримували з України вовну. Через це Комісія з мит спеціально розглянула питання про порядок збирання мит на кордоні з Гетьманщиною. На думку Комісії, окрім прядива, воску та сала, необхідно було звільнити від збирання 13-копійкового мита ряд інших товарів, що завозилися з України. Проти виступив лише колезький радник К. Матвеев. Він висловився за звільнення від 13-копійкового мита лише прядива, воску та сала, які були названі в указі від 20 грудня 1753 р. Із решти товарів, які вивозилися з Гетьманщини до Росії, необхідно, на його думку, стягувати в прикордонних митницях 13-копійкове мито. У сенаті це питання обговорювалось 11 січня 1754 р., в основу його рішення покладено думку К. Матвеева, а думку більшості членів Комісії відхилено.

Після надрукування 18 січня 1754 р. цього сенатського визначення митний бар'єр між Росією та Україною продовжував існувати. Так, при ввезенні українських товарів замість колишнього мита за явку грошей у розмірі 2,5 коп. з карбованця почали брати 13 коп. з карбованця, в тому числі з товарів, у яких була зацікавлена російська промисловість (вовна, шкіра, сира шкіра). При вивезенні російських товарів на Гетьманщину замість внутрішнього 5 % -го мита почали стягувати внутрішнє мито в розмірі 13 коп. з карбованця. Торгово-промислові кола Росії не могли змиритися з таким рішенням. У зв'язку з цим в Комісії було розглянуто ряд проектів, які відображали погляди великоросійського купецтва і мануфактуристів щодо перенесення прикордонних митниць з кордону між Росією та Гетьманщиною на західний кордон останньої, яку в Комісії називали "государственной границей". Підтримуючи ці проекти і повторюючи їх основний зміст, Комісія з мит запропонувала створити прикордонні митниці "по государственной границе", а саме: головну митницю в Києві та по боках від Києва — в Сорокошицях, Мглинах, а для приїжджих купців з Криму — в Перево-

лочній. На думку Комісії, крім цих митниць, необхідно заснувати ще митниці в районі Стародуба, в Полтаві і Кременчуці. Після того, як митниці будуть створені, Комісія пропонувала ліквідувати на Гетьманщині індукту й евекту. Таким чином, Комісія з мит, беручи до уваги попередні проекти, запропонувала сенату розгорнутий план перебудови митних порядків в Україні. Як і раніше, головною метою цього проекту було включення Гетьманщини до складу територій, на які поширювалася юрисдикція митної системи Росії, тобто створювалися умови для експансії російського купецтва на український ринок. Іншої думки дотримувалась українська старшина. Сама старшина, як вже було зазначено, не сплачувала мит під час продажу продукції з власних маєтків. Евекту й індукту стягували тільки з українських та приїжджих купців. Для старшини відміна індукти й евекти була перш за все порушенням недоторканності її прав та привілеїв. У зв'язку із цим представники старшини рішуче виступили проти плану перебудови митних порядків Гетьманщини. Їх позиція була викладена в поданні гетьмана К. Розумовського сенату, складеному генеральним писарем А. Безбородьком і військовими писарями В. Туманським та І. Лебединським. Але 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 индуктнаго 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. Проте, якщо українські купці привозили з-за кордону товари для продажу в Росію, оскільки митниці на кордонах Гетьманщини з Польщею і Туреччиною ще було не зведено, то до їх облаштування наказувалось на Курській, Брянській та Сівській митницях до індукти доплатити різницю 13-копійкового мита, щоб загалом отримати 13-копійкове 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 у 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 крб 85 коп. Тому, ліквідувавши митну систему Гетьманщини, а разом з нею і митні збори, російському урядові необхідно було поповнити якимись доходами цю суму. У

зв'язку із 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 це 24 148 крб 85 коп., Кременчуцька — 24 000 крб. Але якщо на цих митницях не вистачало б зібраних грошей до цієї суми, то Комерц-колегія наказувала поповнювати недостачу з інших митниць<sup>33</sup>.

Результати фіскальної діяльності нововідкритих митниць за 1755 р. відображено в табл. 5.4.

Таблиця 5.4. Фіскальна діяльність нововідкритих митниць за 1755 р.

Митниці	Карбованці	Копійки
Переволочанська	13 159	85 3/4
Кременчуцька	14 263	24 3/4
Переяславська	5 639	56 1/4
Васильківська	12 467	4
Добрянська	9 756	12 1/2
Злинківська	10 464	48 3/4
Усього	52 591	32

Як видно, призначена на Гетьманський скарб сума становила більше половини зібраного мита.

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 Шемакину и его товарищам” на 6 років<sup>34</sup>.

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

<sup>33</sup> Тищенко М. Форпости, митниці та карантини на західному пограниччі, в зв'язку з зовнішньою торгівлею України у XVIII столітті. — К., 1931.

<sup>34</sup> Полное собрание законов Российской империи. — СПб.: Изд-во Канцелярии Его Величества, 1830. — Т. 15. — № 10837.

стілки, 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 крб. У цьому році взагалі було скасовано практику відкупів митних зборів<sup>85</sup>.

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 крб 25 коп., а ввезено — на 265 592 крб 83 коп., мита зібрано на суму 43 553 крб 64 коп.<sup>86</sup> Через 12 років, тобто в 1784 р., експорт-імпорт товарів досяг 1,5 млн крб, тобто збільшився майже в 10 разів.

Таким чином, можна впевнено говорити, що порядки, які були поширені російським урядом в середині XVIII ст. в митній сфері України, виправдали сподівання тих, хто зорганізував їх. Як показують дані, хоч і не значні, про кількість стягуваного мита, російський бюджет значно поповнив свої надходження. 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. Митна система, створена гетьманом Б. Хмельницьким ще 1654 р., проіснувала до середини XVIII ст., коли 15 липня 1754 р. російська імператриця Єлизавета Петрівна ліквідувала її й поширила на територію Гетьманщини російське митне законодавство.

## 5.2. Розвиток митної справи на Запоріжжі

Козацтво в історії Східної Європи явище цікаве, але водночас складне внаслідок своєї неповторності. Центром формування козацтва став Середній Подніпровський регіон, його передстєпова

<sup>85</sup> Полное собрание законов Российской империи. — СПб.: Изд-во Канцелярии Его Величества, 1830. — Т. 16. — № 11955.

<sup>86</sup> Шульга І.Г. Документи митниць як джерело до вивчення торгівлі України у XVIII ст. // Архіви України. — 1975. — № 6. — С. 61.

смуга. Економічні перспективи порубіжного регіону Південної України і незалежність його від державної влади Литви та Польщі в аспекті свободи від податків насамперед спонукали населення до господарської діяльності на цих територіях.

Іntenсивно розвивалось так зване “уходництво” — рибні промисли, полювання, бортництво. Щовесни порубіжне населення розходилося по цих “уходах” на десятки кілометрів до дніпровських порогів, Ворскли, Орілі та Самари. Це динамічне, напівкочове, загартоване в перманентних сутичках з татарами напіввійськове, напівпромислове населення й склало у майбутньому основу козацтва.

Уперше про низових українських козаків згадується в 1490-х роках, у праці “Всесвітня хроніка” польського автора Мартіна Бельського, а в документах Київської землі згадки зафіксовані 1492, 1493, 1499 рр. Наявність у козацтва розгалуженого господарського механізму створила об’єктивні умови для перетворення цієї соціальної верстви вже наприкінці XV ст. у самостійний суб’єкт торговельних відносин з українськими містами у складі Литовського князівства. Саме так литовська адміністрація й сприймала козацтво і прирівнювала його у питаннях митного обкладення на ринках до турків, татар, вірмен, тобто іноземців. Про таке ставлення до козаків свідчить грамота литовського князя Олександра “Про прибутки воеводські” 1499 р. Грамота містить такі митні норми щодо козаків: “Козаки, ходящие вниз по Днепру до Черкас и дальше, должны со своей добычи давать воеводе десятину. Если привезут в Киев рыбу, просольную и вялую, то осмник (митний чиновник) воеводин осматривает ее и обмычивает и берет на город от бочки рыбы по шести грошей, а от вялых и свежих рыб десятину; если же привезут осетров, то не смеют их продавать целиком, пока осмник не возьмет от каждого осетра по хребтине, или от десяти осетров десятого”<sup>37</sup>.

Одночасно з участю в торгових операціях у містах козацтво починає формувати свій митний кордон, територію й податки. На першому етапі цей процес мав характер збройного відстоювання своїх прав на володіння певними економічними регіонами та поступове формування усвідомлення права на митні податки в кордонах існування низового війська. Слід також ураховувати, що у ході формування Війська Запорозького значний відсоток належав анархічному елементу з числа декласованих міщан, а також дрібної збіднілої шляхти й татар, які змушені були покинути свою орду. Такий соціальний склад козацтва на рубежі XV—XVI ст. вплинув на історичні документи, де він характеризувався як відверто розбійницький народ. Але тут немає нічого дивного. Військова органі-

<sup>37</sup> Соловьев С.М. История России с древнейших времен. — М., 1960. — С. 167.

зація, яка доклала значних зусиль для економічного освоєння Південної України, силою зброї відстоювала своє право на життя і на всі економічні заходи, що гарантували прибуток, у тому числі й митні податки з купецтва.

Перші дипломатичні скарги турецьких султанів і кримських ханів належать до 1490-х років. Але з середини XVI ст. прагнення козацтва закріпитися на південних торговельних шляхах набувають регулярного і систематичного характеру. 1545 р. кримський хан звернувся до польського короля Жигимонта Августа зі скаргою на дії низових людей у зв'язку із розгромом турецького каравану під Санджаровим, далі був погром купців 1552 та 1559 рр. Збитки погрому 1552 р. кримською стороною оцінювалися в 28 000 золотих та 50 100 московських “денег”.

Судячи з даних московських посольських книг, велику зацікавленість у розвитку торгівлі на Подніпров'ї виявляло Кримське ханство. Питання торгівлі — її нормування або частіше захисту татарських чи турецьких купців, що зазнавали збитків на Україні від низових вольниць, постійно порушувалось 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 обговорювались у міжнародних угодах. У мирному трактаті, укладеному 1540 р. у Кракові від імені кримського хана Сагіп-Гірея і польського короля Жигимонта I, проголошувалося, що коронні й литовські купці могли брати сіль у Качибееві 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 взяти під свій цілковитий контроль. Але перешкодою цьому було поширення стихійної чумацької торгівлі та завоювання фактичного митного контролю козаками над чумацькими комунікаціями.

Поступово, впродовж еволюції структурної організації Запорозького Війська, набувала організації й митна система війська. Ресурси Запорозької Січі формувалися з комбінації податків, натуральних і особистих повинностей, оренд, регалій. Регалії як спосіб одержання доходів базувалися лише на монопольному праві коша розподіляти між куренями господарчі території. Тобто кіш, за прикладом європейських монархів, зосереджував у своїх руках найбільш дохідні статті господарювання<sup>88</sup>.

<sup>88</sup> Україна і світ: історія господарства / За ред. М.М. Малюка. — К., 1994. — С. 204.



Тривалий час фіскальна система Запорозжя об'єктивно могла спиратися лише на зовнішні джерела — військову здобич, “жалування” царське (королі, потім царі й гетьмани посилали на Січ гроші, провіант, різне спорядження). Але ж найважливішим елементом фіскальної системи Запорозької Січі було мито як узагальнення всіх послуг за перетинання кордонів територій, за користування шляхами, мостами, торговими і ринковими спорудами. Спочатку мито було, головним чином, джерелом прибутків Січі, а в новітні часи — здебільшого засобом меркантилістської політики.

Існувала величезна кількість різних видів митних зборів, що вміщували не тільки мито в сучасному розумінні, а й різноманітні торгові податі. Можна виділити такі дві основні групи митних зборів: *проїзне* (зовнішньоторговельна діяльність) і *торгове* (безпосередньо внутрішня торгівля). Структура митних податків спиралась на традиції у цій сфері державної діяльності, які були складені ще в XIII—XIV ст.

*Проїзні: мито* — плата за товар, що ввозився на територію запорозьких вольностей. Наприклад, за універсалом 1654 р., іноземні купці повинні були сплачувати 2 % ввізного мита; *промито* — штраф з товару за ухилення від сплати мита; *заповіт* — штраф з особи, що ухилилася від проїзду через митницю (завжди сплачувався разом з промитом); *посажене* — збір, пропорційний до розмірів возів у сажнях; *головщина* (запроваджено 1714 р.) — стягнення не з вартості товару, а з “голови” власника та осіб, що перевозили товар. У різних місцевостях головщина коливалася від 0,5 до 6 кіп грошів; *кістки* — різновид головщини, що додатково збирався з супровідників товару; *цло* — прикордонне мито, яке стягувалось безпосередньо під час перетину державного кордону; *провізне* (транзитне) — за транзит і складування товарів іноземцями; *ралець* (конвойне) — плата за безпеку в дорозі, тобто за конвоювання з метою охорони. Це коштувало дуже дорого, бо така послуга вимагала великих економічних і психологічних затрат митників. Наприклад, за конвой до Микитинога — 8 крб, а до Кодака — 12 (від Микитинської застави); *перевізне* — мито за користування перевозами з возів та худоби, залежно від кількості товару, але ж і за порожні вози стягувалися певні суми. Наприклад, на Микитинському перевозі з порожнього воза брали копійку, з навантаженого — від 2 до 10 коп., з пари тяглових волів — 60 коп., а з двох пар — 1 крб 20 коп.<sup>39</sup>; *мостове* — аналог перевізного, мито за перетинан-

<sup>39</sup> *Бабенко І.* Митні порядки Запорозької Січі // Українське слово. — 1996. — 17 жовтня. — С. 13.

ня мосту. Мостове й перевізне стягувались нібито з метою покращання стану мостів та перевозів; *подужне* — збір з кількості возів у обозі, майже завжди збігалось з мостовим або перевізним; *полозне* — зимовий варіант подужного, збір з кількості саней; *побережне* — мито за причалювання до берега, але судно, що витримувало двадцятиденну обсервацію, звільнялося від його сплати<sup>40</sup>.

*Торгові: замито* — стягнення з ціни товару, давало право торгувати ним (на зразок ліцензії чи адвалорного збору); *явка* — мито з торговця за явку товару на заставі (аналог сучасного митного оформлення); *амбарне* (омбарне) — за наймання приміщення для товару на гостинному дворі; *гостинне* — збір за наймання торгових місць на гостинному дворі; *полавочне* — за охорону товару вночі; *звальне* — за зняття товару з підводи під час зважування на заставі; *контарне* — особливе мито за зважування великої кількості солі; *підйомне і рукоознобне* — за підймання товару на терези; *помірне* — мито за вимірювання сипучих товарів бочками; *п'ятно* — збір за таврування коней під час купівлі-продажу з покупця і продавця в однаковій частці; *рогове і прив'язне* — за прив'язування худоби на торжищах; *узлове* — стягнення за обв'язування товару з прикладенням митних печаток як гарантія того, що товар не буде продаватись там, де немає митних знаків; *ярмаркове* — мито за користування ярмарковим місцем, залежно від його розташування, від кількості й різноманітності товарів. Іноземці сплачували по 30, українські та російські перевізники — по 10, торгові люди — по 4—6 грошей від одного воза товарів; *ринкове* — мито з торгівлі як у натуральній, так і в грошовій формі.

Наприклад, з горілчаних напоїв бралось натуральне мито — *поставне* — по кварти з того, хто купував, або з самого продавця, а крім того, від кожної купи стягувалося по карбованцю на церкву та старшину; *шинкове* — орендна плата за територію та будівлю, де розташовувався шинок. Розмір його залежав від самої будівлі: за простий шинок — 2,5 крб, а за шинок з льохом — 4,5 крб; *мито на скарби* — мито за вивезення цінностей, золота, срібла, діамантів у дзвінкій монеті (до речі, вивезення цінних металів та каменів митом не обкладалося).

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 (міра об'єму) борошна чи продуктів, а від риби —

<sup>40</sup> *Яворницький Д.І.* Історія запорозьких козаків: У 3 т. — К., 1990. — Т. 1. — С. 429.

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 та індукти, що збирались для потреб України (Запорізької Січі зокрема), скасовувались, що призвело до значних втрат військової казни. Цікаво, що в усіх сусідніх із Запорізькою Січчю державах шляхта звільнялася від сплати будь-яких митних зборів, але ж під час перетинання митного кордону Запорізької Січі шляхетство позбавлялося усіх пільг. Лише козаки мали право безмитного проїзду. З відкриттям митниць у Переволочній та Кременчуці й вони втратили ці пільги.

З розвитком торгівлі на митну службу покладаються ще декілька завдань: проведення політики меркантилізму для накопичення дорогоцінних металів на потреби стратегічних закупівель (зброя, бойові припаси тощо); боротьба з контрабандою; облік пасажиропотоків через митний кордон та кордони Війська Запорозького.

Характерно, що митний та державний кордони не збігались. Державний кордон (кордони війська) визначався за охоронними ланками, які називалися “козацькі лінії” — військові застави, що більше контролювали пасажирські, а не товарні потоки. Митний кордон проходив по митних коморах, що облаштовувались біля перевозів, мостів та інших стратегічно важливих для торгівлі місць, незалежно від близькості до кордону; був навіть торговий порт “отступ”, де бралися податки з 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.

Безпосереднім збором мита займалися кантаржії, кількість яких визначалася масштабною торгівлі. У межах цього відомства існувала окрема торговельна зона — Гассан-Бапа, розташована біля Січі. Очолював її базарний отаман, а військовий кантаржій мав лише контрольно-ревізійні функції. Найбільш вагомим і тому найбільш розгалуженим було відомство з питань зовнішньоторговельної діяльності.

Це відомство займалося стягненням проїзного мита. Воно мало найбільш різноманітний штат. Очолював його генеральний підскарбій або дозорець, як його стали називати за часів Гетьманщини. Він визначав не тільки діяльність підвладного відомства, але й значно впливав на функціонування двох інших: видав розподіл податків, а також установлював розмір митних зборів; видав фінансами та скарбовою канцелярією козацького війська. Підскарбію допомагали чиновники, що називалися факторами. Вони виконували майже ті самі функції, що й канцеляристи.

Безпосередньо на постах (на перевозах) діяла група осіб, очолювана шафарієм (від 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 із форпостом). Шафаріям допомагали підшафарії і штат писарів, що здійснювали контроль за рахунками прибутків та витрат, які складалися з митних зборів. На кожному перевозі існувала посада товмача — особи, що знала іноземні мови. Це допомагало знаходити спільну мову з іноземцями, що якоюсь мірою позитивно впливало на надходження до Військового скарбу. Безпосередніми збирачами мита були індуктори та евектори. До речі, дуже цікаво поділити компетенцію цих службовців саме за характером мита, що збиралося. Усі митники отримували певну матеріальну підтримку з Військового скарбу. Проте основним джерелом збагачення було затримання контрабанди, що сприяло зниженню рівня злочинності на Запорожжі. Але ж митники не могли користуватися багатьма перевагами, що давав устрій Січі: постійно перебуваючи на кордонах і перевозах, вони фактично позбавлялися можливості брати участь у виборах старшини.

Не слід вважати, що Військо Запорозьке в митній діяльності обмежувалося лише паланковими територіями. З початком війни з Польщею 1648—1667 рр. територія Війська залишилась майже єдиним прямим торговим “вікном” для гетьманського уряду Богдана Хмельницького. Активна торговельна політика Запорожжя в Криму та басейні Чорного моря у цей період давала змогу гетьманському уряду проводити закупки матеріальних ресурсів для війни, здійснювати реекспорт російського зерна до володінь Османської імперії, що давало кошти на продовження війни. Ця активна дипломатична і торговельна діяльність стала підґрунтям для укладення угоди, яка увійшла в історію під назвою Чорноморської конвенції.

Розуміючи вагу безпосередньої морської торгівлі з Туреччиною, Б. Хмельницький (як кошовий атаман Війська Запорозького) уклав із султаном відповідний договір. Османська імперія у середині XVII ст. мала домінуючу позицію як на Чорному, так і на Середземному морях. Цей факт особливо важливий, бо цісар турецький вирішив ділитися своєю владою над морями з флотом Війська Запорозького і запропонував Хмельницькому бути співпартнером в охороні морів і торгівлі на них. У той час тільки дві держави — Османська імперія та Україна — мали необхідні позиції на Чорному морі: Туреччина — флот, Військо Запорозьке — товарні ресур-

си, необхідні для імперії. Тому в липні 1648 р. між ними була укладена морська конвенція.

Текст договору ввійшов пізніше до збірника російських документів, зібраних першим імператорським архівістом Миколою Вантиш-Каменським. Документ виданий у Москві 1822 р. в офіційному російському збірнику “Собрание государственных грамот и договоров, хранящихся в Государственной коллегии иностранных дел” (ч. III, с. 441—447). У 1939 р. академік Іван Крип'якевич надрукував свій український переклад (з коментарем). З огляду на заколот, який вибухнув у Туреччині в серпні 1648 р., а конвенцію уклали в липні цього ж року, вона не була втілена в життя, але має велике значення, оскільки повідомляє про плани Б. Хмельницького і роль козацтва.

У Чорноморській конвенції — 13 пунктів, які й проаналізуємо. Цей торговельний договір в історичній літературі повністю не вивчено. Насамперед, текст договору датується вченими по-різному. Академік Омелян Пріцак довів, що цей турецько-український договір треба датувати липнем 1648 р., невдовзі після перших великих перемог Б. Хмельницького.

На середину XVII ст. Османська імперія переживала глибоку кризу. У Стамбулі розгорілася боротьба за владу між окремими двірцевими угрупованнями. У результаті двірцевого перевороту, в якому активну участь взяли яничари, султана Ібрагіма I (1640—1648) скинули з престолу і вбили. 8 серпня на престол посадили його семирічного сина Мехмеда IV (1648—1687). Внутрішня розруха охопила Анатолію, Сирію, Ірак та інші частини імперії. Становище ускладнювалося тим, що з 1645 р. Туреччина вела війну з Венецією, в якій зазнавала невдачі. Венеція блокувала острови архіпелагу (в Егейському морі), а в 1648 р. — Дарданелли, внаслідок чого торговельні зв'язки Стамбула з Єгиптом та іншими провінціями значно скоротилися. У столиці часто-густо відчувався брак сільськогосподарських продуктів, оскільки Стамбул недостатньо постачався продуктами зі сторони Чорноморського регіону, який був головним експортером продовольчих товарів. У результаті скорочення торгівлі різко знизилися державні прибутки. Столицю охопила хвиля заворушень. Зовнішньополітичне становище Османської імперії погіршилося. Венеціанська республіка розгорнула активну дипломатичну діяльність для створення антиосманської коаліції. З таким проханням вона звернулася до Папи Римського, Іспанії, німецьких держав і Польщі.

Венеція намагалася налагодити контакти з Б. Хмельницьким, щоб залучити Україну до морської війни проти Туреччини. У зв'яз-

ку з цим венеціанський посол у Римі Сагредо 1650 р. відправив в Україну Альберто Віміна. Під час зустрічі з Б. Хмельницьким він повідомив, що венеціанський флот блокує протоку Дарданелли, і запропонував Б. Хмельницькому послати в майбутньому морську експедицію запорозців до Босфору, щоб разом з венеціанським флотом піти на Стамбул. У такій ситуації османський уряд був зацікавлений у дружніх відносинах з Україною, насамперед, щоб запобігти створенню антиосманської коаліції.

Турки також намагалися зупинити морський розбій на Чорному морі і розширити торгівлю в цьому регіоні. Цим і пояснюється такий великий приплив турецьких товарів через молдавських (васальних Туреччини) купців в Україну. Адже після підкорення причорноморських країн Чорне море перетворилося в “Турецьке озеро”, що змусило економіку цього регіону підкоритися Османській імперії. Молдавія, зокрема, постачала столицю Османської імперії сільськогосподарськими продуктами, сировиною, невільниками. Уже з кінця XVI ст. ніхто не ставив під сумнів права українських козаків плавати по Чорному морю.

Коли у 1648 р. Б. Хмельницький повстав проти Польщі й мав перші військові успіхи, турецький уряд поспішив ще влітку 1648 р. офіційно запросити українську сторону стати співгарантом безпеки на Чорному морі. Ця справа була однією з центральних у стратегії імперії. Власне відтоді збереглася морська конвенція між турецьким урядом та Військом Запорозьким. Цей торговельний договір за своїм змістом нагадує так звані “капітуляції”, за якими турецький султан надавав ряд торговельних привілеїв деяким провідним європейським державам.

У перших чотирьох статтях договору йдеться про права і привілеї, які надаються українським купцям у торгівлі з Османською імперією. Турецький султан дозволив запорозьким кораблям і купцям вільно плавати по Чорному морю, заходити в усі порти й міста Турецької держави, а також проходити у Середземне море і вільно вести торгівлю як із Туреччиною, так і Молдавією та іншими християнськими країнами. Договір дозволяв українській стороні вести безмитну торгівлю на Чорному морі, а також у всіх портах, містах і островах Середземного (Білого) моря. Купці користувалися правом в усіх містах і портах Чорного і Середземного морів мати торговельні склади і так зване “*fondaco*”, яке (а також спеціальні дома для проживання) не підлягало оподаткуванню.

Для захисту прав та інтересів Війська Запорозького і купців у Константинополі мала бути створена резиденція його представника-намісника з усіма почестями і гарантіями безпеки. З іншого

боку, і Військо Запорозьке мусило мати султанського намісника у своєму портовому місті. У його обов'язки входило також видавати українським купцям та капітанам кораблів турецькомовні паспорти для вільного плавання на галерах і кораблях: “А від паспорта не має більше брати, ніж один червоний золотий (гульден)”. Наступні чотири статті розглядають питання безпеки торгівлі й плавання у Чорному морі та покарання свавільників.

Для стримання “свавільних людей від нападу на морі” і безпеки торгівлі з дозволу султана Військо Запорозьке мало побудувати кілька портових міст нижче порогів аж до гирла ріки Бугу.

Якщо хтось із запорозьких козаків здійснить свавільний напад на морі, то “Військо Запорозьке повинне над ним вчинити слухний суд”. Цікаво, що султан забороняв туркам використовувати у своїх цілях козацькі галери, кораблі та їхніх людей, а також товари і зброю, бо Туреччина хотіла, щоб Чорне море “було чисте і вільне”.

Останні статті договору стосуються правил виплати боргів, спадкоємних прав купців, викупу невільників — християн та мусульман, утікачів-невільників. Наприклад, у разі смерті купця у володіннях султана все його майно переходить до спадкоємців, відповідно до залишеної ним спадщини; на козацьких купців поширюються ті самі закони, які діють щодо турків у всій державі. Ця торговельна угода між турецьким урядом та Військом Запорозьким створювала умови найбільшого сприяння для розвитку торгівлі не тільки між Україною і Туреччиною, а й у цілому Чорноморському регіоні. На жаль, їй не судилося стати життєздатною<sup>41</sup>.

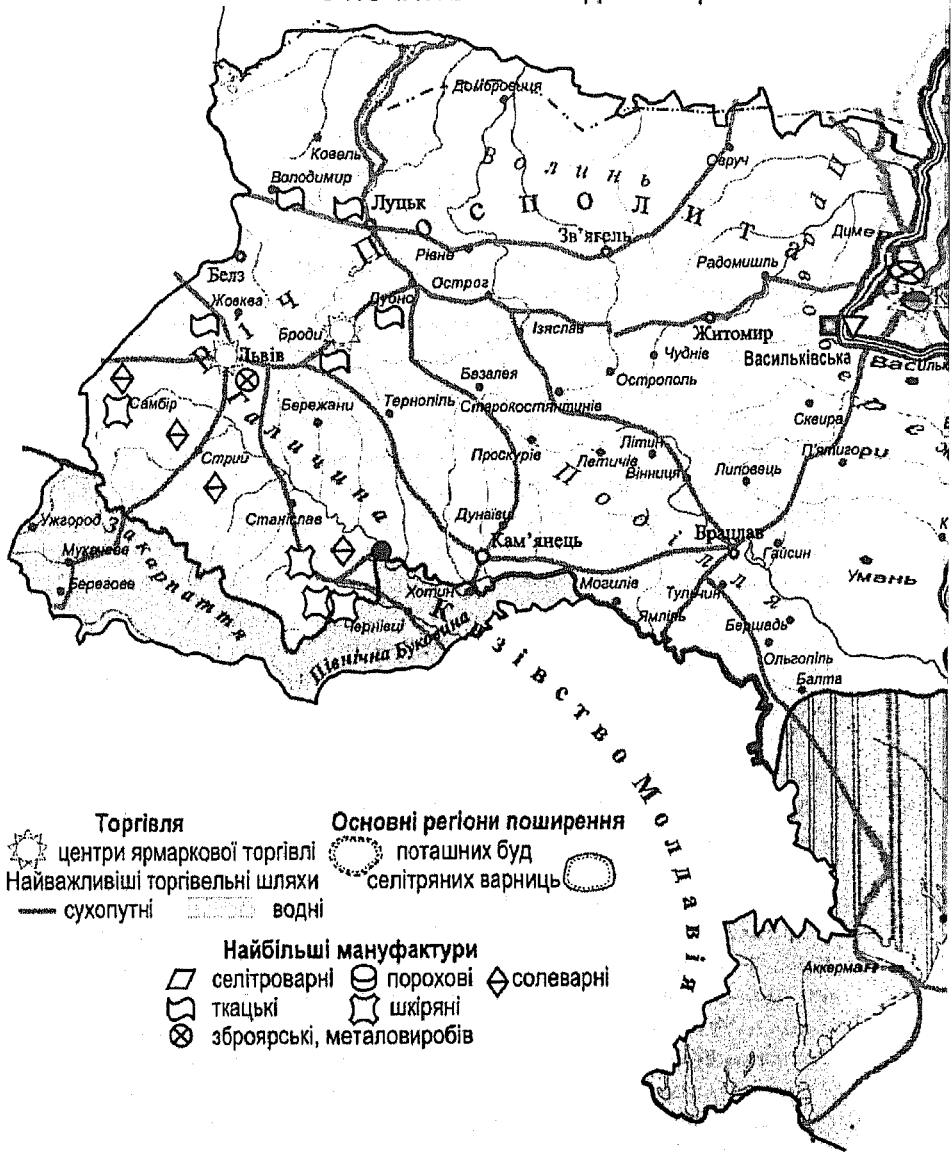
Таким чином, документи доводять, що плани українського гетьмана Богдана Хмельницького були спрямовані на зміцнення торговельно-економічних зв'язків не тільки з Молдавією, васалом Туреччини, а також із країнами Західної Європи й Східного світу.

У деяких дослідженнях Військо Запорозьке ототожнюється з державно-територіальним устроєм Гетьманської України, що є помилковим. До середини XVIII ст. Військо Запорозьке мало не лише свою автономну територію, а також проводило автономну фіскальну політику й керувалося у внутрішньому житті нормами звичаєвого права. Такий правовий статус цієї військової організації дозволяв їй будувати відносини як з Гетьманщиною, так і з польським королем, а потім російськими царями на особливих договірних умовах. Таким чином, на території України співіснували дві автономні митні системи — гетьманська і запорозька.

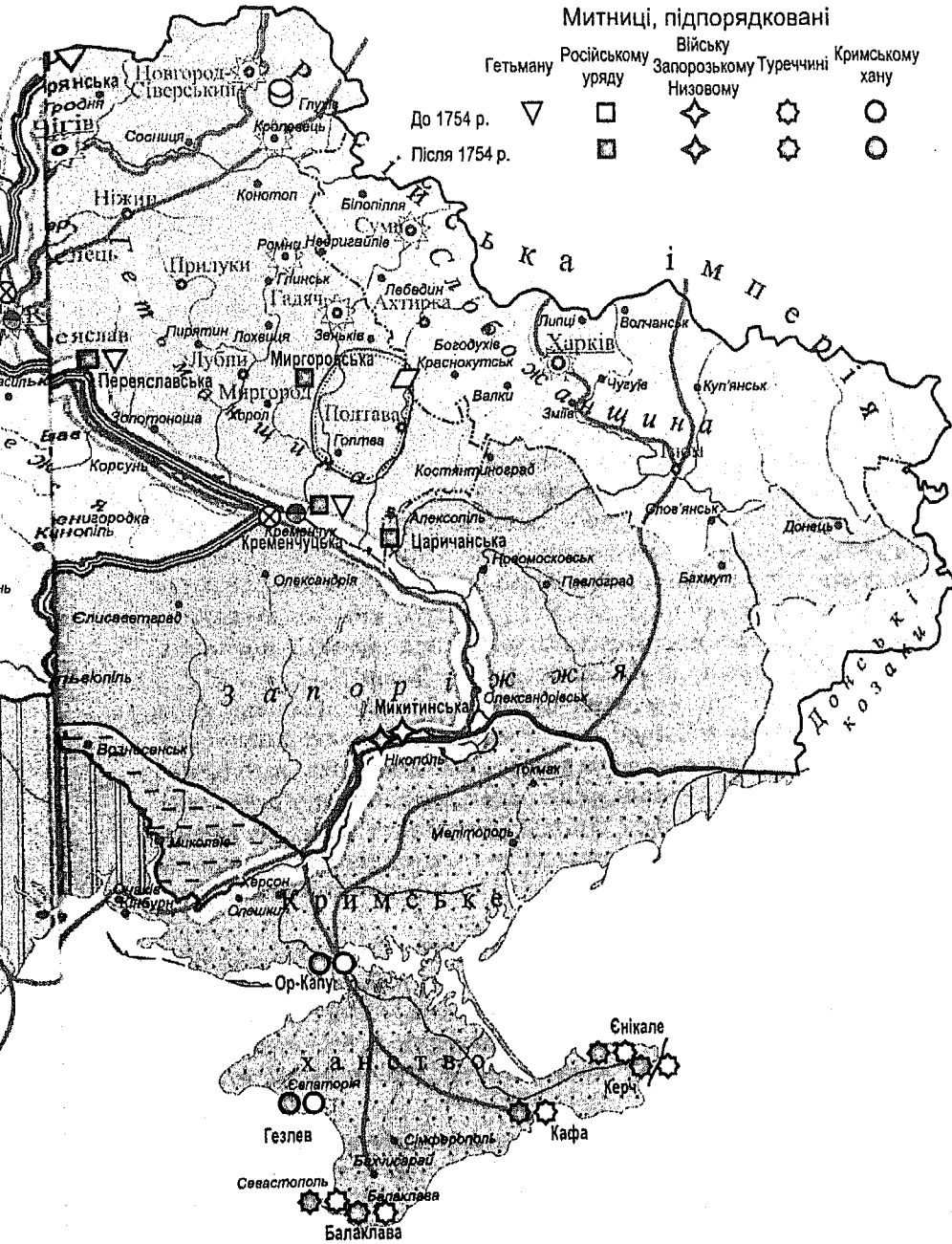
---

<sup>41</sup> Гвоздик-Пріцак Л. Економічна і політична візія Богдана Хмельницького та її реалізація в державі Військо Запорозьке. — К.: Обереги, 1999. — С. 78—90.

## МИТНА СТРУКТУРА В УКРАЇНСЬКИХ ЗЕМЛЯХ З ПОЧАТКУ XVIII ст. ДО 1776 р.







Драматичні події першої чверті XVIII ст. призвели до руйнації економічного укладу Війська. Ситуація почала виправлятися з моменту призначення в 1750 р. гетьманом Лівобережної України К. Розумовського. Одночасно відбулися й зміни в 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. Так, у статті М. Тищенка "Нариси історії торгівлі Лівобережної України з Кримом у XVIII ст." зазначено тип митної документації, яка застосовувалась і до козаків. Це додаток під заголовком "Реестр, коликое число билетов дано запорожским казакам и прочим чинам сего 1755 г.". Ці відомості про всіх купців Гетьманщини й Запорозької 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 Запоріжжя, Слобожанщини і Путивля — 39. У реєстрі вказано дату, місце постійного проживання й прізвище купця, кількість людей при ньому, коней і волів<sup>42</sup>.

У цей період відбувається поступова трансформація господарської структури Запоріжжя й економічний елемент починає переважати і домінувати над військовим. Почесне місце займає торгівля та інші види комерційної діяльності. На думку В. Голобуцького, торгівля "...була важливою галуззю промисловості Запорожжя і джерелом найбільш надійних доходів його Коша"<sup>43</sup>.

Серед головних торговельних партнерів Січі в цей період значилося Кримське ханство. Зростання товарності тваринництва та землеробства на Запоріжжі зумовило збільшення ввезення до Криму продукції цих галузей господарства, що сприяло розширенню експортної торгівлі кримських портів. Запоріжжя мало практично однакову структуру господарства з Кримом, однак його товари не тільки насичували внутрішній ринок, а й доповнювали можливості хана.

Чумацькі ватаги, яких посилали за сіллю, були завжди з 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, безперечно туди й назад їздять". Роль запорожців стала настільки великою, що в

---

<sup>42</sup> *Швидько Г.К.* Джерела з історії діяльності митниць Гетьманщини XVIII ст. // Вісник Академії митної служби України. — 2000. — № 4. — С. 118—124.

<sup>43</sup> *Голобуцький В.О.* Запорізька Січ в останні часи свого існування 1734—1774 рр. — К., 1961. — С. 193.

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 М. Борзова про те, що щороку "сюди приїжджають не менше 10 тис. чоловік".

Розвиток зовнішньої торгівлі Криму був утруднений через відсутність власної монети. Монетний двір у ханів був спочатку в Бахчисараї, а потім у Кафі, але через відсутність металу грошей карбували мало. Тому ходила тут золота або срібна монета турецька, західноєвропейська, російська. Торгівля велася за готівку або в кредит. Ціна товарів визначалась на турецькі піастри та російську срібну монету. У 1764 р. російський консул в Криму А. Никифоров доповідав уряду, що через Запорозьку Січ велика кількість срібних і золотих монет тече в Крим і Туреччину, й запропонував покласти цьому край<sup>44</sup>. Незабаром жалування запорожцям було переведено на мідні гроші, а вивезення срібних і золотих грошей суворо заборонено на межі імперії. Однак гроші з Росії, як і раніше, вивозилися, тільки тепер уже контрабандним шляхом. Кошовий атаман П. Калнишевський у чолобитній цариці Катерині II від 15 травня 1766 р. просив дозволу торгувати срібними грошима, але не одержав його. А після маніфесту 1764 р. у митному тарифі 1766 р. вивезення грошей з Росії було заборонено також, як і вивезення монети з "російським чеканом".

Поступово сфера економічного життя Війська Запорозького звужувалась як у нормативно-правовому полі, так і територіальному. Розпочався поступовий наступ на території Війська. Так, у 1752 р. на південно-західних територіях утворено область Нова Сербія, з 1755 р. січові землі зазнають суворого адміністративного тиску митної системи Росії, в тому числі обмеження на торгівлю з Річчю Посполитою у 1760 р. Але після закінчення російсько-турецької війни 1768—1774 рр., з початком економічної колонізації російським урядом Південної України і поширенням імперського законодавства, у тому числі й митного, на цю територію, спостерігається згортання митної автономії Січі. В умовах панування централізованої політики російська влада не могла дозволити існувати в кордонах держави автономній митній системі Січі. І вже 1778 р. на територіях Війська Запорозького функціонували 11 російських митниць.

<sup>44</sup> Пилипенко С.М. Зовнішня торгівля Кримського ханства у 40—70-ті роки XVIII ст. // Український історичний журнал. — 1996. — № 6. — С. 91—99.

### 5.3. Зовнішня торгівля та митна діяльність у Кримському ханстві

Кримсько-азовському регіону належала значна роль в історії України. Крим був цивілізаційним мостом, через який у землі східних слов'ян проникали плоди античної, а потім візантійської цивілізації. І якщо до середини XIII ст. Кримський півострів був торговельним центром і сполучною ланкою Східної Європи з країнами Середземномор'я, то після початку експансії монголів та утворення Золотої Орди ця територія випадає з контексту східнослов'янської цивілізації і в подальшому сприймається як Чорноморський улус Золотої Орди. Але не слід вважати, що прихід нової імперії у Північне Причорномор'я зруйнував цивілізацію, він лише її трансформував. Тому маємо розглянути проблему контактів між двома суперетносами: православно-руським і татарсько-турсько-мусульманським на фоні митної діяльності. За даними археологічних досліджень київського Подолу, з кінця XIII і протягом XIV ст. Русь підтримувала жвавий торговельний обмін із землями Золотої Орди, можливо з Сараєм, у складі населення якого були й руси, очевидно, нащадки захоплених після монгольських походів 1237—1240 рр. полонених. Однак найактивнішою була торгівля Русі з Сурожем, де в цей час ще існувала руська слобода. Знахідки в археологічних шарах сурозького нижнього міста свідчать про зв'язки його населення з Києвом. Серед украї скупих писемних даних про торгівлю початку монгольського панування заслуговує на увагу повідомлення Галицько-Волинського літопису 1288 р. про стабільний торговельний обмін із Сурожем Галицько-Волинської Русі<sup>45</sup>.

В українській та російській історіографії оцінка ролі Кримського ханства завжди була суперечливою. Упродовж XIX ст. ханство оцінювалося істориками, з одного боку, як постійна перманентна загроза політико-економічному розвитку українських південних територій, і не тільки південних. Так, лише київська земля за XVI ст. понад 30 разів піддавалася татарському спустошенню. З іншого боку, Кримське ханство виступало надійним торговельним зв'язковим українського купецтва в торгових контактах з Левантом<sup>46</sup>.

<sup>45</sup> Сидоренко О.Ф. Українські землі у міжнародній торгівлі (IX — середина XVII ст.). — К., 1992. — С. 93.

<sup>46</sup> Кривонос В.П. Львівсько-левантійська торгівля наприкінці XV — у середині XVII ст. // Український історичний журнал. — 1995. — № 1. — С. 48—56.

Саме таку парадигму ми можемо помітити в роботах М.В. Володимирського-Буданова, М.С. Грушевського, С.М. Соловйова, В.О. Ключевського. Наприкінці XIX — у першій половині XX ст., у зв'язку з активними археологічними дослідженнями Причорноморського регіону, а також введенням у науковий обіг етно-культурних пам'яток тюрків та монголів, відкрився зовсім інший світ відносин між землями колишньої Київської Русі, а потім України та Московської держави і степовими державами. Роботи таких істориків, як Г.В. Вернадський, Г.Є. Грумм-Гржимайло, В.Г. Тизенгаузен<sup>47</sup>, довели помилковість такого терміна, як “дике поле”, стосовно Південної України XIV — XVII ст., а також те, що, крім військових конфліктів, між улусами Золотої Орди та руськими землями існували також вигідні економічні контакти. У подальшому вивчення компонентів народного господарства Кримського ханства в 1990-х роках дали змогу виділити в окремий напрямок митні традиції, які мали велике значення в історії цієї держави.

Процес формування на базі Чорноморського улусу Кримської орди, яка в середині XV ст. перетворюється на потужне військово-політичне утворення, набуваючи ознак держави, розпочався в XIV ст. ханом Едигеем. Державно-правове оформлення Кримської орди в Кримське ханство завершується вже за часів хана Азі-Гірея та його сина Менглі-Гірея. Таким чином, на політичній арені з'явилася правляча династія, з якою було пов'язано багато політичних подій, що вплинули на подальшу історію України. До 1474 р. кримські хани цінували політичний союз з литовськими князями, тому руські князівства у складі Литви були позбавлені на певний час руйнівних татарських навал. Але Менглі-Гірей унаслідок ворожого ставлення до ханів Золотої Орди (особистий конфлікт з ханом Ахматом і репресії з його боку стосовно родини Менглі-Гірея) дипломатично зближується з московським князем Іваном III, укладає в 1474 р. військовий союз і бере активну участь у війнах Москви з Литвою на боці московської держави. З цього часу українські території, перетворившись на театр воєнних дій, стають на довгий час, аж до 1774 р., об'єктом татарських нападів, залишивши для історії згадку про цей період — Чорний або Татарський шлях.

Водночас Кримське ханство було цікавим, самобутнім державним утворенням, де в економіці поєднувалися такі уклади, як військова здобич і торгівля полоненими та активна участь у тран-

<sup>47</sup> *Вернадський В.Г.* Древняя Русь. — Тверь; М.: ЛЕАН-АГРАФ, 1997. — 448 с.; *Вернадський Г.В.* Монголы и Русь. — Тверь; М.: ЛЕАН-АГРАФ, 1997; *Тизенгаузен В.Г.* Сборник материалов, относящихся к истории Золотой Орды. — М., 1941. — Т. 2.

зитній торгівлі іноземних купців. Такі фактори породжували і характерні риси митної системи, що були властиві лише Кримському ханству. Політична історія Криму з другої половини XIII ст. — до 1774 р. також тісно пов'язана з венеціансько-генуезькою та турецькою присутністю. І ця присутність також залишила свої відбитки на митних традиціях Кримського півострова.

Генуезці у Північному Причорномор'ї з'явилися після Німфеської угоди з Візантією 1261 р., яка надала їм право торгівлі на Чорному морі — своєрідну компенсацію за допомогу Михайлові Палеологу у звільненні Константинополя від латинян, котрі 1204 р. утвердилися там після IV хрестового походу. Використовуючи торговельний спадок кримських купців, генуезці намагалися поширити свої торговельні впливи у Причорномор'ї до його найвіддаленіших куточків, насамперед на землях Кавказу і східного узбережжя Чорного моря. З рубежа XIII — XIV ст. на місці давніх грецьких почали виникати генуезькі колонії: Матрега (сучасна Тамань, колишня Тмутаракань), Мапа (сучасна Анапа), Себастополіс (нині Сухумі) та інші, загалом близько 40 поселень. Вони проводили торговельні операції у Трапезунді і Константинополі, де їхніми опорними пунктами стали столичні передмістя Пера і Галата. Через Трапезунд генуезці одержували східні товари з Сирії та інших земель східного Середземномор'я, а по шляхах, відроджених після монгольського завоювання, — з Персії, Середньої Азії, Китаю, Індії. У біографії великого самаркандського завойовника Тамерлана (1336—1405), складеній невдовзі після його смерті, згадується про існування торговельного шляху суходолом від Хорезма до столиці Кримського емірату — м. Солхата, розташованого біля Кафи, на ринках якого торгували і генуезці.

Торговельними суперниками генуезців у Північному Причорномор'ї були не менш удачливі венеціанці, колонії яких існували в Сурожі і Тані-Азаку, що пов'язані через Сарай Великим шовковим шляхом із Середньою Азією й Китаєм. У Тані генуезці успішно протистояли венеціанцям, а Сурож 1365 р. вони взагалі підкорили своїй владі. На початку 80-х років XIV ст. вони захопили все Південне узбережжя Криму до Чембало (Балаклави) на заході.

Причорноморські колонії нерідко ставали жертвами суперництва улусних беків Золотої Орди за престол верховного хана. Тана тричі на рубежі XIV—XV ст. зазнавала нищівних нападів, зокрема й війська Тамерлана, яке зруйнувало також і Сарай, унаслідок чого різко скоротився обмін із Середньою Азією. Однак економічне панування генуезців на Чорному морі продовжувалось до кінця XV ст.

Одним із важливих напрямів їх діяльності стала торгівля з західноукраїнськими землями. Шлях з галицького Подністров'я до Чорного моря пролягав через захоплені татарами степи. Відомі два магістральні напрямки так званого Татарського шляху. Один проходив до пониззя Дніпра на Перекоп і далі до Солхата, Сурожа й Кафи. Певною мірою він, очевидно, використовувався ще в давньоруську епоху. У час розквіту Золотої Орди торговельний рух по цьому шляху був досить жвавий. Цьому сприяло будівництво з середини XIII ст. у Північному Причорномор'ї силами полонених ремісників міст східного зразка. Про значення, якого набув цей шлях у першій половині XIV ст., свідчить той факт, що ним користувалися навіть генуезці, добре обізнані з географією тих місць. Поступово генуезькі торгові громади викупляли у беків Чорноморського улусу право орендувати митні податки як у портових містах, так і на Перекопі. За свідченнями російських прочан, що прямували через Крим до Єрусалима, у першій чверті XV ст. всі митні процедури на території півострова виконували фряги (тобто італійці)<sup>48</sup>.

Авторитет генуезців як талановитих організаторів митної справи на території руських та московських земель був дуже високим. У 1356 р. Матвій Фрязін одержує у феодалне володіння Печорську землю з правом проводити хутрянний збір для московського князя, а князь Дмитрій Іванович передає цей край своєму племінникові Андрію Фрязіну. У 70-х роках XV ст. італійське населення Криму в передчутті катастрофічного зіткнення з Туреччиною поступово емігрує з Кафи, Сурожа, Балаклави до Литви, Польщі, Угорщини. Можна припустити, що частина його осіла у містах України, які торгували з Кафою здавна. З числа кафинських переселенців у 1499 р. Миколу Фрязіна призначено київським митником і в травні 1501 р. він передав до скарбу великого князя литовського за два роки митної оренди 1627 кін 40 грошів<sup>49</sup>.

У другій половині XV ст. політична обстановка в Північному Причорномор'ї почала кардинально змінюватися. У цей період кордони Османської держави розширюються швидкими темпами. Блокування Босфору внаслідок побудови 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

<sup>48</sup> Соловьев С.М. История России с древнейших времен. — М., 1960. — Т. 3. — С. 551.

<sup>49</sup> Сидоренко О.Ф. Українські землі у міжнародній торгівлі (IX — середина XVII ст.). — К., 1992. — С. 106—107.

османської Туреччини в системі міжнародної торгівлі, у тому числі в Чорноморському басейні. Потім османами захоплено в 1475 р. Кафу, Азов, а в 1484 р. — Кілію й Акерман. Наступним кроком османів було підкорення Кримського ханства на принципах військово-політичного та релігійного васалітету.

Після захоплення турками генуезьких колоній на північному узбережжі Чорного моря місто Кафа (османи називали “Кефе”, відповідно і Кефінська провінція) стало центром османської провінції (санджак). Санджак як головна адміністративна одиниця Османської імперії очолювалась санджакбеєм, була, у свою чергу, підрозділом бейлербейлика. До складу провінції входили південно-східна берегова та передгірна частина Криму, у тому числі околиці Кафи, Керчі, Тамані й Азака. Наприкінці XVI ст. статус провінції підвищився. Вона перетворилася в еялет під владою губернатора, який називався бейлербеєм.

Дуже часто важлива і багата провінція Кафа була місцем за-слання візирів, що тимчасово потрапляли у немилість султанів. Одночасно зі створенням провінції Кефе створюється і Кефінська митна зона. Ще з часів Римської та Візантійської імперій прикордонні й прибережні райони, так як і провінції внутрішніх областей, через які 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 митної 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 становили 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. Стосовно 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 документа-



ція османів складалась у стилі “сиякат”. Це один з найскладніших для читання типів письма, тому що під час написання використовувалися скорочення слів однією чи двома літерами; цифри також писались спеціальними складними скороченнями слів. Такі записи неможливо було сфальсифікувати, замінити чи прочитати людині-нефахівцю<sup>50</sup>. Щодо місця розташування позицій для заповнення митних реєстрів, то перша колонка визначала судно, яке увійшло в порт або вийшло з порту з прізвиськом власника чи капітана; друга колонка містила інформацію про купців, які супроводжували товар, наступна графа — характеристику товарів (кількість, приблизний обсяг, вартість) і в останній колонці 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 підпорядкуванні баш бакі кулу був штат з 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 по внутрішніх комунікаціях півострова, не вважалися імпортом, особливо якщо перевозилися мусульманами. Винятки щодо мит були лише 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. Мусульмани, що ввозили товари із Західної Європи, сплачували мито на рівні немусульман.

За ісламськими законами, оподаткування торговельної діяльності інтерпретувалось як частина заката (загального податку на користь незаможних мусульман), і його показники визначались у 1/40 вартості товарів для немусульман та 1/20 для мусульман<sup>51</sup>.

<sup>50</sup> *Осталчук В.* Проблеми і перспективи розвитку української османістики // Український археографічний щорічник. — К., 1992. — Вип. 1. — С. 100.

<sup>51</sup> *Іналджик Г.* Османська імперія: Класична доба, 1300—1600. — К., 1998. — С. 94.

Таким чином, митна система Османської імперії в Північному Причорномор'ї була створена під впливом візантійської традиції, але митні збори виконували функцію податку на імпорту 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. Головним інструментом, що регулював 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 закріплювалось кримське узбережжя з портами Кафе, Азак, Керч, Тамань і Копу. І на цю територію поширювався митний суверенітет Османської імперії. Мита на користь султанської скарбниці стягувалися лише за експорт, імпорту і транзит, який проходив через порти Чорного моря. Водночас внутрішні мита і прикордонні переконські 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.

В. Сироечковський визначив три митних пости на північному кордоні Кримського ханства, що вже діяли на початок XVI ст. Це Ор-Капу, Озу, Іслам-Керман (побудовані між 1504—1507 рр.). Згідно з ярликом Хаджі-Гірея, торгові мита стягувалися також у Кирк-Ере, Кафи, Керчі. Каравани, що рухалися Кипчакським степом, зупинялися для сплати мита у фортеці Фарах-Кермен<sup>52</sup>.

Мито для всієї Кафінської зони було однакове для мусульман і немусульман і становило 4,2 %. Згідно з митними правилами, якщо митні тарифи сплачували в Кафі за тканину, що імпортувалася зі Стамбула, а потім ввозилась 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.

Про податок на рабів домовлялися спеціально. Раби ввозились у турецьку митну зону з татарських земель чи йшли через Грузію і вважалися закордонним товаром, тому за них стягувалось повне мито, у той час як за рабів, яких перевозили з Тамані, мито становило лише половину вартості. Мито 210 акче було основним на

<sup>52</sup> Сыроечковский В.Е. Мухаммед-Гирей и его вассалы // Ученые записки МГУ. — 1940. — Вып. 61. — С. 23.

рабів, але в митних правилах того чи іншого порту фіксувалося право митниці додавати до цієї суми місцевий податок. Ця митна система проіснувала в Криму до другої половини XVIII ст.

У середині XVIII ст. Кримське ханство не мало вже тієї могутності й значення, якими славалося 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. На півострові, ногайські феодала якого були позбавлені можливості жити за рахунок грабіжницьких походів на українські землі, дедалі більшого значення набуває розвиток сільського господарства, ремесел і торгівлі. Хан Селім-Гірей, який правив у 1740—1742 рр., “очевидно, мав більшу схильність до спокійних справ внутрішнього правління, ніж до войовничих справ”<sup>63</sup>.

Торгово-економічні відносини стають основними для народів, які населяли півострів. Цьому сприяли такі умови. По-перше, Крим був густо заселений. За даними Тунмана, там проживало 400 тис. осіб. Академік Паллас вважає, що кількість населення Криму сягала 500 тис. Та головним була не кількість, а особиста свобода жителів, що давало можливість займатися підприємництвом. Дворянство, мурзи, беї, які втратили старі джерела збагачення (пограбування населення сусідніх територій, работоргівля), прагнули підвищити товарність господарства і вийти на зовнішній ринок. По-друге, півострів та прилеглі до нього землі мали величезні господарські можливості. По-третє, кримські торгові міста були єдиними, крім Очакова, портами, звідки відправлялися вантажі за море. Тут, починаючи з давніх часів, не згасла цивілізація, центром її були міста, багато з яких відзначалися своїми розмірами<sup>64</sup>. З середини XVIII ст. зростає їх роль і як центрів економічного життя ханства.

Морська торгівля відбувалася в Кафі, Гезлеві (Євпаторія), Балаклаві, Єнікалі та Керчі. Кафа була не тільки великим портом, а й найбільшим містом Північного Причорномор'я. Турки називали її Кучюк-Стамбулом (малим Стамбулом). За спогодами французького мандрівника Шардена, Кафінський порт одночасно вміщував до 400 суден. Приморські портові міста Криму були також центрами ремісництва та дрібного товарного виробництва, торгівлі і гро-

<sup>63</sup> Смирнов В. Крымское ханство под верховенством Оттоманской порты в XVIII веке до присоединения его к России. — Одесса, 1889. — С. 222.

<sup>64</sup> Тимофеенко В.И. Города Северного Причерноморья во второй половине XVIII в. — К., 1984. — С. 167.

шового обміну. У середині XVIII ст. вони стали важливими центрами економічного життя ханства.

Експортна торгівля кримських портів спеціалізувалася на відправці різних вантажів: солі, вина, овець, вовни, ікри, риби, збруї, овочів, фруктів, воску, земляного мила. Але особливо багатим півострів був, за словами сучасників, на хліб. Російський дослідник Михайло Вольський писав: “Крим... не тільки постачав необхідну кількість для потреб своїх жителів, а служив багатою житницею для Туреччини”<sup>55</sup>. Точна цифра вироцзованого тут зерна нам не відома, але, з огляду на різні джерела, можемо припустити, що вона була приблизно до 70 тис. чвертей. О.В. Суворов повідомляв у рапорті від 7 серпня 1778 р., що “...за нинішнім тут неврожаєм вистрило близько 50 тис. чвертей хліба”. У великих обсягах зерно (особливо пшениця та ячмінь) постачалося з материкової частини від податних хану народів. 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<sup>56</sup>.

У складі 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 і діяльність Кафінської митної зони.

Зовнішня торгівля базувалася на митно-тарифній системі, яка нагадувала турецьку. До правління останнього кримського хана Шагін-Гірея мито стягувалося за все: і за привезені товари, і за ті, що вивозилися, від 3 до 6 % з 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) — та тривалий час виступали політичними союзниками, сплачували тривідсоткове мито, з турків брали 4 %, а з українського, російського та польського купецтва — 6 %. Більш чітко збір мита регламентувався в тарифі Шагін-Гірея від 1 вересня 1780 р. Цей

<sup>55</sup> Вольський М.М. Очерк истории хлебной торговли Новороссийского края с древнейших времен до 1852 г. — Одесса, 1954.

<sup>56</sup> Голобуцький В.О. Запорізька Січ в останні часи свого існування 1734—1774 рр. — К., 1961. — С. 193.

документ був важливою подією в економічному житті ханства навіть після приєднання Криму до Росії, відповідно до нього мито збиралося аж до 1787 р. Водночас існувало багато внутрішніх мит, які були, безумовно, великою перешкодою 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 Перекопі, Арабаті й усіх портових містах. Доходи від зовнішньої торгівлі займали значне місце в державній скарбниці. Але у XVIII ст. мито з Кафи та Єнікале йшло турецькому султану, 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 казну, а потім довільно збільшував мито, роблячи для себе “баринш”. У 1762 р. Гезлевську митницю віддали на відкуп яничару Агі, який жив в Очакові. Це призвело до заборони прямого торгового судноплавства між Запорозькою Січчю і Туреччиною. Тепер купцям, які прибували до Очакова, доводилося спочатку везти свої товари сухим шляхом у Гезлев для сплати мита і одержання фірману (документ, що підтверджував сплату мита), а потім відправлялись у Запоріжжя. Сплативши мито, купці також одержували іменний ярлик з печаткою на вільний проїзд. Безумовно, все це перешкоджало розширенню торгівлі, гальмувало її розвиток.

Важливе місце в торгівлі і митних доходах ханства займала сіль. Вона часто служила еквівалентом обміну на деякі товари, зокрема мідь і срібло для виробництва ханської монети. Сіль часто віддавалася на відкуп разом з митницями своїм або турецьким чиновникам. Її вивозили з керченських і гезлевських озер. Прибутки ділилися між ханством і спадкоємцем престолу. Щорічний продаж євпаторійської солі досягав 70 000 піастрів. Відкупник ханської митниці віз солі у 80 кіле (160 пудів) продавав за піастри. Для підвезення солі від озер до пристані підряджались 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 чином, ханські відкупники мита мали повноваження не лише регулювати митні відносини, а також використовувати стратегічні ресурси для поповнення товарної номенклатури внутрішнього ринку.

Після набуття Кримським ханством незалежності від Османської імперії за результатами Кучук-Кайнарджійського мирного договору 1774 р. хани змогли поширити свій митний суверенітет і на кримські порти. Незважаючи на державний суверенітет ханства, турецький султан залишався духовним лідером для кримських ханів, і для набуття легітимності влади новим ханом потрібна була ухвала з боку султана. Хан Шагін-Гірей, який намагався проводити якомога більш незалежну політику від Стамбула, вміло використовував тарифну політику для досягнення своєї мети. У 1777 р. Шагін-Гірей 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, відмінивши 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. З метою приходу 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 з 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<sup>57</sup>.

У жовтні 1783 р., після приєднання Криму до Росії, Новоросійський генерал-губернатор Г.О. Потьомкін доручив барону І.О. Ігельстрому підготувати генеральний статистичний опис Кримського півострова. Це доручення було оперативно виконано і у червні 1784 р. І.О. Ігельстром підготував “Регистр разным письмам, изъясняющим состояние Крымского полуострова”. У подальшому в історіографії цей документ отримав назву “Камеральное описание Крыма”. У період правління останнього кримського хана Шагін-Гірея відкупна система охопила всі джерела прибутку. З “Камерального описання” можна побачити, що вже з 1777 р. перекопська митниця, соляні озера, Козловська, Балаклавська, Кафінська митниці були віддані на відкуп російському підданому ко-

<sup>57</sup> Пилипенко С.М. Зовнішня торгівля Кримського ханства у 40—70-ті роки XVIII ст. // Український історичний журнал. — 1996. — № 6. — С. 93—94.

лежському асессору Мавроєні на рік за 215 000 крб. У 1778 р. ці ж самі об'єкти отримав в оренду російський купець Хохлов на три роки за 255 000 крб, але як зазначав директор ханського монетного двору Абдюл-Хаміт, не доплатив хану 105 000 крб, повернувши на зазначену суму лише вексель. В цілому на початок 1780-х років майже 85 % всіх ханських прибутків перебувало у відкупі підданих Російської імперії. Більш повне уявлення про структуру податків та прибутків Кримського ханства в останні роки існування може дати табл. 5.5.

Зростання чисельності купецтва в кримських містах створило умови для його професійного об'єднання. Відповідно 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 Кафі і Гезлеві з'явилися товарні біржі.

Кримські торгові порти в 1770-ті роки розвивалися як на основі власних товарних ресурсів, так і численних довозень із Запоріжжя, Ново-Сербії, Тамані, Ногайського степу та ін. 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 Кафінської митної зони йшла до скарбниці султана. Ханство, використовуючи феодальні традиції в митній системі, відчутно обмежувало можливості торгівлі. Однак перебування зовнішніх відносин, особливо після 1774 р., нове у міському виробництві й торговому обміні, трансформація основних соціальних груп, різносторонні зв'язки — все це свідчило, 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.

Таблиця 5.5. Структура прибутків та податків Кримського ханства в 1777—1782 рр., у карбованцях

Статті прибутку		Роки					
		1777	1778	1779	1780	1781	1782
1	2		4	5	6	7	8
Перекоп	Митниця						Даних немає
	Солоні озера		85 000 (відкуп, росіянин)	85 000 (відкуп, росіянин)	85 000 (відкуп, росіянин)	Даних немає	300 (відкуп, татарин)
	Міський збір						
Козлов	Солоні озера і митниця	215 000 (відкуп, росіянин)	45 000	Даних немає	Даних немає	Даних немає	Даних немає
	Солоні озера і митниця		35 000	Даних немає	Даних немає	Даних немає	Даних немає
Кафа	Солоні озера і митниця		4 000 (відкуп, тагарин)	Даних немає	Даних немає	Даних немає	Даних немає
	Міський збір						
Шинковий відкуп		16 500 (відкуп, росіянин)	16 500 (відкуп, росіянин)	16 500 (відкуп, росіянин)	Даних немає	24 000 (відкуп, росіянин)	35 000 (відкуп, росіянин)
Рибальство за Пе-рекопом		1000	1000	Даних немає	1000 (відкуп, українець)	1000 (відкуп, українець)	1000 (відкуп, українець)



Продовження табл. 5.5

1	2	3	4	5	6	7	8
Садівництво та бджолярство	—	—	—	—	900 (відкуп, татарин)	900 (відкуп, татарин)	900 (відкуп, татарин)
	Бахчисарай	300 (відкуп, татарин)	600 (відкуп, татарин)	Даних немає	Даних немає	Даних немає	Даних немає
	Кюрасубазар	1600	1600	Даних немає	Даних немає	Даних немає	Даних немає
Міське мито	Ак-Мечеть	300 (відкуп, татарин)	300	300 (відкуп, татарин)	300 (відкуп, татарин)	Даних немає	Даних немає
	31 300, зібрані дефтердаром	31 300, зібрані дефтердаром	Даних немає	35 000, зібрані дефтердаром	35 000, зібрані дефтердаром	25 000 (відкуп, татарин)	25 000 (відкуп, татарин та єврей)
	3 євреїв	3000, зібрані дефтердаром	3000, зібрані дефтердаром	3000, зібрані дефтердаром	3000, зібрані дефтердаром	3000, зібрані дефтердаром	3000, зібрані дефтердаром
Харадж	3 циган	1000, зібрані дефтердаром	1000, зібрані дефтердаром	1000, зібрані дефтердаром	1000, зібрані дефтердаром	1000, зібрані дефтердаром	1000, зібрані дефтердаром
	3000	3000 (відкуп, татарин)	3000	3000 (відкуп, єврей)	3000 (відкуп, татарин)	Даних немає	Даних немає
	Продаж солі на внутрішньому ринку	3000	3000	3000	3000	Даних немає	Даних немає

Закінчення табл. 5.5

1	2	3	4	5	6		7	8
Земляне мило	Продаж на внутрішньому ринку	Даних немає	Даних немає	Даних немає	400 (відкуп, татарин)	400 (відкуп, татарин)	400 (відкуп, татарин)	400 (відкуп, татарин)
	Експорт	Даних немає	Даних немає	Даних немає	Дані відсутні	1800 (відкуп, росіянин)	1800 (відкуп, росіянин)	1800 (відкуп, росіянин)
Хліб	—	—	36000 (новий податок)	36 000	36 000		36 000	36 000
Гірські села	Даних немає	Даних немає	Даних немає	Даних немає	14 000 (відкуп, татарин)		Даних немає	Даних немає
Сади євреїв	Даних немає	Даних немає	Даних немає	Даних немає	1000 (відкуп, татарин)		Даних немає	Даних немає
Землі і сади, що залишилися після християн	—	—	—	Даних немає	1500 (відкуп татарин)		Даних немає	Даних немає
Продаж свічок у Вахчисарі	50 (відкуп, євреї)	50	50	Даних немає	200 (відкуп, татарин)		Даних немає	Даних немає
Монетний двір	—	—	—	—	—		17 737	—
Всього	278 050	263 350	—	—	—		—	—
У тому числі за російськими купцями	231 500	—	—	—	—		—	—

---

## Розділ 6

# УКРАЇНСЬКІ ЗЕМЛІ ПІД ВПЛИВОМ МИТНОЇ ПОЛІТИКИ ІМПЕРІЇ ГАБСБУРГІВ ТА РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ НАПРИКІНЦІ XVIII — НА ПОЧАТКУ XX ст.

## 6.1. Світові тенденції розвитку митної політики у XVII — на початку XX ст.

У XVII ст., у зв'язку з радикальними змінами, які відбулися в економічній та державній системах, 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 історії людства у 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 перетворень.

В умовах формування й розвитку нових соціально-економічних відносин у суспільстві митна політика також вирішує внутрішньо-економічні завдання. Вона покликана стимулювати різнобічний розвиток національного ринку, надавати йому нові імпульси розвитку і захищати цей ринок від проникнення зовнішнього руйнівного економічного впливу.

Основними історичними формами митної політики, які сформувалися й існували в період від середини XVII до початку XX ст., стали державний протекціонізм і фритредерство, або політика вільної торгівлі. Але слід зазначити, що політика протекціонізму на початковому етапі своєї еволюції виступала як субполітика та реалізувалась у рамках дуже популярної на той час політики меркантилізму (від французького *mercantile* — торгівля, купець).

Меркантилізм — не випадкове явище. Ранній етап пізнього феодалізму започаткував процес первісного накопичення капіталу. Його характерною рисою стало створення мануфактур, які впевнено можна вважати першими промисловими підприємствами ринкової спрямованості. У той самий період XV—XVII ст. відбулися Великі географічні відкриття. З колоній, утворених на відкритих землях, у Західну Європу доставлялась велика кількість золота, яке на той час визнавалось основним платіжним засобом. Почалось різке підвищення цін на товари. Завдяки цьому Великі географічні відкриття стали не тільки значною історичною подією, а й досить важливим явищем з погляду наслідків для економічної сфери.

У результаті розширення відомих територіальних меж набула розширення і сфера міжнародної торгівлі, яка невдовзі охопила всі континенти. Напрямки основних торгових комунікацій змінилися і перемістилися з басейну Середземного моря до Атлантичного й Індійського океанів. У світовій торгівлі виникла 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, інтенсивно розвиває флот. Невдовзі голландський флот стає найпотужнішим 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 Голландія зробила торгівлю. Але у зв'язку з тим, що торговий капітал голландських компаній перебував у підпорядкованому стані, 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.

Англії підтримували флот і розвивали зовнішню торгівлю, але головну увагу зосередили на розвитку мануфактурної промислової бази. Зростання промислової бази сприяло швидкому становленню світового економічного лідерства Англії. Розвиток промисловості вимагав коштів. Збільшити їх обсяг було можливо завдяки підтримці позитивного грошового балансу, тобто шляхом перевищення обсягів іноземних коштів, що надходили до країни, над обсягами коштів, які вивозилися за кордон. Дії держави, спрямовані

на забезпечення такої ситуації, дістали назву політики меркантилізму. Поряд із забезпеченням позитивного грошового балансу метою англійської політики меркантилізму з часом став і забезпечення позитивного торговельного балансу. Ця мета досягалась перевищенням обсягів вивезення товарів над обсягами ввезення. Фактично меркантилізм зміцнив роль держави в економіці, визначив інструменти державної економічної політики. Ідеологом британського меркантилізму став Томас Манн. У його праці “Багатство Англії у зовнішній торгівлі” (1630) сформульовано принципи цієї політики: вивезення сировини забороняється, а вивезення готової продукції схвалюється державою; доступ іноземних товарів на територію Англії обмежується високими ввізними митами.

Англії 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 запровадження високих ставок увізного мита, а також заборона ввезення конкретних видів товарів (вовна, сукно, риба, 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 нормами, зазначеними в цих актах, колоніальні товари до англійських портів мали право завозити лише судна під англійським прапором. Рішуча позиція англійського уряду щодо виконання положень “Навігаційних актів” призвела до трьох морських англо-голландських війн. Перша війна тривала з 1652 по 1654 р., у якій голландці, зазнавши кількох поразок, визнали принципи “Навігаційних актів”. Друга точилася у період з 1665 по 1667 р. і закінчилась поразкою британців та розгромом порту Ширнес (портове – передмістя Лондона). Третя війна відбулась у 1672—1674 р. і закінчилась остаточною поразкою Голландії та визнанням права Англії володіти світовою монополією на морські перевезення. До 1650-х рр. Голландія була монополістом на ринку світових морських перевезень і зброєю захищала свою монополію. Але тверда і цілеспрямована позиція Британії в питанні захисту національного підприємця досягла своєї мети.

У Франції у 1661—1683 рр. політику меркантилізму активно і наполегливо проводив міністр фінансів Ж. Кольбер. У Геть-

манській Україні в період з 1649 по 1657 р. деякі елементи цієї політики застосовував Б. Хмельницький. Його заходи знайшли відображення в універсалі “Про державне мито” 1654 р.

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 в 1704 р. запроваджується: заборона на вивезення грошей; суттєве зменшення експортних мит і звільнення від митного збору імпоротної сировини, якої в Росії не було; заохочення промислового розвитку і торговельних компаній. І як вінець цієї політики — введення у 1724 р. протекціоністського митного тарифу, який діяв до 1731 р.

Наприкінці XIX ст. зміст протекціоністської політики полягав у створенні умов для розвитку національної економіки шляхом штучного обмеження конкуренції з боку інших держав та одночасному сприянні національним виробникам в освоєнні закордонних ринків збуту, з використанням зовнішньополітичної позиції держави та підтримкою експорту. 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, притаманної 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” — уведення державами все нових та нових тарифних і нетарифних обмежень стосовно одна одної, що в остаточному підсумку негативно позначалося на стані міжнародної торгівлі взагалі.

Політика вільної торгівлі в ідеальному варіанті ґрунтується на чотирьох базових свободах: вільному русі товарів, послуг, капіталів та людей, що, зокрема, передбачає створення рівних умов для національних та іноземних товарів, зменшення ставок імпортного мита і ліквідацію нетарифних обмежень тощо. 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 Велика Британія як найбільш індустріально розвинута країна тогочасного світу. Крім того, завдяки своєму географічному становищу, наявності колоніальної імперії та статусу “володарки морів”

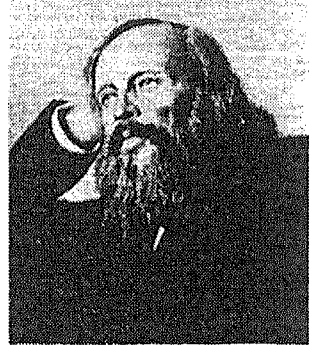
значну частину національного прибутку Британія отримувала від зовнішньоекономічних відносин. Але в другій половині XIX ст. політика вільної торгівлі знову поступається місцем протекціонізму, котрий розглядається як засіб досягнення національної та економічної незалежності країни.

Одним з видів ліберальної митної політики виступав режим порто-франко. Порто-франко, або вільний порт, — це звичайний морський порт і навколишні території, які не належали 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 був запроваджений у порту Марсель в 1669 р., а в 1719 р. декрет Карла VI — імператора Священної Римської імперії закріпив 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 дозволялися 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.

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 формує конкурентоспроможного національного виробника і стимулює створення та розвиток нових виробництв. Водночас світовий досвід показує, що протекціоністські заходи виправдовуються лише в тому випадку, коли держава застосовує заходи щодо подолання економічного відставання, перебуваючи під економічним і політичним тиском промислово розвинутих країн. Різниця в усіх напрямках розвитку при цьому має суттєве значення, бо це загрожує втратою економічного й політичного суверенітету. Митна політика в кожному конкретному випадку відображає інтереси держави, оперуючи митними тарифами, які розробляються на засадах певної економічної й торговельної політики, відповідно до матеріальних і фінансових можливостей держави. На зміст митної політики впливають геополітичні тенденції — вони визначають необхідність урахувати національні інтереси, захищати економічні інтереси не тільки держави в цілому, але й окремих регіонів країни, де спо-

стерігаються прояви економічної експансії з боку іноземних країн.

З другої половини XIX ст. світове суспільство стає на шлях економічного й політичного розвитку, коли великого значення набувають ідеї протекціонізму. Цей політичний курс охоплював промисловість, торгівлю, транспорт, освіту. Фактично він зачіпав усі сфери економічного й політичного життя суспільства, 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 цій суті не може бути державної практики, що не є властивістю протекціонізму. Він є загальною формулою, в якій мита — це лише невелика частка цілого”<sup>1</sup>.



Д.І. Менделєєв (1834—1907 рр.) — один із розробників митного тарифу Росії 1891 р.

Політика протекціонізму стає панівною у багатьох державах світу. При цьому більшість урядів, видатних державних діячів спиралась на ідеологію протекціонізму, автором якої був Фрідріх Ліст, німецький економіст, засновник німецької “історичної” школи. Його книга “Національна система політичної економії” (1841) — свого роду реакція на універсальну теорію А. Смита, яка, на думку Ф. Ліста, непридатна для практичного використання. Згідно з ідеями Ф. Ліста, економічна теорія має 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, повинна розвивати свою промисловість, а не займатися виключно сільським господарством. 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, у принципі, від вільного обміну товарів, але він упевнений, що цей принцип на сучасному етапі міждержавних

<sup>1</sup> Менделєєв Д.И. Оправдание протекционизма // Проблемы экономического развития России. — М.: Соцэкгиз, 1960. — С. 86.



відносин застосувати не можна. 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 і визначати, яким чином кожна нація за існуючого на певний момент становища може зберегти й покращити своє економічне становище. Історичний досвід свідчить, 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.

Популярність політики протекціонізму в багатьох західноєвропейських державах призвела до нової хвилі митних війн. Вимоги національних підприємців посилити митний захист і відмовитися від системи конвенційного 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 відображався на експорті, так що мінімальний тариф, захищаючи внутрішній ринок, призводить до втрати зовнішнього — захищаючи всі галузі промисловості, пов’язані з обмеженням доступу іноземних товарів, він водночас зачиняв міжнародний ринок для свого експортера. Таким чином, існує чудовий тариф, але немає бажаних його платити. Після цього залишається лише два варіанти дій: або розпочинати раунд переговорів та йти на взаємні поступки, або перейти до застосування максимального 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. взагалі 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 Мит-

---

<sup>2</sup> Кулишер И.М. Очерки истории таможенной политики. — СПб.: Типография В. Киришбаума, 1903. — С. 279—294.

ного 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 по 1896 р. в Європі тривали митні війни між Іспанією та Францією, Іспанією та Німеччиною, Францією та Швейцарією, Італією і Францією, Німеччиною та Росією<sup>2</sup>.

Розглядаючи митну політику як елемент зовнішньої політики держави, можна стверджувати, що вона є визначальним фактором впливу на формування нових поглядів, підходів у міждержавних відносинах другої половини ХІХ — початку ХХ ст. при переході цивілізації до нового етапу — індустріального розвитку. 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 ХІХ ст. можна назвати епохою вільної конкуренції. Зовнішня торгівля набула світового характеру. Формувався світовий кредитний і 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 кв. км з населенням 560 млн осіб<sup>3</sup>.

Основою формування світового ринку став міжнародний поділ праці зі спеціалізацією окремих країн у виробництві певних видів продукції для задоволення потреб країн світу. Провідною й найстарішою формою світових господарських зв’язків була міжнародна торгівля. Важливе місце на межі ХІХ—ХХ ст. в міжнародних торговельних відносинах займали українські губернії. Уже у 1900 р. торговельний баланс українських губерній у складі Російської імперії становив активне сальдо 367 млн крб, 1901 р. — 740 млн крб, 1902 р. — 468 млн крб<sup>4</sup>.

Зі зростанням обсягів світової торгівлі митна політика набувала нового значення. Аналіз показує, що у зовнішньоекономічній діяльності провідних держав митна політика відіграла дуже важливу роль. Наприклад, Велика Британія, розпочинаючи з 1840-х рр., проводила політику вільної торгівлі та поміркованого протекціонізму, прагнучи встановити економічне домінування над ключовими регіонами світу. Але цього вона досягла лише у відносинах з колоніями. Так, індійські товари, що були більш конкурентоспро-

<sup>3</sup> Лановик В.Д. Історія господарства: Україна і світ. — К.: Вища шк., 1995. — С. 211.

<sup>4</sup> Там само. — С. 218—221.

можні 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 конкурентоспроможність робили можливою і необхідною фритредерську політику, яка забезпечувала Британії гегемонію на світових ринках. Але британське фритредерство мало деяку особливість. Д.І. Менделєєв визначив її так: “Англія ввозить багато хліба, деревини, бавовни, руди та інших товарів, митом не обкладених, а тому відсоток із вартості невеликий. Увезення це необхідне Британії, тому що сировини там не вистачає, а народ живе переважно переробкою сировини й торгівлею виробленими товарами. Тому англійське фритредерство мало вигляд своєрідного протекціонізму. Велика Британія у 1896 р. отримала всіх державних прибутків 102 млн фунтів стерлінгів, у тому числі 21 млн фунтів стерлінгів митних, що становить близько 20 %, і це при фритредерстві; Росія, за свого протекціонізму, у 1895 р. отримала 1244 млн крб усіх прибутків, митних податків — 168 млн крб, що становило тільки 13,5 %”<sup>5</sup>.

Для Франції фритредерство робило вітчизняну промисловість беззахисною перед англійською конкуренцією. Так, на початку XIX ст. англійський текстиль у Франції продавався на 30 % дешевше вітчизняного. За політику протекціонізму виступали французькі промисловці, які були зацікавлені в індустріальному розвитку країни, а також французький уряд, що поставив перед собою стратегічне завдання: взяти реванш за програу війну з Пруссією у 1870 р. Протекціонізм активно запроваджувався з 1879 р. і панував як урядовий курс до 1914 р. Розглядаючи напрямки розвитку митної політики Великої Британії та Франції, слід враховувати нестабільний розвиток зовнішньополітичних відносин між цими країнами. Протягом XIX ст. можна було спостерігати багаторазові занепади або піднесення міждержавних відносин від тотальної ворожнечі початку XIX ст. (доба наполеонівських війн) до одностайності під час балканської кризи 1826—1827 рр., військового союзу у війні проти Росії 1853—1856 рр. Наступне загострення міждержавних відносин спостерігається з 1858 р., коли італійські революціонери вчинили замах на імператора Наполеона III. Саме з цього часу державне керівництво Франції після полі-

<sup>5</sup> Менделєєв Д.И. Оправдание протекционизма // Проблемы экономического развития России. — М.: Соцэкгиз, 1960. — С. 87.

тики континентальної блокади Наполеона I усвідомлює важливість державної підтримки для форсування розвитку національної індустрії.

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. У цей час була популярна теорія лідера німецької історичної школи Ф. Ліста. Згідно з його ідеями, держава повинна здійснювати активну підтримку національної економіки у період переходу від аграрної до індустріальної стадії, захищати промисловість від іноземної конкуренції. Найбільш ефективним засобом захисту вітчизняної промисловості Ф. Ліст вважав упровадження високих мит<sup>6</sup>.

Ідея Ф. Ліста про створення єдиного німецького ринку була впроваджена в життя у 1833 р. створенням митного союзу, який спочатку об'єднував 18 німецьких держав з населенням 23 млн осіб. Митний союз встановив протекційні тарифи на імпорتنі товари, послабивши тиск з 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. При цьому поряд із звичайним розумінням митного союзу як об'єднання держав торговельно-економічного характеру можна розглядати цей союз 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 Північноамериканські Сполучені Штати. 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-відсотковим увізним митом. 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

---

<sup>6</sup> Рынок и реформы: исторические и теоретические предпосылки. — М.: Мосгорархив, 1995. — С. 178.



**С.Ю. Вітте — міністр  
фінансів Росії 1892—  
1903 рр.**

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 вплинула на українських цукрових експортерів. У 1899 р. розпочався судовий процес, рішенням якого у 1902 р. було накладено ембарго на експорт цього продукту з України до Сполучених Штатів. Як бачимо, ідеї Ф. Ліста поширилися не тільки в Західній Європі. Сам Ф. Лист зазначав, що система протекціонізму забезпечила незалежність Північної Америки. У 1889 р. С.Ю. Вітте писав:

“Відомо, що цієї системи американці тримаються і по цей день, незважаючи на страшні прогнози попередніх і сучасних фритредерів. Ще засновники теорії вільного обміну Адам Сміт і Сей довели, що майбутнє Америки тільки у землеробстві. Тепер ми бачимо, наскільки думки цих дійсно знаменитих економістів, які захопились вільним обміном, не справдилися. Американські штати стали однією з великих промислових країн світу. Війна за незалежність породила національну єдність, а сувора протекційна система змогла доповнити результати цієї єдності”<sup>7</sup>.

У кінці XIX ст. північноамериканські банки і компанії майже цілком контролювали провідну галузь Куби — виробництво та експорт 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.<sup>8</sup>

В інших центральноамериканських країнах, наприклад, у Домініканській Республіці, Гондурасі, США у 1905 р. домоглися пра-

<sup>7</sup> *Витте С.Ю. Национальная экономия и Фридрих Лист // Вопросы экономики. — 1992. — № 2. — С. 158—170.*

<sup>8</sup> *Рынок и реформы: исторические и теоретические предпосылки. — М.: Московский архив, 1995. — С. 202.*

ва контролювати податкову й митну системи. Так, Гондурас заклав національні мита під банківський кредит у північноамериканських банках.

Набуває поширення світова тенденція брати під контроль митну систему більш слабкої країни для фінансового забезпечення повернення кредитів. Прикладом є такі історичні події: з 1899 по 1900 р. відбувалися 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 крб 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<sup>9</sup>. Таким чином, у кінці 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 у міждержавних відносинах 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 у меморандумі Вільгельма II “Про необхідність створити проти ПАСШ торгово-політичну коаліцію європейських держав”<sup>10</sup>. Пропозиція про створення митного європейського об’єднання з боку Німеччини виникла внаслідок того, що наприкінці XIX ст. на європейському континенті США фактично перетворювались на головного економічного конкурента Німецької імперії. Але ці пропозиції загрожували економічним інтересам Росії, уряд якої був зацікавлений в активному торговельному співробітництві з США. Слід зазначити, що українські губернії у 1903—1908 рр. виступали монопольним постачальником марганцевої руди до США (на 1907 р. майже 15 млн пудів)<sup>11</sup>. У відповідь на німецьку ідею міністр іноземних справ Росії М.М. Муравйов запропонував створити континентальну митну коаліцію, яка перш за все спрямовувалась проти Великої Британії. І Німеччина, і Росія бажали використати ідею митного об’єднання Євро-

<sup>9</sup> *Ананьич А.А.* Российское самодержавие и вывоз капиталов. — Л.: Наука, 1975. — С. 25.

<sup>10</sup> *Фурсенко А.А.* Борьба за раздел Китая и американская доктрина открытых дверей. 1895 — 1900. — М.; Л., 1956. — С. 102—103, 209—215.

<sup>11</sup> *Весь Екатеринбург.* 1911 год. — Екатеринбург, 1911. — С. 66.

пи кожна на свою користь — для боротьби зі своїм політичним суперником на той час. При цьому кожна держава 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 виникла у 1825 р. Історія повторилася у 1836, 1847—1849 рр., особливо відчутною стала криза 1873—1878 рр. Після того, як європейські країни стали промисловими країнами, перед їх урядами постала проблема регулювання процесу суспільного виробництва, пошуку нових ринків збуту, захисту власної промисловості. Тому уряди багатьох країн звертаються до митної політики, митної справи як до інструмента захисту внутрішньої економіки, створення сприятливих експортних режимів завдяки митній політиці.

На піднесення ролі митної політики як одного із засобів розбудови національних економік вплинув фактор підготовки та очікування суспільством великих збройних конфліктів. Кожна держава в другій половині XIX ст. намагалася розбудувати 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. сприяли перетворенню України у важливу ланку військової системи Росії. Створення Київського військового округу (найбільш потужного в Росії) забезпечило умови для прискорення розвитку залізничних комунікацій, що, у свою чергу, викликало бурхливий розвиток машинобудування, металургії, вуглевидобутку. Таким чином, на прикладі України спостерігається тенденція, характерна для політики протекціонізму, — створення незалежної індустріальної бази для забезпечення збройного захисту державних інтересів.

Західноєвропейська та північноамериканська ринкова система пройшла стадію первісного накопичення капіталу в XVI—XVII ст. У другій половині XIX ст. в результаті підвищення вартості робочої сили, вичерпання легкодоступних сировинних ресурсів, високого технологічного й структурного рівня та створення ефективної кредитно-банківської системи західна цивілізація вступила у

стадію здійснення світової економічної експансії у менш розвинутих країнах. Російська імперія мала цілу низку актуальних зовнішньополітичних, економічних, внутрішніх соціально-політичних проблем. Світовий шлях розвитку держав вимагав кардинально нового погляду на роль держави у соціально-економічному житті суспільства. Росія вступила в другу половину XIX ст. країною переважно дворянською. Але при цьому дворянство, займаючи панівне становище у політичному житті країни, було не готове адаптуватись до нових економічних реалій. Після надання у 1785 р. “Жалованной грамоты дворянству” воно відмовлялось від своєї основної функції — формування кадрового складу для збройних сил. За таких умов дворянство перетворювалось на регресивну силу, яка при цьому займала керівну структуру державної системи. Дворяни на початку XX ст. юридично втратили всі станові привілеї і вже не мали правового базису. Вони спирались, головним чином, на традиції та протекцію монарха й уряду. За висловом М. Яблочкова, дворянство перетворилось на “почесний клас”, на “пам’ятнку старовини”. Процес втрати дворянством соціальних пільг можна позначити такими віхами: 1861 р. — втрата монопольного права на володіння кріпаками; в результаті реформи поліційної системи у 1862 р. — втрата права формувати повітову поліцію, а після впровадження земств і на формування органів місцевого самоврядування; в результаті судової реформи 1864 р. дворянство підпадало під юрисдикцію загальних судів; з 1874 р. дворяни стали на загальних засадах призиватись до збройних сил; у 1867 р. — втрата податкового привілею<sup>12</sup>. Український та російський приватні капітали перебували під тягарем чиновництва. Така ситуація негативно впливала на розвиток приватного капіталу. Державі потрібно було кардинально змінювати економічну політику. Однак лібералізація державного управління не повинна призводити до самоусунення держави від захисту інтересів своєї економіки<sup>13</sup>.

На цю особливість — регресивну сутність російського дворянства в економічній політиці Росії — також звернули увагу дослідники І.Ф. Гіндин і М.Я. Гефтер<sup>14</sup>.

---

<sup>12</sup> Яснопольский Н.П. О географическом распределении государственных доходов и расходов в России: опыт финансово-статистического исследования. — СПб.: Изд-во Министерства финансов, 1890. — С. 218.

<sup>13</sup> Державний архів Харківської області. — Ф. 84, оп. 1, спр. 663, арк. 42.

<sup>14</sup> Гиндин И.Ф., Гефтер М.Я. Требования дворянства и финансово-экономическая политика царского правительства в 1880—1890-е годы // Истор. архив. — 1957. — № 4. — С. 124.



У таких умовах (внутрішні соціально-політичні суперечності, технологічне відставання, недостатній розвиток банківського сектору) Російська імперія мусила проводити зовнішньоекономічну політику. Разом з тим слід згадати зовнішні труднощі: Східна (Кримська) війна 1853—1856 рр., Балканська війна 1877—1878 рр., Афганська криза 1884—1885 рр.

За таких зовнішніх умов формувались основні напрямки зовнішньоторговельної діяльності: західноєвропейський, середньосхідний, далекосхідний. Найбільш важливими були західноєвропейський, який пролягав через територію України, та середньосхідний. Західноєвропейський напрямок надавав доступ 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 О. Бісмарк) перетворив країну на значного експортера промислової продукції в Росію. З другої половини 1890-х рр. головним ринком для німецьких інвестицій стає Україна. У результаті частка Німеччини у російському імпорті за 15 років (з 1858 по 1872 р.) зросла з 28 до 44 %<sup>15</sup>.

Німеччина стала експортером залізничного обладнання, машин, механізмів, верстатів і на початок 1880-х рр. зайняла провідне місце у 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 спричинила конкуренція 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 імпорту промислової продукції. У свою чергу, це викликало адекватні дії з боку Німеччини щодо російського аграр-

---

<sup>15</sup> Крутиков В.В. Германские инвестиции в промышленности Украины в период капитализма: Материалы междунар. науч. конф. 2—3 октября 1997 г. — Д., 1998. — С. 105—110.

ного експорту. Але “митні війни” з Німеччиною дали імпульс для переорієнтації українського і російського експортера на південний напрямок (розбудова залізниць до портів Чорного й Азовського морів та інфраструктури для експортної діяльності), що сприяло розвитку всього господарського комплексу українських губерній.

У законодавчій сфері ці складні міждержавні відносини Росії регулювались застосуванням протекційних законів про тариф 1884, 1885, 1891 рр. Практичне втілення цих законів у зовнішньоторговельній сфері викликало “митну війну” між Німеччиною та Росією<sup>16</sup>.

У результаті кожне таке загострення торговельно-економічних відносин регулювалось Торговельним договором, у якому провідне місце займали питання, пов’язані з узгодженням позицій стосовно 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 рівнем споживання російського експорту знаходились на рівні європейських, виступали резервом на випадок 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 цьому розмір середньорічного експорту цукру вдалось зберегти на рівні 8 млн пудів<sup>17</sup>.

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.) уже застаріли. Передбачена 5-відсоткова система обкладання митом імпортних та експортних товарів надавала перевагу торговим суперникам Росії, які користувались правом найбільшого сприяння, вона також була обтяжливою для іранського уряду. Нову редакцію угоди оформили у вигляді Декларації про зміни ст. 3 Туркманчайського акта 9 листопада 1901 р.<sup>18</sup>

<sup>16</sup> *Соболев М.Н.* История русско-германского торгового договора. — Пг., 1915. — С. 18—19.

<sup>17</sup> *Морозов О.В.* Митний захист цукрової промисловості на початку ХХ ст. // Борисфен. — 1999. — № 4. — С. 8—9.

<sup>18</sup> Сборник торговых договоров и других вытекающих из них соглашений, заключенных между Россией и иностранными государствами. — Пг., 1915. — С. 481.

Угода передбачала модернізацію митної системи Ірану: скасування практики відкупів, заборону внутрішніх митних зборів, єдиний митний статут. Замість 5 % мита вводились три митних тарифи, які регулювали обкладання під час ввезення та вивезення товарів і спеціально під час вивезення з Ірану до Росії. Угода забезпечувала значну перевагу для російської торгівлі у цій країні. Мита на всі основні статті російського експорту були нижчі за 5 %. Із 30 видів товарів, які становили 3/4 російського експорту, 8 звільнялись від обкладання, а 11 обкладались незначним митом. Водночас 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. Таким чином, митна політика відігравала важливу роль при поступовій економічній експансії щодо слабких країн.

Остання третина XIX ст. характеризувалася загостренням боротьби за розподіл сфер економічного і політичного впливу між найбільш розвинутими країнами. Розпочався процес активного утворення військово-політичних союзів. Якщо проаналізувати зовнішню політику європейських держав протягом XIX — початку XX ст., то виявляється така закономірність, як використання принципу “відчинених дверей” (або ідея вільної торгівлі для всіх країн) для зруйнування митної системи економічно та політично слабших країн. Для підтвердження цієї тези характерним є приклад Китаю у XIX ст. Зокрема, британські промислові кола з метою “відкриття” китайського ринку для економічної експансії в першу чергу завдавали удару по митній системі Китаю. Серед методів такого “впливу” — наповнення китайської території контрабандним опіумом для підриву фізичного потенціалу населення країни та пряме військове втручання для укладення з китайським урядом концесійних угод (1821, 1843, 1858, 1860 рр.). За цими угодами на концесійні території поширювалася дія британського митного законодавства. Таким чином, ці території порушували національний митний простір Китаю. Прагнення китайської монархічної династії до політики ізоляції, а точніше сказати — до політики зверхнього ставлення стосовно до оточуючого світу (Китай — центр всесвіту) призвело до соціального й технологічного відставання країни, до її “консервації”. При цьому митна політика виконувала деструктивну функцію.

Таким чином складається система взаємопов’язаних елементів. Митна політика спрямована на створення збалансованої національ-

ної 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 дає змогу створити ефективну економічну систему. 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, Дайлян, Вей-Ха-Вей, Циндао, Порт-Артур, Харбін.

У 90-х рр. XIX ст. у цій сфері найбільших успіхів досягла Російська імперія. Так, у 1895 р. Росія виступила з ініціативою організації спільно з Німеччиною і Францією військово-морської демонстрації з метою примусити Японію відмовитись від радикальних вимог до переможеного Китаю у Сімоносекській мирній угоді. Розв'язавши цю ситуацію, Росія змогла укласти сприятливий для себе союз із Китаєм (22 травня 1896 р.). Економічним доповненням цього альянсу стала Конвенція про концесії на спорудження по території Китаю залізниці (у майбутньому 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 керівництва КСЗ самостійно регулювати тарифи і мита на залізниці;
- звільнення прибутків залізниці та пасажирського вантажу від мит та інших податків.

Зовнішньополітичний успіх концесійної угоди з Китаєм мав і зворотний бік, який ще раз довів глобальність впливу митної політики на міждержавні відносини.

У 1899 р. уряд США запропонував іншим державам визнати доктрину “відчинених дверей” на території Китаю із збереженням у портових містах рівного для всіх держав китайського митного тарифу. Із прийняттям умов США переваги держав, які володіли сферами впливу в торгівлі, були б зведені нанівець. Міністр фінансів Росії С.Ю. Вітте у письмовій відповіді міністру іноземних справ М.М. Муравйову від 26 грудня 1899 р. висловив думку, що американський проект недостатньо зрозумілий. Він вважав: неможливо погодитися з пропозицією Сполучених Штатів щодо зрівняння російських тарифів з іноземними на Китайській східній залізниці.

С. Вітте вбачав такий відступ неприпустимим з політичного погляду. Ця позиція потім була покладена в основу відповіді американському уряду від 30 грудня 1899 р. Таке зіткнення інтересів США та Росії у сфері митної політики безпосередньо впливало на українського експортера. У цьому ж 1899 р. північноамериканський цукровий трест домогся введення ембарго на імпорт цукру з Росії. А щорічний експорт українських цукрових промисловців у США становив 600 тис. пудів. Цей приклад ще раз підтвердив сформульовану раніше закономірність про тісний зв'язок вдалої митної політики держави та ефективної зовнішньої політики, яка, у свою чергу, залежить від економічної могутності держави.

Слід вирізнити 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 досягали найбільш сприятливого митного режиму для свого експортера. У цій ситуації Китайська східна залізниця більшою мірою відігравала військово-стратегічну роль, аніж економічну. Отже, діє закономірність щодо залежності 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 тому 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 (для українських промисловців особливо) на початку ХХ ст. залишився незатребуваним. Такий висновок підтверджується історіографічним дослідженням І.Н. Тарнавського, в якому автор також акцентує увагу на вказаній закономірності. Про це свідчать і статистичні показники: після реформи тарифного законодавства 1889—1893 рр., у кінці ХІХ — на початку ХХ ст., 58,5 % перевезень зернових (основна стаття експорту в кінці ХІХ ст.) здійснювалось на відстань до 500 верст; 14,4 % вантажу додало відстань 500—1000 верст і 10,5 % — 1500—2000 верст<sup>19</sup>. З 80-х рр. ХІХ ст. південний напрямок також поступово перетворюється на головний для експортних потоків з українських губерній. Якщо брати за основний показник експорт зернових, то у 1895 р. його

<sup>19</sup> Чупров А.И., Мусницкий М.И. Упорядочение железнодорожных тарифов по перевозке хлебных грузов. — СПб., 1890. — С. 104.

перевезення до чорноморських та азовських портів досягло 53 % від загального вантажообігу, у 1902 р. збільшилось до 62 %<sup>20</sup>.

У цьому випадку ефективність митної політики у міждержавних відносинах залежала від поєднання інтересів держави і промислово-торговельних кіл. Спираючись на статистику щодо залізниць, наведену А.І. Чупровим, можна зробити висновок, що у випадку з КСЗ такого поєднання інтересів не було. Український експорт, як і загальноросійський, був зорієнтований на ринки Західної півкулі. Розбіжності цих інтересів і призвели 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 вирішення геополітичних завдань — це об'єднання зусиль Франції, Британії, Росії у митній справі з метою 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 б створило несприятливу конкуренцію українським промисловцям і загрожувало б зруйнуванням основ індустріалізації, фінансовим підґрунтям якої були експортні надходження до бюджету. Таким чином, у другій половині XIX ст. протекційна політика охопила всі сфери діяльності держави: економіку, соціальні відносини, зовнішню і внутрішню політику. Важливою складовою цього 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 вирішення геополітичних завдань. Особлива роль при цьому належала українським губерніям у складі Російської імперії.

Найбільшого поширення та розвитку політика протекціонізму набула в країнах, які з другої половини XIX ст. почали 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.

<sup>20</sup> Матеріали к пересмотру торгового договору с Германией. — Вып. 2. — СПб., 1914. — С. 47—53.

Наступна риса митної політики початку ХХ ст. — це перші спроби утворення міждержавних митних об'єднань, їх використання для захисту економічних та зовнішньополітичних інтересів країн (Брюссельський цукровий союз, Митний союз Німеччини, Австро-Угорщини, Італії, Швейцарії та ін.).

Кінець ХІХ 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 військового комплексу та мінімально залежала від імпорту. Так, основними замовниками продукції машинобудівних і металургійних підприємств українських губерній були Військове та Морське міністерства Росії.

## 6.2. Російська митна система в Україні у другій половині ХVІІІ — на початку ХХ ст. Митно-тарифна політика Російської імперії в Україні

До 1766 р. в Російській імперії панував шуваловський 13-копійчаний митний тариф, єдиний для експорту та імпорту. Однак з 1766 р. уряд Катерини ІІ під тиском дворянства, яке зорієнтувалося на зерновий ринок Англії, запроваджує ліберальну митну політику. В еволюції митного тарифу 1770—80-х рр. яскраво проявилася 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 за вагою товару. Мито стягувалося російськими монетами. Крім того, власники або шкіпери суден не сплачували ластовий збір, який залежав від тоннажності судна. Через сім 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. Однак новий Тариф зберіг пільги для чорноморської торгівлі за окремими винятками. Черговий Тариф був опублікований 16 вересня 1796 р. Знову підтверджувалися пільги для чорноморської торгівлі, але знову додалися винятки. Тепер з усіх купців і на всіх митницях мито стягувалося ефимками (1 ефимок = 1 карбованець 25 копійок). Якщо купцеві не вистачало ефимків для сплати мита, тоді дозволялося приймати будь-яку срібну або золоту валюту або дорогоцінні метали в зливках. Мито з експорту сплачувалося російськими монетами.

Цим же Тарифом скасовувалася пільга 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 вказувати 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) конфісковувалося, 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. І по-третє, мито треба було сплачувати без відстрочок. Цей Тариф мав набрати чинності з 1 січня 1797 р., але був скасований Павлом І.

12 жовтня 1797 р. проголошено новий Тариф, який загалом не дуже відрізнявся від попереднього, за винятком ставок курсу ефимків. Кожен ефимок тепер коштував 1 карбованець 40 копійок. Як і раніше, зберігалася 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 примислового виробництва та мануфактур. 19 грудня 1810 р. затверджено “Положення про нейтральну торгівлю на 1811 рік 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.

Заборони, введені 1810 р., діяли до 1816 р., коли почали поширюватися ідеї вільної торгівлі. У 1819 р. прийнято дуже поміркований Тариф, який фактично знищив усі заборони на імпорт іноземних товарів.



Невдовзі виявилася неспроможність російської промисловості конкурувати із Заходом, і економічний стан імперії почав погіршуватися. Щоб подолати кризу національного виробництва, увели охоронний Тариф 1822 р., який заборонив імпорту близько 300 видів товарів. Отже, російський уряд перейшов до протекціоністської політики.

Упродовж XIX ст. в державних, суспільно-політичних, промислових колах Російської імперії тривала боротьба поглядів на стратегію митної політики і відповідно на митний тариф. Боротьба тривала між прихильниками протекційного та ліберального економічних курсів, перемога того чи іншого погляду залежала від зовнішньополітичних факторів. Перша чверть XIX ст. проходила під гаслом вільної торгівлі — фритредерства. Не останню роль у цьому відіграли проекти Віденського конгресу щодо створення у Європі вільної від митних податків території. Ці ідеї набули і практичного наповнення. Завдяки цій угоді територія Польщі у перспективі мала перетворитися на аналог сучасних вільних економічних зон.

На виконання цієї угоди Австрія та Пруссія одержали особливі митні пільги для торгівлі у прикордонних областях Російської імперії. Особлива роль при цьому відводилась Поділлю. Цей регіон перетворювався на центр комунікацій, якими йшли товарні потоки з України до Данцига (Гданська) та Кенігсберга. Ці політичні кроки закріплювалися у Законі про митний тариф 1819 р.<sup>21</sup> Згідно з цим законом Одеському порту було надано статус порто-франко. Порт і місто Одеса з 15 серпня 1819 р. до 15 серпня 1857 р. користувались правами й свободою торгівлі, наданими режимом порто-франко. На підставі цього закону в порт і місто Одесу дозволялося вільне й безмитне ввезення усіх іноземних товарів без винятку, включаючи й ті, що за загальним тарифом заборонялися<sup>22</sup>. Упровадження митного режиму порто-франко свідчило про недостатній потенціал промисловості і її неспроможність задовольнити всі потреби внутрішнього ринку Російської імперії у промислових виробках.

Водночас учасники Віденського конгресу — Австрія та Пруссія — скористались угодою про безмитну торгівлю на території подільної Польщі для задоволення вимог національних промисловців про

<sup>21</sup> *Vitte С.Ю.* Национальная экономия и Фридрих Лист // Вопросы экономики. — 1992. — № 2. — С. 158—170.

<sup>22</sup> Сборник договоров России с другими государствами 1856—1917. — М.: Госполитиздат, 1952. — № 18, 31, 34.

захист від великих обсягів аграрного експорту Російської імперії. Спочатку Австрійська імперія ввела заборонний тариф на російський експорт, а Пруссія підвищила мито на аграрний імпорт. Склалася ситуація, яка вимагала вжиття термінових заходів, і в 1822 р. ліберальний митний курс змінюється протекційним. 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. С.Ю. Віте так оцінював наслідки тарифного регулювання згідно із законом 1822 р.: «Новий митний тариф сприяв надходженню капіталів, розумових сил з усіх цивілізованих країн, особливо з Британії й Німеччини. Дворянство почало створювати вовняні фабрики у своїх маєтках, що спричинило попит на готову вовну, а це, у свою чергу, значно збільшило обсяги вівчарства. Але наслідки тарифної реформи 1822 р. було знівельовані новою хвилею фритредерства»<sup>23</sup>. У 1840-х рр. у Західній Європі знову набувають популярності фритредерські тенденції, і Росія не могла залишитися осторонь від цього: митні тарифи 1850, 1857 і 1868 рр. відрізнялися ліберальним характером і сприяли свободі торгівлі.

До 80-х рр. XIX ст. Російська імперія в економічних відносинах із країнами Європи та Американського континенту керувалася автономним митним тарифом, засадами якого були рівні умови (тобто єдине мито) для імпортованих товарів. Торговельні угоди й конвенції про мореплавство закріплювали принцип надання країнам — учасникам угоди 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 згідно із завданням внутрішнього економічного розвитку і фіскалу. 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 80-х рр. XIX ст., коли політика протекціонізму охопила більшість країн, уряди почали застосовувати диференційовані мита на аналогічні групи товарів відповідно до національ-

---

<sup>23</sup> *Витте С.Ю.* Национальная экономия и Фридрих Лист // Вопросы экономики. — 1992. — № 2. — С. 158—170.



**І. О. Вишнеградський** — міністр фінансів Росії 1887—1892 рр.

ної належності. Захищаючи аграрну галузь своїх країн високими митами, уряди європейських країн допускали 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. “Такий економічний принцип став світовою новинкою в економічній політиці, яка не відповідала економічним теоріям, — писав С. Вітте. — Існувала історична розбіжність практики й теорії щодо переваг протекції чи вільної торгівлі. Протекціонізм завжди передбачав обробку промисловість. Думка про протекціонізм за допомогою мита на сирі вироби, особливо зерно, у першій половині XIX ст. сприймалась як ересь та безглуздя”<sup>24</sup>.

Піонером у галузі нового напрямку митної політики виступила Німеччина. Вільну конкуренцію змінило право встановлення цін, на захист яких запроваджувались високі митні перешкоди. В умовах панування монополістичних союзів протекціонізм із засобу захисту національних економічних інтересів перетворюється на знаряддя дипломатичного тиску.

1891 р. виокремився 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 (у тому числі в українських губерніях) встановлюється стягнення мита у золотій валюті, що підвищило митні збори з 25—30 до 48 %. У 1881 р., вступивши у “змагання” із західними країнами, уряд Росії збільшив мита на 10 %, через чотири роки ще на 20 % за 168 статтями експорту, а з 1890 р. — додатково ще на 20 %<sup>25</sup>.

Сукупність кардинальних змін митно-тарифного законодавства Росії зафіксовано в Законі про тариф 1891 р., у змісті якого відобразився протекціоністський зовнішньополітичний курс країни. Загальна сума митних зборів підвищена на всі групи імпортованих товарів і зросла з 14,7 % їх вартості у 1877 р. до 32 % у 1892 р.

<sup>24</sup> *Витте С.Ю.* Воспоминания. — М.: Соцэкгиз, 1960. — Т. 2. — С. 301.

<sup>25</sup> *Бутенко В.А.* Краткий очерк истории русской торговли в связи с историей промышленности. — СПб.: Тип. Т-ва Сытина, 1910. — С. 116—117.

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 прискороного розвитку промисловості, відображаючи курс на індустріалізацію. Еволюцію законодавства про митний тариф можна простежити за схемою на рис. 6.1.

Одним з якісних критеріїв оцінки успішності митної політики є показники надходження прибутків до державного бюджету, тому динаміку цього процесу можна простежити за допомогою статистичних таблиць. Табл. 6.1 надає інформацію про митні прибутки під час проведення ліберальної митної політики, табл. 6.2 — протекціоністської. Табл. 6.3 демонструє співвідношення митних надходжень у системі загальнодержавних прибутків.

**Таблиця 6.1. Митні прибутки під час проведення ліберальної митної політики, млн крб**

Рік	Митні надходження
1846	46 967 202
1847	4 574 714
1848	44 488 714
1849	45 591 936
1850	46 087 078
1851	46 899 436
1852	48 204 034
1853	42 293 980
1854	29 481 667
1857	51 711 050

Аналіз еволюції митно-тарифного законодавства останньої чверті XIX — початку XX ст. дає змогу класифікувати і визначити основні групи документів, які становили правову базу зовнішньоекономічної діяльності на початку XX ст. До головної групи доку-

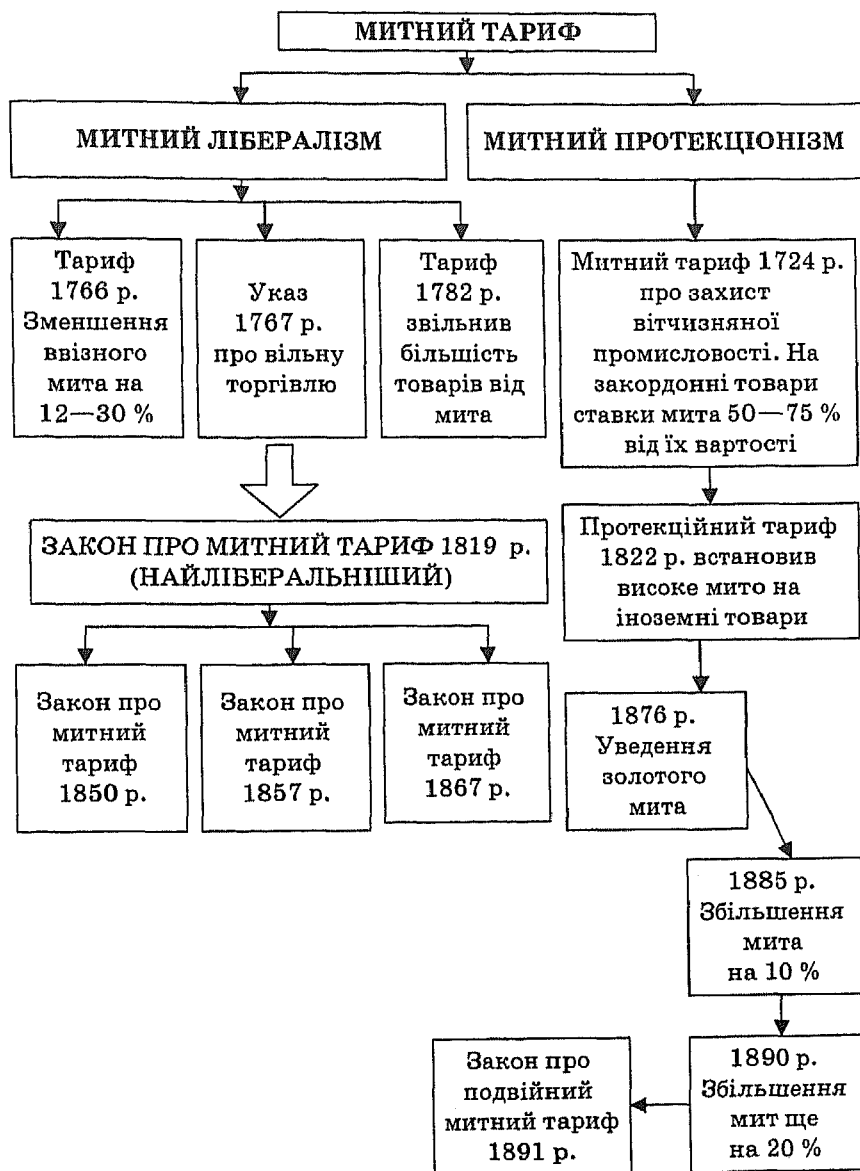


Рис. 6.1. Еволюція митно-тарифного законодавства<sup>26</sup>

<sup>26</sup> Риси́ч Й.А., Новосад В.М., Морозов О.В. Історія митної справи і митної політики в Україні: Навч. посіб. — Д.: АМСУ, 2000.

**Таблиця 6.2. Митні прибутки під час проведення протекціоністської митної політики, млн крб**

Рік	Митні надходження
1880	104 923 956
1881	85 571 178
1882	98 586 624
1883	101 895 777
1884	99 654 122
1885	98 609 610
1886	108 416 846
1887	98 307 807
1888	107 027 864
1889	121 933 628
1890	126 683 260
1893—1897	181 300 000
1898—1902	217 400 000
1903—1907	235 000 000
1908—1912	301 900 000
1913	370 000 000

**Таблиця 6.3. Митні надходження в структурі загальнодержавних прибутків, %**

1855	1860	1865	1870	1875	1880	1885	1890	1892	1893	1900
11,59	14,9	10,8	12,6	15,1	20,1	19,3	25,2	25,8	29,7	25,8

ментів, які регулювали міждержавні торговельні відносини, можемо зарахувати такі.

*Торговельні угоди.* До угод, у яких безпосередньо брали участь українські промисловці, належали: торговельні угоди із 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 на експорт цукру 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<sup>27</sup>.

*Система капітуляцій.* До цього виду торговельних угод зверталися 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-відсоткове мито на імпорتنі товари вказаних держав<sup>28</sup>.

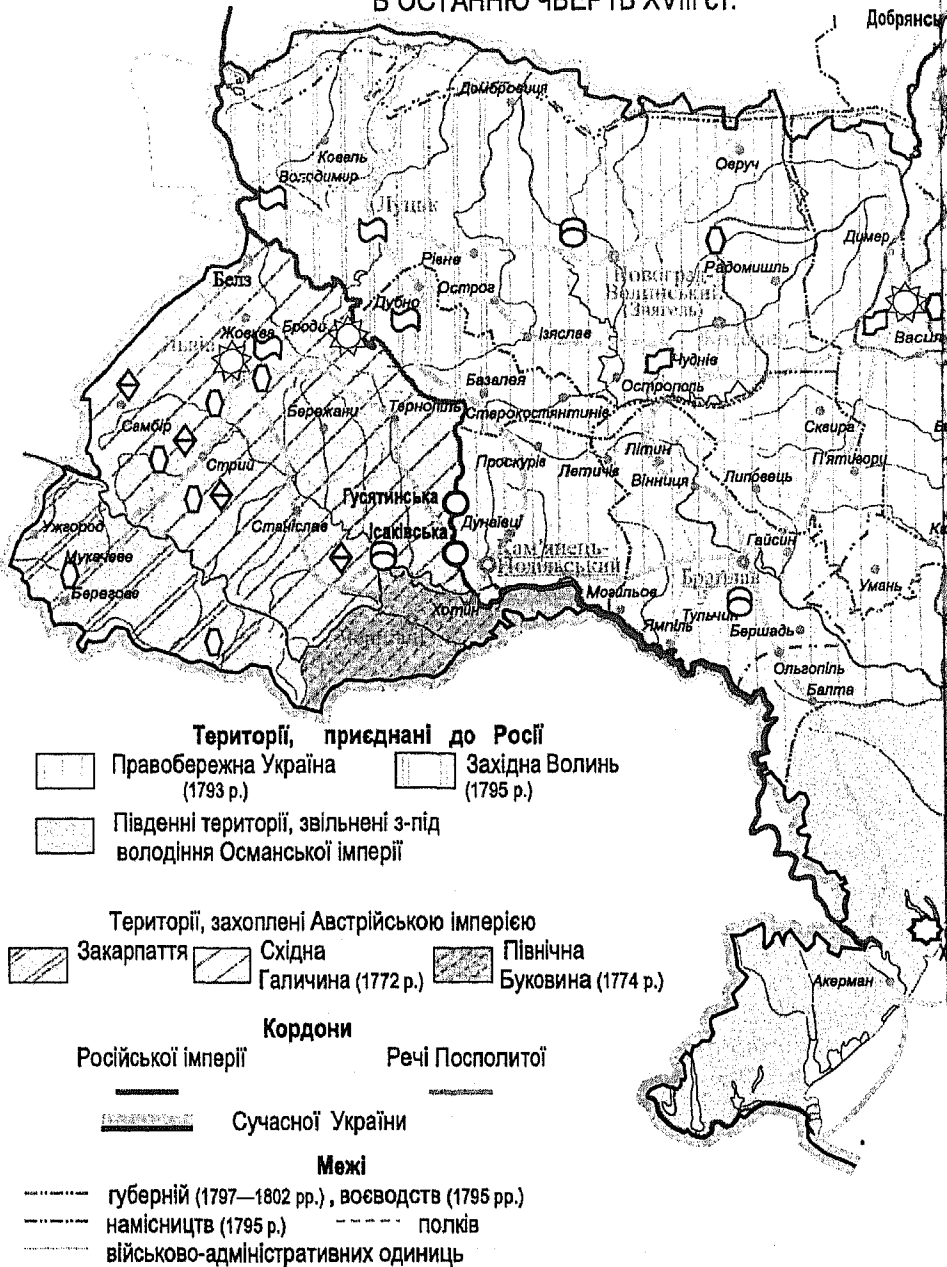
Окрему групу становили нормативні документи, що безпосередньо регулювали зовнішньоторговельну діяльність промисловців-експортерів. До цих актів належали: Положення про товарні склади 1888 р., Статут біржовий 1895 р., закон “Про промисловий податок” 1904 р. Ці закони орієнтували й спрямовували експортну та імпорту діяльність відповідно до загальнодержавної протекційної політики. Успішна реалізація положень міждержавного та внутрішнього митного законодавства багато в чому залежала від якості нормативно-правової бази, яка забезпечувала діяльність митних органів, ведення митної справи.

---

<sup>27</sup> Нарочицкий А.Л. Колониальная политика капиталистических государств на Дальнем Востоке 1860—1895 гг. — М.: Госполитиздат, 1955. — 532 с.

<sup>28</sup> Сборник договоров России с другими государствами 1856—1917. — М.: Госполитиздат, 1952. — С. 126—128, 223—228.

## МИТНА ІНФРАСТРУКТУРА В УКРАЇНСЬКИХ ЗЕМЛЯХ В ОСТАННЮ ЧВЕРТЬ XVIII ст.







### 6.3. Еволюція організаційної та управлінської структури митних установ

Історія створення митної мережі в Україні починається після ліквідації Запорозької Січі, коли перед царським урядом постало питання про захист зруйнованого південного кордону Російської імперії. На момент зруйнування Січі найближче до Південної України знаходилися чотири діючі митниці: Кременчуцька, Переволочанська, Царичанська та Єлизаветградська. Певний час вони були прикордонними і становили південно-українську митну мережу півдня Російської імперії. Кременчуцька та Переволочанська митниці були створені ще 1754 р., коли проводилася митна реформа в Російській імперії. Розпочали вони свою роботу в січні 1755 р. Це найпівденніші митні установи Російської імперії на українських землях. Кременчуцькій митниці підпорядковувався Секе-ринський 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 загальної імперської митної системи. У 60-х рр. XVIII ст. виникло питання про перенесення Кременчуцької та Переволочанської митниць у зв'язку з утворенням Новосербії, але його вирішення тимчасово відклали. Президент Комерц-колегії Е. Мініх вважав, що для цього потрібно більше 140 тис. крб та не менше двох років, а це могло зашкодити і Державній скарбниці, і торгівлі. Тому пропонувалося тимчасово залишити згадані дві митниці в дії, що й було зроблено. У цей же час відкривається митна установа в Єлизаветградській 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. виданий 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 та 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 порівняно 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 розташовувалася на півдні України. Через три місяці, 26 травня 1776 р., у сенатському наказі докладніше визначався склад і принципи організації південноукраїнських митниць. Частково пояснювалися причини заснування деяких конкретних митних установ. Наприклад, митні застави в Єнікалі та Керчі створювалися, 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 залишалося відповідно до попереднього наказу. Перераховувалися й старі митні установи, що підлягали ліквідації, серед них Царичанська, Переволочанська, Кременчуцька та Єлизаветградська. Невдовзі створюється митна застава 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 кордоні 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 — 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-Кайнарджійського 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 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 самий час виникає і Миколаївська митна застава.

27 травня 1794 р. Катерина II видала рескрипт про заснування торгової гавані, митниці й карантину в Хаджибейі. Через два місяці затверджено перші штати Хаджибейської митниці й 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. 1 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 п'ять форпостів. Але митний режим порто-франко проіснував недовго, і 1799 р. його скасували.

У XIX ст. мережа змінювалася й далі, але не настільки суттєво. У 1805 р. вже існувала Маякська митна застава 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 застава Одеського порто-франко для перевірки товарів, які вивозилися за межі порто-франко. 1826 р. в Одесі створюється окрема сухопутна митниця. 1835 р. виникли митні установи в Ак-Мечеті та Бердянську.

У 1793 р. у результаті другого поділу Речі Посполитої утворилася Кам'янець-Подільська область, а в 1795 р. створено Поділь-

ську губернію у складі Російської імперії. Подільська губернія межувала з Австрійською імперією — це був єдиний державний кордон у губернії, де розташовувалися митниці. У серпні 1795 р. у Кам'янці-Подільському створено Прикордонний комісаріат на чолі з Іваном Бароцьким та Жванецький прикордонний карантин<sup>28</sup>. 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 документи про діяльність цих митниць, перші документи Ісаківської митниці належать до 1831 р. Митниці Подільської губернії разом із митницями Волинської увійшли до складу Радзивилівського митного округу.

З 1716 до 1775 р. митні установи на теренах Російської імперії підпорядковувалися Комерц-колегії. Але в 1775 р. Комерц-колегію ліквідували і митниці підпорядкувалися генерал-губернаторам. У розпорядженні губернатора перебував так званий митний департамент, який складався з обер-директора та його помічника. Крім того, 1781 р. у казенних палатах створено Другу експедицію з митної справи, яка повністю наглядала за митними установами регіону — сюди надсилали відомості про надходження та витрати грошей для засвідчення і подальшого подання вже в казенну палату. В експедиції головував радник із митної справи. Радник мав відвідувати підпорядковані йому митниці, наглядати за товарообігом і роботою службовців, виправляти недоліки та помилки. Гроші, стягнені на митницях за ввезення і вивезення товарів, тобто мито, надходили повітовим казначеям, які їх фіксували і зберігали. Самі ж повітові казначеї підпорядковувалися казенній палаті. До 1780 р. діяла Головна над митними зборами канцелярія, створена 1763 р. з метою посилити боротьбу з контрабандою і поліпшити загальний стан митної справи. У 1775 р., після губернської реформи, митниці й застави було передано у відання губернаторів, а канцелярію згодом ліквідували.

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. Головна над митними зборами канцелярія відновлена не була, однак у Комерц-колегії створено експедицію для засвідчування митних рахунків. У 1800 р. визначено функції Комерц-колегії

---

<sup>28</sup> Матеріали по истории Подольской губернии (1792—1796). — Каменец-Подольский, 1885. — С. 44.

щодо митної справи. Тепер митницями займалася Четверта 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. Четверта експедиція складалася з радника, асесора і двох купців. У 1802 р. було створено вісім міністерств, одним із яких стало Міністерство комерції, керівник якого (тобто міністр комерції) тепер очолював Комерц-колегію, замість колишнього президента. 1810 р. Комерц-колегію ліквідували остаточно.

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. Наприклад, у 1776 р. прикордонній Микитинській митниці підпорядковувалися Олександрівська, Самарська (Богородицька) і портова Кінбурнська застави. Крім того, при Олександрівській заставі існувала заставка на Кінських Водах — це вже була установа третього рівня підпорядкування. Через 20 років, у 90-х рр. XVIII ст., в Олександрівській фортеці діяла вже не заставка, а прикордонна митниця. Маємо і зворотні приклади: 1828 р. Ренійську митницю переведено на становище застави. У цей самий час і в Очакові замість митниці з'являється митна заставка.

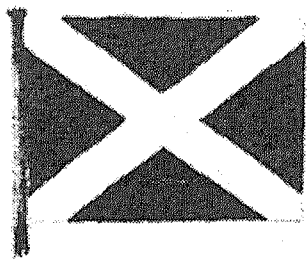
6 березня 1797 р. у прикордонних губерніях, в тому числі в Новоросійській, запроваджено інститут митних інспекторів. Метою цього заходу були огляд та перевірка митниць, митної мережі на кордоні і нагляд за точним виконанням митниками службових обов'язків. Інспектори підпорядковувалися Комерц-колегії. Власне,



Директор Департаменту зовнішньої торгівлі Росії М.О. Обресков, 1811—1822 рр.



Директор Департаменту зовнішньої торгівлі Росії Д.П. Бібіков, 1823—1835 рр.



**Прапор Департаменту митних зборів Російської імперії у період 1827—1918 рр.**



**Директор Департаменту зовнішньої торгівлі Росії Д.С.Язиков, 1835—1850 рр.**

вони замінили митних радників при казенних палатах і отримували таке саме жалування. При кожному інспекторі був писар.

У 1811 р. запроваджується система митних округів. З появою округів збільшилася кількість митних службовців. Начальник митного округу знаходився на головній митниці і контролював роботу підпорядкованих митниць та застав. Його сповіщали про затримання контрабанди, він відповідав за дотримання законності на митних установах, тобто по суті замінив митного інспектора і навіть мав діяти згідно з інструкцією для митних інспекторів.

Внутрішній устрій митних установ залежав від функціональних обов'язків митниці й товарообігу: устрій портової митниці відрізняється від устрою прикордонної, а товарообіг визначає необхідну пропускну потужність митниці, тобто кількість співробітників. Посади та обов'язки посадових осіб визначалися інструкціями. В Інструкції 1764 р., виданій прикордонним митницям Головною над митними зборами канцелярією, згадується кілька митних посад. По-перше, вищу посаду на митниці — посаду директора. Він керує митними справами і службовцями, відповідає за все, що відбувається у підпорядкованій йому установі. Інструкція 1798 р., видана Комерц-колегією також для прикордонних митниць,

визначає обов'язки директора більш докладно. Директор не тільки керує митницею, але й наглядає за тим, щоб службовці не порушували порядок роботи установи, запобігає можливим збиткам або зупинкам у роботі митниці. Він також піклується про гідну поведінку своїх підлеглих, особливо про їх ставлення до купців та мандрівників. Особливий нагляд за митними спорудами також доручався директору. Він мав бути на робочому місці повсякчасно, а будь-яка його відсутність мала погоджуватися з Комерц-колегією. 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 берегти товари від пошкоджень. Він також наглядав за пакгаузними доглядачами. Вагмейстер мав у розпорядженні ваги й гирі, за точність яких відповідав і якими зважував товари. Штемпельмейстер також вимірював товари: визначав кількість і розміри. Він таврував вимірні товари чорним або червоним чорнилом чи прикріплював до товару свинцеве тавро. Поширеним було, особливо на невеликих митницях, поєднання посад ваг- і штемпельмейстерів. Якість і кількість вина, яке провозили через кордон, перевіряв екер і порівнював із зазначеними в оголошенні параметрами. Касир брав мито від купців, зберігав казну в митниці, заповнював книги прибутку та витрат і на їх основі щомісячно складав відомості. Решта митних службовців — нижні чини — виконували чітко визначені, але вже Головним регламентом, обов'язки.

Відрізнялися не лише штати окремих митних установ, а і їх функціонування, хоча загальні принципи діяльності визначалися



Директор Департаменту зовнішньої торгівлі Росії М.В. Пашков, 1850—1863 рр.



Директор Департаменту митних зборів Росії Д.О. Оболенський, 1863—1870 рр.





**Директор Департаменту митних зборів Росії М.О. Качалов, 1870—1882 рр.**

законодавством. На митницях практикувалося добове чергування службовців, особливо цолнера і директора. Власне робочий день починався о восьмій годині ранку і тривав до обіду, до першої години, а далі — залежно від наявності справ. Офіційну документацію заборонялося виносити за межі митної установи. Щоденно й обов'язково заповнювався журнал присутствія, де зазначалося, які питання було вирішено протягом робочого дня. Механізм пропуску товарів передбачався такий: товари відвозили до пакгаузів, де передавали пакгаузному інспектору в присутності директора, цолнера, контролера, екера, вагмейстера і штемпельмейстера. Усі товари записували в пакгаузну книгу, де кожний запис завіряв підписом або печаткою власник товару. Ди-

ректор або цолнер записували всі ці товари в настільний реєстр і давали дозвіл на перевірку товарів. У перевірці брали участь усі вищезгадані урядовці, присутні під час реєстрації товару. Кожний із них виконував свої функції і позначав результати власної перевірки на оголошенні про товари. Потім вираховувалося мито в тій валюті, якою власник товару його сплачуватиме, і записувалося на оголошенні. Касир приймав гроші від купця і записував їх під наглядом цолнера у свою книгу прибутків, де розписувався й купець. Потім купець отримував ярлик за підписом директора і цолнера на випуск його товарів, за які вже сплачено мито, з пакгаузу і віддавав його пакгаузному інспектору. Останній відпускав указані в ярлику товари у присутності всіх чиновників. Власник товару розписувався у книзі пакгаузного інспектора за кожний повернутий товар і вивозив товари під контролем доглядачів за межі митниці. Якщо під час огляду виявлено невідповідність оголошення і наявного товару, тоді про це робиться належний запис в оголошенні. Коли знаходили заборонений, прихований товар або більше, ніж оголошено, його конфісковували. Власник конфіскованого товару мав право подати апеляцію до Комерц-колегії. У разі неможливості розміщення товарів у митному пакгаузі через габарити товару або зайнятість приміщень, купець міг залишити товари в будь-якому місці неподалік митниці під наглядом митного доглядача й одного з пакгаузних чиновників. Купець навіть міг не розвантажувати товари з возів, якщо вози вільно проходили у ворота.

Гроші, тобто казну, зберігали в окремій кімнаті — коморі або в приміщенні суддів у скрині. Скриню замикав касир, а запечатували директор, цолнер і контролер. Гроші складали в скриню одразу після надходження і щотижнево перевіряли наявність. Куди відсилати зібрані гроші, вирішувала казенна палата і призначала для цього повітове казначейство або іншу установу. Але ці гроші без дозволу Комерц-колегії витратити не дозволялося. В особливу скриньку, окремо від решти зборів, складалися так звані дріб'язкові збори, які не перевищували 50 копійок. Цолнер записував їх окремо, в іншу книгу. Скриньку замикав касир і запечатував один із членів присутствія. Щомісячно члени присутствія перевіряли суму дрібного збору і порівнювали її із записами в книзі. У разі нестачі гроші вираховувалися з жалування службовців.

У кімнаті присутствія в особливій скриньці зберігали штемпелі. Скриньку запечатували члени присутствія. Тут же зберігалися — також в окремій скриньці — ключі від пакгаузу. Цю скриньку замикав пакгаузний інспектор і запечатували члени присутствія. Така сама процедура здійснювалася і стосовно самого пакгаузу. При пакгаузі, казні та на воротах стояли караули — солдатів відряджав військовий начальник того краю, де розташовувалася митниця.

Загальні, базисні основи діяльності митних установ було викладено в законі “Общее установление министерств” 1811 р., який остаточно затвердив міністерську реформу 1802 р. З 25 жовтня 1811 р. митне відомство очолили міністерство фінансів та його департамент зовнішньої торгівлі, пізніше департамент митних зборів<sup>29</sup>. Відповідно до закону “Общее установление министерств” усі державні справи у виконавчому спрямуванні



Директор Департаменту митних зборів Росії Л. Ф. Тухолка, 1882—1894 рр.



Директор Департаменту митних зборів Росії М. І. Білюстін, 1894—1908 рр.

<sup>29</sup> Полное собрание законов Российской империи. — СПб.: Изд-во Канцелярии Его Величества, 1830. — Т. XXXI. — № 24686.

були поділені на п'ять головних — частин. Митне відомство належало до III частини — “Державної економії” — міністерства фінансів<sup>30</sup>. Митне відомство створювалось як сукупність установ, підпорядкованих керівництву центрального галузевого органу управління і керувалось статутами 1819, 1842, 1857, 1882, 1892, 1904, 1910 рр. Оформлення єдиного митного відомства означало наявність у ньому:

1. Централізованого галузевого апарату у вигляді головного митного управління у складі міністерства фінансів та департаменту зовнішньої торгівлі.

2. Відомчого територіального розподілу митних установ з відповідними місцевими митними управліннями, митними округами, дільницями.

3. Постійного складу чиновників.

4. Єдиного адміністративного порядку відомства, його бюджету.

Керівну структуру митного відомства першої половини XIX ст. наведено на рис. 6.2.

29 жовтня 1864 р. рішенням Державної ради Департамент зовнішньої торгівлі було перейменовано у Департамент митних зборів. При цьому до цілей і функцій Департаменту митних зборів належали: фіскальні (митні податки у загальному обсязі бюджету держави становили від 11 до 29 %), економічні, поліційні, а також охорона державного кордону та боротьба з контрабандою.

Розподіл митних округів здійснювався згідно із законом “Установлення таможенного управления по европейской торговле”. До складу митних округів входили всі митниці, митні застави, перехідні пункти, а до 1899 р. й підрозділи прикордонної варті, що розміщувалися у територіальних межах округів. Аналіз розташування митних округів Російської імперії протягом XIX ст. також свідчить про надзвичайно важливу роль України як центру зосередження торговельних комунікацій. Тут проходив зв'язок таких регіонів, як Західна Європа — країни Середземномор'я — Близький Схід — Кавказ.

Ця оцінка збігається з документальними джерелами: так, згідно з Митним статутом 1811 р. із 11 митних округів на території України розміщувалися 5; за Статутом 1819 р. із 12 округів — 5; за Статутом 1842 р. із 14 округів — 7; за Статутом 1857 р. з 16 округів — 7; за Статутом 1892 р. із 7 округів — 5<sup>31</sup> (рис. 6.3).

---

<sup>30</sup> Полное собрание законов Российской империи. — СПб.: Изд-во Канцелярии Его Величества, 1830. — Т. XXXI. — № 24686. — С. 687.

<sup>31</sup> Там же. — С. 24.

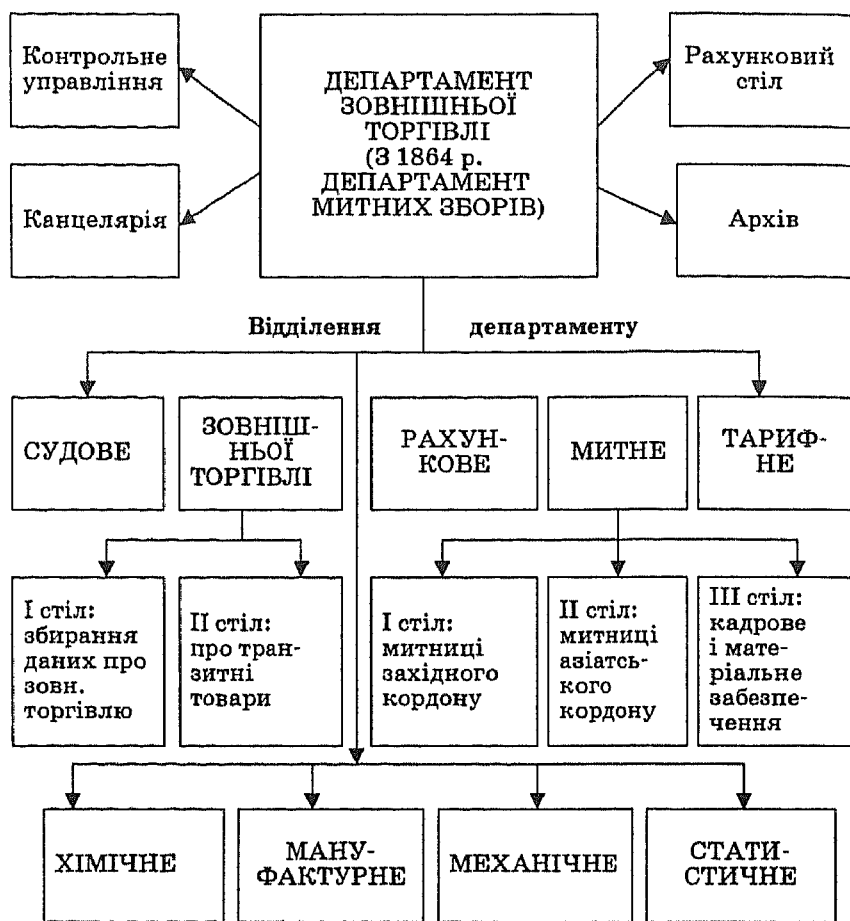


Рис. 6.2. Структура центрального апарату митного управління Російської імперії у XIX ст.

У 1911 р. з метою надання митним регіональним установам більшої оперативності дій, в умовах економічного піднесення в країні та зростаючого 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<sup>82</sup>. 28 травня 1912 р. затвердили "По-

<sup>82</sup> Державний архів Харківської області. — Ф. 84, оп. 1, спр. 763 а, арк. 22.



Рис. 6.3. Митні округи за Статутом 1857 р. на території України

ложение о местных таможенных управлениях”, а з 1 січня 1913 р. була проведена реформа. Згідно з нею 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<sup>33</sup>. Права та обов'язки інспекторів митних установ були визначені законом "Об установлении местного таможенного самоуправления" та "Инструкции инспекторов таможенных и чинов, которые при них находятся" від 1912 р.<sup>34</sup>

Згідно з Митним статутом митні установи створювалися для пропуску через кордон осіб і товарів, а також для стягнення з них установленого мита. У свою чергу, митниці розподілялися на види та 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 розподілялися на чотири класи: I клас — складські, II клас — головні сухопутні та портові, III клас — деклараційні, IV клас — митниці та застави<sup>35</sup>.

Але були й окремі 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. Вхідження до Севастопольського порту іноземних суден був категорично заборонений (рис. 6.4).

Водночас митниці Києва й Харкова, що входили до відповідних округів, підпорядковувалися 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 посідали машини, метал. Через Київ на зовнішній ринок вивозилися цукор, борошно, ліс, продукція тваринництва. На 1905 р. торговельний обіг Києва становив 35,3 % від усього торговельного обігу Південно-Західного краю.<sup>36</sup>



Директор Департаменту митних зборів Росії С.Д. Ган, 1908—1917 рр.

<sup>33</sup> Державний архів Харківської області. — Ф. 84, оп. 1, спр. 63, арк. 331, 332.

<sup>34</sup> Там само. — Ф. 84, оп. 1, спр. 663, арк. 404.

<sup>35</sup> Полное собрание законов Российской империи — СПб.: Изд-во Канцелярии Его Величества, 1830. — Т. 14. — № 10236. — т. XXXVI. — С. 418.

<sup>36</sup> Юго-Западный край в экономическом отношении. — К., 1913. — С. 24.



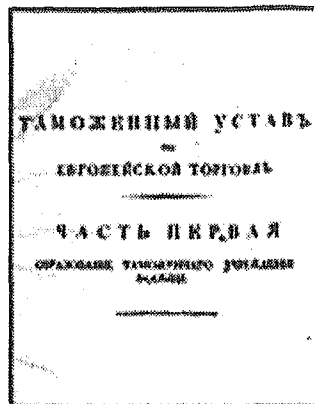
Рис. 6.4. Класифікація митниць за Статутом 1857 р.<sup>37</sup>

## 6.4. Поліційні функції митних органів

Поліцейський напрямок був менш помітним, ніж фінансовий, і скоріше навіть частково прихований через зрозумілі причини. Законодавчі акти, як правило, дуже побічно згадували про поліцейські функції митниць і не наголошували на них.

<sup>37</sup> Рисиц І.Л., Новосад В.М., Морозов О.В. Історія митної справи і митної політики в Україні: Навч. посіб. — Д.: АМСУ, 2000.

Митники контролювали рух через кордон не тільки товарів, але й людей, особливо з-за кордону. У 1793 р. через французьку революцію 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 графа Прованського, графа Конде або графа Д'Артуа про те, що вони рятуються від революціонерів. Про приїзд цих французів слід було домовлятися заздалегідь з урядом Російської імперії.



Титульна сторінка Митного статуту XIX ст.

За наявності всіх цих умов французів пропускали в межі імперії для складання особливої присяги, потім вони отримували посвідчення про складання присяги, а їх прізвища оголошувалися в газетах. Примірники такої присяги отримували й митні установи, хоча французи мали право складати присягу не тільки в присутстві державних установ, але й у католицькому храмі.

Після 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 їхніми 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, насамперед, якщо вони викликали підозру службовців. Наприклад, у 1806 р. пошуки зниклого з торгового судна у Феодосійському порту абазинця вела не лише поліція, а й місцевий карантин і митниця. Імовірно, його підозрювали в причетності до контрабанди.

Навіть якщо особа не викликала ніяких підозр у митників, її також могли не впустити до Росії — уряд багато кого не хотів бачити в межах держави. Перелік таких осіб був у кожній митній установі і періодично поповнювався новими прізвищами. У більшості випадків переміщення так званих неблагонадійних з політичного погляду осіб, якщо вони не становили особливої загрози, просто фіксували. Коли ж революційні наміри неблагонадійних осіб ставали відомі уряду, тоді їх в'їзд 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 за жодних умов. Заборона могла поширюватися й на цілу групу людей: відомо про заборону в 20-х рр. XIX ст. повертатися до Росії євреям, які виїхали з імперії добровільно.

У деяких випадках контроль за іноземцями був менш жорсткий: їх пропускали через кордон, але проводили тотальний обшук. Переліки таких осіб були на митницях, але складалися вони, як правило, консулами або представниками Російської імперії в інших країнах. Консул повідомляв у колегію іноземних справ про видання паспортів на в'їзд до Росії певним особам, а вже міністр фінансів давав розпорядження про особливу увагу до цих осіб. Про результати обшуку, тобто про перелік виявлених речей, повідомляли міністру фінансів.

Особливу увагу звертали митні службовці на документи, які пред'являли на кордоні мандрівники або торговці. У певних випадках митники позначали на самих документах, що перевірка проведена і зміст документів відповідає дійсності. Обов'язково фіксувалися паспорти, з якими люди їхали через кордон: велася особлива відомість про тих, хто приїхав з-за кордону, в якій вказували, ким і де було видано паспорт із дозволом на в'їзд до Російської імперії. Осередко записували мету приїзду і термін перебування в Росії. Дуже ретельно перевіряли паспорти навіть російських підданих, якщо вони поверталися з-за кордону. Це було можливо завдяки інформації, яку надавали консульства. Надісланий консулом перелік складався з прізвищ цих осіб, дати отримання документа, віку особи, місця народження, роду занять, місця призначення та особливих приміток. В останній графі "Примітки" йшлося про причини подорожі, обставини оформлення паспорта і т. ін. Примітки до відомості могли займати найбільше місця і докладно описувати перебіг подій під час подорожі конкретної особи. Ці формальності мали ускладнити підробку документів і полегшити роботу митників.

Такі обов'язки митниць — контроль за перетинанням кордону та перевірка документів — давали владі можливість залучити митних службовців до боротьби з іноземними шпигунами. Наприклад, у середині 80-х рр. XVIII ст. маємо приклади, коли керівництво південноукраїнських губерній попереджувало місцеві митниці про прибуття турецьких шпигунів і наказувало вжити заходів щодо їх затримання. Аналогічних заходів могло бути вжито, якщо особу лише підозрювали у можливому шпигунстві. Наприклад, у червні

1828 р. очікувалося прибуття до Одеси з Австрії Гната Шейфельда, який оголосив про свій намір створити банк в Одесі. Але подільський цивільний губернатор попередив херсонського губернатора про свої підозри щодо намірів Шейфельда. Після донесення Миколі I стосовно цього питання отримано розпорядження заарештувати Шейфельда і конфіскувати його папери, які необхідно було представити особисто Миколі I.

До 1871 р. здійснення паспортного контролю на державному кордоні належало до прямих функцій 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 прикордонних пунктах російського кордону передається жандармським офіцерам. У компетенції митників залишалася 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”<sup>38</sup>. Крім 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 варти.

На думку жандармських чинів, такі права ДМЗ створювали потенційну загрозу для державної безпеки. А торгові агенти могли виконувати роль кур’єрів, у тому числі фінансових, як для антиурядових організацій, так і для іноземних резидентів. Слід також пригадати спроби замаху на імператора Олександра II. Тому 20 червня 1881 р. набрав чинності спільний циркуляр № 2603 Міністерства внутрішніх справ і Міністерства фінансів, який забороняв видавати торговим агентам службові білети для відряджень. Згідно з циркуляром агенти отримували спеціальні легітимні посвідчення в місцевих відділеннях поліції. Начальникам митних округів залишили право під особисту відповідальність видавати дозвіл на короткотермінові відрядження лише митним службовцям<sup>39</sup>. Водно-

<sup>38</sup> Центральний державний історичний архів України у м. Києві. — Ф. 339, оп. 1, спр. 121, 102.

<sup>39</sup> Там само. — Ф. 1153, оп. 1, спр. 198, арк. 15.

час жандармське керівництво чудово розуміло небезпечні тенденції, що могли посилитися, якщо всі контрольні важелі зосередити в одному відомстві. Процедури, передбачені митним контролем, були використані як елемент нагляду за результатами діяльності російських жандармів за кордоном. У 1883 р. набуло чинності розпорядження ДМЗ, продубльоване циркуляром № 2434 від 10 червня 1883 р. Департаментом поліції про обов'язковий митний огляд особистого багажу жандармських офіцерів, що виїжджали за кордон чи поверталися після закордонних службових відряджень<sup>40</sup>.

У зв'язку з посиленням паспортного контролю з боку ДМЗ та Департаменту поліції вдосконалювалися статистичні форми реєстрації та звітності осіб, що перетинали державний кордон. Для уніфікації реєстрації російських підданих, що від'їжджали за кордон за паспортами зразка 1888 р., Міністерство фінансів підготувало спеціальні паспортні книжки з відривними талонами. Ці паспортні книжки надходили губернаторам, градоначальникам та офіцерам — завідуючим прикордонними пропускними пунктами. Талони при кожному перетинанні кордону відривалися й передавалися до місцевих митних установ. Таким чином здійснювався подвійний контроль за міграційними процесами<sup>41</sup>. За час дії цієї системи звітності було виявлено такі недоліки.

Місцеві жандармські управління, як правило, необґрунтовано затримували передачу відривних талонів митницям більше ніж на один місяць із моменту перетинання особою державного кордону. Для виправлення цього недоліку в 1896 р. Департамент митних зборів замінив відривний талон відомістю форми А, яка давала можливість скласти звітність, потрібну для ДМЗ, не лише про російських підданих, але й про іноземців.

Відомість форми А включала такі пункти:

“I. Сведения о русских подданных, проследовавших по паспортам через границу.

189... г.

1. Ф.И.О., возраст.

2. Члены его семейства, указать возраст каждого.

3. Сословие или звание.

---

<sup>40</sup> Центральний державний історичний архів України у м. Києві. — Ф. 1153, оп. 1, спр. 198, арк. 62.

<sup>41</sup> Там само. — Ф. 1153, оп. 1, спр. 198, арк. 31.

4. Местожительство.
5. Кем выдан паспорт.
6. Время выдачи паспорта: год, день.
7. На какой срок выдан паспорт.
8. Время выезда за границу: год, число.
9. Примечания.

II. Сведения об иностранцах, приезжающих из-за границы в Россию по национальным паспортам.

189... г. через \_\_\_\_\_ Таможню

1. Ф.И.О. Возраст иностранца, прибывшего в Россию.
2. Члены семейства (с указанием возраста каждого).
3. Какое подданство.
4. Инициатива или приглашение.
5. Страна прибытия.
6. Куда направляется.
7. Примечание<sup>42</sup>.

Заповнену відомість потрібно було подати до митниці впродовж трьох днів з моменту прибуття чи вибуття особи.

Митна статистика наводить такі показники перетинання державного кордону Російської імперії в останню чверть XIX ст. Показники даються для європейських кордонів (табл. 6.4).

**Таблиця 6.4. Перетинання державного кордону Російської імперії (європейські кордони), тис. осіб**

Рік	Вибуло	Прибуло	Різниця
1	2	3	4
1876	62,3	61,0	-1,3
1877	60,7	51,2	-9,8
1878	72,5	72,3	-0,2
1879	62,0	53,6	-8,4
1880	45,6	46,7	+1,1
1881	62,4	37,6	-24,8
1882	57,3	43,1	-14,2

<sup>42</sup> Центральний державний історичний архів України у м. Києві. — Ф. 339, оп. 1, спр. 121, арк. 8.

Закінчення табл. 6.4

1	2	3	4
1883	60,1	36,4	-23,7
1884	53,4	36,1	-17,3
1885	68,6	58,9	-9,7
1886	68,9	53,9	-15,0
1887	63,3	44,6	-18,7
1888	63,4	50,6	-12,8
1889	115,6	79,1	-36,5
1890	105,5	64,6	-40,9

Останні роки XIX ст. позначилися збільшенням кількості нелегальних переходів російського кордону учасниками революційних партій та організацій, що, у свою чергу, стало причиною нового посилення паспортного та митного контролю взагалі. З 1900 р. у митних чиновників з'явилася нова службова функція. У капітанів морських суден, що відпливали за кордон, митники отримували розписку про відсутність на борту незареєстрованих пасажирів або членів команди. Цей документ після завершення процедури митного контролю передавали до місцевого жандармського відділення.

Сам процес взаємодії між жандармами й митниками не завжди був простим. Це чудово ілюструє такий приклад. У березні 1900 р. помічник начальника Катеринославського губерньського жандармського управління в Маріуполі отримав наказ підготувати попередній проект систематичного огляду іноземців, які прибували морським транспортом, та узгодити ці заходи з керівництвом Маріупольської митниці. Жандармський офіцер звернувся з цією пропозицією до керуючого Маріупольською портовою митницею М.В. Навроцького. В основу пропозицій Жандармського управління було покладено ідею участі жандармів в особистому митному огляді іноземців та їх багажу. Але ця пропозиція суперечила ст. 878—917 Митного статуту й порушувала службові повноваження митників. Тому начальник митниці, пославшись на відповідну правову норму, відмовив в участі жандармів у здійсненні митного контролю.

Однак на цьому суперечка не закінчилася, і в її вирішення втрутилося Міністерство фінансів з роз'ясненням правомірності дій начальника Маріупольської митниці. У роз'ясненні ДМЗ вказувалося, що митний огляд пасажирів здійснюється лише в тому випадку, коли іноземці прибувають до Маріуполя морським шляхом і до цього не зупинялися в портах Одеси та Керчі, де мали проходити митний огляд. Причому це був ретельний огляд багажу пасажирів з метою виявлення предметів, заборонених для ввезення. Що стосувалося особистого огляду як іноземців, так і російських підданих, то до них ця форма митного контролю застосовувалася виключно за наявності формальної заяви. Ця заява й має містити інформацію про спробу контрабандного провезення заборонених предметів. У подальшому митне відомство запропонувало повідомляти Жандармському управлінню про кожний випадок прибуття на пароплавах іноземців, а воно, у свою чергу, мало доводити оперативну інформацію до митників про підозрілих пасажирів.

Але в питанні особистого огляду пасажирів жандармами документ містив таке формулювання: “Если же Ваше Высокоблагородие не найдете для себя возможным без особого на то уполномочия высшей власти принять на себя активную роль осмотра всех лиц, прибывающих из-за границы, и принять на себя выверку паспортов, то благоволите снести по этому предмету с кем следует и о последующем прошу меня уведомить” (мався на увазі директор ДМЗ)<sup>43</sup>. Цей приклад свідчив про неузгодженість нормативної бази ДМЗ та МВС. Крім того, законодавство імперії не встигало оперативно реагувати на виклики кримінального та змовницького світу. Водночас масштаби нелегального переміщення через державний кордон на рубежі XIX—XX ст. досягли надзвичайних розмірів. З 200 тис. осіб, які щорічно емігрували за кордон, лише 25 % мали легальні паспорти<sup>44</sup>. Тому суперечності між двома відомствами, як правило, обговорювались їхніми керівниками й закріплювалися міжвідомчим циркуляром.

У ході виконання оперативних заходів Департамент поліції користувався послугами агентів, завербованих із числа контрабандистів. Усі повноваження з видачі паспортів наприкінці XIX ст. були сконцентровані в МВС, таким чином, паспорти отримували

<sup>43</sup> Центральний державний історичний архів України у м. Києві. — Ф. 339, оп. 1, спр. 121, арк. 121—125.

<sup>44</sup> *Роговин Л.Н.* О паспортах заграничных, пропуске через границу и пограничных сообщениях. — СПб., 1909. — С. 5.

навіть особи, які перебували під слідством у справах про контрабанду. Для врегулювання цієї проблеми було підготовлено і видано циркуляр від 20 березня 1900 р. № 1613, в якому вказувалося: “Ввиду вредных для казны последствий, проистекающих от выдачи жандармскими чинами паспортов на краткосрочные отлучки за границу лицам, избличенным в контрабанде и находящимся под судом или следствием, Департамент полиции согласно ходатайству Департамента таможенных сборов просит г.г. жандармских офицеров, заведующих паспортной частью на пограничных пунктах, не выдавать видов на краткосрочные отлучки всем лицам, о неблагонадежности коих в таможенном отношении будут доставлены Вам сведения таможенными учреждениями”<sup>45</sup>.

Одне з головних завдань, що покладалося на митниці, — це боротьба з політичною контрабандою, і в першу чергу друкованою продукцією. У 1896 р. Департамент поліції звернувся з клопотанням до Департаменту митних зборів, у якому акцентувалась увага на процедурних моментах, невиконання яких ускладнювало притягнення винних до відповідальності. Проблема полягала в тому, що при виявленні контрабандної друкованої продукції та її вилученні митні чиновники в протоколах зазначали її перекладену назву з помилками, а не мовою оригіналу. У подальшому це не дозволяло точно визначити найменування книги. У протоколах про вилучення літератури не було підписів осіб, у котрих знайшли заборонену друковану продукцію. Така службова недбалість митників дозволяла правопорушникам у суді відмовлятися від заборонених видань, а суди, посилаючись на невідповідність протокольних назв дійсним, звільняли контрабандистів від відповідальності. Слід зазначити, що майже вся іноземна література, яка ввозилася в Російську імперію в XIX ст. фізичними та юридичними особами, відправлялася митницями до губернських цензурних комітетів. І лише після позитивного висновку цих комітетів іноземна література допускалась у вільне користування.

У зв'язку з цим ДМЗ 31 жовтня 1896 р. направив у прикордонні митниці циркуляр для виправлення вказаних недоліків у процедурі митного контролю й розпорядження щодо посилення взаємодії з жандармськими прикордонними пунктами в боротьбі з політичною контрабандою<sup>46</sup>. На гостроту цієї проблеми вказує й циркуляр під грифом “цілком таємно” від 29 жовтня 1902 р. № 28993, який

---

<sup>45</sup> Центральний державний історичний архів України у м. Києві. — Ф. 339, оп. 1, спр. 121, арк. 137.

<sup>46</sup> Там само. — Ф. 339, оп. 1, спр. 121, арк. 61.

має назву “О случаях обнаружения политической контрабанды”. Згідно з цим документом усі митники зобов’язувались у випадку виявлення політичної контрабанди (книги, листівки, газети, зашифровані листи) терміново повідомляти про це жандармським офіцерам для провадження оперативних заходів щодо пошуку підозрюваних осіб. Одночасно наголошувалося, що траплялися випадки, коли отримані з-за кордону зашифровані листи разом із революційною літературою відправлялися до Комітету цензури, минаючи Департамент поліції. І це зривало оперативні заходи з викриття кур’єрського ланцюга.

Тому 7 листопада 1902 р. Департамент поліції отримав таємний циркуляр № 7125, який дозволяв жандармським офіцерам бути присутніми при митному огляді та у разі необхідності самостійно вилучати предмети політичної контрабанди<sup>47</sup>. Водночас ці нововведення не поширювались на жандармів, які привозили іноземну літературу з закордонних відряджень<sup>48</sup>.

Однією з причин неузгоджених дій між митниками та жандармами з питань вилучення політичної контрабанди була фінансова незацікавленість самих митників. Справа в тому, що економічна контрабанда після викриття та вилучення давала можливість отримати грошову винагороду (максимальний розмір якої сягав 60 % від вартості контрабандного товару). Мабуть, цим фактом можна пояснити постійний тиск із боку Департаменту поліції на митне відомство.

15 липня 1903 р. перше відділення ДМЗ поширило циркуляр № 191, який також зобов’язував митниці у випадках звернення до них жандармів по довідки про привезення та пропуск іноземних товарів терміново повідомляти всю інформацію про них, а також допускати жандармів до перегляду митної документації. Крім того, митниці без додаткових запитів мали терміново повідомляти поліцію про такі імпортні товари, як шрифти, друкарське обладнання, час їх прибуття й адреси відправників та замовників<sup>49</sup>.

Поступово завдання боротьби з політичною контрабандою займає провідне місце в питаннях державної безпеки на початку ХХ ст. Митне відомство входить у цю систему, але провідна роль у протидії державним злочинам на кордоні поступово переходить до

---

<sup>47</sup> Центральний державний історичний архів України у м. Києві. — Ф. 339, оп. 1, спр. 121, арк. 203—204.

<sup>48</sup> Там само. — Ф. 339, оп. 1, спр. 121, арк. 283.

<sup>49</sup> Там само. — Ф. 339, оп. 1, спр. 121, арк. 229.



жандармських управлінь. Після придушення політичних заворушень 1905—1907 рр. і з початком діяльності на посаді прем'єр-міністра 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 обсягів ввезення на територію Російської імперії нелегальної зброї. Відповідно контроль за вилученням цієї зброї було повністю покладено на Департамент поліції. Водночас митне відомство намагалося за будь-яких обставин зберегти процедурну незалежність у питаннях здійснення митного контролю. Справа в тому, що жандармські офіцери, використовуючи свої повноваження, видавали усне розпорядження на проведення огляду речей пасажирів, які за оперативними даними підозрювались у перевезенні контрабандної зброї. Але якщо огляд не давав позитивних результатів, жандарми відмовлялися підписувати відповідні протоколи й брати на себе частку відповідальності. Через це пасажирів подавали скарги, і в тому числі судові позови, саме на митників. Слід відзначити намагання керівництва МВС, яке активно працювало над усуненням недоліків у процесі взаємодії з митниками. З липня 1909 р. вийшов наказ № 6576 по Корпусу жандармів, який вимагав: “В случаях предъявления чинами отдельного Корпуса жандармов требований к чинам таможенного ведомства о производстве личного досмотра пассажиров, составленные по сему случаю протоколы подписывались бы жандармскими чинами”<sup>50</sup>. 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 видавалися МВС і ДМЗ, 5 квітня 1913 р. Міністерство фінансів затвердило “Инструкцию пропуска, хранения и продажи с торгов оружия, принадлежностей к нему и огнестрельных припасов из-за границы и Великого Княжества Финляндского”. 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 за дозволом на цю операцію.

<sup>50</sup> Центральний державний історичний архів України у м. Києві. — Ф. 339, оп. 1, спр. 121, арк. 93.

І лише на підставі цього дозволу митниця пропускала зброю на територію імперії, її власник давав письмове зобов'язання про зворотнє вивезення чи повернення. Іноземці мали 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 обмежень. Власників магазинів, що торгували зброєю, інструкція зобов'язувала передавати на перевірку в губернські жандармські управління контракти та інформацію про постачальників<sup>51</sup>.

Наприкінці XIX ст. зростає інтерес Департаменту державної поліції до режиму на кордонах із такими державами, як Австро-Угорська та Німецька 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 подивитися лише на економічну контрабанду, то, за даними ДМЗ, це була найскладніша ділянка держкордону. Так, лише у період із 1877 по 1881 р. у семи митних округах, що дислокувались на прусько-австрійському кордоні, було вбито й поранено 146 контрабандистів при збройних сутичках з підрозділами Окремого корпусу прикордонної варті. Наприкінці XIX — на початку XX ст. послугами професійних контрабандистів почали користуватися не тільки агенти іноземних розвідок, а й революціонери-терористи, про що неодноразово згадував Б. Савінков у своїх мемуарах “Воспоминания террориста”. 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-правовий зміст і організацію ця робота отримала у 1909 р. Департамент поліції ввів у дію таємний документ “Об организации секретной агентуры пограничной стражи в некоторых пограничных местностях”<sup>52</sup>. Таким чином була розпочата систематична контррозвідувальна робота, яка, на думку керівництва Департаменту поліції, мала протидіяти іноземним шпигунам, контрабандистам і вести боротьбу з хабарниками у погонах на кордоні.

<sup>51</sup> Центральний державний історичний архів України у м. Києві — Ф. 339, оп. 1, спр. 121, арк. 113.

<sup>52</sup> Там само. — Ф. 102, оп. 3, спр. 566, арк. 43.

За результатами дослідження архівних джерел ми можемо зробити такі висновки. Під дією зовнішніх та внутрішньополітичних факторів у Російській імперії зростає роль Окремого корпусу жандармів у виконанні завдань із державної безпеки. Але більшість поліцейських функцій до 1870-х рр. виконували митні органи, що стало головним чинником у налагодженні співробітництва двох відомств. Налагодженню взаємодії сприяла і 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 спеціальними міжвідомчими циркулярами, інструкціями, положеннями, як правило, з грифом “цілком таємно”.

Фактично напередодні Першої світової війни більшість функцій із 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.

Крім власне перевірки осіб і товарів, митники наглядали за всіма подіями, які відбувалися на кордоні. Це могли бути винесені морем на берег уламки розбитого судна. Інколи кораблі тонули поблизу порту, і тоді на митницю покладалося проведення слідства, тому в кожному з таких випадків порушували справу. Якщо знаходились врятовані товари судна, складали їх реєстр і відвозили до карантину. Якщо під час рятувальних робіт було пошкоджено митний інвентар, то всі збитки відшкодував власник розбитого судна. Але власне рятувальні роботи здійснювалися безкоштовно. В усіх подібних випадках митники проводили слідство. Поліцейський напрямок діяльності був складовою забезпечення безпеки на кордонах Російської імперії. Він регулювався значно менше за фіскальний і більшою мірою передбачався, ніж визначався.

## 6.5. Справочинство і технологія митного контролю

Дуже важливими є інформаційно-статистичні дані, які забезпечували реєстрацію зовнішньої торгівлі, що можлива лише при правильному митному контролі. З погляду спеціалістів митного відомства, “тільки за наявності повних, різнобічних і чітких відо-

мостей про рух товарів через кордон можливе було складання доцільного митного тарифу, вироблення раціональних заходів для заохочення внутрішнього виробника, укладання вигідних торговельних трактатів, проведення дійсно необхідних шляхів сполучення і т. ін. З такою метою підлягали перевірці за документами та оглядові навіть такі товари, вивезення яких допускалося безмитно<sup>58</sup>.

Особлива увага приділялася митному справочинству. Службовці мали дотримуватися правил і чистоти у веденні документів, нічого не виправляти, не підчищати і не допускати помилок. У митному справочинстві використовувалося більше двох десятків різновидів документів, які можна умовно поділити на три частини. Перша частина — урядово-адміністративні документи (рапорти, донесення, пояснення, атестати, свідоцтва, паспорти, білети, ярлики, відомості, квитанції, оголошення, декларації і т. д.). Друга — канцелярські документи (описи, книги, журнали, зошити і т. д.). Третю частину можна назвати нотаріальною, до неї належать складені митниками і засвідчені керівництвом митниці копії документів.

Однією з найуживаніших форм документації митних установ вважалися рапорти. Для них характерний стислий виклад, конкретність, відсутність оповідних відступів та сумлінне дотримання формуляра. За змістом та умовами створення рапорти можна поділити на регламентовані (поява цих рапортів — частина власне механізму роботи митної установи), рапорти про отримання наказів і розпоряджень начальства та рапорти митного керівництва вищому керівництву стосовно розпоряджень службовцям.

Інший різновид виконавчої документації — це донесення та пояснення, які могли бути змістовнішими за рапорти, оскільки тут допускався більш вільний та оповідний стиль викладення. Подання донесень також регулювалося, але менше за рапорти. До засвідчувальної документації належать атестати, свідоцтва, паспорти, білети, ярлики тощо. Атестатом митниця підтверджувала стягнення мита з транзитних товарів, прийняття товарів у пакгаузи і т. д. Свідоцтво, як і атестат, видавалося на підтвердження виконання якоїсь частини процедури оформлення та перевірки товарів для перетину кордону. Для окремих видів свідоцтв були чітко визначені форми, що підтверджує вдосконалення митного справочинства. Паспорти у XVIII — першій половині XIX ст. суттєво відрізнялися від сучасних документів. Паспорти, які склалися портовими митними установами, давали власне дозвіл на відплиття судна. На оформлення паспорта судна митникам відводилося не більше

<sup>58</sup> Энциклопедический словарь. — Т. XIX. — СПб., 1890. — С. 586.

двох годин, а за кожен прострочену годину винних штрафували. Згодом з'явилися спеціальні бланки на корабельні паспорти, які прирівнювалися до закордонних паспортів. Дозвіл на перетин кордону міг засвідчуватись і так званим "білетом", зміст якого був близький до паспорта. Були також складські білети, якими на початку XIX ст. користувалися впускні та складські митниці. Аналогічне з паспортом і білетом призначення мав ярлик — він засвідчував дозвіл на пропуск товарів через кордон.

Ярликами активно користувалися не тільки в другій половині XVIII ст., а й на початку XIX ст., причому функції цього різновиду документів були досить широкі. Ярлик використовувався як дозвіл на отримання товарів з пакгаузів або на вивезення товару з митниці, як свідоцтво про проходження митного контролю і т. ін. Ярлики могли видаватися на кожний різновид товару окремо. Всі ярлики записувалися в особливу книгу.



**Печатка начальника Одеського митного округу, XIX ст.**

На митницях використовувалися не тільки спеціальні види документів, але й загальноприйняті у справочинстві. Наприклад, відомості як різновид обліково-статистичної документації вважалися однією з обов'язкових форм справочинної документації. Відомості складали з певною періодичністю. Вони мали чітку, сталу форму і конкретний зміст, заповнювалися лише певними службовими особами. Відомості мали низку специфічних ознак, які дозволяють безпомилково ідентифікувати цей різновид документа: наявність назви, графічної рубрикації та подання інформації в цифровому вигляді. У назві відомості обов'язково вказувався зміст документа, наприклад, про надходження і витрати грошей, про імпорт та експорт товарів, про купців та обсяги торгівлі, про прибулих до Російської імперії іноземців і т. д. Кількість і періодичність подання відомостей могли змінюватися залежно як від потреб уряду, так і від можливостей митних установ. Застосовувалися також розписки, якими підтверджувалося отримання грошей, гербового паперу, документів тощо. Сплату грошей засвідчували квитанції.

Були документи інформаційного характеру, якими сповіщали урядові установи або приватні особи про конкретні постанови, рішення або дії. Один з різновидів таких документів — оголошення. Їх складали купці або уповноважені на митній установі, іноді за безпосередньої участі митників. Цей документ був основою по-

дальшого оформлення товарів. Для подання оголошення використовувався особливий гербовий папір з позначкою “Для объявления в таможне”. В оголошенні вказувалися повні дані про товар і засоби його перевезення. Законодавство передбачало, що оголошення має складати митник, якщо власник товару або його представник не здатний це зробити самостійно. Оскільки це вважалося дуже важливим документом, то в ньому заборонялося робити будь-які виправлення, помилки дозволялося лише перекреслювати. Зіпсований аркуш паперу для оголошень подавали в Департамент зовнішньої торгівлі з поясненням причин помилок та описом товарів, про які йшлося. Окремо додавалася копія правильно складеного оголошення. Виносити гербовий папір за межі митниці суворо заборонялося. Якщо купець за день не встиг скласти оголошення, він повертав папір на митницю і отримував розписку. Не менш важливим різновидом документації були декларації. Декларацією називали документ, у якому перераховувалися всі наявні на прибулому до митниці судні або іншому транспорті люди, тварини і речі. Декларацію, як і оголошення, складали на гербовому папері, який надавався митницею і коштував 50 коп. За обсягом декларація значно більша, ніж оголошення, тому що, крім опису товарів і транспорту, в ній обов’язково вказувалися склад і національність команди, кількість пасажирів, майно пасажирів та команди судна, кількість коносаментів або накладних і т. ін. Декларацію в порту складав шкіпер тією мовою, якою добре володів, а на митниці текст перекладали російською мовою і записували до книги. Декларацію, як і оголошення, могли складати митні службовці, особливо, коли не вистачало потрібних паперів — накладних про вантаж тощо. Коли декларацію складали зі слів відповідального за товар, тоді його підпис під декларацією вважався за присягу. Отже, декларація — це докладний опис усього, що перевозилося через кордон.

Інформаційне навантаження мали і так звані повідомлення (“известия”, “уведомления” тощо), якими користувалися досить часто. Така форма документа використовувалася, лише щоб сповістити про якусь подію або прийняте рішення. Це одна з найпоширеніших форм обміну інформацією не тільки між установами одного рівня та одного відомства: повідомленнями з митницями обмінювалися вищі органи митного управління, карантини, казенні палати, поліція і т. д.

Канцелярська група документів використовувалася тільки для внутрішнього справочинства. Пред’являлася канцелярська документація, як правило, лише на ревізію начальству в чітко визначені терміни. Щорічно на початку січня всі книги та документи з розра-

хунковими виписками, після засвідчення митницею, надсилали поштою на ревізію в Комерц-колегію. Ще в грудні Комерц-колегія розсилала нові книги з поясненнями на наступний рік для всіх митних установ. Одним із різновидів канцелярської документації були описи, які не належали до поширених форм документів. Траплялися описи майна митниць або наявної в митниці документації. Описи складали з різних причин: інвентаризація, ліквідація митної установи, впорядкування архіву тощо. Тому немає ніякої періодичності їх складання, і серед обов'язкової документації вони не згадуються.

Більш поширеними були так звані книги, які використовувалися на митницях для реєстрації. Для кожного випадку заводились особливі книги. Інструкція 1764 р. згадує прибуткову книгу (для записів грошових надходжень), книгу доглядачів, пакгаузну книгу для реєстрації “застав за ефимки” та книгу для реєстрації конфіскаату. Наприкінці XVIII ст. почалася уніфікація справочинної документації, про що свідчать розіслані Комерц-колегією вісім форм книг та інструкції щодо їх ведення для митних установ. Кожна книга мала власну літеру для зручності (наприклад, книга під літерою А — для запису місць із купецькими товарами в пакгаузі, під літерою Б — настільний реєстр для запису поданих у митну установу оголошень і т. д.). За здійснення справочинства відповідали, як правило, директор або цолнер. Сама книга мала назву згідно з установленою формою і складалася з назви митниці, терміну заповнення (рік, місяць) і характеру інформації, що реєструється. Записи робилися у формі таблиці з вертикальними колонками. Таблиця займала сторінку або розгортку двох сторінок. У деяких книгах передбачалося засвідчування записів не лише службовцями, але й тими, кого це безпосередньо стосувалося (власниками товару, мандрівниками і т. д.). До кожної форми книги додавалася невелика інструкція. У XIX ст. митні установи продовжували користуватися книгами. Тепер їх отримували з департаменту зовнішньої торгівлі за підписом віце-директора та начальника рахункового відділення і з засвідченням на кожному аркуші молодшого контролера. Впроваджено і книгу скарг, яку треба було пропонувати кожному приїжджому для заповнення.

Подібними до книг були так звані настільні реєстри, форми яких надсилалися разом із формами книг та інструкціями. Функціональні завдання книг та реєстрів були дуже подібні, як і їх форма. Можливо, саме тому до реєстрів інколи вживається слово “книга”. У назві реєстру вказується митниця, термін заповнення і зміст записів. Записи здійснюються директором або цолнером у вигляді таблиці з вертикальними стовпцями.

До реєстраційної документації належать і журнали. Особливість журналів — обов'язковість щоденного заповнення. За функціональним призначенням журнали поділялися на реєстраційні або описові, залежно від обсягу записаної інформації. Наприклад, журнал для запису справ, які надійшли в митницю, має реєстраційний характер: тут фіксували порядковий номер справи, дату і назву. Аналогічним є журнал реєстрації паперів, які надсилала сама митниця в різні установи. Реєстрація велася щоденно в міру розсилання документів. Позначалися загальний порядковий номер, дата і назва документа. Описовий характер мав журнал для запису роботи наглядача і являв собою власне журнал присутності митної установи. Запис складався з позначення року, місяця, числа і дня тижня, а також години прибуття в присутстві його членів, опису вирішених справ за підписами членів присутствія та часу закінчення роботи.

Остання група документів, які створювалися на митних установах, — це копії документів. Копіювалися як створені на митниці документи, так і привезені купцями або подорожніми. Крім того, окремі різновиди документів переписувалися дослівно в особливі книги. Копії робилися для справочинних потреб та для звітності. У першому випадку копії використовувалися самими митницями, а в другому — надсилалися до відповідних установ (до Комерц-колегії, Департаменту зовнішньої торгівлі, казенних палат і т. д.). Робилися копії з декларацій, фактур і коносаментів, оголошень, довіреностей, ярликів тощо. Розглянуті різновиди митної документації були найбільш уживаними в другій половині XVIII — першій половині XIX ст.

Головним завданням справочинства митниць була реєстрація різноманітних митних зборів. На відміну від решти податків, мито сплачувалося незалежно від наданих установою послуг і витрат. Сучасна наука визначає мито як один із різновидів митних зборів, передбачений митним тарифом. У свою чергу, митні збори — це грошові виплати, які стягуються митними установами з юридичних та фізичних осіб відповідно до митних нормативних актів. Митні збори розподілялися на власне мито, складський, канцелярський збір та збори за таврування товару, за бандеролі та за відрядження доглядачів у купецьких справах. Мито могло нараховуватися залежно від ціни товару або від його кількості (тобто з одиниці товару).

Як же працювали митниці в останній чверті XVIII — першій половині XIX ст.? Після прийняття товарів у пакгаузі портової митниці, перевірки та оформлення всіх потрібних документів на-

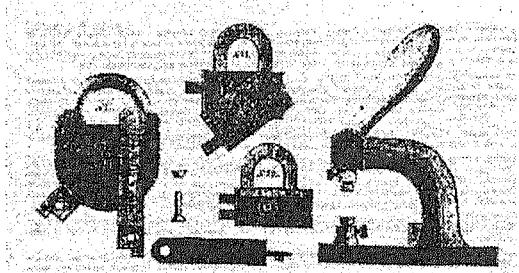


раховувалося мито. Гроші та ефимки сплачували касиру, який записував мито в книгу прибутку, здавав гроші на зберігання й виписував розписку власникові товарів про сплату мита. Перед випуском товарів з митниці цолнер мав перевірити, чи сплатив купець усі належні податки, і лише тоді міг відпускати товари. Якщо судно вийшло з порту, не сплативши всі податки, винним вважався цолнер, який не перевірів (або перевірів недостатньо ретельно) документи купця. Загальну суму митного збору перевіряли щомісячно і рапортували про результат вищому керівництву. Виявлену нестачу необхідно було поповнити протягом трьох днів. Більшість дій касира, навіть ведення книг, контролювали члени митного присутствія. Крім книги прибутку, касир вів окремі книги застави за ефимки та наперед виплачені податки. Стягнення мита в прикордонних митницях не дуже відрізнялося від портових. Також спочатку приймалися товари, перевірялася відповідність поданих документів, а потім цолнер нараховував мито. Гроші приймав касир під наглядом цолнера і перевіряв якість монет або асигнацій. Відповідали за прийняті гроші обидва. Зібране мито також фіксувалося в книзі прибутків. У разі відсутності касира його обов'язки виконував цолнер, про що обов'язково робився запис у книзі. Наприкінці кожного місяця зібране мито на підводах у супроводі цолнера або касира і конвою відправляли до губернської канцелярії. Підводи наймали за рахунок митниці. До кінця XVIII ст. процес стягнення мита практично не зазнав змін. На початку XIX ст. змінилися окремі елементи, але головні принципи залишилися незмінними і на початку XX ст.

Митний огляд мав назву "обрядності" і складався з двох стадій. На першій власник товару подавав загальні відомості про предмети і товари, які переміщувалися через митний 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 вказували 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 (понад 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 “клеїмування” (“клеимение”). Клеїмувати мали право тільки на митницях першої та другої категорії. Митниці третьої та четвертої категорії цього права не мали. На прикордонному перехідному пункті перебував один пакгаузний наглядач, на митній заставі — управляючий та помічники (три — п’ять осіб).

Серед функцій митних установ була й інформаційна. Митниці збирали різноманітну інформацію: стосовно грошових операцій, судноплавства в окремому порту, розвитку торгівлі й товарообігу, руху населення через кордон і роботи самої митної установи. Фінансова статистика складалася, в першу чергу, з даних про сплату мита, тобто про прибутки митниці.



Предмети митного забезпечення кінця XIX ст.

Митників ретельно перевіряла місцева влада і ревізувала фінансову документацію. Книги в кінці року надсилали до рахункової експедиції казенної палати губернії, де й перераховували всі прибутки та витрати митниці, а результати повідомляли присутствію. Інструкція 1799 р. наказувала надсилати фінансові відомості до Комерц-колегії та казенної палати щомісяця і в кінці року. Щоб скласти таку відомість, на митницях вели кілька фінансових книг: “Реєстр надходження митних та інших зборів”, “Книгу надходження митних та інших зборів”, “Книгу витрат митних та інших зборів”, “Книгу прибутку і витрати грошей на жалування та дрібні витрати”, “Книгу прибутку та витрат гербового паперу і надходження грошей за папір” та “Книгу надходження дрібних митних зборів”. Крім згаданих в інструкції книг та відомостей, подавалися рапорти президенту Комерц-колегії про ввезення іноземної валюти, а митному інспектору — щомісяця і щороку — відомість про прибутки і витрати митниць. Після створення міністерств детальний перелік прибутків і витрат надсилався міністру фінансів і товаришеві міністра фінансів. 1812 р. сталися зміни у правилах ведення фінансової документації і змінився перелік фінансових книг митниць: тепер їх налічувалося 13. Роботи з паперами ставало значно більше, хоча міністерство фінансів і намагалось зменшити її обсяги. Після створення митних округів фінансові відомості надсилали і начальникові митного округу

(річну відомість про прибутки). Таким чином, до головної митниці округу надходили фінансові звіти з усіх підпорядкованих митних установ, як правило, у двох примірниках — перший був детальний, а другий значно коротший. До відомостей додавалися записки, в яких містилися необхідні пояснення. Крім того, на вимогу вищих посадових осіб (це могли бути новоросійський та бессарабський генерал-губернатор або градоначальники) митниці складали і надсилали звіти про прибутки за кілька років. Обов'язковим було збирання статистичної інформації про судноплавство в межах окремого порту. Відомості про прихід та відплиття суден подавалися в Комерц-колегію щорічно, починаючи ще з 1776 р. Наприкінці XVIII ст. портові митниці щомісячно рапортували в Комерц-колегію про всі судна в порту, а щотижня надсилали рапорти президентів Комерц-колегії. Такі відомості подавалися і новоросійському генерал-губернатору з кожної з трьох губерній, але вони були вже систематизовані за губерніями. Указувалося, коли прибуло судно, скільки на ньому людей, які товари привезено, мета прибуття. Аналогічні дані подавалися і про відплиття суден. Обов'язково згадували національність і підданство шкіпера, команди та пасажирів.



**Митний огляд залізничного транспорту, початок XX ст.**

я його назва, держава і гавань, де він будувався, кількість ластів (тобто тоннажність судна), час у дорозі, прізвище шкіпера, кількість команди й пасажирів, підпис і місце видачі патентів і паспортів, прізвище відправника судна, де отримано вантаж, куди й кому його везуть, наявність баласту або товарів (назва, кількість, вага), сума фрахтових грошей, оголошена в декларації ціна товарів (окремо кожного і разом) і сума зібраного мита (окремо з товару і судна).

1812 р., коли були спроби вдосконалити митне справочинство, вносилися зміни і до процесу реєстрації суден у порту. Прибуття суден фіксувалося у реєстрі, який був основою для складання відомостей для департаменту зовнішньої торгівлі: відомості надсилали щотижня, щомісяця і в кінці року. Змінилися форми двох останніх відомостей: вони стали більш детальними. Тепер давалася інформація про дату подання декларації з корабля, повідомлялися

Реєстр суден, які відходили від російського порту, був майже аналогічним за структурою. Отже, інформативно-статистичні можливості митної документації розширювалися, а це означає, що обов'язки митників і ведення різноманітної статистики забирало більше часу й відволікало службовців від основної справи. Тому надалі Міністерство фінансів намагалося спростити документацію, залишивши тільки найбільш важливі показники. Відомості про судноплавство з 1834 р. стали дещо коротші й подавалися раз на місяць: тут записували реєстраційний номер судна в порту, декларацію, назву і паспорт судна, кількість ластів, прізвище та національність власника (шкіпера), наявність товару або баласту. Дані про судноплавство включали і до відомостей про торгівлю в окремих портах, які подавали начальникові митного округу. У цьому разі стандартної форми не було, і керівники установ самі вирішували, яку інформацію і як подавати. Іноді в аналогічних документах зазначали загальну вартість товарів та, у разі необхідності, нещасні випадки. Дані про судноплавство зберігалися в архівах митних установ до особливого розпорядження і слугували для складання відомостей про судноплавство за кілька років, ці документи надсилалися в статистичні установи на їх замовлення.

Відомості про судноплавство надсилали і в штаб Чорноморського флоту. Однак ця складова інформаційно-статистичної функції митниць не була визначальною і, як правило, становила тільки частину торговельної статистики й обліку товарів. Останньому приділялося значно більше уваги. Реєстрація товарів була обов'язковою й завжди ретельною: зазначали і кількість, і якість товару, його ціну і загальну вартість. У 70-х рр. XVIII ст. відомості надсилали до Головної над митними зборами канцелярії, яка наполегливо вимагала від митниць робити це вчасно, тому що митні звіти іноді запізнювалися на кілька років. У 80-х рр. XVIII ст. у кожній прикордонній губернії складали так звані табель про митні прибутки, які розподіляли за алфавітним переліком товарів. Особливої уваги заслуговує обов'язкове порівняння обсягів імпорту та експорту. У кінці XVIII ст. товари на митницях реєстрували в кількох документах: у книзі надходження товарів до пакгаузів, книзі оголошень (тут повністю переписувалося подане купцем оголошення), у книзі реєстрації дрібного збору (вказувалися товари, з яких стягувалося мито до 50 коп.); окрім того, щомісяця складалася загальна відомість про іноземні товари, які були привезені до митниці (за алфавітом) — вказували кількість, якість, походження, вагу, ціну, вартість і мито з кожного товару. Майже аналогічною була відомість про вивезені російські товари, але тут вказували, куди

вивезено товари. Ці відомості щомісяця надсилали до Комерц-колегії. Про товарообіг повідомляли і митного інспектора губернії (щомісяця), і комерційну частину губернського правління (про окремі види товарів, наприклад, про сіль).

У XIX ст. удосконалення справочинства призвело до збільшення різновидів інформаційно-статистичної документації, яка велася митниками. Товари і хід торгівлі фіксували в кількох книгах: товарні книги вели пакгаузні наглядачі, вагмейстри і штемпельмейстри, екери; оголошення про купецькі товари записували в настільних реєстрах; вели книги реєстрації ярликів на випуск товарів з митниці, книгу записів результатів митного огляду товарів, книгу надходження товарів з карантину, книгу реєстрації товарів, повернених через непродаж, книгу записів "зайвих" товарів, книгу запису пошкоджених товарів, книгу реєстрації безфактурних та транзитних товарів. 1812 р. запроваджено дві товарні книги нової форми (річні), відомості про привізні та вивізні товари (надсилалися до департаменту зовнішньої торгівлі щотижня, щомісяця і в кінці року), книга та відомість щодо конфіскації. Нові форми документів передбачали введення нових пунктів: указувалося, за чий рахунок везуть товари, на якій сторінці тарифу згадується товар (у товарних книгах та відомостях); під час реєстрації конфіскації тепер указували прізвище того, хто подавав відомості, відправника та отримувача контрабанди; звідкіля й куди везли контрабанду. Відомості про конфіскації надсилали до департаменту зовнішньої торгівлі кожну третину року і в кінці року. Обов'язково реєстрували купців, які привозили або купували товари в митних установах (прізвище, з якого міста і губернії, загальна вартість товару). Перелік складали за алфавітом. У 20-х рр. XIX ст. митниці південноукраїнських округів надсилали кожні два місяці відомості про торгівлю новоросійському генерал-губернатору: тут перераховувалися товари, їх кількість і вартість. Тричі на місяць начальник митного округу звітував міністру фінансів про хід торгівлі в митному окрузі, а в кінці року подавав загальну відомість. Відомості про торгівлю збирали і градоначальники, якщо керували митними округами.

Окремо збиралася інформація про осіб, які перетинали кордон, — т. зв. реєстрація паспортів іноземців. Для цього в кінці XVIII ст. була спеціальна книга, в якій записували, коли і хто пройшов, який пред'явив паспорт, ким він був виданий, куди людина їде, з якою метою і на який термін. Аналогічно в цій самій книзі записували тих, хто їхав за кордон, але на іншому боці аркуша. Купців і чиновників записували окремо, для цього книгу ділили на дві частини. Щотижня і щомісяця складали відомість для Комерц-колегії

про прибулих до Російської імперії (дата приїзду, кількість осіб, прибулих разом, прізвища, посади і чини, звідкіля їдуть, паспорт, куди, з якою метою і на який термін). Такі самі відомості надсилали цивільному й військовому губернаторам. Губернське керівництво щомісяця надсилало дані до канцелярії новоросійського та бесарабського генерал-губернаторів.

Остання група інформаційно-статистичної документації — службова. Митна служба була такою ж частиною бюрократичного апарату Російської імперії, як і будь-яка інша, тому підлягала обліку і контролю, який полягав у складанні різноманітної службової документації. У першу чергу, це переліки службовців митної установи або кількох установ. Формулярний перелік митних службовців дозволяє не тільки встановити прізвища всіх службовців, а й наводить їх біографічні дані, описує службову кар'єру. Інколи тут вказували наявність родини та кріпаків, участь у військових кампаніях, перебування під слідством.

Згодом формулярні списки вдосконалювалися. У ХІХ ст. було додано службові характеристики та перелік нагород. Документи отримали назву “атестат” або “атестаційний список” і надсилалися губернаторам щомісяця і кожні три місяці. Атестаційні списки, які надсилали градоначальнику, могли бути короткими: прізвище, посада і службова характеристика одним реченням. У 1812 р. за наказом Міністерства фінансів було складено окремі переліки службовців іноземного походження: вказували склад родини, національність, чи присягав Російській імперії і коли, де служить, яке має суспільне становище та майно, чи є власний будинок або магазин, скільки часу перебуває в Росії і чи може керівництво за нього поручитися. Особливо цікаві дві останні колонки — призначення до виїзду за кордон або до внутрішніх губерній. Очевидною причиною цього заходу є військові дії на теренах Російської імперії. У департамент зовнішньої торгівлі подавалися відомості про хвороби службовців, їхні відпустки, звільнення або призначення в межах одного митного округу, переліки дворян-службовців митного округу — і це за кожний місяць. Подавалася інформація й про інші групи службовців, наприклад, про інвалідні команди (до військової колегії і військових губернаторів). Відомості складали раз на два тижні і вказували наявну кількість службовців, кількість хворих, відсутніх (відраджень) та кількість додатково необхідних службовців. Інший приклад — митна варта. Іменні переліки надсилали до департаменту зовнішньої торгівлі кожні чотири місяці. Окремо — переліки службовців, які не могли виконувати свої службові обов'язки через похилий вік.

## 6.6. Митна статистика

Митна статистика виникла на базі митного обліку — однієї з найбільш ранніх форм фіскального обліку. На першому етапі існування головним завданням такого обліку був контроль за митними прибутками. Однак на початок XIX ст. державні діячі Росії усвідомили, що зовнішня торгівля є не тільки джерелом митних прибутків, але й важливою галуззю народного господарства. Усвідомлення цього факту вплинуло на бажання регламентувати зовнішню торгівлю через митне обкладання. Цей процес, у свою чергу, вимагав класифікувати звітність митниць. З ініціативою вирішення цього питання виступив міністр комерції Н.П. Румянцев. За його наказом у 1804 р. складено статистичні збірники за 1802 і 1803 рр. Таким чином почалося складання і публікації щорічних статистичних збірників про зовнішню торгівлю Російської імперії. Під різними назвами вони виходили протягом 100 років — до 1917 р. Спочатку органом обробки та публікації митної статистики була рахункова експедиція Комерц-колегії при Міністерстві комерції. З 1813 р. вона увійшла до складу нового Департаменту зовнішньої торгівлі Міністерства фінансів. 1864 р. у ході міністерської реформи в рамках Міністерства фінансів був утворений новий Департамент митних зборів, до складу якого й увійшло рахункове відділення, а у 1883 р. його реорганізували у статистичне відділення департаменту. У другій половині 90-х рр. XIX ст. роботу статистичного відділення докорінно перебудував В.І. Покровський. Головним елементом перебудови стало введення карткової системи звітності митниць. Статистика зовнішньої торгівлі набула ще більш централізованого характеру і безпосередньо до відділення перейшли всі види опрацювання первинних матеріалів.

Аналізуючи архівні матеріали кінця XIX — початку XX ст., слід виділити такі форми митного контролю, які були складовими при формуванні митної статистики:

- митний огляд (перевірка фактичних показників із тими, що заносились у вантажне оголошення);
- контроль супровідних документів;
- контроль, опрацювання, класифікація, аналіз первинних відомостей із митниць у статистичному відділенні, де перевірка мала багатоступеневий характер. У зв'язку з цим було кілька видів звітних відомостей: за місяць, за рік. Керівництво Департаменту митних зборів дуже суворо контролювало відповідальне ставлення митниць до ведення статистики. При цьому на митницях керу-

вались інструкціями 1828, 1885, 1903, 1913 рр., які були спрямовані в першу чергу на дотримання норм уніфікації статистичних матеріалів<sup>54</sup>.

Із зростанням масштабів торгівлі у закордонну торгівлю включалися нові види товарів, і центральний статистичний орган мав проблеми, пов'язані з обробленням величезного масиву інформації. Оптимальним рішенням стала заміна табличної форми звітності на карткову. Ініціатором реорганізації роботи статистичного відділення став новий його керівник — статистик В.І. Покровський. Він повністю перебудував усю роботу статистичного відділення: змінив систему звітності, налагодив оброблення даних безпосередньо у відділенні та їх подальшу публікацію. Нова система була введена 1897 р.<sup>55</sup> Замість десятка видів таблиць митниці надсилали лише декадні звіти, які складалися з декількох карток. У відділенні картки оброблялися методом послідовної систематизації (“життєві припаси”, “сировина та напівфабрикати”, “худоба”, “вироби”). У процесі оброблення карток визначалися “головні” митниці та головні напрямки експортно-імпортних вантажних потоків.

Щорічна публікація звітів про зовнішню торгівлю Російської імперії почалася з 1802 і продовжувалася до 1915 р. Численні зміни митних кордонів Росії ХІХ ст. створювали проблему зіставлення даних різних років за статистичною територією. 1883 р. статистичний відділ Департаменту митних зборів провів радикальну зміну формулярів таблиць. Були введені так звані монографічні таблиці. Кожна окрема таблиця містила групу експортних чи імпортних товарів за однією митницею чи країною-контрагентом. Але після недовгого їх використання виявився головний недолік — втрата універсальності. Враховуючи ці недоліки монографічних таблиць, В. Покровський у 1894 р. прийняв рішення повернутися до таблиць, які формувалися за принципом переліку груп товарів з урахуванням досвіду митної статистики 60—80 рр. ХІХ ст.

На якість митної статистики впливав і такий фактор, як розбіжність у термінах фактичного привезення і статистичної реєстрації товарів. Власники товарів мали право тримати їх на митних складах без сплати мита вісім місяців, у 1850 р. цей термін було збільшено до одного року, а для митниць І рангу — до трьох років. Більшість увезених товарів, за які не сплатили мито у звітному році, реєструвалася вже як імпорт наступного року. Водночас у

<sup>54</sup> Державний архів Харківської області. — Ф. 84, оп.1, спр. 701, арк. 215.

<sup>55</sup> Бакулин С.Н., Мишустин Д.Д. Статистика внешней торговли. — М.: Соцэкгиз, 1950. — С. 353.



звітному році реєструвалася частка товарів, увезених у минулому році. Наприклад, у 1866 р. машин було оглянуто на 12 % більше, ніж випущено на внутрішній ринок, чавуну — на 10 %. У звітності з'явилася нова тенденція — перевищення кількості оглянутих товарів над випущеними з митниць.

У кінці XIX ст. перед митною статистикою виникла ще одна проблема — підвищення достовірності цінкових показників імпорту-експорту як важливої складової загальної митної статистики. Так, за даними В. Покровського, з 1890 по 1896 рр. митна оцінка імпорту систематично збільшувалась до 10 %, а експорту — знижувалась до 5 %. На це явище також впливала податкова реформа 1898 р., коли було запроваджено прибутковий податок, що змушувало промисловців приховувати дійсні дані про свій торговельний обіг з метою зменшення обсягу сплачених податків. Усі ці обставини вимагали від митних статистиків ужиття термінових заходів для підвищення якості вартісних показників. У статистичному відділенні у 1898 р. створено спеціальний оцінний відділ, функції якого полягали в розробці довідкових цін для виявлення вартості експорту та імпорту. Довідкові ціни розроблялись на основі інформації з біржових преїскурантів, газет, журналів, статистичних видань. Щорічно в статистичне відділення надходило понад 3000 різних видань. Відділення мало об'єктивну інформацію з 50 російських та іноземних ринків. Створення оцінного відділу, централізація та вдосконалення роботи з визначення вартості обігу загальноросійської (у тому числі української) зовнішньої торгівлі забезпечили високий ступінь достовірності вартісних показників у зовнішньоторговій статистиці, особливо у визначенні вартості сільськогосподарських товарів, сировини, напівфабрикатів, більшої частини зовнішньоторговельного обігу.

Після аналітичного опрацювання щорічні митні звіти оприлюднювалися в офіційних виданнях Міністерства фінансів. З цього часу митна статистика набирає характеру публічної і використовується у багатьох сферах суспільного та наукового життя.

Департамент митних зборів як робочий орган Головного митного управління (далі — ДМЗ) через інструкції здійснював безпосереднє керівництво митними установами щодо виконання митного законодавства, створював необхідні умови для діяльності митних установ.

ДМЗ за участю своїх дорадчих органів — Особливого присутствія департаменту й особливих комісій розробляв проекти законодавчих і нормативних документів з митної справи, у першу чергу митних статутів, правил та інструкцій до головних операцій, залуча-

ючи до їх обговорення спеціалістів і практиків місцевих митних установ<sup>66</sup>. Наприклад, у 1911 р. намагання уряду і Державної думи розвинути експорт і усунути всі зайві обмеження та митні формальності під час вивезення цих товарів спонукало Міністерство фінансів переглянути чинні правила про відпускання товарів з метою можливого спрощення митних процедур<sup>67</sup>. Роботу з їх перегляду та підготовку нового проекту здійснювала Особлива комісія при ДМЗ на підставі зібраних нею відгуків від головних митниць та біржових комітетів про необхідність змін у чинних правилах про відпускання товарів за кордон. Перед поданням проекту у вищі органи для затвердження він був детально обговорений і доопрацьований на особливій нараді при ДМЗ і біржових комітетах Варшави, Києва, Одеси, Харкова, Москви, Санкт-Петербурга, фахівцями ради Співки підприємців промисловості й торгівлі<sup>68</sup>.

## 6.7. Охорона державного кордону та боротьба з контрабандою

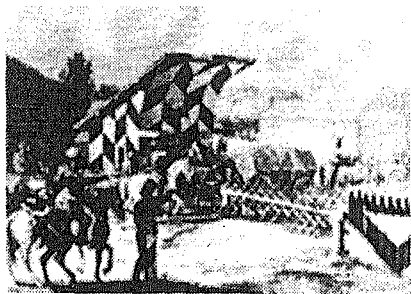
У другій половині 70 — на початку 80-х рр. XVIII ст. охорона державного кордону ще не була централізована, хоча прикордонна варта існувала ще з 1754 р. Ця невизначеність ускладнювала боротьбу з контрабандою. 27 вересня 1782 р. видано наказ Катерини II про організацію особливої митної прикордонної мережі і варті для запобігання таємному провезенню товарів. Митна прикордонна варта тепер складалася з об'їждчиків та наглядачів. Об'їждчиків наймали за контрактом за наявності посвідчень про гарну поведінку і службу на попередній посаді. Кількість об'їждчиків залежала від довжини ділянки кордону: по два службовці на кожні 10 верст і ще 20 % від цієї кількості службовців перебували на митниці. Митного наглядача призначало губернське правління за згоди казенної палати та радника з митних справ. Поки наглядач обіймає цю посаду, він вважається чиновником 11-го класу і керує 12 об'їждчиками (двоє — для особливих доручень). Об'їждчики були зобов'язані протягом терміну чергування постійно перебувати на своїй ділянці. Головним їх обов'язком ставало запобігання або перешкоджання протизаконному перетинанню кордону. Якщо об'їждчик не міг зупинити по-

<sup>66</sup> Державний архів Харківської області. — Ф. 84, оп. 1, спр. 663 а, арк. 22.

<sup>67</sup> Там само. — Ф. 84, оп. 1, спр. 754, арк. 82.

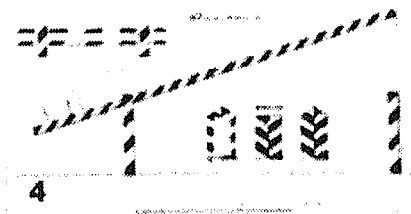
<sup>68</sup> Там само. — Ф. 84, оп. 1, спр. 754, арк. 46, 72, 83.

рушника, тоді він переслідував його до першого населеного пункту, де сповіщав місцеву владу, яка мала надати допомогу. За сумлінне виконання службових обов'язків об'їждчиків винагороджувала влада:



Перехідний митний пункт, XIX ст.

за затримання контрабанди, порушників кордону, дезертирів або селян-утікачів вони отримували грошову винагороду. Наглядачі мали постійно контролювати роботу об'їждчиків. Для запобігання підкупу та зловживанням серед службовців митної варти практикувалася щорічна зміна місця служби. За діяльністю митної варти наглядав радник з митної справи в казенній палаті й не менш як тричі на рік об'їздив дільницю губернії. Створення митної варти в окремих регіонах потребувало певного часу і зусиль — потрібно було вивчити кордон і визначити найкращі місця для розташування об'їждчиків. У травні 1798 р. генерал-прокурор П.О. Соймонов наказав новоросійському митному інспектору Ф.К. Зільбергарніцу вирішити питання про розташування митної варти на берегах Чорного та Азовського морів. Це було пов'язано із запровадженням у Криму режиму порто-франко і необхідністю захистити материкову частину від контрабанди. Але оскільки в 1799 р. порто-франко в Криму відмінили, то й питання організації митної варти було знято.



Елемент облаштування митного кордону, XIX ст.

яких уряд не вважав абсолютно надійними. Крім того, стан прикордонної варти не задовольняв військове відомство, особливо за умов нестабільної міжнародної ситуації. У 1811 р. запроваджуються митні округи і митну варту розподілили між ними, а не між губерніями, як було раніше. Тепер варта складалася з команд (по 10 об'їждчиків). Кожними трьома командами керував наглядач з помічником. Уся митна варта підпорядковувалася безпосередньо начальникові митного округу. Об'їждчиків тепер набирали не за

за затримання контрабанди, порушників кордону, дезертирів або селян-утікачів вони отримували грошову винагороду. Наглядачі мали постійно контролювати роботу об'їждчиків. Для запобігання підкупу та зловживанням серед службовців митної варти практикувалася щорічна зміна місця служби. За діяльністю митної варти наглядав радник з митної справи в казенній палаті й не менш як тричі на рік об'їздив дільницю губернії. Створення митної варти в окремих регіонах потребувало певного часу і зусиль — потрібно було вивчити кордон і визначити найкращі місця для розташування об'їждчиків. У травні 1798 р. генерал-прокурор П.О. Соймонов наказав новоросійському митному інспектору Ф.К. Зільбергарніцу вирішити питання про розташування митної варти на берегах Чорного та Азовського морів. Це було пов'язано із запровадженням у Криму режиму порто-франко і необхідністю захистити материкову частину від контрабанди. Але оскільки в 1799 р. порто-франко в Криму відмінили, то й питання організації митної варти було знято.

Запровадження митної варти виявилось суттєвим кроком до вдосконалення системи охорони кордону, але проблема повністю не вирішувалася. Варта складалася з вільнонайманих службовців,

контрактом, а з відставних військових. Кадрове питання вирішували Міністерство фінансів та Військове міністерство. Кожна команда охороняла 15 верст кордону; у разі необхідності патрулювання морського узбережжя додаткових службовців призначав начальник митного округу. Для морської або річкової варти митниця власним коштом утримувала катери й човни, а службовців набирали з відставних флотських чинів. І все ж таки митна варта залишалася недостатньо воєнізованою: начальник митного округу та наглядачі не завжди були військовими. Головне управління прикордонної варти підпорядковувалося департаменту зовнішньої торгівлі в Міністерстві фінансів. Слід зазначити, що одним із важливих напрямків діяльності Департаменту митних зборів XIX ст. була організація охорони державного кордону. (У 1827 р. уряд прийняв “Положение об устройстве таможенной пограничной стражи”.)

Згідно з ним на прикордонну варту разом з охороною кордонів покладалося збирання мита. Митна прикордонна варта вздовж європейського кордону імперії розподілялася на 13 митних округів, у структурі яких знаходились напіввійськові формування — 10 бригад, одна напівбригада, дві окремі роти. Керівництво вартою здійснювали цивільні особи, котрі перебували на службі в Департаменті митних зборів<sup>69</sup>.

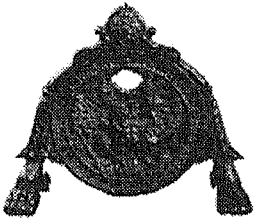
Після 1861 р. зростає вплив Міністерства фінансів. За його участю протягом останньої чверті століття (міністри: І.О. Вишнеградський, 1887—1892, С.Ю. Вітте, 1892—1903) вдалося здійснити низку фінансових реформ. Одним із шляхів подальшого підвищення ролі та впливу мінфіну в державному управлінні вбачалося також посилення безпеки імперії за рахунок зміцнення кордонів, а головне — збільшення надходжень до бюджету за рахунок митних податків. Досягти цього, як відомо з досвіду, можна було лише у разі реорганізації структури прикордонної варти, її уніфікації, зміни підпорядкування й управління. У 1832 р. “митну прикордонну варту” перейменовано на “прикордонну варту”, а з 1861 р. її комплектування здійснювалося за рахунок рекрутів на загальних умовах військової служби. Паралельно змінювалося й управління прикордонною вартою.



Знак прикордонної митної варти, XIX — початок XX ст.

<sup>69</sup> Бородич Л.В. Військово-охоронна система Російської імперії на території України у XIX — на початку XX ст. // Історія України. — 1999. — № 6 (118), лютий. — С. 1—3.

Ще 1828 р., у зв'язку з тим, що начальниками митних округів були цивільні чини, для інспектування варти при Міністерстві фінансів вводилися дві штаб-офіцерські посади, а 1848 р. запроваджено посаду інспектора прикордонної варти, якому допомагали згадувані два штаб-офіцери. У 1829 р. видано правила застосування зброї митною вартою на європейському кордоні. Самі службовці мали в озброєнні піку, шаблю та 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 неозброєні люди, але з наміром відбити конфісковані товари, тоді службовець міг застосовувати всю наявну в його розпорядженні зброю. Але вартових заохочували тільки до виправданого 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.



**Прикордонний митний знак XIX—початку XX ст.**

Якщо під час слідства доводилася протизаконність дій митних вартових, тоді винуватців віддавали до суду, який і вирішував їх долю. Особливі права надавалися митній сторожі тих округів, де діяли карантини: службовці мали дозвіл убивати порушників, якщо по-іншому зупинити їх було неможливо. У 1832 р. прикордонна митна варта перетворилася на прикордонну варту з карантинними обов'язками.

Для прикладу розглянемо лише один західний митний округ на території України — Радзівилівський, до складу якого входили митниці:

Радзівилівська, Бердичівська, Гусятинська, Дружкопольська, Волочиська, Ісаковецька та Волинська бригади прикордонної варти. Волинська прикордонна бригада, а йтиметься про неї, розташовувалась уздовж митного кордону у дві лінії, тобто кордон захищався двома ешелонами. Відповідно до штату, затвердженого 29 березня 1829 р., структура бригади мала такий вигляд (табл. 6.5).

Таблиця 6.5 (а). Затверджений штат 1-ї лінії Волинської бригади прикордонної варти<sup>60</sup>

Місце перебування ротного командира	Найменування загонів у складі роти	Довжина ділянки кордону (версти)	Наглядач	Помічник наглядача	Вахмістр	Об'їзджик	Вартовий
1	2	3	4	5	6	7	8
Дружкополь	І рота, загони: Мілятинський, Дружкополь- ський,	54,37	1	2	1	34	15
	Митницький	52,37	1	2	1	32	26
		44,499	1	2	1	24	16
	Усього по роті	157,93	3	6	3	90	57
Радзивилів	II рота, загони:						
	Радзивилівський,	38,161	1	2	2	47	34
	Крутневський	40,494	1	2	1	32	18
	Усього по роті	79,155	2	4	3	79	52

<sup>60</sup> Центральний державний історичний архів України у м. Києві. — Ф. 442, оп. 788 а, спр. 164, арк. 182, 189.

Закінчення табл. 6.5 (а)

1	2	3	4	5	6	7	8
Ожеговці	III рота, загони:						
	Колоденський,	46,484	1	2	1	25	13
	Ожеговський,	43,108	1	2	1	30	12
	Волочиський	46,332	1	2	1	28	14
	Усього по роті	136,423	3	6	3	83	39
Збриж	I рота, загони:						
	Сатановський,	47,433	1	2	1	32	24
	Збрижський,	50,154	1	2	1	28	21
	Завальський	53,132	1	2	1	29	26
	Усього по роті	151,219	3	6	3	89	71
	Усього	518,390	11	22	12	368	219

Таблиця 6.5 (б). Затверджений штат 2-ї лінії Волинської бригади прикордонної варті

Місце перебування ротного командира	Найменування загонів у складі роти	Довжина ділянки кордону (версти)	Наглядач	Помічник наглядача	Вахмістр	Об'їздчик	Вартовий
Лобачівка	I рота, загони: Порицький, Берестецький	59,32 60,455	1 1	1 1	1 1	27 23	3 13
	Усього по роті	119,487	2	2	2	50	16
	II рота, загони: Почаський, Вишгородський	60,266 64,74	1 1	1 1	1 1	26 28	17
	Усього по роті	124,300	2	2	2	54	17
Ольховці	III рота, загони: Олександрівський, Маріановський	61,454 59,353	1 1	1 1	1 1	24 26	4 9
	Усього по роті	121,307	2	2	2	50	13
	Усього	366,94	6	6	6	154	46



Дислокація рот, загонів бригади була прив'язана до населених прикордонних пунктів, мешканці яких вели жваву прикордонну торгівлю; до шляхів сполучень. Обов'язковим було розташування прикордонних постів напроти австрійських митниць.

На особливості дислокації підрозділів Волинської бригади ми звернули увагу не випадково. Митники західних митних округів вели фактично війну з контрабандистами. 1822 р. уряд Російської імперії ухвалив черговий закон про митний тариф. Цей тариф мав протекційний характер і, на думку урядовців, повинен був форсувати розвиток промисловості, застосування на фабриках парових двигунів. Але жертвою цього тарифу знову стали товари народного споживання, що вплинуло на зростання обсягів контрабанди. 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 губернії ситуація з контрабандою загострюється після поразки польського повстання. Крім звичайної економічної контрабанди, додається ще й політична. Таємні польські організації, до складу яких входили і місцеві дворяни, регулярно отримували нелегальну літературу з австрійської Польщі<sup>61</sup>. Згідно з архівними документами ситуація з контрабандою загострилася з середини 1830-х рр., ця тенденція відображена в табл. 6.6.

З таблиці можна побачити, що найбільш напруженими були ділянки Радзивилівської та Гусятинської митниць, а різке зростання обсягів контрабанди розпочинається одразу 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, посилячись на нестачу людей, не гарантували виконання цього завдання, тому, починаючи з 1834 р., постійно клопотало перед Військовим міністерством та імператором Миколою I про додаткове залучення регулярної армії для допомоги митникам за прикладом пруського кордону. Після неодноразових звернень особисто міністра фінансів Є. Канкріна це прохання було задоволено, і командир III піхотного корпусу Д.Г. Бібікову отримав наказ виділити війська для допомоги прикордонникам (наказ № 1755 від 22 вересня 1838 р.).

---

<sup>61</sup> Центральний державний історичний архів України у м. Києві. — Ф. 442, оп. 788 а, спр. 164, арк. 99.

Таблиця 6.6. Відомості про конфіскації по Радивилівському митному округу<sup>62</sup>

По митницях	Кількість конфіскацій за роками											Усього
	1829	1830	1831	1832	1833	1834	1835	1836	1837			
Радивилівська	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		
Дружкопільська	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		
По округу	767	832	523	846	1039	1073	1116	1007	915	7742		

<sup>62</sup> Центральний державний історичний архів України у м. Києві. — Ф.442, оп.788 а, спр. 164, арк. 21.



**Є. Ф. Канкрін** — міністр фінансів Російської імперії 1823—1844 рр. Реформатор митної системи Росії

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<sup>63</sup>. З числа батальйонів сформували 30 загонів. Кожний загін складався з 40 рядових, чотирьох унтер-офіцерів, одного обер-офіцера. Штаб, резерв і тил дислокувались у Радзивилові<sup>64</sup>. 9 лютого 1838 р. війська приступили до патрулювання разом із прикордонниками митного кордону.

Водночас усі чудово розуміли тимчасовість таких заходів, тому 25 листопада 1838 р. начальник Радзивилівського митного округу запропонував збільшити штат прикордонної бригади на одного наглядача, двох помічників наглядача, 108 об'їждчиків, 306 вартових, також увести посади ветеринарного лікаря, трьох писарів, семи ковалів. Для оптимізації системи охорони митного кордону начальник округу виклав пропозицію змінити зону відповідальності округу: включити до складу Радзивилівського митного округу митні пости Гродненського округу, щоб захист кордонів з Австрією здійснювався силами одного округу. Слід зазначити, що штатне підкріплення для прикордонної бригади, на якому нап'ятав начальник округу, було затверджене ще наприкінці 1838 р. Цікавим є, на наш погляд, і соціальне забезпечення служби прикордонників XIX ст. (табл. 6.7, 6.8).

Якщо порівняти грошове утримання прикордонників з митними чиновниками митниць, то перевага перших буде відчутною. Так, річне жалування митника Санкт-Петербурзької митниці складало, залежно від посади, від 285 до 171 крб, тоді як прикордонника-наглядача — 700 крб. Таким чином, труднощі та ризики прикордонної служби компенсувались державою.

З 1827 р. запроваджено мундири зеленого кольору для прикордонної варті. Службовці носили сіру шинель із зеленим комірцем,

<sup>63</sup> Центральний державний історичний архів України у м. Києві. — Ф. 442, оп. 788 а, спр. 164, арк. 175.

<sup>64</sup> Там само. — Ф. 442, оп. 788 а, спр. 164, арк. 152 — 153.

Таблиця 6.7. Грошове утримання керівного складу Волинської бригади прикордонної варті (відомість за 25 листопада 1838 р.)<sup>65</sup>

Посада	Структура посадового окладу за рік, крб			
	Жалування	Квартирні	Канцелярські витрати	На відрадженьня
Бригадний командир	1700	500	400	1000
Ротний командир	1000	300	100	600
Наглядач	700	200	75	400
Помічник наглядача і запасний офіцер	600	150	50	300
Ветеринарний лікар	1000	400	100	—

Таблиця 6.8. Утримання нижчих чинів бригади<sup>66</sup>

Вид забезпечення	Об'їждчик		Вартовий	
	крб	коп	крб	коп
Обмундирування: мануфактурою грішми	20	14	18	27
	21	—	21	—
Кінська збруя	9	13	—	—
Знаряддя для зброї	1	15	—	14
Жалування	24	—	24	—
Харчові	96	—	96	—
На обслуговування коней	27	—	—	—
На фураж	180	—	—	—
Усього	378	43	159	42

<sup>65</sup> Центральний державний історичний архів України у м. Києві. — Ф. 442, оп. 788 а, спр. 164, арк. 190.

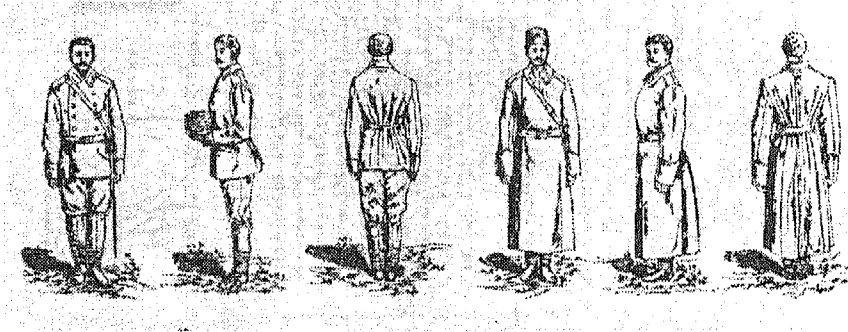
<sup>66</sup> Там само. — Ф. 442, оп. 788 а, спр. 164, арк. 191.

погонами і жовтими гудзиками, зелений каптан, рейтузи, шкіряний ківер, чоботи та сірий кашкет. Мундири наглядців та їх помічників відрізнялися від обмундирування об'їждчиків та стражників. 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.

Наприкінці 80-х рр. XIX ст. існувало вісім 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 п'ять 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 (командир — помічник — чини для доручень — штаб корпусу).

За Положенням 1893 р. штаб складався з таких відділів: строювого, 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 проміжок 80—150 верст. У середньому кількість охорони на одну версту становила: на кордоні з Пруссією — 9 рядових, з Австрією — 6, з Туреччиною — 3, на узбережжі Чорного моря — 1. На 1914 р. у складі окремого прикордонного корпусу було 34 бригади, два особливих відділи, 118 відділів, 595 загонів, 1899 постів. До 1910 р. корпус прикордонної варти керувався настановами, що містилися у Митному статуті. Того ж року затверджено “Правила об Отдельном корпусе пограничной стражи”. У 1912 р. на їх підставі з'явилася “Инструкция службы чинов Отдельного корпуса пограничной стражи”, яку 7 грудня затверджено міністром фінансів — шефом прикордонної варти. Згідно з цим документом на корпус покладалася 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 у відповідні митні установи. Інструкція була досить фундаментальним нормативно-правовим документом, що спирався на законодавчу базу імперії про державний кордон та його охорону.

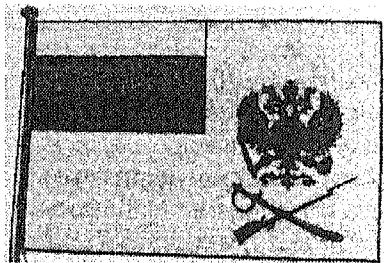


**Мундир нижніх чинів Окремого корпусу прикордонної митної варти, 1894 р.**

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 відношеннях”. Згідно з Митним статутом 1892 р. судна митної флотилії були зобов'язані:

— оглядати всі судна і шлюпки рибалок, і ті, що пристають до берега, і ті, що виходять у море, затримувати їх у випадку проведення контрабанди;



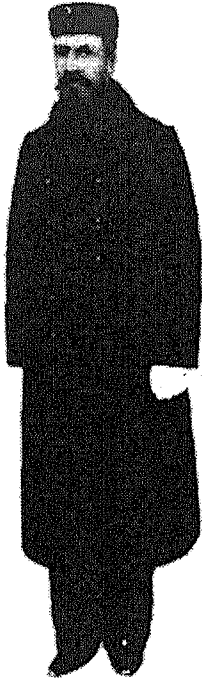
**Прапор кораблів митної флотилії Російської імперії, 1867—1917 рр.**

— здійснювати посилену 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-верстної відстані від законно облаштованого маяка.

Морська прикордонна варта діяла в межах морської митної смуги — три морських милі (6556 метрів) від берега у море<sup>67</sup>. У 1909 р. у 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.



**Зимовий мундир  
митного чиновника,  
1891 р.**

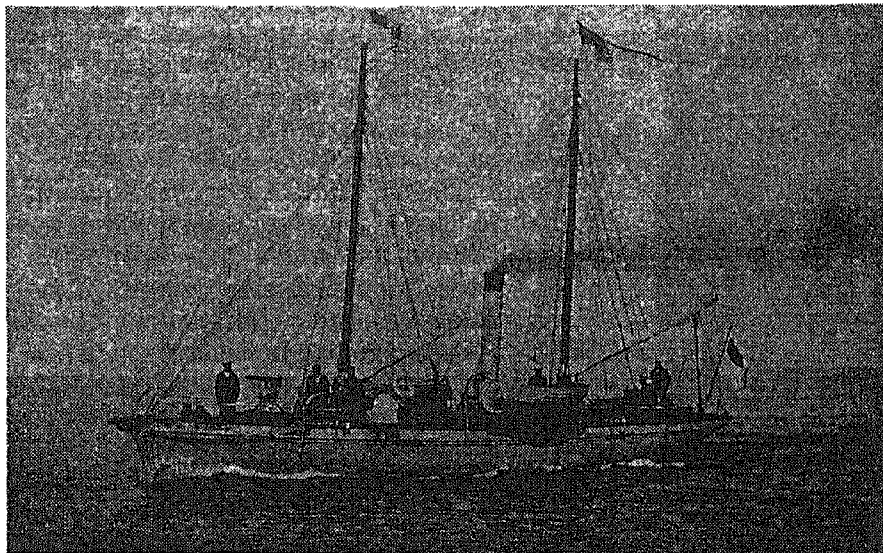
Організаційно флотилія входила до складу Балтійського флоту та одночасно підпорядковувалась, як і інші підрозділи прикордонної варти, Департаменту митних зборів Міністерства фінансів. Оскільки у складі флоту не було відповідних типів суден для виконання специфічної сторожової служби, у Великій Британії терміново замовили сім 35-тонних парових баркасів зі швидкістю 10 вузлів за годину (1 морський вузол = 1 морській милі = 1852 м), озброєних 87-міліметровою гарматою, команда складалася з двох офіцерів і 11 нижчих чинів. Нові судна, що отримали назви “Ласточка”, “Лебедь”, “Чайка”, “Копчик”, “Нырок”, “Кречет”, “Гагара”, 14 вересня 1873 р. утворили перше з’єднання кораблів морської митної варти. У подальшому митна флотилія поповнилася паровими крейсерами “Страж” і “Часовой” (зараховані у списки 26 жовтня 1874 р.<sup>68</sup>). Відразу після введення в дію “Часовой” відправили по Маріїнський водній системі до Каспійського моря, де його поява була вчасною, тому

<sup>67</sup> Энциклопедический словарь Брокгауза. — СПб., 1898. — Т. XXIV. — С. 38.

<sup>68</sup> Будиловский И.В. Военные флоты иностранных государств и России. Морская справочная книжка на 1891 г. — СПб., 1891. — 765 с.

що при організації охорони митного кордону східного узбережжя прикордонники мали боротися з работоргівлею.

З 31 травня до 5 липня 1885 р. кораблі флотилії брали активну участь у рятувальних роботах броненосця “Кремль”, який наскочив на мілину в затоці Кунда. При цьому відзначилися команди “Ласточки” і “Лебеда” (командири: капітан II рангу В. Ігнат'єв та лейтенант М. Кубе). Діями підлеглих керував безпосередньо начальник Балтійської митної флотилії капітан I рангу гвардійського екіпажу В. Март'янов<sup>69</sup>.



Крейсер митної флотилії “Страж”

У 1893 р. став до митної служби, базуючись на Усть-Нарву, побудований у Нанті (Франція) прикордонний крейсер “Роксана”. Слід відзначити характерну особливість кораблів прикордонної митної варті — озброєння їх виключно скорострільними гарматами малого калібру (37 — 57 мм). Таке озброєння було зумовлене особливими умовами проходження служби кораблями. На сухопутному кордоні контрабандисти часто вступали у збройні сутички із прикордонною вартою. На морі капітан судна-порушника, зустр-

<sup>69</sup> Мельников Р.М. Первые броненосные корабли русского флота // Судостроение. — 1976. — № 12.



рівнився з добре озброєним кораблем митної варти, намагався якомога швидше покинути територіальні води. Дуже характерний такий епізод: 9 грудня 1895 р., отримавши агентурне повідомлення про те, що контрабандисти готуються прорватися через державний кордон, командир митного крейсера “Страж” штабс-капітан по адміралтейству Щелкунов вивів свій корабель у море на перехоплення. О 18.00 за дві милі на захід від Палангена (сучасне місто Паланга) було помічено дві парусні шхуни. Головна шхуна-порушник, побачивши митний крейсер, терміново покинула російські територіальні води, залишивши другу шхуну з контрабандою на борту. На шхуні знайшли 16 важких ящиків із 17640 порцеляновими ляльками вартістю 1632 крб 80 коп.<sup>70</sup>

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 військовому флоті до 1907 р. існувала так звана цензова система. Суть цензової системи така: підвищення офіцера по службі залежало від визначеної законом кількості морських компаній<sup>71</sup>.

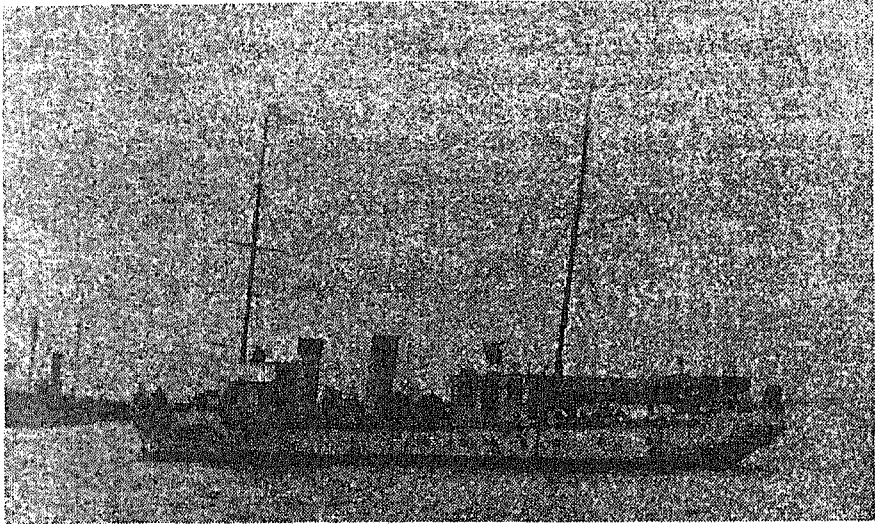
Зі створенням окремого корпусу прикордонної варти парові баркаси “Чайка” і “Колчик” та шхуну “Зоркая” передали морському відомству, а всі інші прикордонні крейсери виключили зі списків Балтійського флоту і сформували Крейсерську флотилію окремого корпусу прикордонної варти.

Єдиного командування флотилія не мала. Кожний із крейсерів перебував у підпорядкуванні командира однієї з прикордонних бригад прикордонної варти, які здійснювали охорону певної ділянки узбережжя. На Балтиці всі кораблі розподілили між Санкт-Петербурзькою, Ревельською, Аренбурзькою та Ризькою прикордонними бригадами. На Каспійському морі “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-мор-

---

<sup>70</sup> Вестник финансов, промышленности и торговли. — 1896. — № 1. — С. 20—24.

<sup>71</sup> Морська компанія — це термін, який використовувався, коли бойовий корабель або допоміжне судно флоту належало до першої лінії бойової готовності. Компанія, як правило, тривала з квітня до листопада. Від кількості компаній залежала і вислуга років офіцерів.



*Рис. 82. Крейсер митної флотилії "Роксана"*

ського флоту. Більшість спеціалістів (боцмани, стернові, машиністи) служили за вільним наймом.

На початку ХХ ст. унаслідок збільшення товарообігу великого значення набули порти Одеса та Новоросійськ. 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"<sup>72</sup>.

Основними зонами патрулювання чорноморських прикордонних крейсерів були підходи до акваторії Одеського порту, Керченська протока, гирло Дунаю.

Слід відзначити характерні функції, покладені на прикордонну службу 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 контрабандистів. Тому від прикордонних крейсерів вимагалось лише точно і своєчасно прибути на місце перехоплення судна-порушника з контрабандним товаром. Так, 17 серпня 1901 р. крейсер "Лебедь" (командир В. Севастьянов), ви-

<sup>72</sup> История отечественного судостроения: В 5 т. — СПб., 1996. — Т. 2—3.

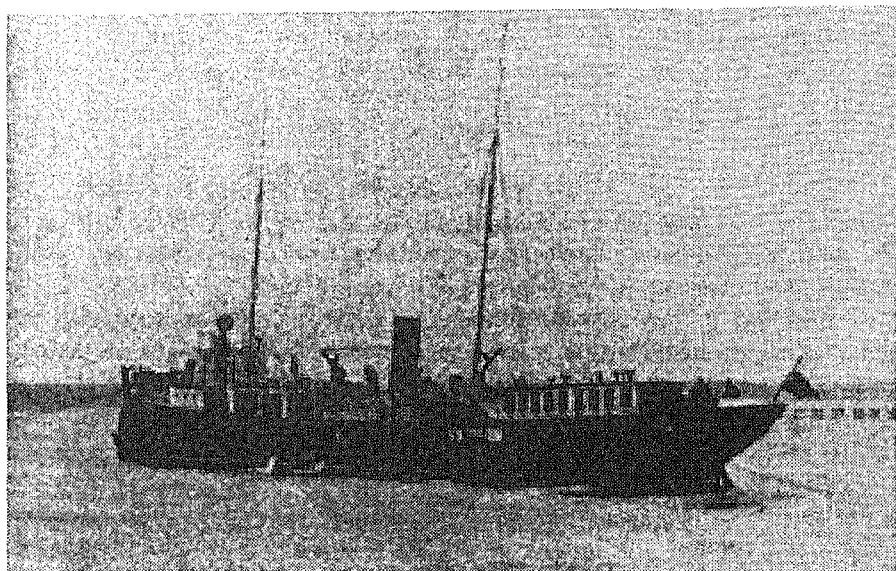
користуюючи агентурну інформацію, в районі острова Моон (Ризька затока) затримав вітрильник “Лео”, на борту якого виявили 45 діжок контрабандного спирту вартістю 1130 крб 39 коп.<sup>73</sup>

Успішні дії морських прикордонників змусили Міністерство фінансів виділити кошти для оновлення корабельного складу флотилії. У 1904 р. останні парові баркаси “Ласточка” і “Нырок”, що залишалися в строю, вивели з експлуатації і продали з торгів. Замість них до складу флотилії увійшли однотипні парові крейсери “Кондор” та “Беркут”<sup>74</sup>. Планувалося розгорнути будівництво крейсерів за цим проектом також для Каспійського моря, але російсько-японська війна 1904—1905 рр. змусила відкласти ці плани на невизначений термін. Після закінчення війни у 1906 р. Морське міністерство передало митній флотилії міноносці № 101 (у минулому “Котлін”), № 105 (“Лакта”), мінний крейсер “Абрек”. Відразу після прийняття до складу митної флотилії кораблі підключалися до несення служби.

У грудні 1912 р. у списках суден митного відомства з’явився новий крейсер “Ястреб”, збудований “Обществом николаевских заводов и верфей”. Будувався “Ястреб” за кресленнями “Кондора” і “Беркута”, але замість парових машин на ньому встановили два шестициліндрових дизелі виробництва петербурзького заводу “Л. Нобель”. Проект їх установки виконав молодший суднобудівник Миколаївського військового порту капітан В.Е. Карпов. Таким чином, “Ястреб” став першим теплоходом (судно, оснащене двигунами внутрішнього згорання) на Чорному морі. 17 вересня 1913 р. крейсер у Севастополі відвідав голова Ради міністрів і міністр фінансів В.М. Коковцев, а через два дні — прибулий із Лівадії Микола II. З цього приводу часопис “Теплоход” писав: “19 сентября 1913 года Государь Император осчастливил своим осмотром крейсера пограничной стражи “Ястреб”, причем Его Императорское Величество, подробно ознакомившись с установленными на крейсере двигателями Дизеля, изволил обратить особенное внимание на быстроту пуска в ход двигателей, а также на быстроту перемены хода с переднего на задний”. Далі читачам повідомлялося: “Ввиду благоприятных результатов испытаний крейсера предполагается заказать для Пограничной стражи еще три моторных крейсера подобного же типа, причем наиболее вероятным строителем новых судов называют завод Добровых и Набгольц в Нижнем Новгороде”. На жаль, ці плани залишилися на папері, “Ястреб” — останній корабель, побудований для крейсерської флотилії митного відомства.

<sup>73</sup> Вестник финансов, промышленности и торговли. — 1901. — № 9. — С. 23.

<sup>74</sup> Судовой список 1904 года. — СПб., 1904. — С. 332.



Крейсер митної флотилії “Ястреб”

Таблиця 6.9. Список кораблів Департаменту митних зборів Росії у 1873—1914 рр.

№ п/п	Назва судна	Водотоннажність, т	Потужність силової установки, к. с.	Швидкість ходу, вузли	Озброєння, к-сть гармат / калібр, мм
1	2	3	4	5	6
1	“Ласточка”	35	45	10	1/87
2	“Лебедь”				
3	“Чайка”				
4	“Копчик”				
5	“Нырок”				
6	“Кречет”				
7	“Гагара”				
8	“Зоркая”	40	75	11	1/87
9	“Страж”	230	300	11	1/87
10	“Часовой”				

Закінчення табл. 6.9

1	2	3	4	5	6
11	“Роксана”	157	600	12	2/37
12	“Орел”	125	250	12	2/37
13	“Ястреб” 1900 р. “Ворон”	60	150	9	1/75
14	“Коршун”	100	225	8	2/37
15	“Кондор”	322	1200	13,5	4/47, 2/37
16	“Беркут”				
17	Міноносці: “Котлин”	67,5	450	14,5	2/37
18	“Ляхта”	73,5	550	15,8	2/37
19	“Абрек”	620	5000	21	1/75
20	“Ястреб” II	370	1500	15	4/57, 2/37

На 1 січня 1914 р. балтійські крейсери митного відомства дислокувалися таким чином: “Страж” і “Беркут” — у Ревелі, “Орел” і “Кондор” — у Ризі, “Роксана” — в Нарві, “Абрек” — у Лівані. На Чорному морі паровий “Ястреб” і “Коршун” базувалися в Одесі, “Ворон” — у Керчі, а дизельний “Ястреб” — у Батумі. З початком Першої світової війни всі кораблі окремого корпусу прикордонної варту мобілізували і зарахували до складу Балтійського та Чорноморського флотів як посильні та портові судна. Всі вони пройшли крізь військові випробування, і лише “Страж” загинув у жовтні 1916 р. унаслідок навігаційної аварії.

Однією з головних проблем, вирішення якої завжди покладалося на прикордонну митну варту і взагалі на митну службу, була боротьба з контрабандою. Шкідливість контрабанди для економічного розвитку держави є очевидною, тому зрозуміла й увага, яку приділяє боротьбі з нею кожна держава. Передусім постає питання, що вважати контрабандою. Як правило, контрабанду визначали як протизаконне переміщення через державний кордон вантажів або будь-які дії, що порушують митно-правові норми держави. Розвиткові контрабандного промислу у XVIII ст., безумовно, сприяли створення міжнародного ринку, пожвавлення торгівлі й технічний прогрес. У Російській імперії була ще одна умова для

розквіту контрабанди — традиція митних відкупів. Уряд завдяки відкупам позбавлявся клопоту, пов'язаного з організацією роботи митної служби, і отримував гроші наперед, водночас від дистанціювався від проблеми контрабанди. Лише коли контрабанда набула таких масштабів, що навіть відкуп став збитковим (відкупники не змогли розрахуватися з державою), чиновники звернули увагу на це питання і були здивовані виявленим станом.

Проведені в 60-х рр. XVIII ст. ревізії показали, що в багатьох місцях кордони держави не просто незадовільно охороняються, а й навіть не позначені належним чином, тобто перешкодити контрабандному промислу могла лише несприятлива погода або фатальне невезіння. Ситуація ставала настільки загрозливою, що генерал-прокурор О.О. В'яземський пропонував повністю закрити західний кордон для торгівлі. Проблему намагалися вирішити одночасно Комерц-колегія, Комісія з комерції та Головна над митними зборами канцелярія. Дійшли вони невтішних висновків: по-перше, винними у збільшенні контрабанди було визнано купців та недбалих митників; по-друге, повне припинення контрабанди визнано неможливим, хіба що зменшення обсягів; і останнє, але найважливіше — попри перші два висновки митну мережу вирішили не ліквідувати, як і не припиняти торгівлю.

Уряд Катерини II наполегливо боровся з контрабандою, але успіхи не відповідали докладеним зусиллям і витраченим коштам. Одним із засобів боротьби з контрабандою було часткове або вибіркове припинення торгівлі. Періодично за рішенням уряду деякі товари "вилучалися" з товарообігу, тобто вносилися до категорії контрабанди. Для таких дій могли бути причини політичні (митна блокада), економічні (протекціонізм) або воєнні (війна). Наприклад, 1789 р. заборонили імпорт шовкових, вовняних і бавовняних виробів, напоїв та інших товарів через прикордонні митниці у зв'язку з воєнними діями. На час воєнних дій увезення товарів дозволялося лише для потреб діючої російської армії. Водночас експорт російських товарів не заборонявся. Однак це не стосувалося необхідних для армії речей, наприклад, коней: із початком воєнних дій вивозити коней за межі Російської імперії заборонялося. Заборона діяла під час війни з Туреччиною (1789—1791).

Яскравим прикладом політичних причин, які спричинили обмеження імпорту і взагалі торгівлі, є митна блокада Франції, оголошена після страти Людовіка XVI 10 січня 1793 р. Торгівля з Францією припинилася повністю, і всі французькі товари вважалися контрабандою. Законодавство передбачало навіть можливі спроби контрабандистів провезти французькі товари під іншою

назвою і давало митникам інструкції про належні дії в такому випадку. Уряд намагався ліквідувати всі можливості для контрабанди і залучити до боротьби з нею якнайбільше людей. У 1789 р. через воєнні дії та визначення будь-якого імпорту як контрабанди уряд наголосив на посиленні боротьби з протизаконним увезенням іноземних товарів. Усіх чиновників, митних службовців, наглядачів, які сприяли поширенню контрабанди, віддавали під суд.

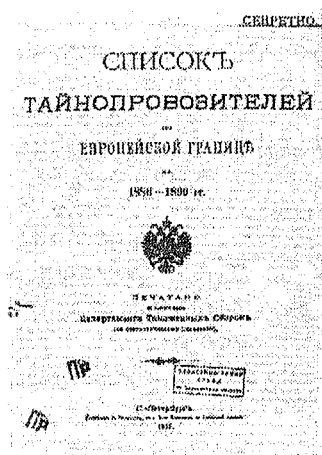
Учасники затримання контрабанди одержували в нагороду весь товар (вони сплачували мито за контрабандний товар, на який потім ставили особливе тавро). Ще з 1764 р. нагороджені мали пільги щодо мита: четверту частину контрабанди вони могли одержати і продати та протягом наступних шести місяців сплатити мито з отриманого прибутку. Можна було відмовитися від контрабандного товару і взяти винагороду грошми: у такому разі митниця продавала товари на аукціоні, вираховувала 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 конфісковувалася, а контрабандисти підлягали суду. Коли під час блокади контрабандою вважалися всі французькі товари, їх слід було знищувати після затримання на кордоні. Якщо контрабанду знищити було неможливо, тоді контрабандний товар продавали в портових митницях, а для вивезення за межі держави відводилося два тижні. У прикордонних митницях продавати контрабанду заборонялося: протягом трьох днів контрабандні товари вивозили до найближчого закордонного міста і там продавали. Уся отримана сума спрямовувалася в Приказ громадської опіки відповідної губернії. Нагороду для учасників затримання контрабанди сплачував контрабандист із власних коштів (винагорода дорівнювала вартості контрабанди). Якщо контрабандист не мав належної суми, тоді всі вторговані гроші віддавали в нагороду, а контрабандист ставав державним боржником. Тепер мито з винагороди не відраховувалося, крім тих випадків, коли товари везли для продажу, — тоді з отриманих грошей відраховували витрати на перевезення. Уся сума з продажу надходила у винагороду й тоді, коли контрабандистів не вдавалося зловити, а затримували лише товар.

Нагороду за затримання контрабанди отримували й митники. Закон про митне управління 1811 р. передбачав, що частина винагороди (20 %) перераховується в пенсійний фонд митних службовців, а решта розподіляється на дві частини: більшу (2/3) відда-

ють 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, за затриманий у березні 1816 р. в Одеській портовій митниці цукор винагороду отримали 10 службовців: начальник митного округу, управляючий митницею, двоє членів присутствія, двоє пакгаузних наглядачів, вагмейстер, штемпельмейстер, екер та двоє корабельних доглядачів. Якщо службовець помирав або переходив 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 із порушенням митних правил, доглядач отримував від 50 до 66 % вартості товару; якщо це траплялося 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 крб. Так, наглядач Кобельков, згідно з архівними документами, отримав у нагороду за січень 1840 р. 166 крб 94 коп. З часом уряд усе менше покладався на допомогу цивільного населення і все більше розраховував на митників — саме тому умов для отримання нагороди ставало більше, наприклад, отримували нагороду за виявлення не тільки контрабандного товару, але й хоча б одного контрабандиста. Інакше винагороду визначали не за вартістю контрабанди, а згідно з докладеними зусиллями.

Контрабанду і конфіскації фіксували в спеціальних книгах, які вели в присутствії митниць і пакгаузні наглядачі. 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. Хід слідства у контрабандних справах фіксувався у справочинній документації митниць: у журналах, у листуванні, в розпорядженнях. Завдяки традиціям та вимогам справочинства майже в кожному з документів маємо досить детальний опис справи. Наприклад, розпорядження Таврійської казенної палати для Євпаторійської митниці (1793) стосовно контрабанди волячих шкур передає зміст рапорту митниці про виявлення контрабанди та пояснень власника судна.





### Реєстр контрабанди- стів, 1886—1890 рр.

Митники надійшли турецькі товари — глиняні люльки, які було наказано вивезти за кордон протягом шести місяців. Але й на початку квітня наступного року це зроблено не було, і Одеське митне присутствіє наказало конфіскувати товар. Про прибуття контрабанди митників могли повідомити заздалегідь урядові установи: переміщення підозрілих осіб контролювалося і збиралася інформація про речі, які вони везуть і з якою метою.

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 вторгової суми. На випадок подання апеляції власником контрабанди або перегляду справи митні установи зберігали в архівах документи про конфісковані товари, результати слідства протягом певного часу (п'ять 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 всієї митної установи протягом кількох років. Але уряд і надалі продовжував уживати жорстких заходів щодо контрабандистів: у разі опору після арешту їх віддавали до військового суду, прирівнювали до бунтівників та корчемників. Їх могли засудити до заслання

Цікавий випадок затримання контрабанди описано в рапорті Севастопольської портової митниці (1795): торгове судно змушене було зайти в Севастопольський порт, щоб перечекати негоду, і митний огляд виявив контрабандну горілку, яку й конфіскували після закінчення слідства. Слідство щодо контрабанди могло тривати довго: наприклад, 1807 р. у Бахчисарай в євпаторійського купця конфіскували заборонені для імпорту турецькі хустки, справу вирішили в 1809 р., а учасники виявлення контрабанди отримали винагороду лише в 1810 р.

Конфіскувати товари могли й за невиконання митних розпоряджень: у вересні 1815 р. у пакгаузи Одеської портової митниці

ня в Сибір. Дворяни, участь яких у контрабанді була доведена, виключалися з дворянського зібрання і вже не могли обіймати державні посади<sup>75</sup>.

Отже, очевидно, що держава використовувала всі доступні засоби боротьби з контрабандою, але боротьба продовжувалася, адже самі урядовці розуміли, що контрабанда — це лише наслідок, а боротьба з причинами 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 відбувалося майже 120 тис. затримань контрабанди, що становило, за оцінками експертів, 10 % від загальної кількості порушень. Сума грошових надходжень від реалізації контрабандних товарів щорічно становила близько 350 тис. крб. Зростали й митні прибутки. Якщо у 1893—1897 рр. вони сягали 181 млн крб, то 1913 р. надходження зросли у два рази.



**Затримання контрабандистів, середина XIX ст.**

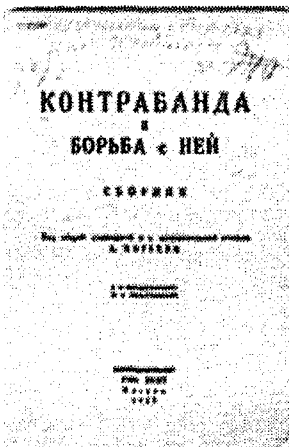
## 6.8. Кадрова політика

Одним із найцікавіших елементів будь-якої служби є кадрова політика керівництва: підготовка кадрів, їх призначення та звільнення, визначення вимог до вмінь та якостей персоналу, контроль за виконанням службових обов'язків, заохочення і стягнення, забезпечення умов для роботи службовців і, врешті-решт, рівень забезпечення митних установ кадрами. Чільне місце посідає саме підготовка кадрів. На жаль, в останній чверті XVIII — протягом XIX ст. цілеспрямованої підготовки митних службовців не існувало: в жодному навчальному закладі не можна було отримати таку спеціальність або вдосконалити свої знання. Єдина посада, про яку потурбувався уряд, — це радники з митної справи при казенних палатах губерній та намісництв. Із 1782 р. при Санкт-Петербурзькій пор-

<sup>75</sup> Впровадження та розвиток митної мережі на півдні України (остання чверть XVIII — перша половина XIX століття): 36. док. і матеріалів / Авт.-упор. Ю.І. Головка, В.В. Ченцов. — Дніпропетровськ: АМСУ, 2002. — С. 19—52.

товій митниці під керівництвом статського радника Даля проходили стажування 3—4 чиновники, які звільнялися з державної служби, а згодом призначалися митними радниками до казенних палат. Ще кілька осіб готувалися на Санкт-Петербурзькій митниці для директорських та цолнерських посад. Механізм підготовки був досить простий: призначалися кілька “зайвих” службовців, які виконували чітко визначені службові функції й одночасно вивчали митну справу, так би мовити, зсередини. На кожній митниці також готували власні кадри, і допомога центральної влади була потрібна лише для підготовки фахівців вищого рівня.

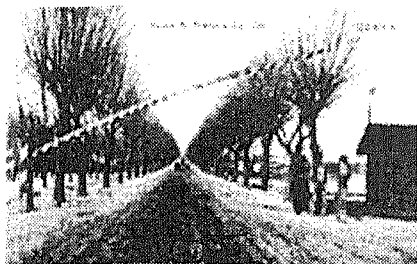
Переважна більшість службовців отримувала свої знання та навички в процесі роботи — про це свідчать формулярні списки митних службовців. Як правило, починали з посади писаря або копіїста і згодом отримували більш високі посади. Під час переписування або складання службових документів митники мали змогу вивчати механізм роботи установи і могли обіймати майже будь-яку з посад або замінювати один одного. Аналогічною була й ситуація з купцями, які ставали на державну службу до митних установ: вони не потребували підготовки, оскільки добре знали закони та принципи роботи митниць.



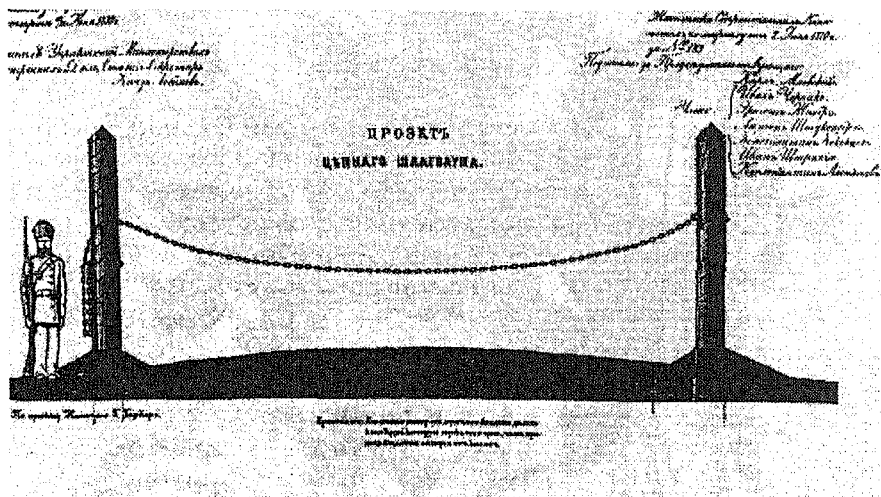
Методичні вказівки для митних чиновників з організації боротьби з контрабандою 1912 р.

На службу до митних установ призначали як військових, так і цивільних, причому як на дійсній службі, так і відставних. Митні службовці, як і решта чиновників, підлягали загальним правилам отримання чинів та посад. Щоб вступити до митної служби, подавали заяву (прохання) до конкретної митної установи. Присутствие митниці розглядало це прохання і приймало рішення. Очевидно, що інформація про наявність вакансії поширювалася серед місцевого населення, оскільки маємо приклади заяв не тільки від чиновників, а й просто від “вільних” людей, відставних солдатів і т. д. Інколи навіть відсутність вакансії не зупиняла бажуючих служити на митниці: вони просили прийняти їх на будь-яку посаду. Таким чином набирали службовців нижчого рівня. Керівний склад митної установи призначала вища влада з урахуванням позиції митного інспектора, начальника митного округу або генерал-губернатора.

З поживленням торгівлі митна мережа потребувала все більше службовців і все частіше митні штати не встигали за загальними потребами. З другої чверті XIX ст. трапляється багато прикладів збільшення штатів митних установ через призначення додаткових службовців (доглядачів, писарів, помічників і т. д.). Для них не обов'язковою була наявність досвіду роботи в митній установі, їх могли призначити керівники митниць або митних округів і доповісти про призначення в департамент. Кандидатури чиновників визначав начальник митного округу і повідомляв директора департаменту зовнішньої торгівлі, який і призначав службовців. Кандидатури керівників митниць 1-го та 2-го класів подавав директор департаменту зовнішньої торгівлі міністрові фінансів, який їх і затверджував. А начальника митного округу призначав імператор за поданням директора Департаменту зовнішньої торгівлі міністру фінансів.



Митний пункт пропуску, початок XX ст.



Елемент облаштування митниць другої половини XIX ст.

Штатна структура, грошове утримання, назви посад та чисельність особового складу митниць другої половини XVIII—XIX ст. постійно змінювалися. Цю динаміку можна простежити на прикладі еволюції штатної структури Одеської митниці. Слід зазначити, що штатний склад митників та їх грошове утримання залежали від рангу митниці та обсягів вантажообігу, який проходив через митну установу.

#### **Штатний розклад Одеської митниці на 1799 р.**

1. Директор митниці — 500 крб (сума за рік).
2. Цолнер — 300 крб.
3. Контролер — 200 крб.
4. Касир — 150 крб.
5. Перекладач — 300 крб.
6. Канцелярист — 130 крб.
7. Підканцелярист — 100 крб.
8. Копіювальник — 60 крб.
9. Пакгаузний інспектор — 150 крб.
10. Екер — 150 крб.
11. Гафенмейстер (лише для портових митниць) — 100 крб.
12. Вагмейстер — 120 крб.
13. Штемпельмейстер — 120 крб.
14. Доглядач пакгаузний — 50 крб.
15. Сторож — 36 крб.<sup>78</sup>

#### **Штатна структура Одеської складської митниці у 1885 р.**

1. Управляючий митницею — 3955 крб.
2. Помічник упраляючого — 2570 крб.
3. Секретар — 988 крб.
4. Помічник секретаря — 789 крб.
5. Казначей — 1088 крб.
6. Помічник казначея — 789 крб.
7. Бухгалтер — 1382 крб.
8. Помічник бухгалтера — 789 крб.
9. Чиновник з нарахування мита — 988 крб.
10. Його помічник — 789 крб.
11. Перекладач — 789 крб.
12. Екзекутор — 689 крб.
13. Архіваріус — 789 крб.
14. Пакгаузний наглядач — 1382 крб.

---

<sup>78</sup> Полное собрание законов Российской империи — СПб.: Изд-во Канцелярии Его Величества, 1830. — Т. XLIV, ч. 2. — С. 370—371.



15. Помічник наглядача — 988 крб.
16. Корабельний наглядач — 1182 крб.
17. Його помічник — 789 крб.
18. Експерт-хімік — 988 крб.
19. Експер-механік — 988 крб.<sup>77</sup>

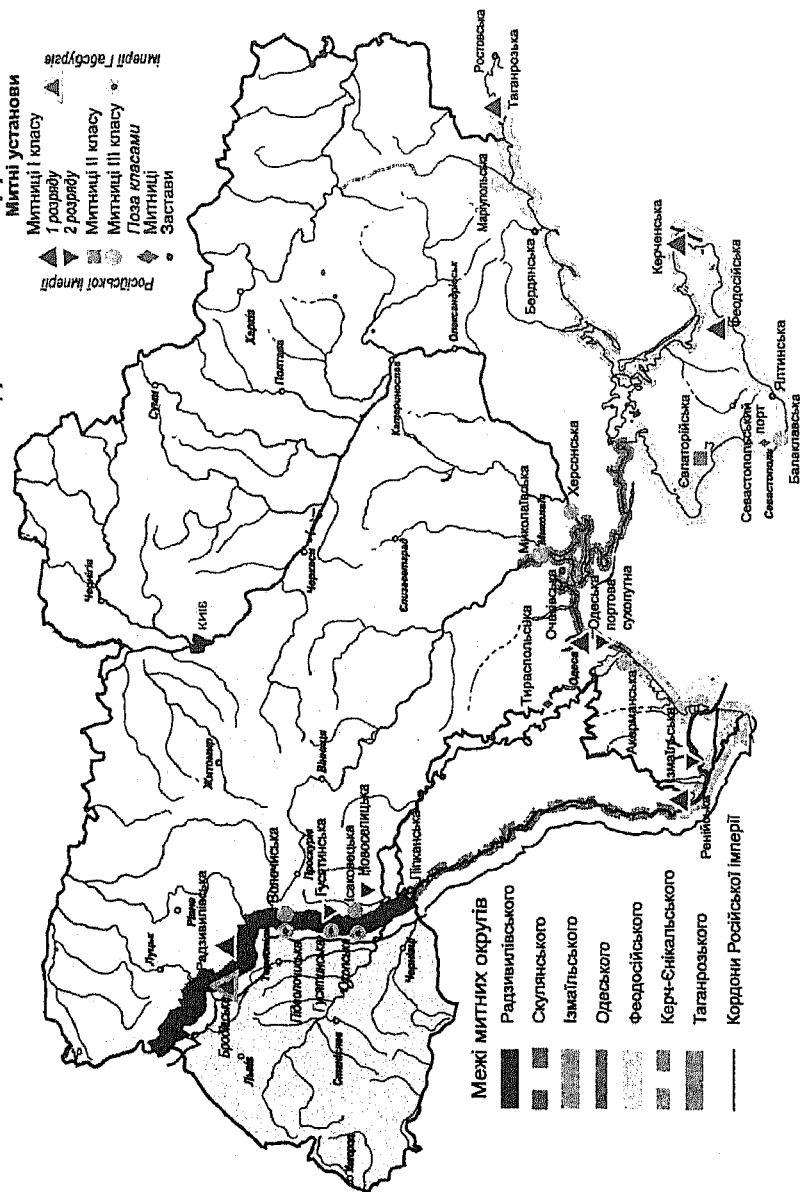
Митні службовці, від членів митного присутствія й вище, обов'язково повинні були мати досвід роботи на митниці. Серед інших вимог, які ставилися до митників, були такі: ретельність і старанність у роботі, незаплямована репутація, надійність, дотримання законів і т. д. За відповідністю службовців цим вимогам наглядала влада. Крім того, й самі службовці, в першу чергу члени присутствія, мали наглядати за рештою службовців, рапортувати керівництву та вживати необхідних заходів. Посилення контролю за діяльністю митниць могло бути викликано зауваженням будь-кого з урядовців, навіть якщо їх діяльність не стосувалася митної справи. Тоді від митного керівництва негайно вимагалися пояснення і невідкладні заходи проти порушників. Обов'язково збиралися дані та пояснення після надходження до керівних установ доносу на митників.

Кожна установа вела ретельний облік усіх службовців. Списки надсилали до керівництва та вищих установ кожні чотири місяці, в кінці року або на вимогу. Зміст даних, які вимагалися від митних установ, змінювався залежно від потреб керівництва — це могла бути інформація про кількість хворих, померлих, звільнених, відряджених, про якості та здібності службовців, про моральність і заняття звільнених службовців, про склад родини службовців усієї митної установи або окремої групи (наприклад, колишньої шляхти), про поведінку службовців і т. д.

Результати перевірок, постійного обліку та контролю визначали ставлення керівництва до підлеглих: їх нагороджували або карали, залежно від ставлення до службових обов'язків. Найпоширенішою нагородою за старанне виконання службових обов'язків було підвищення в чині та призначення на більш високу посаду, навіть в іншу установу. Пропонувати чиновників до нагороди могли казенна палата і губернатори, але остаточне рішення приймав генерал-губернатор. У XIX ст. права установ було розширено й митне присутствіє могло пропонувати деяких чиновників до підвищення, а затверджував подання начальник митного округу. У 1816 р. достатської служби зараховувались митні доглядачі, які служили за контрактом, митні установи мали змогу нагороджувати доглядачів, які служи-

<sup>77</sup> Державний архів Харківської області. — Ф. 84, оп. 6, спр. 247, арк. 89.

# ЕЛЕМЕНТИ МИТНОЇ СИСТЕМИ РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ ТА ІМПЕРІЇ ГАБСБУРГІВ НА ТЕРИТОРІЇ СУЧАСНОЇ УКРАЇНИ В ПЕРІОД 1842—1856 РР.





ли багато років і мали величезний досвід. Так само присвоювалися чини службовцям митної варті: вони були військовими, але отримували чергові чини згідно з правилами статської служби. Отримували митники чин і після певної вислуги років або як нагороду за поданням міністра фінансів. Таким чином нагороджували і в разі відставки, якщо в попередньому чині чиновник прослужив не менше року. Нагороджували митників і грішми. Об'їждчики митної сторожі отримували премію 3 крб за кожного дезертира або селянина-втікача, якого вони затримали. З 1827 р. для премій виділялося 5 % усього митного прибутку. Грошові винагороди розподіляв міністр фінансів після подання митного керівництва на “височайше” затвердження в кінці кожного року.

Іншим наслідком перевірок митних службовців могли бути стягнення або покарання за невиконання службових обов'язків. Ступінь покарання залежав від провини. Покарати службовця могли шляхом непідвищення по службі. Службовець не отримував ні доган, ні стягнень — його просто не призначали на вищу посаду. Але за невідповідність вимогам могли й звільнити, і віддати під суд.

Звільнялися митні службовці не тільки через скоєння злочинів, а й через звичайне скорочення штатів. У 1788 р., коли почалася війна з Туреччиною і припинилася чорноморська торгівля, було вирішено зменшити штати таврійських митниць шляхом звільнення зайвих службовців. У результаті у кожній митній установі залишилося по чотири службовці (цолнер, канцелярист і два доглядачі). Звільнитися можна було й за станом здоров'я, в такому разі додавалася довідка від лікаря. Звільнялися і за власним бажанням, наприклад, для пошуку нової служби.

Усім звільненим видавали атестат про службу, який пред'являвся на новому місці. В атестаті зазначали не тільки час вступу і звільнення службовця та його характеристику, а й попередню службу, тобто переписували атестат з попереднього місця служби. Старий атестат у разі звільнення з роботи не видавали, він залишався в архіві митниці. Після звільнення службовець отримував усю суму свого жалування до останнього робочого дня. Митне присутствіє видавало наказ про звільнення митного службовця і зверталось до начальника митного округу про затвердження.

Однією з причин звільнення службовців за власним бажанням було незадовільне забезпечення умов їх роботи, і справа полягала навіть не в розмірі жалування. Виплату жалування затримували, і не на кілька днів: наприклад, Очаківська митниця лише 28 березня 1795 р. відправила чиновника по гроші для видачі жалування митникам за вересневу третину 1794 р. Тобто жалування затри-

мали на три місяці. Навіть затримане жалування видавали нерівномірно: наприклад, службовцям Євпаторійської митниці жалування за вересневу третину 1797 р. видавали ще 8 травня 1798 р., і то не всім. 16 митників з 27 частково отримали гроші, а три службовці не отримали ані копійки. Затримували гроші й через звичайну недбалість чиновників: у 1804 р. в Одеській портовій митниці збільшили штат службовців, але не повідомили про це Херсонське повітове казначейство — 13 нових службовців не отримали жалування. Наслідки такого ставлення можна було спостерігати вже в кінці 90-х рр. XVIII ст. Таврійський митний інспектор писав генерал-прокурору: "...От упраздненных в Тавриде таможен хотя остается знатная часть способнейших и известных людей, которыми можно было наполнять вновь учрежденные ныне места, как то надзирательские, досмотрщицы и обьещицы, но поелику оне многократным требованием и донныне не удовлетворены за прежнюю их службу от Новороссийской казенной палаты жалованьем, отказываются от продолжения впредь таковой, что самое внушая и другим, привели казенный кредит в такую недоверчивость, что и отыскать впредь нужных людей будет трудно..."

Фінансові негаразди суттєво впливали на функціонування митних установ. Можна уявити, як працювала портова митниця в Херсоні в 1792 р., якщо там не було брандвахти, жодного човна і гребців — казенна палата не мала грошей на забезпечення митниць. І така ситуація не була винятком. На початку XIX ст. Одеська портова митниця скаржилася військовому губернатору Одеси Е.Й. де Рішельє, що немає чим платити вільнонайманим гребцям, тому вони всі звільнилися; умовили залишитися лише одного квартирмейстера, якому пообіцяли підвищити жалування, аби він тільки наглядав за човнами митниці. Грошей не вистачало й на опалення приміщень, на ремонти будівель, на інші службові потреби. Можливо, це було однією з причин майже постійної наявності вакансій у митних установах.

З урахуванням викладеного вище, можна зробити такі висновки.

У другій половині XIX ст. митна політика, митна справа втрачає лише фіскальні функції і трансформується в інструмент захисту загальнонаціональних інтересів держави 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, передусім, застосовувались до галузей промисловості подвійного призначення (транспорт, важка промисловість, добувна тощо), враховуючи військово-стратегічне значення України для Російської імперії.

Аналіз розгалуженої інфраструктури митних установ на території українських губерній у складі Російської імперії, яка формувалась протягом XIX ст., ще раз свідчить про виняткову роль цього регіону для митної справи й політики 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 по лінії "Південно-Західна Європа — Кавказ — Центральна Азія"<sup>78</sup>.

Реформування митного управління Російської імперії, особливо на території українських губерній, дозволило отримати потужне угруповання митних установ і підрозділів корпусу прикордонної варти. 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<sup>79</sup>.

## 6.9. Митна система Габсбургів у західно-українських землях

Із другої половини XIX ст. митна політика перетворилася на комплексне явище, яке впливало не лише на збагачення окремих соціальних груп, а й на добробут усіх верств населення тієї чи іншої держави. Після третього поділу Речі Посполитої у 1795 р. 2/3 території України опинилися в складі Російської імперії і 1/3 — у складі Австрійської.

До 1775 р. Австрійська імперія не мала єдиної державної митної системи і загальнодержавного митного тарифу. Імперія (її пов-

---

<sup>78</sup> Шепелев Л.Е. Царизм и буржуазия во второй половине XIX века. Проблемы торгово-промышленной политики. — Л.: Наука, 1981. — 267 с.

<sup>79</sup> Тимощук О. Захисники кордонів Української держави (1918 р.). — Д.: АМСУ, 1999. — 89 с.

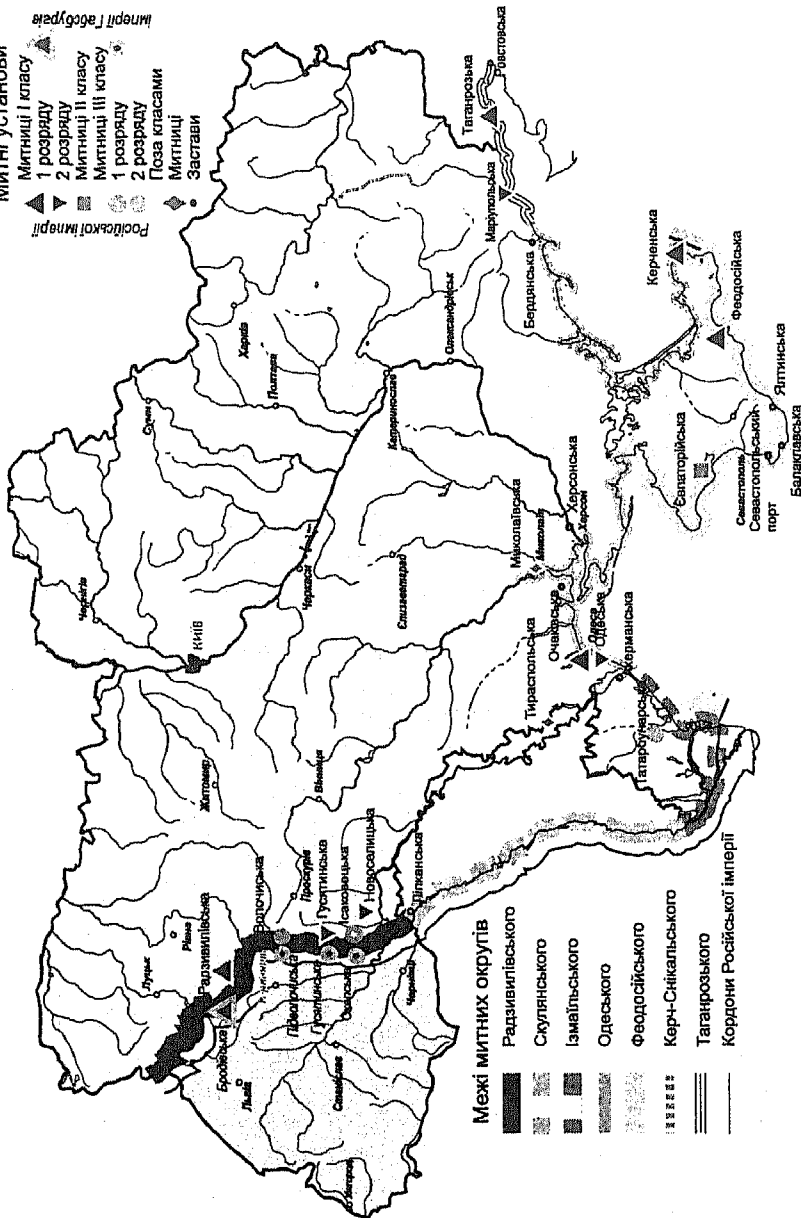
# ЕЛЕМЕНТИ МИТНОЇ СИСТЕМИ РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ ТА ІМПЕРІЇ ГАБСБУРГІВ НА ТЕРИТОРІЇ СУЧАСНОЇ УКРАЇНИ В ПЕРІОД 1857—1864 РР.

Митні установи

- Митниці I класу  
 1 розряду  
 2 розряду  
 Митниці II класу  
 Митниці III класу  
 1 розряду  
 2 розряду  
 Поза класами  
 Митниці  
 Застави

Російської імперії

Імперії Габсбургів



## Межі митних округів

- Радзівилівського
- Скулянського
- Ізмілійського
- Одеського
- Феодосійського
- Керч-Снікальського
- Таганрозького
- Кордони Російської імперії

на назва на той час — Священна Римська імперія німецької нації) була поділена на частини численними обласними та земельними митними зборами. Лише імператриця Марія-Терезія ввела в 1775 р. загальний для всіх німецьких областей Австрії митний тариф. У 1796 р. цей тариф поширився і на територію Галичини. Але внутрішні мита продовжували існувати на території Угорщини. Остаточне скасування митної автономії імперських земель було здійснено в 1827 р., коли вся територія Австрійської імперії перетворилася на єдиний народногосподарський механізм.

У середині XIX ст. довжина митного кордону Австрійської імперії складала 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 розташовувалися 685 прикордонних митниць (з них 229 першого класу — Zoll-Amt і 456 другого — Hilfs-Zoll-Amt); 63 головних внутрішніх митниці (Haupt-Zoll-Amt); 50 допоміжних митниць (Zollegstutten); 71 митне бюро. Загальна чисельність митного апарату складала 51 924 чиновники. Витрати на утримання всієї митної інфраструктури становили 30 % від суми митних зборів<sup>80</sup>.

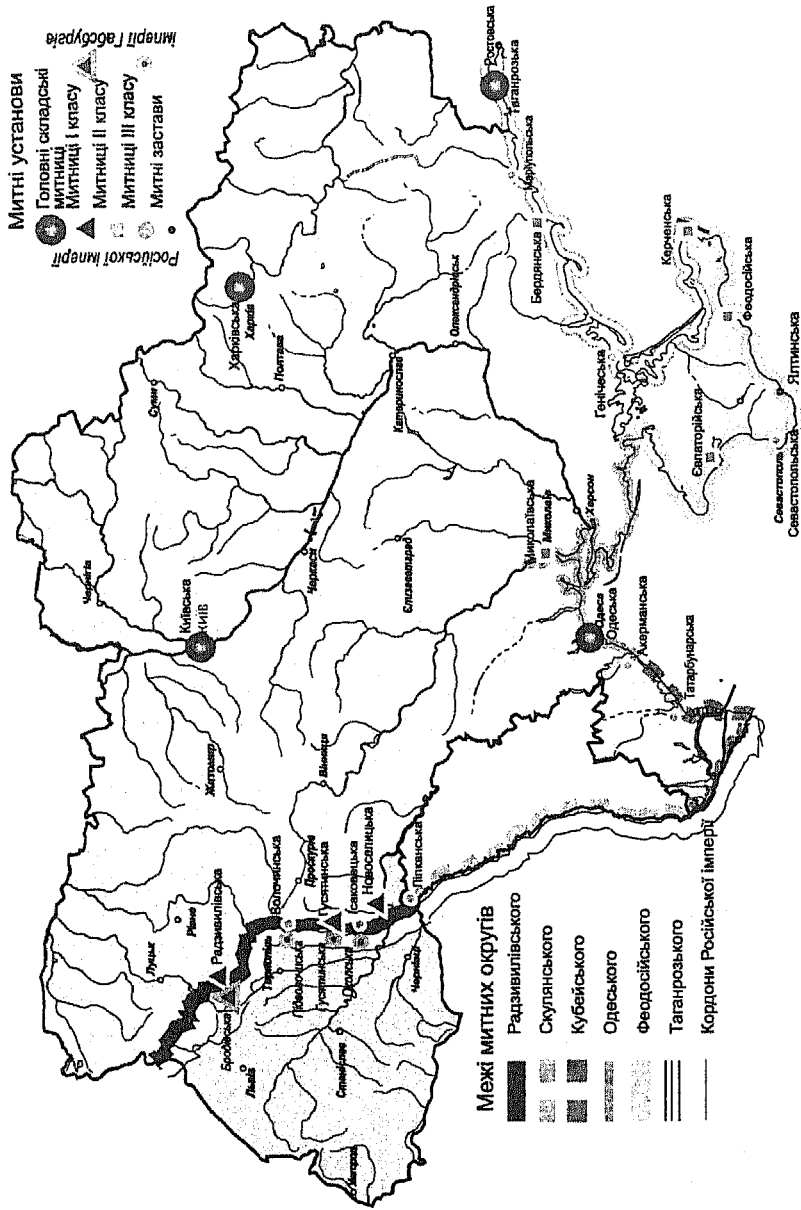
Ще в 1774 р. у Львові створено адміністрацію митних доходів (administracja dochodow celnuch). Вона збирала мита з міських рогаток (застав) і мостів. Ця структура складалася з адміністратора, трьох асесорів, трьох секретарів, одного протоколіста, експедитора, реєстратора, ад'юнкта реєстратури, митного комісара. Установа мала у підпорядкуванні три головних і два допоміжних митних склади, 53 комерційних, 45 торговельних служб, сюди ж входили служби зі штампування товарів<sup>81</sup>. Крім Львівської митниці, на державному кордоні, який проходив через Східну Галичину і ділив Україну на російську та австрійську, дислокувались такі австрійські митниці (табл. 6.10).

Митно-тарифна політика австрійського уряду наприкінці XVIII — у XIX ст. слідувала у кільватері загальних тенденцій у цій сфері. 1780 р. австрійський імператор Йосип II запровадив митний статут, який наклав обмеження на імпорту товарів, але при цьому всередині імперії діяв принцип економічного лібералізму. Щоб уник-

<sup>80</sup> Калиновский Б. О развитии и распространении идеи свободной торговли и о применении ее к положительным законодательствам в главных западноевропейских государствах. — СПб., 1859. — С. 6.

<sup>81</sup> Мицак А. Особливості митної політики Речі Посполитої на українських землях у XIV—XVIII ст. // Право України. — 2002. — № 9. — С. 132—134.

# ЕЛЕМЕНТИ МИТНОЇ СИСТЕМИ РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ ТА ІМПЕРІЇ ГАБСБУРГІВ НА ТЕРИТОРІЇ СУЧАСНОЇ УКРАЇНИ В ПЕРІОД 1865—1884 РР.



Таблиця 6.10. Російські та австрійські митниці вздовж кордону з Галичиною<sup>82</sup>

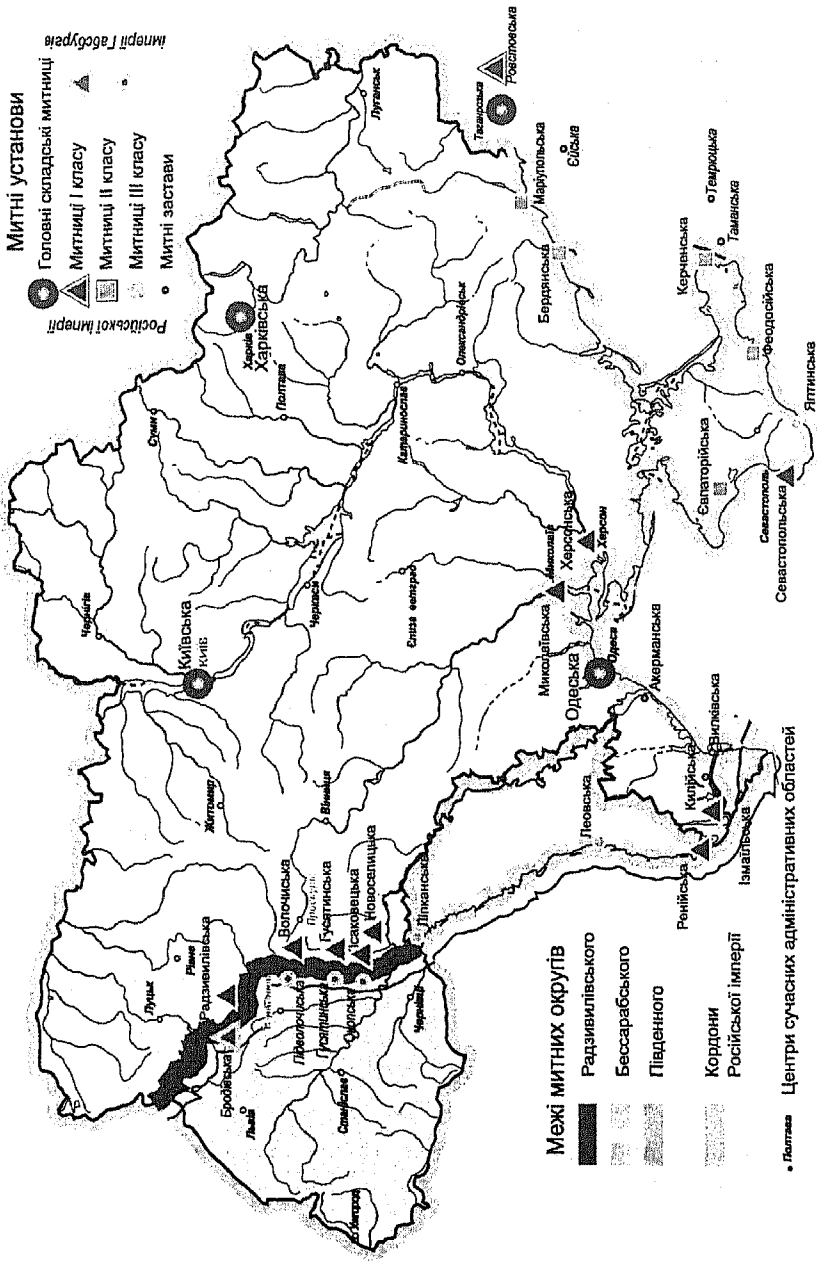
Австрійські митниці	Російські митниці та прикордонні пости
У м. Шарпанцаль, митниця 3-го класу	Мілятинський пост № 13
У м. Стоянові, комерційна митниця 3-го класу	Дружкопольська митниця 3-го класу та пост № 25
У м. Броди, комерційна митниця 1-го класу	Радзівилівська митниця 1-го класу та пост № 55
У с. Гонтове, прикордонна митниця 3-го класу	Прикордонний пост № 75
У с. Синявці, прикордонна митниця 3-го класу	Кусковський прикордонний пост № 88
У с. Токач, прикордонна митниця 3-го класу	Ожиговський прикордонний пост № 100
У м. Підволочиське, комерційна митниця 3-го класу	Волочиська митниця 3-го класу та пост № 106
У м. Тарноруди, прикордонна митниця 3-го класу	Тарнорудський прикордонний пост № 112
У м. Калаурівка, прикордонна митниця 2-го класу	Сатановський прикордонний пост № 120
У м. Гусятин, комерційна митниця 3-го класу	Гусятинська митниця 1-го класу та пост № 130
У м. Окоп, комерційна митниця 3-го класу	Ісаковецька митниця 3-го класу та пост № 168

нути явного протиріччя, імператор як компенсацію заборонним митам дозволив дарувати портам Адріатичного моря режим порто-франко.

Після завершення наполеонівських війн австрійський уряд знову повернувся до радикальних протекціоністських тарифів, нама-

<sup>82</sup> Центральний державний історичний архів. — Ф. 442, оп. 788 а, спр. 164, арк. 174

# ЕЛЕМЕНТИ МИТНОЇ СИСТЕМИ РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ ТА ІМПЕРІЇ ГАБСБУРГІВ НА ТЕРИТОРІЇ СУЧАСНОЇ УКРАЇНИ В ПЕРІОД 1885—1896 рр.





гаючись використати економічний досвід Наполеона I. Новий тариф був запроваджений 1817 р., він відразу викликав незадоволення з боку промисловців, тому що не дозволяв їм купувати імпортні верстати та сировину, яка не вироблялася на території імперії. Ці скарги та постійно зростаючий обсяг контрабанди змусили уряд у 1838 р. прийняти 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 митного союзу. На той час для Австрії головною проблемою залишалося збереження її 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 у 1853 р. приєднатися до Північнонімецького митного союзу.

У 1867 р. Австрійська імперія трансформується в Австро-Угорську імперію. Одним із наслідків дуалістичного договору 1867 р. стало форсування капіталістичного розвитку імперії. Австрійський уряд, згідно з досвідом Пруссії, активно використовує принципи й методи протекціоністської політики. Кредитно-банківська система, прокладення залізниць і створення переробної галузі сільського господарства стала фундаментом економічного розвитку Австрійської імперії у другій половині XIX — початку XX ст. На території імперії сформувалося 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 відносини постійно погіршувались, починаючи з 1853 р. Крім цього, відсутність серед галичан національної правлячої еліти, яка могла б впливати на імперський уряд, призводила до того, що цей регіон залишався без капіталовкладень. Усі фінансові надходження зосереджувалися в австро-чеському промисловому регіоні. Така політика перетворювала Галичину на економічну провінцію.

---

## Розділ 7

# ТОРГІВЛЯ І МИТНА СПРАВА В КИЄВІ (X—XIX ст.)

### 7.1. Київ — “стольний град” давньоруської держави

Упродовж кількох століть Київ був політичним, ідеологічним, економічним і церковним центром Великого князівства Київського. Сучасники і літописці називали його містом-красенем, улюбленцем тогочасного світу. Кияни — воїни, ремісники, купці — користувалися повагою не тільки у близьких сусідів, а й у народів Західної Європи, Південної та Середньої Азії, Близького Сходу. Торговельні відносини Києва із зарубіжними державами, а звідси — і розвиток митної справи у столиці русичів — сягають віків. Київські князі заохочували зовнішню торгівлю, підтримували вітчизняних купців, вели переговори з торговельно-економічних і митних питань із сусідніми державами, зокрема з Візантією. Характеризуючи соціально-політичне життя Київської Русі, М. Грушевський писав, “що власне інтереси, торговельні потреби і рахунки київського купецького патриціату послужили тою пружиною, що пустила у рух політичне життя Києва і його системи”<sup>1</sup>.

Ще до хрещення Русі Київ підтримував жваві торговельні зв'язки з країнами Арабського Сходу — Хазарією, Іраном, Середньою Азією. Автори східних хронік IX—XI ст. — Ібн Хаукаль, Ібн Хордадбег, Аль-Масуді та ін. — не тільки констатували участь київ-

---

<sup>1</sup> Грушевський М. Історія України-Руси. — Т. I: До початку XI віка. — К.: Наук. думка, 1994. — С. 397.

ських (руських) купців у східній торгівлі, а й описували характер цієї торгівлі, визначали номенклатуру товарів, якими обмінювалися кияни й арабські купці. Крім письмових свідчень такі зв'язки підтверджують й археологічні розкопки. Тільки в Києві знайдено кілька великих скарбів арабських диргем, викарбуваних на монетних дворах Бухари, Куфи, Самарканда, Багдада у VII—X ст. За свідченням арабського літописця Ібн-Хордадбега (40-ві роки IX ст.) купці-русичі ввозили до Візантії хутро білок, чорно-бурих лисиць, мечі, деякі інші товари, що виробляли в Києві. Звідси морем їх переправляли до Візантії, де з них стягували мито — так звану десятину, тобто десяту частину вартості товару. Ймовірно, що саме така висока ставка митних платежів і була однією з причин походу київських князів на Візантію (911 р.), після якого Русь упевнено вийшла на міжнародну арену і налагодила стабільні митні відносини з Візантією.

Значну увагу розвитку зовнішньої торгівлі приділяв київський князь Олег. 911 р. після переможного походу на Царгород Олег уклав договір із візантійським імператором, згідно з яким царгородці мали не тільки сплатити Олеговому війську велику контрибуцію, а й встановити для “руських купців” право безмитної торгівлі. 945 р. послі київського князя та імператор Візантії Роман I підписали договір, за яким руським купцям надавалося право безмитного ввезення товарів і здійснення торгівлі на території Візантії. “Великий князь руський і бояри його, — зазначалося в договорі, — хай посилають у Грецію до великих царів грецьких скільки хочуть кораблів з послами і купцями, як установлено для них”<sup>2</sup>. Договірні відносини Києва були детально регламентовані. Наприклад за угодою між князем Олегом і візантійським імператором (911 р.) купці-русичі мали право торгувати в Константинополі тільки після пред’явлення княжих срібних печаток. Їх торгові оборудки з візантійським купецтвом не обкладались жодними митними зборами. Але вже за договором 945 р. київські купці після сходження на берег мали пред’явити царгородським чиновникам грамоту-дозвіл князя на право торгувати у Візантії і сплатити належне мито за право реалізувати свої товари і закупити тканини й інший крам у Константинополі. За часів князювання Володимира Великого значно зріс обсяг торгівлі на внутрішньому ринку. У місті з’явилися нові торжища, магазини, склади. Помітно зросли торговельні контакти київських купців з найближчими сусідами Валахією, Трансільванією (Семиграддям), Угорщиною, Візантією,

<sup>2</sup> Летопись по Лаврентиевскому списку. — СПб., 1897. — С. 47.

Литвою. Зеніту свого розвитку й могутності Київ сягнув за князювання Ярослава Мудрого (1019—1054 рр.). Київська Русь дорівнялася до головних країн середньовічного світу — Візантії та Германської імперії. Київ за часів Ярослава підтримував політичні та торговельні зв'язки з Німеччиною (зокрема з імператором Генріхом III), а також з іншими країнами Східної та Західної Європи. Відомі родинні зв'язки Ярослава Мудрого з європейськими королівськими князями, союзницькі стосунки з володарями Швеції, Польщі, Угорщини, Франції сприяли розвиткові міждержавних зв'язків Києва, поширенню його зовнішньоторговельних контактів.

За часів князювання Ярослава будівництво давньоруської держави було завершено. Стабілізувалися державна територія й кордони, удосконалився державний апарат. У Києві та навколишніх регіонах Подніпров'я інтенсивно розвивалися ремесла і промисли, землеробство і скотарство. Збільшилась кількість ремісників різних спеціальностей, які об'єднувалися в корпорації на кшталт західноєвропейських цехів. Значно більше киян почали займатися торгівлею. Ширилися міські ринки. “Стольний град” став культурним осередком Київської Русі. Тут працювали школи, книгописні майстерні (скрипторії), бібліотеки; виготовляли твори прикладного мистецтва й ікони; складали літописи. Запровадження християнства, стрімке піднесення промислів мистецтва, зовнішньоторговельної справи найбільш передових християнських країн світу.

## 7.2. Правові підстави торговельних і митних операцій у стародавньому Києві

У формуванні правових відносин Київської Русі, у тому числі в торговельній галузі, важливе значення мала “Правда Ярослава”, яка містила деталізовані норми і положення усного звичаєвого права. Більш ґрунтовним зібранням правових норм княжої доби правомірно вважають “Руську Правду”, в якій фактично розкрито процес становлення юридичної думки у Києві та на Русі у цілому. В “Руській Правді” висвітлено торговельну і митну проблематику, порядок оформлення договорів купівлі-продажу (“ряди”), які укладали на торзі (ярмарку) усно й обов'язково у присутності свідків або митника.

Особливе місце в давньоруській системі правових норм займало договірне право. Про юридичний рівень тогочасної договірної прак-

тики свідчать русько-візантійські договори X—XI ст., які підтверджують високий міжнародний авторитет Давньоруської держави і є цінним джерелом для вивчення історії розвитку права Київської Русі. У цих міжнародно-правових актах відображені норми як візантійського, так і давньоруського права. Вони регулювали торговельні відносини, визначали права, якими користувалися руські купці у Візантії, а грецькі — на Русі. Пізніше деякі з них було включено у “Правду Ярослава”, а згодом — у поширену редакцію “Руської Правди”. Договірні відносини значною мірою відбивали інтереси тогочасного купецтва. Це також свідчить про тісні взаємини купецької й урядової верстви княжої держави. Таке становище, як підсумував М. Грушевський, “...найвиразніше відбилося в оповіданні Константина Порфирородного про Руську державу, уложеному безперечно на основі добрих, місцевих відомостей: тут руська торгівля й управа, княжа дружина й купецтво зливаються зовсім до купи...”. Далі М. Грушевський додав, що такий висновок “...вповні підтверджується автентичними умовами (договорами. — *Авт.*) київських князів з Візантією. Де торговельні вигоди становлять головний предмет і зміст, альфу і омегу дипломатичних зносин. Руські князі і бояре — заразом правительство і купецькі підприємці. Київська державна політика стоїть на послужі у торгівлі, а торгівля становить знову ту економічну підвалину, на котрій опираються князі й правительство”.

Із літописних джерел відомо, що в середньовічному Києві майже щодня люди збиралися на ринку (торг, торжище, пізніше — базар). Київські купці об’єднувалися в торгові корпорації, які спеціалізувалися на торгівлі деякими товарами або контактували тільки з конкретно визначеними країнами. Купецтво та патриціат столярного граду насамперед були зацікавлені у тому, щоб підтримувати стабільні економічні відносини з країнами Півдня та Заходу з Візантією, Римською імперією, Валахією, Угорщиною, Польщею.

Платіжними засобами на Русі в IX—XI ст. були срібна гривня й арабська срібна куфічна диргема, численні скарби яких знайдено у Східній Європі. У меншій кількості використовували срібний візантійський міліарисій, а в Південно-Західній і Північно-Східній Русі (із XI ст.) — і західноєвропейський динарій. Київ карбував і власні монети, але, на жаль, вони не набули масового характеру і помітно не вплинули на грошовий обіг давньоруської держави. Перші руські монети — златники і срібляники — викарбували ще за часів Володимира Великого наприкінці X ст. на честь хрещення України-Русі. 1018 р. київський князь Святополк Володимирович

(1015—1018) увів до обігу срібляники, на яких було викарбовано його християнське ім'я Петро. Зрештою, старовинні київські монети були викарбовані в дуже незначній кількості і фактично не призначалися для торгівлі, а правили за своєрідні “візитки” князів, пропагуючи давньоруську християнську державу та її володарів.

В XI—XII ст. Київ був одним із центрів транзитної торгівлі між країнами Сходу і Заходу. У літописах згадано торгові шляхи: Грецький, Соляний, Залозний. Київські князі часто організовували великі походи проти половців, щоб забезпечити вільне пересування цими шляхами та переміщення товарів. Місто було пов'язане торговельними зв'язками з багатьма країнами Європи та Азії. Тут постійно жили іноземні купці, утворюючи інколи великі колонії. Однією з них була колонія німецьких купців, які навіть мали свої храми — костел Святої Марії та Домініканський монастир. У ранньому середньовіччі в Києві жили купці з Італії, Скандинавії, Польщі, Візантії, Арабського Сходу. Значне місце в торгівлі Києва з країнами Середньої Азії та Влизького Сходу займали вірмени. Тут було засновано вірменську громаду, яка була добре організована, згуртована і мала солідне матеріальне підґрунтя. Вірменські купці торгували здебільшого східними товарами, мали свої магазини на місцевих ринках, брали активну участь у ярмарках, як безпосередньо в Києві, так і в інших містах давньоруської держави та поза її межами.

Значну увагу зовнішньоторговельній справі надавав князь Володимир Мономах (1113—1125 рр.). Він уважав, що купецька справа є однією з підвалин Руської держави, і тому всіляко підтримував розвиток торгівлі, особливо зарубіжної. За часів князювання Володимира Всеволодовича значно зросла кількість іноземних купців, які завозили свої товари до Києва, збільшилася територія для торгових площ і т. зв. “рядів” (місця для обгородок за видами товарів: м'ясний ряд, калашний ряд, рибний ряд та ін.). У “Повчанні”, уміщеному в Лаврентіївському літописі, Володимир Мономах радив своїм синам піклуватися про купців, бо саме вони, подорожуючи різними землями, можуть розповісти про країну та про князя: “боле же чтите гость, откуда же к вам придетъ или прост, или добр, или зол, аще не можете даром, то бражном и питьем: ти бо, мимоходячи, прославлят человека по всем землям”<sup>3</sup>.

Внутрішня і зовнішня торгівля, стягнення мита у Київській Русі були державною справою. Відомий історик В.І. Сергієвич у праці

---

<sup>3</sup> Цит. за: Рыбаков В. Торговля и торговые пути // История культуры Древней Руси. — Т. I. — М.; Л.: Изд-во Академии наук СССР, 1948. — С. 344.

“Віче і князь”, виданій 1867 р., зазначив, що управління фінансами перебувало у безпосередньому віданні самого князя. Для збирання мита і данини він призначив особливих чиновників — митників, данщиків, п’ятенщиків, які не підпорядковувалися довіреним князя — намісникам і волостелям... Зібрані гроші передавали самому князеві або дорученій особі, і скарги на їхні неправильні дії подавали безпосередньо князеві. У “Руській Правді” згадується, що в домонгольському Києві та його околицях вже були митниці та митники. Про митників ідеться і у стародавніх літописах. Однією з функцій тогочасних митників була обов’язкова участь в оборудках із закупівлі-продажу нерухомості та більш-менш значних партій товарів і, ймовірно, стягнення з таких операцій попередньо визначених сум мита. Ще одним обов’язком митників було стягнення зборів (мита) за переміщення людей та товарів через кордон чи через якусь умовну межу, яка виокремлювала князівські чи церковні землі, а також через мости або переправи. Збирали мито й за в’їзд до міста. Деякі автори, наприклад професор Казанського університету Євграф Осокін, вважають, що слово “мит” (“мито”) стосується не тільки податків і зборів, які стягували на річках, дорогах та переправах, а й під час продажу товарів на міських ринках і торгах<sup>4</sup>.

Одними з перших на Русі митниці з’явилися в Києві та Новгороді, і це зрозуміло. Адже митні застави чи митні комори виставляли саме біля в’їзду до великих міст, і лише згодом — у XIV—XV ст. — їх почали ставити на дорогах, у володіннях магнатів і багатих шляхтичів, у повітових містечках і селах. Види і підвиди мита за давньоруських часів називали по-різному, але всі вони поділялися на дві великі групи: *сухе мито* (із возів, саней та різних товарів, що перевозили або переносили сушею) і *водяне мито* (усі предмети, товари, живі тварини, що привозили суднами або сплавляли плотами).

До *сухого мита* належало: “подужне” (із воза), “полозове” (зі саней), “верхове” (із вершника, який перевозив товар). Від мита звільняли купців, які поверталися додому, тим самим шляхом, яким везли товар на продаж, але тільки за умови, що кількість возів залишилась тією самою. Із зайвих возів, придбаних у дорозі, мито треба було сплачувати повністю.

*Водяне мито* стягували з кожної “ком’яги” (судна) залежно від його габаритів і ваги товарів. “Ком’яги” одного розміру сплачува-

---

<sup>4</sup> Осокин Е. Внутренние таможенные пошлины в России: Сочинение. — Казань: Изд-во Императорского Казанского университета, 1850. — С. 20—21.

ли, як правило, однакове мито. Мито, яке сплачували залежно від довжини судна, називали “посажене”; за причалювання до берега стягували “бережне” мито. Порожні судна, які не мали жодного товару, звичайно митних платежів не сплачували.

Також під час переміщення товарів і людей через рубежі та кордони, які визначив князь і місцеві феодала, стягували “проїзне”, “торгове” та “мостове” мито. “Проїзним” називали мито за перевезення товару (від 1 до 3 грошей із воза). Залежно від величини воза в “саженях” сплачували “посажене” мито. Якщо купець зумисне об’їздив митну заставу, щоб не сплачувати мита, з нього стягували подвійний штраф із кожного воза, т. зв. “про мит”, а з купця — ще й додатковий штраф — “заповідь”. Особливий (“поголовний”) податок сплачували за кожну людину (“за голову”), яка була на возі або в човні, — “головщина” — від 0,5 до 6 грошей у різних місцевостях. Із людей, які супроводжували товар, іноді збирали “костки” — по 1 грошеві з душі. “Мостовщину” і “перевіз” стягували за користування мостом чи перевозом, але вже не митники, а “мостовщики”, щоб підтримувати в належному стані мости і перевози: із пішохода — по 0,5 гроша, із вершника — по 1 грошеві, із воза — від 2 до 4 грошей (а під час повернення назад — по 2 гроша).

Зарубіжна торгівля київських купців та їхніх іноземних партнерів за часів Київської Русі перебувала під пильним наглядом князівської верхівки. При цьому фінансова та митна політика вже тоді мала чіткий диференційований характер. Залежно від національності платники мита були поділені на три категорії: іноземці (сплачували мито за найвищим тарифом), іногородні купці, русичі та міщани Києва (останні сплачували найменші митні платежі або взагалі були звільнені від сплати мита). Важливе значення в торговому обороті мали київські ремісники. Свою продукцію вони збували на ринках або поставляли купцям, які реалізовували її за кордоном, де вона мала широке застосування. Такі вироби міських майстрів, як скляні браслети, енкалпіони, речі з емалі, шиферні прясла та інші мали досить високу ціну, особливо у Візантії, Валахії, Угорщині, Чехії, Моравії. Цінувалися на зовнішніх ринках і хутра з Подніпров’я, які, як зазначав німецький літописець XI ст. Адам Бременський, уважали найкращими в Західній Європі. Вивозили за рубіж і виготовлену в київських майстернях зброю, зокрема мечі і кольчуги.



### 7.3. Німецький напрям торгівлі Києва

Зупинімося на торгівлі Києва з країнами Західної та Центральної Європи, яка також має багатовікову історію. Перші документальні підтвердження цієї теми подано в Рафельштетенському митному статуті 903 р., який вважають одним із перших у Європі. Його основні положення зводилися до визначення маршрутів і переміщення товарів Дунаєм і сухопутними шляхами, встановлення розмірів мита за різні товари, які ввозили на територію країни, а також пільг і преференцій, якими мають користуватися купці з тої чи іншої країни.

Відповідно до Статуту було встановлено сувору відповідальність за контрабанду, яка й у ті давні часи вже була дуже поширена. Якщо будь-яка вільна людина об'їхала встановленні законні ринки (*legitimum mercatum*), не сплативши мита і не зробивши з цього приводу жодної заяви, — йдеться у Статуті, — і це було виявлено та доведено, то судно з усім товаром у неї забирають. Якщо таке порушення вчинить людина невольна (*servus*), то її, крім того, повинні заарештувати й утримувати під арештом доти, доки не з'явиться власник і не викупить її.

Особливе значення для східних слов'ян, як слушно писав професор І. Данилович, мають ті положення Статуту, що стосуються "слов'ян, які походять з Ругів з Богемов задля торгівлі"<sup>5</sup>. Їм дозволили торгувати вздовж берегів Дунаю і Рютеля (*Ronel*; невеличка річка, уздовж якої проходив західний кордон Східної марки), а також у місті Рідмарх (*Der Reidvymarch*, місто на півдні Австрії). Обов'язковою була сплата мита. У Статуті було зазначено: якщо слов'яни провозили віск, то вони сплачували з однієї паки дві міри воску, вартістю кожна в один скотті, а якщо рабів чи коней, то за одну рабину і за одного коня платили одну тремісу (= 4 динаріям), за одного раба і за одну кобилу — одну сайгу (= 1 баварському динарію).

Дослідження, які провели німецькі і російські вчені, за словами автора фундаментальних праць з історії Давньої Русі В. Васильєвського, переконливо свідчать про те, що "слов'янами, які походять з Ругів", за Рафельштаттенським митним статутом називали слов'ян-русичів (із Київської Русі). Цих позицій дотримувалися німецькі дослідники XVIII—XIX ст.; зокрема Дюммлер (*Dummler*),

---

<sup>5</sup> Данилович И. Исторический взгляд на древнее образование славянских и преимущественно польских городов до XIII столетия // Русский Исторический сборник, издаваемый Обществом истории и древностей Российских. — Т. IV. — М., 1841. — С. 161—162.

Ріцлер (Riezler), Кеммель (Kemmel), Вайтц (Waitz) та ін. Отже, вже на початку X ст. Київська Русь підтримувала активні торговельні зв'язки з німцями, займалася судноплавством по Дунаю, а київські купці, разом із купцями з інших держав, використовували перший європейський митний статут.

Найбільш активною була торгівля київських купців з Регенсбургом (торговельний центр Баварії та великий порт на Дунаї на початку II тисячоліття). У хроніці регенсбурзького монастиря св. Еммерама (друга половина XII ст.) зазначено, що один з мирян цієї обителі, купець Гартвіх, який жив у місті Києві, пожертвував монастирю 18 фунтів срібла. В. Васильєвський, на підставі дослідження архівних матеріалів регенсбурзької обителі, правомірно, на нашу думку, підсумував, що саме за посередництва Гартвіха регенсбурзькі купці одержували з Києва товари, які на той час можна було купити в Київській Русі, зокрема хутро. Іншими посередниками такої торгівлі були євреї, які в Регенсбурзі винаймали під житло і крамниці цілий квартал. Німецькі купці, переважно євреї, були також посередниками в торгівлі київськими хутряними виробами з Францією<sup>6</sup>. Жваво торгівля проходила Дунаєм, хоча був і сухопутний шлях, який пролягав через Прагу та Галич — у Подніпров'я. Саме цим шляхом з Регенсбурга до Києва прямували підводи з сріблом, із якого виготовляли деякі ремісничі вироби, а також тогочасні (XII ст.) грошові одиниці київського князівства — гривні. Київська гривня (близько 200 грамів срібла) за своєю вагою була майже така сама, як найпоширеніші в Центральній і Західній Європі грошові одиниці — кельська або сілезька марка. А це, на нашу думку, є ще одним свідченням тісних торговельних контактів Києва з німецькими регіонами.

Цікаву інформацію з приводу торгівлі Києва з державами Центральної та Західної Європи та стану митної справи у цих країнах XII—XIII ст. знаходимо у грамотах герцогів Австрії та Штірії. Одна з них стосується міста Еннс на Дунаї, друга — безпосередньо Регенсбурга. Ці грамоти, зокрема, встановлювали привілеї для купців Регенсбурга та Київської Русі. Наприклад, судна, навантажені вином і продуктами харчування, могли безперешкодно переходити Дунаєм до дня св. Юрія, але після нього мусили зупинитися в Еннсі або Регенсбурзі та реалізовувати свої товари тільки там.

За кожен мішок товарів судовласник повинен був сплатити 12 динаріїв мита, за кожен віз, яким вивозив із суден зерно чи вино, —

---

<sup>6</sup> *Васильевский В.* Древняя торговля Киева с Регенсбургом // Журнал Министерства народного просвещения. — 1888. — Ч. CCLVIII. — Июль. — С. 141—142.

теж 12 динаріїв. Власники возів, які перевозили товари з Русі, також мали платити в Енсі по 12 динаріїв, але після цього їх вже ніхто не мав права затримувати.

Зауважмо, що в Регенсбурзі була велика корпорація купців, які разом із купівлею-продажем товарів, займалися їхнім перевезенням. Цих купців називали “рузаріями” (слово досить близьке до тогочасної назви жителів Подніпров’я — русів, русичів, ругів). Саме “розарії” вели жваву торгівлю з Києвом. Вони самі їздили за товарами і привозили їх, ризикуючи потрапити до рук розбійників, а тому сплачували значно меншу суму мита, ніж інші купці. Також “розарії” ввозили до Південної Німеччини не лише хутра та вироби слов’янських ремісників, а й товари грецького та візантійського походження, які вони купували у Києві.

#### 7.4. Зовнішньоекономічні зв’язки Києва з державами Півдня і Півночі

Із другої половини XII ст. київські купці через міста Північного Причорномор’я зав’язують торговельні контакти з купцями Венеції та Генуї, які виявляли особливий інтерес до хутра і шкір Подніпров’я. Значне місце в зарубіжній торгівлі Києва займала Британія. Початок торговельних зв’язків з цією країною відносять до часів Ярослава Мудрого. Відомо, що князь Ярослав підтримував контакти з англійською королівською родиною. У Києві гостював у Ярослава Мудрого син короля Едмунда II Залізнобокого — Едуард. Британія була одним із головних постачальників західноєвропейського срібла в Україну. Зі свого боку Русь постачала на англійські ринки хутро білки та соболя. Про це, зокрема, писав Вільям Фіті-Стівен у книзі “Життя”, де серед купців багатьох країн світу, які приїжджали на лондонський ринок, він назвав і русів.

Торговельні зв’язки Києва не обмежувалися Західною Європою. Уже в IX—XI ст. київські купці торували шляхи до країн Північної Європи, Середньої Азії, Хазарії, Візантії, приймали в Києві торгові каравани з Ітіля, Самарканди, Бухари, Константинополя, Багдада, Афінів, античних міст Причорномор’я та Криму. Це підтверджують не тільки літописи і спогади зарубіжних мандрівників, а й численні археологічні знахідки, зокрема знайдені в Києві скарби старовинних монет, які ще в домонгольський період карбували в країнах Кавказу, Близького Сходу, Південної та Середньої Азії, Скандинавії, а також на Балканах і в Криму.

Поширювалася торгівля Києва з Московським, Тверським, Смоленським, Суздальським князівствами. Активні торговельні контакти були з Новгородом, Ростовом, Псковом, Мінськом, прибалтійськими містами. Російські та білоруські купці купували в Києві вироби місцевих ремісників, а також товари, які завозили кияни з країн Заходу та Півдня. Із Прибалтики та Росії до столиці Київської Русі везли хутро, шкіру, вироби з дерева і заліза, різноманітну зброю.

Та все ж пріоритетним напрямом торгівлі давньоруського купецтва була Візантія. Особливістю торгівлі нашої столиці з Константинополем був старовинний купецький принцип: “товар на товар”. За ювелірні вироби, шовкові тканини, дорогий посуд, парчу, килими, інші предмети розкоші, яке хотіло придбати вельможне панство молодого східнослов'янської держави, київські купці розраховувалися рабами, воском і здебільшого хутром, яке мало великий попит у візантійських багатіїв. Активні торговельні зв'язки кияни підтримували з грецькими поселеннями Криму та Північного Причорномор'я, де купці-руси проживали цілими колоніями. Історичні джерела вказують на участь київських купців у налагодженні торгових відносин із Судаком (Сурожем), який у середині XII ст. був одним з основних центрів чорноморської торгівлі. Досить тісні торговельні зв'язки підтримували кияни з Херсонесом, де ще за античних часів виробництво зброї та виробів із металу було стабільним. Досить розвинутими, вже за часів панування Риму, тут була податкова та договірно-правова система, а також митна справа, які в подальшому відбилися в економічних та державно-правових процесах, що відбулися в Києві й на всій території Київської Русі.

Головною торговельною артерією, що пов'язувала Київську Русь, Скандинавські та Прибалтійські країни з Османською імперією та державами Південної Європи і Близького Сходу, став Дніпро-Славутич, історичний шлях “із варяг у греки”. Константин VII Багрянородний у творі “Про управління імперією” писав, що цей шлях складався із системи річкових шляхів і волоків завдовжки понад 3 тис. км, які зв'язували Балтійське море з Руським (Чорним) морем. Пізніше широкими ланами між Доном і Дніпром проходив Муравський шлях, із якого виходила Бакаєва дорога, що поєднувала річища Сейму і Псола<sup>7</sup>. Важливим опорним пунктом чорноморської торгівлі було місто Олешки, у гирлі Дніпра. У цьо-

---

<sup>7</sup> Платонов С. К истории городов и путей на южной окраине Московского государства в XVII веке // Журнал Министерства народного просвещения. — 1898. — Март. — С. 86.

му портовому місті ремонтували судна і поповнювали запаси продовольства. Звідси торговельні флотилії купців Київської Русі виходили в море та курсували: або до гирла Дунаю і далі — у Румунію, Угорщину та німецькі землі, або вздовж західного узбережжя Чорного моря — у Візантію. Звідси ж проходили торговельні маршрути київських купців на Північний Кавказ. Як правило, вони пролягали через Крим, Тамань і далі — на кавказькі землі.

## 7.5. Жорстокий податковий і митний режим за часів монголо-татарського лихоліття

У 40-х рр. XIII ст. величезне монголо-татарське військо вдерлося до Східної Європи. Монголо-татари захопили і сплюндрували Київ, Переяслав, Чернігів, сотні інших міст і сіл Київської княжої держави. Період тяжкої монголо-татарської неволі тривав майже два століття.

“Того же лета взяша Кыевъ татарове и святую Софью разграбиша, и монастари все, и иконы, и кресты, и все узорчье церковные взяша, а люди от мала и до велика все убиша мечем”, — так описує трагічну долю Києва суздальський літописець. Не менш жахливі картини, які свідчать про героїчну боротьбу київського населення з монголами, відкрилися і під час археологічних розкопок. На чолі міста володар монгольської орди Батий поставив ставленика — баскака. У Середньому Подніпров'ї було встановлено режим терору і насильства. Величезних втрат зазнала економіка краю. Занепали ремісництво, сільське господарство, торгівля. Монголо-татарське лихоліття призвело до розорення руських земель, пограбування віками створених матеріальних цінностей. Було підірвано товарне виробництво і товарообіг між містами Подніпров'я та їхні торговельні зв'язки з іншими державами. Та чи не найбільше постраждав стольний град Русі — Київ. Багато київських ремісників — висококваліфікованих майстрів з обробки золота, срібла, бронзи; фахівців-зброярів, гончарів, ювелірів, а також купців — убили монголи під час захоплення міста. Багатьох вивезли в рабство. Було зруйновано майстерні, склади, митні комори, підірвано ринкові зв'язки міста.

Упродовж 1257—1259 рр. монголи з метою обкласти даниною й іншими поборами населення Києва та інших загарбаних населених пунктів провели ретельний перепис людей. На захоплені землі Подніпров'я призначили ханських збирачів податків. Кияни були

зобов'язані забезпечувати ханів та їхні військові загони продуктами харчування і фуражем. Крім того, баскак і ханські урядовці вимагали від населення різноманітних дарунків і грошей, як для себе, так і для своїх прибічників.

Пограбоване населення Києва, як й інших захоплених міст, мусило виконувати тяжкі військові повинності та сплачувати обов'язкові платежі: “поплучне” (поземельний податок від кожного плуга), “корм” (на харчування ханським урядовцям), “ям” (коні, воли для військових потреб загарбників) та ін. Особливим видом здирства стала “тамга” (татарська назва мита), яку збирали чиновники, котрих спеціально призначили баскаки, а також монгольські митники на дорогах, річкових переправах та при в'їзді до міста. “Тамга” звичайно становила десяту частину продуктів або товару, які везли купці чи селяни на продаж або для власного споживання. Як зазначено в Архангельському літописі, стягнення тамги започаткували саме монголо-татари: “І приїде весть ізъ Русі зла, яко хотять татарове тамги и десятини”.

Як писав професор Є. Осокін, уже в другій половині XIII ст. в ярликах, якими монгольські хани звільняли духовенство від прямих і непрямих податків, ішлося про тамгу. Пізніше про обов'язкову сплату тамги вже згадувалося в договірних грамотах між монголо-татарськими ханами і руськими князями<sup>8</sup>.

Описуючи “ординські порядки”, францисканець П'єтро Карпіні писав: “А жадають татари від кожного, що їм піддалися... аби давали десятину від усього — від людей і речей: вони рахують десять хлопців і одного з них беруть, і теж роблять з дівчатами; забирають їх у свою землю і роблять їх своїми слугами. Решту счисляли своїм звичаєм і кожному, чи був то великий чи малий, хоч би то була дитина що мала один день життя, чи бідний чи багатий — казали платити такий податок: аби дав шкіру одного білого ведмедя, одну чорного бобра, одну чорного соболя, одну чорну шкіру тхора і одного чорного лиса. І хто сього не зможе дати, того теж татари забирають у неволю”.

Монгольська навала завдала нищівного удару по історичному життю на Подніпров'ї, проте остаточно його не припинила. Зокрема, писав М. Грушевський, Київ, про знищення якого під час монголо-татарської навали так багато говорили, “не пропав”. У місті залишилось чимало мешканців, збереглося багато житлових будинків та інших споруд і, зокрема, кілька церков, побудованих ще у домонгольський період. Кияни, які під час Батієвого штурму

<sup>8</sup> Осокин Е. Внутренние таможенные пошлины в России: Сочинение. — Казань: Изд-во Императорского Казанского университета, 1850. — С. 88.

втекли в навколишні ліси, повернулися у свої оселі. Важливим свідченням про тогочасний стан Києва, за словами М. Грушевського, був “...приїзд туди тягом цілими компаніями купці з ріжних країв. Так Карпіні згадує, що з ним разом приїхали до Києва купці з Вроцлава (і видко, там лишилися, далі з ним не поїхали), далі — купці з Польщі та Австрії, компанія левантських купців з Царгороду, де були торговці з Генуї, Пізи, Акри, Франції. Отже Київ вів далі заграничну торгівлю, певно — не попідом від татарських зграищ”<sup>9</sup>. Слова Карпіні про певний занепад Києва після татарського нашестя, на думку М. Грушевського, “треба уважати або сильно переселеними або опертими на якімось непорозумінню”.

Щодо ринкових відносин у захопленому місті, то зазначимо, що хоча монголо-татарська навала значною мірою підірвала внутрішню та зовнішню торгівлю Києва, проте не зупинила її. І далі продовжував існувати ринок, відбувалися торги. Особливо жвавою, як і за часів Русі, була торгівля на Подольських рядах (нині — Контрактова площа). Відновлювалися й інші торги — базари, яких у Києві напередодні монгольської навали налічувалось аж вісім. На київських базарах були ятки, крамниці, склади. Почала набирати сили й зовнішня торгівля міста. Французький дипломат Гільйом де Рубрук, який у другій половині 50-х років XIII ст. відвідав Крим, зазначив, що, перебуваючи у Сурожі, зустрівся з руськими купцями, які привозили сюди на продаж хутро білок, горностаїв та інших звірів. Зі свого боку київські купці вивозили з Криму сіль. Кияни продовжували торгувати з Константинополем, країнами Центральної та Західної Європи. Отже, і в страхотливих умовах монгольської навали Київ продовжував жити і працювати, не втратив європейського значення.

## 7.6. Київ у складі Литовської держави

Протягом 50—60-х років XIV ст. значна частина Волині, Поділля і Подніпров’я стала об’єктом експансії Великого князівства Литовського. А 1363 р. після розгрому в битві біля Синіх вод кількох загонів татаро-монгольських ханів, які на той час відокремилися від Золотої Орди, великий князь литовський Ольгерд заволодів Києвом і приєднав його до своєї держави. Понад тридцять років (1363—1394) Києвом правив син Ольгерда — Володи-

<sup>9</sup> Грушевський М. Історія України-Руси. — Т. 3: До року 1340. — К.: Наук. думка, 1993. — С. 149.

мир, який чимало зробив для захисту Києва від нападів ординців, що ще тривали, та поступового відновлення економічного життя столяного града після татаро-монгольського лихоліття. Він, зокрема, зберіг усталену роками адміністративну структуру та господарський устрій міста. З метою економічної та фінансової незалежності від великокняжої політики Володимир Ольгердович почав карбувати власну срібну монету.

1394 р. великий князь Вітовт благословив на київський престол Івана Скиргайлу Ольгердовича, котрий усупереч політиці Вітовта на ліквідацію удільно-князівської відособленості руських земель, як і його брат і попередник Володимир, домагався особливого, більш незалежного статусу Києва в межах Литовської держави. І великокняжий центр був змушений іти на суттєві поступки Києву. Вони полягали у наданні містові торговельних, податкових, митних пільг і преференцій, розширенні прав київських міщан, у підтримці досить впливового інституту самоврядування, що на той час діяв у Києві. Такі поступки можна пояснити прикордонним положенням міста на межі із землями, захопленими татаро-монгольськими та іншими кочівницькими племенами, та їхніми постійними спустошливими набігами на Київ та його околиці. В цих умовах Вітовт чимало зробив для захисту Києва. І місто швидко розбудовувалося, особливо поблизу Київського замку та на Подолі, де зосереджувалося торгове життя Києва.

Загалом середньовічний Київ мав провідне, консолідуюче значення у становленні економіки, фінансової справи, правових стосунків не лише на українських землях, а й у Східній Європі. Його вплив позначався й на наших сусідах — Білорусі, Литві, Польщі, Молдові, Московщині. Понад 15 років у Києві княжив Семен Олелькович, якого називали “київським царем”. Князь Семен приділяв значну увагу торговельним зв’язкам із сусідніми державами і особливо з Візантією, Кримом і Молдовою. На південному кордоні в понизов’ї Дніпра (біля сучасних Бендер), а також на нижньому Дніпрі він заснував митні застави, які збирали мито у княжу скарбницю. Постійним місцем стягнення мита були також застави на інших річкових переправах. Переправи були й в околицях Києва, біля Чернігова (через Дніпро і Десну), а також коло Канева, Перяслава, Черкас. Стягнення мита на цих та багатьох інших переправах верхнього Подніпров’я було прерогативою не тільки князя Київського, а й місцевих воевод, старост, власників великих маєтків, священнослужителів.

Архівні документи свідчать, що в Києві та його околицях було кілька переправ через Дніпро, на яких стягували мито. Найдавні-



ша з них — Хрещатицька — в гирлі Почайни на Хрещатицькій пристані, на шляху до Броварів. Вона нанесена на карти відомого французького мандрівника, військового інженера Гійома де Болана, який кілька разів відвідував Україну в середині XVII ст. Велике значення для економіки Києва та Подніпров'я мав Спаський перевіз, розташований біля впадіння річки Чорторії у Дніпро на шляху до Борисполя. Він належав ченцям Пустинно-Микільського монастиря. За перевезення громадян монастирі одержували чималі прибутки. У розписному списку 1683 р. згадується: “въ Києве на пристане на берегу три пароми перевозныхъ”. Ще один перевіз знаходився коло Видубицького монастиря. Цим перевозом довгий час опікувалися його ченці, які й отримували перевізне мито від бажаючих переправитися на лівий берег. Як писав архімандрит Києво-Печерської Лаври Іонікій Сенютювич, Лавра раніше “держала три перевози” і одержувала за це певні прибутки, але з часом (ідеться про 1713 р.) їй залишився дохід тільки від Либедського перевозу, який Лавра отримувала спільно з Видубицьким монастирем.

На початку XVII ст. біля Києва діяв ще один перевіз — Вишгородський. Саме цим перевозом переправлялись і рухались далі на Москву загони Лжедмитрія I, які на певний час зупинилися у стольному граді. Київські міщани прийняли його військо і “коштом і накладом своїм перевоз уготовавши, велце потреби его (самозванця. — *Авт.*) догодили”. На подяку псевдоцаревич дав киянам жалувану грамоту на звільнення від мита по всій території Московської держави. Грамоту датовано “на перевозі під Вишгородом” 23 жовтня 1605 р.<sup>10</sup>

Окреслюючи у цілому часи правління в Києві Семена Олельковича, не можна обійти увагою той факт, що він максимально використував географічне розташування свого князівства, контролюючи значну частину Дніпровського торговельного шляху, що з'єднував Північно-Східну Русь із Кримом та країнами Сходу. Київ посідав важливе місце у системі тогочасних економічних зв'язків. Як зазначав у своєму щоденнику венеціанець Амвросій Контаріні, який 1743 р. через Київ прямував на зустріч із перським шахом, “...до Києва з'їжджається чимало купців із хутрами з Верхньої (Північно-Східної) Русі. Об'єднавшись у каравани, вони прямува-

<sup>10</sup> Щербина В. Перевози і мости через Дніпро коло Київа (перед сучасним будівництвом на Дніпрі коло Київа) // Науковий збірник за рік 1928: Записки українського наукового товариства у Київі. — Т. XXVIII / За ред. М. Грушевського. — К., 1928. — С. 180.

ли до Кафи (Феодосії), щоправда, часто, наче вівці, потрапляли у дорозі до рук татар<sup>11</sup>. Князь Семен охоче використовував можливості цієї транзитної торгівлі в інтересах стягнення максимальних митних платежів, які значною мірою надходили до його скарбниці.

Київське купецтво здебільшого мало досить серйозний вплив на політичну та економічну ситуацію в місті. Ще за часів Великокняжої Русі купці-кијани почали об'єднуватися в артілі, або гільдії, які тоді мали назви: "сотня" або "сто". Як правило, таке об'єднання ґрунтувалося на напрямках торговельної діяльності: купці заморські, які переважно торгували з Візантією (останні в Константинополі мали свій ринок з торговими лавками); купці європейські, об'єктами інтересів яких були країни Центральної та Західної Європи, та ін. Гільдії створювали й за предметами торгівлі: купці-прасоли, які торгували продуктами харчування; купці-суконники, які спеціалізувалися на купівлі-продажу сукна, ситцю, шовків тощо. Купецькі артілі з'явилися не випадково. Їх виникнення зумовили особливості феодального устрою та необхідністю захисту від нападів грабіжників. Саме тому для переміщення товарі купці об'єднувалися у великі каравани з найманого охороною, яка, зрештою, коштувала чималих грошей. Істотне значення купецькі об'єднання мали й у справі відстоювання спільних інтересів торговців перед владою, у боротьбі за справедливе регулювання податків і мита та ін.

У Києві були й своєрідні представництва зарубіжних купців. Цілі квартали займали візантійські, німецькі, чеські, угорські, новгородські купці. Останні у стольному граді навіть мали власну "божницю святого Михайла". Іноземні та київські купці, як правило, жили у злагоді, намагалися порозумітися у спірних питаннях і вирішувати свої справи без втручання магістрату та воеводи. Принциповим для київського купецтва та міщанства упродовж кількох століть були одержання, пролонгація і дотримання правлячими монархами норм і положень магдебурзького права. Ці прагнення мали під собою вагомі правові та адміністративні підвалини. Адже магдебурзьке, або німецьке, право, як його називали у середньовічній Русі, насамперед надавало містові власне самоврядування та судочинство, право вільної торгівлі, зокрема з іноземцями, а попри це й досить солідні митні і податкові пільги.

Точна дата в Києві запровадження магдебурзького права не відома. Однак більшість учених — істориків і юристів — пов'язує її з грамотою великого князя литовського Олександра від 1494 р., у

<sup>11</sup> *Січинський В.* Чужинці про Україну: Вибір з описів подорожей по Україні та інших писань чужинців про Україну за десять століть. — К., 1992. — С. 41.

якій зазначено: “Били нам чолом міщане кїевскїе все посполство и вказали нам лист доброй памяти отца нашего Казимира, короля полского и великого князя литовского, што его милость их пожаловал, как бїли за великого князя Вітовта”. Цей документ засвідчує, що кияни подали Олександрові відповідного листа-грамоту, що підтверджувала їхні права і привілеї, отримані ще за правителя Польщі і Литви Казимира IV Ягеллончика, котрий княжив у 1440—1492 рр. Олександр підтвердив жителям Київської землі права, надані їм його батькам, і гарантував “збереження містского права... по давному, как было за великого князя Вітовта”. І хоча в грамоті Олександра термін “магдебурзьке право” не вживається (його, очевидно, замінено не менш важливим поняттям “містске право”), він через п’ять років (1499 р.) у зверненні до київського війта нагадав киянам: “Есмо дали вам право немецкое”<sup>12</sup>. Цим же рескриптом поруч із воеводою та каштеляном у місті офіційно впроваджувалася ще одна державна посада — осьмника<sup>13</sup>, який одержав значні повноваження в митній, податковій та судовій галузях. Осмник мав контролювати торговельні операції на міських ринках, стягувати мито з рибалок та мисливців (він також мав право на десятину від прибутків, що надходили у великокняжу казну). Йому ж було надано право судити городян за незначні злочини, зокрема, крадіжки, бійки та аморальну поведінку жінок (так званих “білих голівок”). Цікаво, що винні в аморальних зв’язках мали сплачувати штраф залежно від належності до тієї чи іншої релігійної конфесії. Так, християнин за зв’язок з такою дівцею мав сплатити в казну київського воеводи одну копу грошей, тоді як з турка, вірменина чи татарина стягували аж по 12 копійок. Крім того, особи, що спілкувалися з “білими голівками”, згідно з існуючою традицією, мали також сплатити певну суму митрополитові.

## 7.7. Магдебурзькі привілеї киянам

12 січня 1516 р. великий князь литовський Сигізмунд I (1506—1548) остаточно скасував “права полские, литовские и русские”, які в тих чи інших аспектах суперечили “праву німецькому майдебур-

<sup>12</sup>Акты, относящиеся к истории Южной и Западной России, собранные и изданные Археологической комиссией. — Т. I. — СПб., 1846. — С. 194.

<sup>13</sup> Осмник — митник, податківець. Назва посади походить від слова “вісім” (“осім”) — спочатку, після її введення, осмник мав стягувати в казну восьму частину вартості товару.

скому". Князь надав Києву повне магдебурзьке право "упривіле-йованого" міста нарівні зі столицею князівства — Вільно. У цьому документі, який Сигізмунд I назвав "Подтвердітельною грамотою", він насамперед ствердив права і привілеї, надані Києву великим князем Олександром, і повідомив "всімъ і кождому зособно, кому о томъ ведати надлежатиметь" про те, що "...продокъ и наймилшій братъ нашъ, жаелаючи опустилому краю, земли Русской лучшого поведенія и даби мее то Киевъ ширилося и множилося в люде и во все достатки и приходи, самому месту Киеву и мещаномъ Киевскимъ, з ласки и щедролюбивости своей королевской, право немецкое, названное Майдебурское, закону и вери Римской, Кгрецкой и Арменской, — надалъ и уфундовалъ и определилъ, дабы мещане и все житель Киевскіе, теперь и на потомъ будучіе, и ихъ потомки и наследники во всехъ речах обходилися и справовалися такъ, якъ полономощная установа и звичай права, именуемое Майдебурское, означаеъ". У грамоті Сигізмунда I чітко сформульовано митну політику князя. Він заявив про надання містові й іноземним купцям значних пільг і привілеїв у здійсненні торговельних операцій як на водних, так і на сухопутних шляхах. "Гостей також і прихожих, — стверджував князь, — подлугъ старого звичаю заховуемъ; от мита нашего, надлежащего на насъ от рыбъ, мещанъ киевскихъ заховуемъ и увольняемъ...И в великомъ князтве Литовском от мытъ и цель всякихъ сухимъ путемъ и водою мещанъ Киевскихъ уволнили, и позволили купецкимъ людемъ, мещаномъ Киевскимъ, с товарами и гандлями якими колвекъ ити, ихати и судами водою плисти без платежу жодного на цлахъ королевскихъ, князкихъ, панскихъ, духовного и свецкого стану...И от судовъ всякой власти замковой увольняемъ иноземцев и пришлецовъ всякихъ, будучихъ там в Киеве и гандлюющихъ купеческимъ промысломъ, зо всеми ихъ послугами, податками и приходами — тимже мещанамъ во владеніе подаемъ и привращаемъ"<sup>14</sup>.

Грамота давала міщанам виключне право утримувати власні шинки, продавати горілку, пиво, мед та вино, а отримані від торгівлі прибутки використовувати на потреби міста. Вона також дала їм право відкривати та утримувати різні крамниці й мати воскобойні, сплачуючи з кожної крамниці 2 копи грошей. Таким чином, своєю "Подтвердітельною грамотою" Сигізмунд I не тільки підтвердив магдебурзькі привілеї, надані Києву великим князем Олександром

<sup>14</sup> Грамоты Великих князей Литовских с 1390 по 1569 годы, собранные и изданные под редакцией В. Антоновича и К. Козловского. — К., 1836. — Док. № 25. — С. 47—48, 49—50.

дром, а й помітно розширив їх, давши дозвіл київському міському голові (війтові) вести кримінальні справи і навіть карати на смерть найбільш небезпечних злочинців. Було розширено й права ремісників міста, котрі однині підпорядковувались міській владі та могли більш вигідно реалізовувати свою продукцію, в тому числі поза межами Києва. Значні привілеї, особливо щодо сплати мита, отримали також міські та іноземні купці, які великокняжою грамотою були звільнені від сплати мита. Відтепер як ввезення, так і вивезення товарів річковими та морськими суднами, а також сухопутним шляхом мало здійснюватися без сплати будь-яких митних платежів. Ще через два роки Київ отримав право на одержання коштів, що надходили від вагового збору з продажу різних товарів, які до того часу спрямовувались у державну казну. У розпорядження міста перейшла й головна міська важниця з кількома контрольними вагами. Це давало можливість магістратові встановити контроль за ввезенням-вивезенням товарів з міста, у тому числі купцями-іноземцями. Мито, що стягували з товарів, які зважували на магістратській вагівниці, називалося “помірним” або “мірним”. Правдивість ваги затверджувала міська печатка.

Курс Сигізмунда I на підтримку київського купецтва продовжував і його наступник — король Польщі та великий князь Литви Сигізмунд II Август (1548—1572). Він надав Києву нову “жаловану” грамоту, у якій підтвердив право на звільнення киян від мита. Характерно, що грамотою встановлювалось, що власники маєтків, які б порушили це право, повинні були сплатити у князівську казну величезний на той час штраф у розмірі 1000 коп грошей<sup>15</sup>.

У першій половині XVI ст. Київ одержав князівський привілей на проведення двох щорічних ярмарків: Богоявленського (6 січня) і Різдобогородицького (8 вересня). Пізніше терміни проведення ярмарків неодноразово змінювали, оскільки дні їхнього проведення час від часу збігалися з ярмарками інших великих міст. Ярмарки відігравали важливу роль у зовнішній і внутрішній торгівлі Києва та інших українських міст. Деякі з них (у тому числі київські) мали загальнодержавне і міжнародне значення. На ярмарки до Києва купецтво з'їжджалося не тільки з українських земель, а й з Росії, Білорусі та багатьох країн Європи, Закавказзя, Близького Сходу. Торги відбувалися в точно визначені дні. Тривали вони від одного до кількох тижнів, а терміни ярмарків призначали з таким розрахунком, щоб після закінчення одного торжища купці могли встигнути

<sup>15</sup> Щербина В. Боротьба Києва за автономію // Київ та його околиця в історії і пам'ятках / За ред. М. Грушевського. — К., 1926. — С. 175.

на інше. Тому ярмаркова торгівля відбувалася майже цілий рік. Сирійський архідиякон і літописець Павло Алеппський, відвідавши Київ та інші українські міста, писав: "...купці (іноземці. — *Авт.*) привозять оливу, мигдали, маслини, риж, родзинки, фіги, тютюн, червоний сапян, шафран, всяке коріння, перські матерії і бавовняні тканини у великій кількості з турецьких земель. Але все це дуже дороге. Жінки продають на гарних базарах і в розкішних крамницях матерії, які забажаєте, соболі й інше"<sup>16</sup>.

Констатуючи здебільшого позитивні наслідки надання Києву магдебурзького права та інших привілеїв для економіки та торгівлі міста, не можна не бачити, що реальний пожиток від їхньої реалізації мала передусім феодальна верхівка і багате купецтво. Міський патриціат налічував тільки кількадесят родин, але саме він утримував у руках головні земельні ділянки, великі будівлі, торговельну справу. На зламі XVI—XVII ст. до київських патриціїв належали керівники магістрату, райці, воєвода та його оточення, місцеві лихварі, верхівка ремісничих цехів, а також відомі торговці (Крикуновичі, Криницькі, Мелешковичі, Кошколдовичі, Шаул та ін.), які мали великі магазини, склади та займалися оптовою торгівлею, в тому числі із закордоном.

Однак сплачувати мито, княжі та міські побори всупереч положенням магдебурзького права були змушені, в основному, міщани і купці середнього достатку. Так купці — власники крамниць сплачували державне мито: дві копи<sup>17</sup> литовських грошей. За утримання місця в торговому ряді на торжищі продавець хліба, овочів, інших недорогих товарів щосуботи платив "воєводину" (мито) — одну деньгу<sup>18</sup>. Значні податки до скарбниці великого князя сплачували рибалки. Відповідно до Статутної грамоти князя Олександра (1494 р.) митними зборами у Києві обкладали рибу, яка "...прийде с Черкас водою ино тогда мает пришед, осьмник обмытати рибу на березе и свое десятое мает взяти, а што з верху (з верхів'я Дніпра. — *Авт.*) какая рыба придет, того на березе не обмычиваты: мает осьмник на торгу смотрети"<sup>19</sup>.

<sup>16</sup> *Верзилов А.* Очерки торговли Южной Руси: с 1480 по 1669 годы. — Чернигов, 1898. — С. 90.

<sup>17</sup> Копа — одиниця грошової лічби в XV—XVIII ст., що дорівнювала 75 польським, чи 60 литовським грошам, або 50 російським копійкам. Вартість коли час від часу змінювалася.

<sup>18</sup> Деньга (денга) — срібна монета, що була в обігу в Україні в XV—XVIII ст. Спочатку вона важила 0,92 г і дорівнювала 1/100 крб. У XV ст. її вага зменшилася удвічі і дорівнювала 1/200 крб.

<sup>19</sup> Акты, относящиеся к истории Южной и Западной России, собранные и изданные Археологической комиссией. — Т. I. — СПб., 1846. — С. 145.

На початку XVI ст. митні платежі за ввезення риби до Києва було дещо змінено. Відповідною княжою грамотою встановлювалося, що від кожної бочки риби осьмник має стягнути до міської казни шість грошей, а від в'яленої та свіжої риби — десяту частину. Особливо регламентувався порядок обкладання митом осетрових риб. “А коли привезуть до места Киевского рибу свежую осетры, — повчав князь, — тогда не мають их целиком продавати, олиж мусть осьмник от каждого осетра по хребтине взяти, а либо от десяти осетров десятого осетра”<sup>20</sup>.

Жвавi торговельні відносини з Києвом, починаючи з 70-х років XVI ст., підтримували запорозькі купці та заможні козаки. Широки́м шляхом з низов'я Дніпра надходили сюди традиційні січові товари: риба, мед, сіль, коні, хутра, а також частина південних товарів, що доставляли в Запорожжя з Туреччини, Волощини, Криму. Запорожці навіть мали на Подолі кілька власних магазинів і складів. Зрештою, і в політичному, і у воєнному відношенні Київ близько двох віків перебував у сфері стабільного впливу козацтва, а керівництво Коша мало постійні зв'язки з верхівкою київського міщанства та православним духовенством столичного граду. Проте між київським міщанством і Січчю були й суттєві розходження, конфліктні ситуації, про які свого часу переконливо писав М. Грушевський. Частина з них була пов'язана з київською митницею. Справа в тому, що в столичному місті знаходилися королівські митні служби, які намагалися обмежити козацьку торгівлю. Водночас деякі місцеві купці, котрі збагачувалися з козацьких промислів, постійно намагалися ошукати січовиків.

Важливу інформацію для аналізу правової та економічної ситуації, що склалася на землях східних слов'ян і, зокрема, в Києві на початку XVI ст., знаходимо в “Записках” німецького дипломата З. Герберштейна, виданих у Відні 1549 р. Змальовуючи життя литовців, “москвитів” (так Герберштейн називав мешканців Московського князівства) і русинів (українців), автор уважно простежив їхню історію, економічне життя, правові норми. Значну увагу німецький дипломат приділив характеристичі внутрішньої та зовнішньої торгівлі русинів, ролі та місцю ярмарків у житті східних слов'ян. За його словами, на великі ярмарки з'їжджалися “люди з ріжних сторін світа: московити, литовці, татари, ливонці, пруси, русини, німці, угорці, вірмени, валахи і жидаи”. Цікаві відомості залишив гість столяного міста з питань торговельних і митних сто-

<sup>20</sup> Акты, относящиеся к истории Южной и Западной России, собранные и изданные Археологической комиссией. — Т. I. — СПб., 1846. — С. 145.

сунків у Києві XVI ст. Він писав: “Кияне мають закон, по котрому майно чужинецьких купців (котрі там випадково вмруть) переходить до короля або його намісника, що дотримується також у татар і турків у відношенні до померлих у них киян. У Києві є гора, через котру купці мусять переїздити трохи тяжкою дорогою; коли по в’їзді на неї випадково заломиться яка-небудь частина воза, то річи (майно), що везлися цим возом, забирають до державного скарбу”<sup>21</sup>.

Починаючи з другої половини XVI ст. Київ став одним з важливих транзитних осередків Східної Європи. Торговельні шляхи із Заходу до монголо-татарських земель і з Північно-Східної Русі та Скандинавії у Причорномор’я та Крим проходили через Київ. Тут завжди були сотні купецьких караванів, ком’яг та великих суден, навантажених різним крамом. У XVI—XVII ст. на підставі магдебурзького права в місті діяло відоме з часів Римської імперії право складу, відповідно до якого купці, котрі здійснювали транзитні перевезення через Київ, зобов’язувалися зупинятися у стольному граді і протягом 10—20 днів реалізовувати тут частину своїх товарів. Це давало солідні прибутки магістратові і місцевим купцям. Останні одержали можливість скуповувати оптом значні партії іноземних товарів з їх наступною реалізацією на місцевих ринках за більшими цінами. Певний зиск мала й державна казна, насамперед за рахунок митних зборів.

Але така ситуація була не вигідна купцям-іноземцям. І вони шукали можливостей уникати “битих” шляхів, обминаючи великі міста, митні комори і застави. Так, із Криму в Московщину проходив добре відомий купцям “польовий” шлях: із Перекопу до витоків річки Коломак і потім повз Путивль, через околиці Новгород-Сіверського на Москву. Це був один із перших в Україні контрабандних каналів переміщення товарів на значних, часом у кількості кілометрів, нелегальних маршрутах. Цими таємними дорогами широко користувалися як українські, так і іноземні перевізники. Із московських земель на південь везли хутра, шкуру, шуби, мед, віск, а у зворотному напрямку — тканини, килими, сап’ян, золото і коштовності. Слушну оцінку середньовічним контрабандним операціям дав чернігівський дослідник А. Верзилов, який писав, що іноземні купці ще від часів князювання Казимира були зобов’язані продавати свої товари лише з відведених ним складів у Києві та Луцьку. За реалізацію цих товарів стягували

---

<sup>21</sup> Січинський В. Чужинці про Україну: Вибір з описів подорожей по Україні та інших писань чужинців про Україну за десять століть. — К., 1992. — С. 47.



досить значні митні платежі. У зв'язку з цим купці намагалися обійти “складочные места”. Вони намагалися везти товари “незвичайними дорогами через Дикія и Яловья поля до Сончарова, на Путивль, залишаючи в стороне 60 миль, украинные замки Черкасы, Каневъ, Киевъ”<sup>22</sup>.

Однак такі контрабандні вояжі іноді обходилися іноземним купцям значно дорожче, ніж законна сплата мита та інших зборів. Справа в тому, що на так званих “безлюдних” шляхах їх чекали та грабували об'єднані у злочинні зграї розбійники, кістяком яких були татарські яничари та степові кочівники. Аби забезпечити свою охорону, купці об'єднувалися у великі каравани, які налічували до ста возів, і наймали озброєних вояків. Інколи купці зверталися за сприянням до київського воеводи та місцевих старост, які призначали їм провідників і козаків. Але в такому разі купцям доводилося замість мита сплачувати солідні хабарі місцевим можновладцям.

Купецькі каравани, що просувалися з Півдня на Північ, як правило, формувалися в Криму. До участі в них залучали торговців з усього півострова, а також чимало заморських купців. Зокрема в одному з таких караванів, що комплектувався у Кафі (Феодосії) в 50-х рр. XVI ст., брало участь 15 купців із Царгорода, 7 — із Кафи і 4 — із Перекопу, а також кілька греків та італійців. Керував караваном старий, досвідчений торговець із Кафи, який вже кілька разів водив такі купецькі валки безлюдними степовими дорогами. Деякі контрабандисти з метою несплати мита, об'їжджаючи митниці та митні комори, умудрялися проїхати сотні кілометрів. Заслугують на увагу свідчення возного Криштофа Щуки перед луцьким гродським урядом. У жовтні 1608 р. його разом із товарами, які він перевозив великими фурами, затримали луцькі митники через несплату митних платежів. Було з'ясовано, що Щука займався оптовою та роздрібною торгівлею і, ухиляючись від сплати мита, об'їхав стороною шість міст і містечок у Київському та Волинському воеводствах, у кожному з яких знаходилися королівські митниці або митні прикоморки. І повсюдно “виходив сухим із води”, не сплачуючи ні шеляга, поки його не спіймали урядники луцької митної комори<sup>23</sup>.

Цікаво, що деякі воеводи, старости, війти допомагали іноземцям, які, не сплачуючи мита, фактично обкрадали державну каз-

<sup>22</sup> Верзилов А. Очерки торговли Южной Руси: с 1480 по 1569 годы. — Чернигов, 1898. — С. 12.

<sup>23</sup> Центральний державний історичний архів України у Києві (далі ЦДІА України у Києві). — Ф. 25, оп. 1, спр. 80, арк. 1445—1446 зв.

ну. Так, київський воєвода Немирович замість того, щоб змусити один з караванів “звиклими дорогами ходити”, доручив своїм службникам “пустити караван изъ 100 воевъ стороною от дороги звиклоє до Києва через Поле, минаючи Каневъ и Черкасы, давши вожовъ (провідників. — *Авт.*), которые опровадили караванъ оный мановцами, куди ніколи зъ вековъ купцы не хаживали”<sup>24</sup>.

Водночас великокняжий уряд був зацікавлений у належній безпеці караванів, що пересувалися його територією, однак, звичайно, з додержанням встановлених маршрутів руху та сплатою належних митних платежів. Адже в разі розбійницьких нападів на купецькі валки за заподіяні торговцям збитки віленський уряд не раз сплачував вартість товарів, захоплених зловмисниками. Правда, пізніше цю суму стягували з населення міст і сіл, біля яких трапилося пограбування, а також (частково) з військових начальників, котрі відповідали за цю місцевість.

Яскраву картину торговельного життя України, зокрема середньовічного Києва, висвітлив у своєму трактаті “Про норови татар, литовців і московитян” литовський дипломат Михалон Литвин. Його книжка, видана в Базелі 1615 р., є важливим підтвердженням високого рівня торговельно-економічних зв’язків Києва з Туреччиною та західноєвропейськими державами у XVI ст. Особливо зваженими виглядають свідчення Литвина про значення Києва та Подніпров’я в транзитній торгівлі між Північно-Східною Руссю та країнами Сходу. За його словами, “...Київ наповнений чужоземними товарами, бо немає відомішого, коротшого і надійнішого шляху, ніж стародавня і загальновідома в усіх своїх звивинах дорога, що веде з чорноморського порту, тобто, з міста Кафи, через Таврійські ворота до Таванської переправи на Борисфені, а звідти через степи — до Києва. Саме по цій дорозі з Азії, Персії, Індії, Аравії, Сирії на Північ у Москву, Псков, Новгород, Швецію і Данію везуть дорогоцінне каміння, шовк і золоте тканина, ладан, фіміам, шафран, перець та інші пахоці”.

## 7.8. Митні платежі в Литовській державі

Попри в’їзне та виїзне мито, яке збирали митники за провіз товарів, у Великому князівстві Литовському стягували платежі за право виробництва, купівлі і продажу алкогольних виробів — го-

<sup>24</sup> Архив Юго-Западной России, издаваемый Комиссией для разбора древних актов. — Т. I. — Ч. VII. — К., 1886. — С. 96.

рілки, медовухи, вина та ін. І це не випадково, адже, як свідчать архівні матеріали, протягом XVI — першої половини XVII ст. в Україні значно зросла кількість ґуралень, броварень, медоварень. Значне місце у київській торгівлі зайняли корчми. На 1552 р. у стольному граді їх було понад 70, і кількість їх постійно зростала. Тільки на Подолі було відкрито 28 магістратських і 34 казенних шинка<sup>25</sup>.

Право на дозвіл “держання корчемъ”, тобто місць продажу меду, пива та горілки, у Великому князівстві Литовському мав тільки монарх. Перший Литовський статут (1529 р.), у якому значною мірою зберігалися основні засади давньоруського права, категорично забороняв утримувати “покутныя”, не дозволені великокняжим урядом, корчми, а також корчми, що не сплачували “господарчої” (княжої) данини<sup>26</sup>.

У Києві горілчані та пивні лавки належали здебільшого місцевим писарям та іншим урядовцям. Жодних податків вони не платили. Однак починаючи з 1511 р., у зв'язку з жорсткими вимогами віленського уряду, почали сплачувати данину (“плать”) й київські корчмарі. Ставки господарчого мита були досить високі, адже й прибутки корчмарів до того часу досягли високих розмірів: любителів випити, як згадують сучасники, у великокняжій державі було чимало. “У містах, — писав Михалон Литвин, — найбільш чисельні заводи — це бровари та винниці; городяни беруть зі собою пиво і горілку не лише в походи, але навіть й тоді, коли йдуть на богослужіння. Унаслідок пияцтва відбувається чимало різних злочинів і жорстокостей, а між тим цю отруту п'ють всі — і чоловіки, і жінки, і юнаки. П'ють на вулицях і площах, навіть на дорогах”.

Разом і з господарчим, або княжим, митом за право реалізації горілчаних виробів, меду та пива з городян, селян і козаків до державної казни стягували так звану “капщизну”, або “капь”. Цей податок вносили раз на рік, у переддень Різдва Христового, від кожної окремої корчми. В Уставній грамоті великого князя, адресованій київському міщанству, з цього приводу зазначалося: “...а отъ капи с корчмы давати им (тобто городянам Києва) по полтрети копы грошей”. Ті ж корчмарі, які ухилялися від сплати капщизни чи вносили її несвоєчасно, мусили сплачувати досить вагому пеню (“децкованье”). Гроші, що сплачували у вигляді “капщизни”, мали в повному обсязі надходити до державного скарбу. Саме на цьому

<sup>25</sup> Державний архів міста Києва. — Ф. I, оп. 2 “а”, спр. 18, арк. 6.

<sup>26</sup> Литовський статут. 1529. — Розд. III, арт. 17.

наголошував король польський і великий князь литовський Сигізмунд Август у грамоті магістратові Києва, датованій 1558 р. Він писав: “міщанамъ корчми держати, а капщизну давати на замок наш”. Сума сплати капщизни у князівську казну становила щорічно 800 коп литовських грошей.

У зв'язку з Лівонською війною (1558—1583), що точилися між Литвою, Польщею, Швецією, Данією, Лівонським орденом з одного боку та царською Росією з другого, литовський уряд увів низку загальнодержавних податків і митних платежів. Попри мито за ввезення-вивезення товарів стягували т. зв. торгове мито, яке необхідно було сплачувати за надання послуг у сфері реалізації товарів (місця на ринках, торгах, ярмарках; розміщення товарів на спеціальних торгових складах; проживання та утримання коней, волів на готельних дворах та ін.). Торгове мито в Києві стягували призначений великокняжим урядом осмьник та його помічники. Серед товарів, які обкладалися цим видом мита, були риба “солоное, живое або тежъ вялое” (рибное мито); дрова, ліс та вироби з дерева (дров'яне мито); м'ясо, шкури та хутра (скопне мито або “цло отъ зверу косматого”). За ввезення та продаж зерна, муки, солі стягували “подужчину”, або “подужне” мито. У Києві воно становило півтора гроша за віз. І “помірне”, і “подужне” мито йшли в дохід магістрату. Крім того, на торгу за продаж зерна треба було сплатити ще один податок — цього разу у великокняжу казну. Ця сплата називалася “обестка” і незалежно від кількості зернових складала один гріш<sup>27</sup>. Уважається, що “обестка” була символічним внеском, своєрідним сповіщенням уряду про торговельну операцію.

Окремим (найбільш дохідним) видом податків було мито за переміщення товарів і речей через державні кордони Великого князівства Литовського. Товари, що ввозили з-за кордону або вивозили за межі держави, називали “гостинними”, або “крамними” (від слів *гостинець, крам*). Мито, яке стягували на кордоні, на відміну від торгового та проїжджого мит, називалося “головним митом”. Монарх часом встановлював головне мито не лише на кордонах держави, а й всередині країни, насамперед у великих містах, що були центрами митних округів. До таких міст належав і Київ.

Сам процес стягнення мита був традиційний, такий самий як і за часів володарювання великого князя Вітовта. Митниці, митні комори та підкоморки, а часом і цілі митні округи, здавав великий князь за окремою угодою в оренду на чітко визначений термін та

<sup>27</sup> Архив Юго-Западной России, издаваемый Комиссией для разбора древних актов. — Т. I. — Ч. VII. — К., 1886. — С. 112.

за відповідну платню. А вже орендарі — протягом XVI—XVII ст. це були переважно євреї — призначали урядників і митників, які безпосередньо контролювали дороги, мости, прикордонні пункти пропуску. З цього погляду заслуговує на увагу лист досвідченого митника Данька Єсковича до орендаря прикордонної митниці Михеля Єзофовича, у 1901 р. опублікований професором Київського університету М. Довнар-Запольським. Цього фактично особистого листа за розпорядженням великого князя було розіслано в усі митниці країни, за сучасною термінологією, “для керівництва в роботі”. У листі йдеться про порядок переміщення товарів через кордон, необхідність користування лише чітко визначеними дорогами, окреслено умови затримання та покарання порушників. Данько Єскович ділиться зі своїм, очевидно, ще молодим колегою методикою стягнення та ставками мита, які на початку XVI ст. були цілком прийнятні (за переміщення одного купецького воза через кордон платили 4 гроші, під час його повернення вже з товарами — 7 грошей).

## 7.9. Митна справа і торгівля Києва в умовах Лівонської війни

У 60-х рр. XVI ст. в Литві почалося реформування митно-тарифної політики та підвищення ставок мита. За наявності “старого, звиклого” мита вводиться нове “новоподвыщеное” мито, ставки якого майже вдвічі перевищували попередні. Водночас, за розпорядженням великого князя пільгові “безмитні листи”, які протягом багатьох десятиліть видавав уряд шляхті та відданим престолові купцям, утрачали свою силу. Початок Лівонської війни та гостра потреба поповнити державну скарбницю призвели до нового підвищення ставок ввезного та вивезного мита. 7 грудня 1561 р. рескриптом великого князя нові митні ставки були введені у дію. Було встановлено додатковий десятивідсотковий податок на продаж зерна, золота, срібла та виробів з дорогоцінних металів. У великокняжій грамоті 1562 р. Сигізмунд II Август, між іншим, писав: “иж бы каждый оповедале подъ присягой, што кольвекъ монеты, серебра и золота и иныхъ речей в лифу даетъ, также и солодовники и вси иные хто збожье на перекупъ купилъ и почему куплено, от того нехай бы поборъ давали...”. Великий князь попереджував своїх підданих, що за порушення цієї грамоти у винних буде конфісковано все наявне майно.

Введення нових митних ставок, особливо на товари, які вже було ввезено в країну і за які купці свого часу сплатили мито за старим тарифом, викликало рішучі протести з боку київських міщан. У столичному граді почалися сутички між міщанами та митниками. Орендарі великокняжої митниці Ізак Бродавка та Мендель Ісакович відрядили до Києва свого урядовця з “господарчим листом”, якому було доручено стягнути з киян згідно з новим тарифом недоїмку за недоплачене мито. Однак київські купці вчинили гострий опір домаганням відрядженого до міста митника. У результаті митниця відступила, втрата ж казни, за оцінкою литовських урядовців, “подсчитана” і встановлена “въ 5000 копь грошей”.

Після об’єднання Польщі та Литви на підставі Люблінської унії в єдину державу — Річ Посполиту (1569 р.) — кордони між ними було ліквідовано. У країні було створено спільний парламент у складі сейму і сенату, єдину фінансово-грошову та митну систему. Українські землі, у тому числі й Київ, перейшли під владу польського короля. Київ став столицею найбільшого на Сході Польщі воєводства. Уряд Речі Посполитої запровадив на українських землях свої закони, суд, органи влади. Проте зміна правового та політичного статусу Києва не викликала схвалення більшості населення княжого міста. Установлення нового режиму затримувало економічний і політичний розвиток краю, негативно впливало на юридичне становище українського народу, обмежувало його участь в управлінні власними справами, у тому числі в галузі торгівлі. І все ж Київ, як суб’єкт Магдебурзького права, одне з найславетніших міст Європи, мав дещо ширші можливості для розвитку своєї економіки і зовнішньоторговельних зв’язків.

Уже наступного року після об’єднання Польщі і Литви, 6 червня 1570 р., король польський і великий князь литовський Сигізмунд II Август видав рескрипт до урядовців, шляхти і митників Речі Посполитої. Він виголосив догану службовим особам країни за порушення митних привілеїв міщан Києва, які їм надали попередні королі польські й великі князі литовські, та які підтверджені актом Люблінської унії 1569 р. стосовно імунітету київських міщан на всій території Речі Посполитої<sup>28</sup>. Однак надані киянам привілеї щодо звільнення від сплати мита не прийняло купецтво й орендарі митних комор в тих регіонах країни, через які переміщували товари київські купці. І це зрозуміло, адже вони, *по-перше*, створювали солідну конкуренцію місцевим торговцям і, *по-друге*, позбавляли митників прикордонних регіонів чималої частини заробітку. Із

<sup>28</sup> ЦДДА України у Києві. — Ф. 25, оп. 1, спр. 12, арк. 367, 355.

цього приводу до нового короля Польщі Стефана Баторія (1576—1586) звернувся воевода і староста Кракова Петро Зборовський. Він скаржився, що київські міщани, “закриваючисе якимись вольностями и привілями предковъ нашихъ”, відмовляються від сплати “цда нашого соленичого и восковничого справцамъ от него мытъ нашихъ волынскихъ...”.

Звертаючись у зв’язку з цим до міщанської громади міста Києва, Стефан Баторій погодився з висновками краківського воеводи і у своєму листі від 13 травня 1577 р. визнав, що несплата мита наносить “немалая шкода Скаръбови нашому...”, і на підставі цього дав розпорядження “аби тоє мыто соленичое и восковничое ...до Скаръбу нашого отдавано быть маеть”<sup>29</sup>. Згаданий королівський рескрипт представили луцькому гродському урядові митники луцької митної комори Морхай Мордухаевич та Мошій Юськович у зв’язку з розглядом справи київських купців, котрих затримали урядовці луцької комори. Оскільки останні, посилаючись на права і привілеї киян, відмовилися сплачувати мито за партію воску і солі, яку вивозили за кордон. Як бачимо, грамоти польських монархів щодо митних пільг київському купецтву далеко не завжди виконувались на місцях. Зрештою, і самі володарі, як видно з наведеного вище рескрипту Стефана Баторія, не дотримувалися гарантій стосовно виконання норм магдебурзького права, які свого часу дали їхні вельможні попередники.

Проте кияни рішуче відстоювали свої права і привілеї. У Центральному державному історичному архіві України в Києві зберігаються документи, із яких видно, що наведений вище рескрипт Стефана Баторія від 13 травня 1577 р. викликав невдоволення київського патриціату. На підставі архівних матеріалів можна дійти висновку, що в червні або липні того самого року до короля, який на той час перебував у військовому таборі біля села Прусци, звернулися вїйт Києва Федір Черковчій і бурмістр Хатян Балика, які оскаржили прийняте монархом рішення стосовно позбавлення міста митних привілеїв. І король був змушений відступити. В універсалі від 5 серпня 1577 р. він, посилаючись “на повторне оскарження передъ нами мещане подъданъные наши”, визнав, що кияни, торгуючи воском, сіллям та іншими товарами, відвідують Польщу і Литовське князівство, у зв’язку з чим митні урядовці “противько ихъ ясним волностямъ и привильемъ” вимагають від них сплати податків і мита. Очевидно, під тиском вагомих фактів, наведених у листі київської верхівки, Стефан Баторій був змушений визна-

<sup>29</sup> ЦДДА України у Києві. — Ф. 25, оп. 1, спр. 17, арк. 359—359 зв.

ти, що після вивчення цієї справи, він з'ясував, що "...водлуг привилієвъ своихъ за живота славное памяти короля Августа такъ же и за Генърика вони (київські міщани. — *Авт.*) таковихъ цель и мытъ от товаров своихъ не платили"<sup>30</sup>.

10 травня 1588 р. польський король Сигізмунд III на подання київського магістрату і міщан підтвердив право Києва й мешканців міста "віри католицької, римської, грецької та вірменської і нащадків їх вічно" на "вольності", передбачені магдебурзьким правом. Серед цих вольностей особливе місце займало право міщан Києва "мати різні склади, продавати пиво, мед, вина і горілку зі спрямування доходу на потреби міста, а також права на утримання торгів, лавок, корчми, воскобоень".

Далі в акті, підписаному королем Сигізмундом III, зазначалося: "Теми жъ привиліями уволено мешчанъ киевскихъ нашихъ, в Коруне (регіони центральної Польщі. — *Авт.*) и великом Княжестве Литовскомъ, отъ всякихъ митъ и пошлинъ, землею и водою, и волно темъ мешчаномъ и купцомъ киевскимъ съ товарами и купцами идти и ехати и судами водяными плыти безъ плаченья всякого мыта, такъ королевского, какъ княжского, панского, духовного и мірскаго чину... Также всякихъ людей иноземцовъ приходящихъ, въ городе томъ Києве живущихъ и куплею промышляющихъ, со всеми ихъ службами, податками и доходами... Также две ярмарки въ годъ темъ же мешчаномъ надано. О чемъ тотъ привилей святой памяти короля его милости пана отца нашего, на подтверженья первыхъ привилієвъ и крепостей, на земли, тому городу Києву наданыхъ... подтверждаемъ"<sup>31</sup>. Далі королівським указом визначено статус медових, винних і пивних лавок у Києві, а воєводам, військовим та цивільним урядовцям дано наказ їм "никакие помешки не чинити". Право утримувати такі лавки було надано виключно "міщанамъ киевскимъ, или кому они позволятъ". За порушення цієї норми встановлено штраф — у сто золотих. Крім того, король заборонив іноземним купцям проживати в Києві більше одного тижня і зобов'язував їх після сплати міському магістратові всіх належних податків "прочъ изъ города выезжати".

В іншому акті, наданому киянам Сигізмундом III, окреслювалися права і привілеї міського купецтва в галузі митної справи. Король вимагав, "...чтоб те мытники и писари таможенные, противъ правъ и привилієвъ города нашего Києва, отъ всехъ жителей, отъ человека

<sup>30</sup> ЦДІА України у Києві. — Ф. 25, оп. 1, спр. 17, арк. 584—584 зв.

<sup>31</sup> Акты, относящиеся к истории Южной и Западной России. — Т. II. — СПб., 1865. — Док. № 103. — С. 637—638.



простого, которые только подъ правомъ майдебурскимъ и подъ судомъ ихъ городцкимъ обретаютца, хотя бѣ которой и списку изъ привилія городцкого не имель, чтобъ никакова мыта и пошрины отъ соли и отъ иныхъ всякихъ товаровъ ихъ не имали и мыта не хотели имати и хотети не велели, и во всемъ къ нимъ, по правомъ и привиліямъ города нашего Києва, добры показывалися”<sup>32</sup>.

Однак кийвська громада вже знала чого варті обіцянки монархів. Тим більше, що орендарі митниць, королівські осмьники, збираючи мита не завжди дотримувалися королівських указів. І кияни знову делегують до Варшави представників магістрату, аби спонукати його королівську величність увести для кийвських товарів режим привілейованої та безмитної торгівлі. Про один із таких візитів кийвських владоможців король згадував у своєму універсалі від 25 квітня 1606 р., адресованому урядовцям, шляхті, духовенству, “...а особливе митникомъ нашимъ”, Сигізмунд III повідомляв, що йому “били чолом войтъ, бурмистръ, радць и вси мещанъ места нашего Киевского” і на підставі поданих документів “предковъ нашихъ славное памяти ихъ милостей полскихъ и великихъ кнзей литовскихъ, которыми оны яко украинніе, водлугъ давнихъ волностей своихъ визволенъ суть от даваня мита всякого от товаровъ своихъ сухимъ путемъ и водою, такъ в Коруне Полской, яко и в Великомъ княжестве Литовскомъ”. Далі Сигізмунд III наказував зберегти право вільної торгівлі кийвським міщанам, які привозитимуть свої товари до різних міст і замків. А за наявності у них “листь подъ меською печатю Киевскою”, жодного мита з них не стягувати як старого, так і нового, підвищеного. Цим же універсалом монарх дозволив киянам користуватися “сухимъ путемъ и водою”, продавати будь-які товари, зокрема віск і сіль, та провозити товари територією Великого князівства Литовського “...яко оттуль и назадъ до Киева”. Урядники та митники усієї держави зобов’язались не забороняти киянам займатися торговельними справами, не допускати щодо них “...никоторого гамування і шкодъ”. За порушення універсалу було встановлено штраф “1000 кіп пенязей”<sup>33</sup>.

Цікаво, що польські королі не лише суворо контролювали митні та податкові надходження в казну з горілчаних доходів, але й вимагали від купців, які привозили “гарячі” напої до Києва, аби вони в обов’язковому порядку зупинялися й постійно жили в гостинному дворі, що, за словами короля Сигізмунда III, спеціально “на го-

<sup>32</sup> Акты, относящиеся к истории Южной и Западной России. — Т.Х. (Дополнение к III тому). — СПб., 1878. — С. 641.

<sup>33</sup> ЦДДА України у Києві. — Ф. 62, оп. 1, спр. 1, арк. 57—58 зв.

стей приежжіє єсть збудований”. У своєму універсалі від 22 серпня 1618 р. король пропонував приїжджим купцям не селитися в приватних будинках на території міста та не продавати там свою горілку і товари<sup>34</sup>.

Такий підхід монарха був викликаний, звичайно, не особливою приязню до киян. Ішлося про гроші. І досить значні. Адже, *по-перше*, гостинний двір сплачував податки в королівську казну і Сигізмундові III було дуже не вигідно, аби він простоював. І, *по-друге*, продаж горілки і будь-яких товарів безпосередньо у приватних будинках або, як казали тоді, “просто з рук”, знову позбавляв державну скарбницю чималої суми податків, якими обкладалися торговельні операції в разі здійснення на ринках, ярмарках чи в гостинному дворі.

Тим часом на зламі XVI—XVII ст. промислове виробництво, реміснича справа, зовнішня і внутрішня торгівля Києва набирали темпів і за своїм рівнем та інфраструктурою не відставали від коронних польських земель. Стрімко розвивалися фінансова та митна системи міста. Усе це вимагало від королівського двору нових більш активних заходів у напрямі подальшого розвитку економіки та зовнішньої торгівлі “східних кресів”, звільнення торговельних операцій від зайвого контролю і надмірних податків. 28 лютого 1631 р. у Кракові під час засідання сейму Речі Посполитої король Владислав IV на прохання київської міської влади ще раз розглянув привілеї київських міщан, надані їм королем Сигізмундом III, і зважаючи на “похваленную веру, добродетель и послушание выщереченныхъ мѣщанъ кїевскихъ... и делаю тому городу нашему Киеву украинному всякихъ украшений и умножения во всехъ статьяхъ, главах, заключенїяхъ”, затвердив їх на вічні часи<sup>35</sup>.

В іншому універсалі від 19 грудня 1646 р., адресованому всім урядовцям Речі Посполитої, “...а особливе цельником” (митникам. — *Авт.*), король повідомив про скарги київських міщан на деяких митників Корони, які не маючи жодного дозволу, порушують права і “вольности” киян, гарантовані їм “...продками нашим святої памяти королями ихъ милости полскими и велькъми князей литовскъми на гандле купецкі и безмѣтное торгованье”. Владислав IV вимагав пропускати безмитно усілякі товари київських міщан як чужоземні, так і вироблені в Польщі або Литві, у всіх випадках їх переміщення країною через сухопутні кордони і водним шляхом. І

<sup>34</sup> ЦДІА України у Києві. — Ф. 62, оп. 1, спр. 1, арк. 71—72.

<sup>35</sup> Акты, относящиеся к истории Южной и Западной России... — Т. X. (Дополнение к III тому). — СПб., 1878. — С. 642.

жодних поборів, “цла и мѣта, чи поголовщини ні в нихъ, ні в нихъ челяді робочій не брати”<sup>36</sup>.

Треба визнати, що польський уряд часом дуже вміло використовував проблему надання магдебурзьких пільг і привілеїв окремим містам (Вільно, Луцьку, Львову, Києву та ін.) у своїх власних інтересах, намагаючись, з одного боку, заручатися підтримкою купецької верхівки і частини міських владоможців, а з другого — поглибити суперечності та протиставити один одному т. зв. “магдебурзькі” та інші українські міста, а також запорозьке козацтво, які не мали прав і привілеїв. Саме про це свідчить досить сумнівний демарш короля Яна-Казимира, коли він у березні 1650 р. у розпалі Національно-визвольної війни українського народу проти Польщі знову звернувся до питання привілейованого статусу Києва і ще раз офіційно підтвердив права і привілеї столичного міста “как давные, так и нынешние”<sup>37</sup>.

Дослідження організації та функціонування митної справи у Києві за часів Великого князівства Литовського і Речі Посполитої дає підстави зробити висновок, що вона становила досить складну і заплутану систему стандартів і положень стосовно обкладання оформлення та сплати митних платежів, які встановлювалися великокняжим урядом, а згодом — сеймом Польщі. Рішення ж останніх у сфері митного права та митної політики часто були економічно необґрунтованими, суперечили одне одному. При цьому активну, добродійну діяльність торговців, або “торговельну енергію”, як її називав Михайло Грушевський, придушувала надзвичайно розвинена регламентація купецької діяльності та “...до абсурду доведена система митних і торговельних оплат, а шкідливість цієї системи ще збільшувалася практикою привілейованих виїмків з цієї системи, що ще більшим тягарем упадала на непривілейованих”<sup>38</sup>. *Отже, можемо стверджувати, що система митного регулювання, організація митної справи у Польщі та Литві за часів функціонування середньовічного права була суб’єктивна та недосконала. І вина за таке становище, поза сумнівом, лежить на фінансових і митних інституціях королівського та княжого урядів.*

<sup>36</sup> ЦДДА України у Києві. — Ф. 62, оп. 1, спр. 1, арк. 116 зв. — 118.

<sup>37</sup> Акты, относящиеся к истории Южной и Западной России... — Т. X. (Дополнение к III тому). — СПб., 1878. — С. 644.

<sup>38</sup> Грушевський М. Історія України-Руси. — К.: Наук. думка, 1995. — Т. 6: Життя економічне, культурне, національне XI—XII віків. — С. 75.

## 7.10. Київське купецтво і митниця у роки Гетьманської України

Перемога у Національно-визвольній війні проти польсько-шляхетського панування відкрила перед українським народом широкі перспективи економічного, соціального та культурного розвитку. Україна одержала сприятливі умови для розвитку міст, ремесел, промислів, сільського господарства. Принципові зміни сталися в торговельній сфері. Торгівля перейшла до рук українського міщанства і козацтва. Водночас змінилися і торговельні шляхи. Розрив зв'язків з Польщею став причиною того, що Україна позбулася однієї залежності від торгівлі з Польщею і балтійськими країнами, в якій були зацікавлені польські магнати. Гетьманщина, і значною мірою Київ, зайняли важливе місце як посередники у торгівлі між Росією, з одного боку, та чорноморськими країнами, з другого. Поступово у феодальному виробництві відбувалися глибокі процеси, які мали вирішальне значення для виникнення і формування ринкових методів господарювання.

У центрі подій, пов'язаних з економічним, соціальним та фінансовим відродженням краю, став Київ. Після визволення міста з-під влади поляків почав стрімко розвиватися його економічний та фінансовий потенціал. З ліквідацією магнатських латифундій і підприємств Київ звільнився від влади феодалів, що сприяло розвитку ремесла, промислів і торгівлі. Незважаючи на послаблення міського господарства війною, значна частина промислової продукції продовжувала надходити на внутрішні й зовнішні ринки. Місту було повернуто самоуправління. Шляхетський чиновницький апарат було замінено новим, створеним у ході війни.

Міщани одержали значну частину майна і земель, які були у них одібрані польськими феодалами. Зберігалися станові привілеї мешканців міста. Кияни, зайняті в сільському господарстві, були звільнені від сплати феодальної ренти. Уряд Богдана Хмельницького звільнив купців і ремісників від сплати деяких внутрішніх мит, заборонив переобтяжувати городян поборами. Шляхом надання киянам додаткових пільг уряд усіляко заохочував їх до торговельно-підприємницької діяльності<sup>39</sup>. Все це значною мірою спри-

<sup>39</sup> Акты, относящиеся к истории Южной и Западной России. — Т. III. — СПб., 1878. — С. 537—538, 582, 607.

яло підвищенню активності купецтва і ремісників, подальшому розвитку торгівлі та промислів, пожвавленню ринкових відносин.

У цій ситуації керівництво київського магістрату, заможне купецтво міста виявили особливу турботу про збереження та розширення прав і привілеїв, наданих Києву протягом XVI — першої половини XVII ст. на підставі норм і положень магдебурзького права. Особливо йшлося про дотримання новими владними структурами Гетьманщини, а пізніше й царськими комендантами, таких артикулів “магдебурії”, як право вибору вїта і магістратських урядників: бурмістрів, райців, лавників; незалежність міського суду, звільнення від внутрішніх податків і мита, встановлення та регулювання цін на основні товари тощо. Вперше з приводу підтвердження наданих місту магдебурзьких прав і привілеїв київський магістрат за підтримки Б. Хмельницького звернувся до царя Олексія Михайловича на початку 1654 р. Прохання киян було розглянуто боярською думою і, в основному, задоволено, що й було підтверджено царською “Жалувальною грамотою” від 16 липня 1654 р.<sup>40</sup>

За часів володарювання царівни Софії та Петра I російські монархи видали ще чотири “жалувальні грамоти” Києву, які, з певними відмінностями, є підтвердженням грамоти Олексія Михайловича. Перша з них (від 21 січня 1689 р.) надана місту на подання вїта Івана Биковського, який скаржився на російських “ратних людей” та їхніх старшин. Поруч зі скаргами на свавілля, незаконне захоплення належних магістратові земель і маєтностей, здирство і відмову від сплати міських податків і повинностей з боку російських офіцерів і купців, а також деяких козаків і священнослужителів, значна частина подання І. Биковського присвячена питанням торгівлі та стягнення мита й податків. Вїт, зокрема, скаржився, що “ратні люди” й російський полковник:

— торгують у “Долішньому місті” (на Подолі) усіляким товаром і тим наносять шкоду київському купецтву і киянам;

— на міських заставах під виглядом мита беруть хабарі у подорожніх;

— збирають помірно з зерна, що ввозиться у місто для продажу;

— встановили і стягують у казну перевізне за переїзд збудованим через Дніпро мостом.

Гостре невдоволення київських міщан і торговців викликала і введена гетьманом Іваном Самойловичем сплата індукти та евек-

<sup>40</sup> Державний архів міста Києва. — Ф. I, оп. 1, спр. 3, арк. 60—65.

ти. Це рішення, на думку київського в'їта, виявилось “особливо несправедливим”, оскільки попередні грамоти кількох польських королів дарували киянам право торгувати, не сплачуючи мита.

У своїй “Жалувальній грамоті” (квітень 1689 р.) царівна Софія в основному, задовольнила подання І. Биковського. “Ратним людям” було заборонено брати хабарі, торгувати пивом, медом і вином, мати власні пивоварні та воскобойні. Їм було наказано коритися розпорядженням магістрату й виконувати всі повинності на рівні з жителями міста. Водночас вона не погодилася відмінити стягнення в казну перевізного мита з побудованого моста через Дніпро, оскільки “міст збудовано ратними людьми і з казенного матеріалу”. Не погодилася Софія й з домаганнями магістрату щодо скасування еветки та індукти для київських міщан. Вона висловила думку, що ці митні податки “повинні залишитися”, бо їх стягують не лише в Києві, але й в усіх малоросійських містах, а одержані кошти йдуть на утримання військ, що перебувають в Україні<sup>41</sup>.

В іншій скарзі на ім'я Петра I в'їт І. Биковський скаржився на російських “ратних людей — рейтарів”, які захопили міські землі, відмовляються від сплати податків і зборів, не виконують розпоряджень магістрату. У своїй “Жалувальній грамоті” від 10 квітня 1699 р. Петро I підтвердив надання місту прав і привілеїв, зокрема у судовій справі та належності земель й угідь на підставі магдебурзького права. Цар зазначив, що відповідно до привілеїв королів польських і “нашого Царского величества ... милости имети имъ Киевскимъ мещанамъ в Кіеве волную торговлю й употреблене”. Водночас цар висунув вимогу, що “за всякіє свои вольные употребленія” київські міщани мають щорічно сплачувати в царську казну шістсот рублів. “Ратним людям” Петро I заборонив займатися торгівлею, а під час служби на заставах жодних грошей “съ нихъ мещанъ и съ приезжихъ купецкихъ людей не имать...”<sup>42</sup> Зрештою, як буде показано далі, ні сам Петро I, ні підпорядковані йому воеводи і міські казначей не дотримувались норм і положень цієї грамоти.

Серйозну увагу проблемам розвитку ремесла і промислів, зовнішньої та внутрішньої торгівлі стольного града надавав Богдан Хмельницький. З метою заохочення купецтва до зростання торговельної справи Генеральною військовою канцелярією було видано кілька універсалів про створення сприятливих умов для торгівлі; охорону товарів і майна купців; а часом, за певних умов, й звільнен-

<sup>41</sup> Детальніше див.: *Щербина В.* Боротьба Києва за автономію // Київ та його околиця в історії та пам'ятках / Під ред. М. Грушевського. — К., 1926. — С. 190—191.

<sup>42</sup> Державний архів міста Києва. — Ф. I, оп. 1, спр. 3, арк. 17—18.

ня їх від сплати торговельного мита. На пільгових умовах купецтво користувалося міським торговельним інвентарем, будівлями і спорудами. Йому було дозволено й будівництво нових торговельно-промислових приміщень<sup>43</sup>. Все це сприяло збагаченню купецтва, посиленню його впливу на міську владу.

З метою унормування експортно-імпортних операцій і митної практики Богдан Хмельницький видавав універсали, якими надавалися митні пільги окремим особам, деяким містам і містечкам. Такі пільги, як згадувалося вище, були надані стольному градові Києву, купецькій громаді річкового порту у Старому Бихові (Універсал від 15 березня 1657 р.) та деяким іншим містам. Пільги і привілеї надавалися у зв'язку з неврожаями, епідеміями, великими пожежами і навіть зі значними витратами міських громад. У жовтні 1656 р. гетьман Богдан Хмельницький, зважаючи на великі видатки міської громади Козельця на розбудову нової ратуші, звільнив його купецтво та міщан від сплати возового, помірною, дігтярного та воскового мита, а також повідерщини з меду і горілки<sup>44</sup>.

На позиціях активної підтримки купецтва та розширення торговельних зв'язків з сусідніми державами майже 15 років гетьманування (1708—1722 рр.) стояв Іван Скоропадський. Взимку 1712 р. після особливо тяжкої для киян епідемії чуми і численних переходів військ через місто, помітно скоротилися зовнішньоторговельні операції київських торговців, перш за все, з постійними торговельними партнерами міста — сілезькими та гданськими купцями. Київське купецтво зменшило участь і в ярмарковій торгівлі. Зважаючи на це, вїйт Києва Дмитро Полоцький та “зубожале и знижаліе” жителі міста звернулися до гетьмана І. Скоропадського зменшити суму індукти до 25 золотих з воза і видати з цього приводу окремих універсал. Йдучи назустріч киянам, І. Скоропадський 12 лютого 1712 р., під час перебування в Прилуках, видав киянам універсал, в якому, між іншим, писав: “Мы прето, гетьманъ, разсуждаючи ставшеея черезъ моровую язву умаленіе (въ) жителехъ Киевскихъ, а поосталихъ черезъ переходы войскъ знищено, акъ тому склонившившися на прошеніе помянутого пана войта Киевского зъ майстратомъ, яко слушное, симъ універсалом зъ канцелярії нашої войскової виданымъ, пилю варуемъ, абы вишпомянутіе факторъ (тут митник, урядник. — Авт.) пана екзактора нашего войскового и впредъ будучихъ екзакторвъ въ городахъ рейменту нашего знайдучіеся, одъ Киевскихъ купеческихъ людей, где колвекъ въ Малой Россіи зъ

<sup>43</sup> Державний архів міста Києва. — Ф. І, оп. 1, спр. 3, арк. 18.

<sup>44</sup> Універсали Богдана Хмельницького. 1648—1657. — С. 213—214.

товарами своїми ездитимуть, не по двадцять пять золотыхъ, але всего по пятнадцать золотыхъ одъ воза належить интукты и евекты брати, особливе одъ чумоковъ. Жителей Кіевскихъ, же мелкими товарами гендлючихъ невимагали болшъ, але толко всеи бралибъ одъ ста золотыхъ по золотому или одъ воза по золотомужъ. Тутъ же приказуемъ, жебы всюда въ городахъ на случаючихся ярмаркахъ віездчіе одъ вышпомянутыхъ Кіевскихъ купцовъ и чумаковъ не важились одбирати ярмарковья повинности и всякие имъ чинити тяжесте и трудносте, въ чомъ всемъ абы воля наша ненарушне била захованя подесеяте упоминаемъ”<sup>45</sup>.

Однак, на жаль, гетьман не завжди дотримувався свого слова. Наступного року І. Скоропадський, всупереч нормам магдебурзького права, доручив київському полковникові Антону Танському збирати в’їзне мито з купців, котрі приїжджали у Київ, “на свой дворовій обиходъ”. Розуміючи, що київський війт і магістрат будуть противитися його рескриптові, гетьман попередив “...аби панъ войтъ кіевскій з магістратомъ, и ниhto не важилься іншой, ему пану полковникове втом отбираню найменшой чинити перепони и препятія”. У тексті універсалу подається митний тариф, згідно з яким з приїжджих іноземців мало стягуватися мито. А саме:

- “отъ мажи соли — по три шаги и по десять гусокъ соли;
- отъ порожних мажъ — по алтину;
- отъ каравану — по три шаги отъ воза;
- отъ брички — по три шаги отъ воза;
- отъ пароконного (воза. — *Авт.*), яким ходять на Волинъ з тютюномъ ли зъ ганусомъ — по три шаги;
- отъ куфи горелки — по алтину;
- отъ куфи олеи (оліі. — *Авт.*) — по алтину;
- отъ куфи дегтю — по алтину;
- отъ бочки меду — по алтину;
- отъ бути вина — по золотому;
- отъ полуботка — пол-золотого;
- отъ воловъ, которіе гонятъ до Шленска — по копейце;
- отъ воза вялой риби — по алтину;
- отъ воза сира и масла — по три чехи;
- отъ човна шкла — по флящце, а отъ воза — по три чехи;
- отъ воза яблук — по алтину;
- отъ куфи сельтри — по три шаги”.

<sup>45</sup> Гетьманские универсалы о Киевском городском хозяйстве (1677—1719 гг.) // Чтения в Историческом обществе Нестора-Летописца. — Кн. 26. — К., 1902. — С. 78—79.



У кінці універсалу гетьман уточнив, що з інших, крім поданих тут товарів, тобто з інших, дрібніших речей, що продаються, жодного мита “нічого не брати”<sup>46</sup>.

Цікаво, на наш погляд, порівняти два митних тарифи: Івана Скоропадського (1713 р.) і Богдана Хмельницького (1654 р.). Між ними відстань у 59 років і чимало спільних рис. І це, мабуть, найбільше вражає нашого сучасника, для якого зміна тарифів на ті чи інші товари — справа майже повсякденна, іноді наші керівні структури змінюють їх по кілька разів на рік.

Що ж об’єднує ці два тарифи, між якими кілька воєн, царів, гетьманів?

— Обидва митні тарифи визначають фінансову суму мита за певний товар.

— І перший, і другий тарифи називають конкретних осіб, на яких покладено відповідальність за стягнення мита: за Б. Хмельницького — дозорець А. Стоматенко, за І. Скоропадського — полковник А. Танський.

— Сума мита встановлювалась як залежно від вартості й виду товару безпосередньо у грошових одиницях, так і самими товарами (правда, в універсалі 1713 р. такі платежі стосувалися лише солі).

Які ж відмінності між універсалами гетьманів XVII і початку XVIII ст.?

— Універсал Б. Хмельницького встановлював митні платежі залежно від країн походження товарів (окремо для турецьких та московських товарів). Тарифом 1713 р. такого поділу не передбачено.

— Значна група імпортованих товарів зарубіжного виробництва, на які тарифом 1654 р. встановлені конкретні розміри в’їзного мита (шкурки соболя, куниці, лисиці; шовкові та бавовняні тканини та ін.), у тарифі І. Скоропадського не згадуються взагалі. Це дає підстави вважати, що тарифні ставки на них могли залишитися такими самими, як і за часів Б. Хмельницького.

— Тарифом 1654 р. окремо визначається сума мита на предмети розкоші — золото, срібло, дорогоцінне каміння, перли (фіксована сума від кожних ста талерів цих цінностей — п’ять золотих мита). Тарифом І. Скоропадського ці платежі не передбачені.

— За універсалом І. Скоропадського мито стягувалося не лише залежно від ємності та ваги окремих товарів (бочки меду, бути вина,

<sup>46</sup> ЦДІА України у Києві. — Ф. 222, оп. 2, спр. 20а, арк. 61 зв.

куфи горілки чи олії та ін.), але й від воза (мажі) або човна відповідного краму (сиру, масла, шкла, тощо). Мито також стягувалося від порожньої мажі або брички. Універсал 1654 р. таких платежів не передбачав.

— Тарифом Б. Хмельницького, прийнятим в умовах продовження Національно-визвольної війни, мито стягувалося у західноєвропейських талерах і польських золотих. За універсалом 1713 р., в період налагодження економічних та фінансових зв'язків між Гетьманщиною і Росією, — в алтинах, шагах і чехах.

Завершуючи порівняння двох ранніх українських митних тарифів, доходимо висновку про високий, як на той час, рівень економічної думки наших попередників, чітке розуміння ними справжньої вартості товарів, їх співвідношення між собою. І перший, і другий універсали виходили, насамперед з інтересів національного споживача і купецтва. Саме тому митні платежі на переважну більшість товарів народного вжитку були відносно невеликими, (приблизно у 1,8—2,6 раза нижчі, ніж західноєвропейські ставки ввізного та вивізного мита на середину XVII ст. за відомим виданням “Торг амстердамський...”<sup>47</sup>), що й створювало можливості швидкої реалізації цієї групи товарів і відповідно — швидкого обігу товарної маси і грошей.

## 7.11. Роль Києва в міжнародній торгівлі

І хоча у роки Гетьманщини на Київ не поширювалась юрисдикція гетьманського уряду (за винятком короткого періоду: 1762—1764 рр. під час гетьманування Кирила Розумовського), стольний град залишався великим торговим центром України, а зрештою й усієї Східної Європи. Київ практично уособлював торговельно-промисловий потенціал краю, усіляко сприяв зміцненню економічних та торговельних зв'язків між різними регіонами України та зарубіжними державами, визначав основи торговельної політики України. Особливо ж значення Києва як головного торгового центру країни зросло протягом другої половини XVII ст. Насамперед воно було викликане поширенням міжнародних торговельних контактів київського купецтва, а також інтенсивним розвитком ремесел, промислів та товарного виробництва.

<sup>47</sup> Торг Амстердамской, содержащий все то, что должно знать купцам и банкирам, как в Амстердаме живущим, так и иностранным... Тарифы Пошлины с привозныхъ и отвозныхъ товаров... — Ч. I. — М.: Изд-во Император. Моск ун-та, 1762.

Центром роздрібної торгівлі у місті був Поділ. Торгувати тут дозволялось лише киянам, і вони відчайдушно, часом із застосуванням фізичної сили, відстоювали цю монополію. Зрештою, і місцева влада неодноразово підтверджувала виключне право київських міщан торгувати у Нижньому місті. Умови для жвавої торгівлі на Подолі, як на той час, були досить сприятливими. Тут функціонувало до десятка великих складів, розташованих біля пристаней вздовж берегів Почайни та Дніпра, було обладнано чимало лотків для українських та іноземних купців, які привозили свої товари як сушею, так і річковими суднами. Тричі на рік на Подолі влаштовувалися великі ярмарки: “Соборний” — на другу неділю Великого посту, “Миколаївський” — у травні та “Успенський” — у серпні.

Вельми інтенсивною була торговельна діяльність на Печерську. Тут було відкрито близько тридцяти великих магазинів і складів. У центрі Верхнього міста постійно функціонували т. зв. торгові ряди — предтеча сучасних базарів. Поруч з купцями з різних регіонів України, Запорозької Січі, тут торгувало чимало греків, молдаван, росіян, поляків, армян. Особливо жвава торгівля велася біля Печерського монастиря. Про роль Печерська в торговельному житті Києва свідчить царська грамота кінця XVII ст., яка дозволяла іноземним купцям “...в томъ местечке Печерскомъ торговать и товары складировать”<sup>48</sup>.

Широку торгівлю вело київське купецтво із Запорозькою Січчю. Інтенсивний обмін товарами між Києвом і Кошем припав на період після повернення козацтва на Запорожжя у 1734 р. та початку розбудови Нової Січі. Київські промисловці, купці, православне священство багато зробили для відродження Війська Запорозького Низового, будівництва січових укріплень, громадських, військових споруд та церковних храмів. Водночас для тогочасної Січі Київ був головним постачальником зброї, воєнного спорядження, металів і металевих виробів, а також зерна й інших продуктів харчування.

З іншого боку, запорозькі купці, за підтримки київського магістрату, одержали можливість реалізовувати свої товари (рибу, шкіри, птицю, хутра, інші продукти козацьких промислів, коней та рогату худобу) безпосередньо на київських торгах. Більше того, козацькі купці ще в кінці XVII ст. почали становити конкуренцію київським міщанам, особливо в торгівлі горілкою. Козаки жваво торгували продукцією своїх гуралень на міських торгах, у корчах і шинках. “Горілчанй наступ” купців із Запорожжя викликав

<sup>48</sup> *Закревский Н.* Описание Киева. — Т. I. — М., 1868. — С. 219.

невдоволення багатьох міщан і магістрату. З цього приводу 1706 р. був виданий універсал гетьмана Івана Мазепи, який заборонив козакам “явним, ані потаємним способом” продавати горілку, оскільки від цього ратуші київській “чиниться убыль и оскуднение”. Зрештою, деяким купцям з козацької старшини вдавалося налагодити свою самостійну торгівлю у стольному місті. Серед них був київський сотник Павло Гудим, власник чотирьох торгових лавок на Подолі. Після довгої судової тяганини з магістратом, він, нарешті, добився дозволу владу на торгівлю у Києві.

Київ відігравав важливу роль у зовнішній торгівлі. У місто надходили різноманітні зарубіжні товари. Наприклад, з Півдня імпортували мигдаль, рис, родзинки, тютюн, оливкове масло, червоний саф'ян, персидські тканини тощо; із Західної Європи — зброю, сільськогосподарське обладнання, тонке полотно, перли, вироби із срібла і золота. Багаті купці у XVII—XVIII ст. ввозили в Україну окремі партії товарів, які оцінювались десятками тисяч золотих карбованців. Наприклад, київський купець М. Суслов у 1684 р. привіз з Італії 27 штук (рулонів) білого полотна, 60 штук шовкової тканини, 75 окулярів, кількасот перлин, 37 картин європейських художників, географічні карти, пістолі та ін. Купець Р. Якимович привіз із Бреслау (Вроцлав) товарів на загальну суму в 35 тисяч крб (коси, серпи, різакі, інше знаряддя для сільськогосподарських робіт).

У свою чергу кияни вивозили за кордон зерно, смолу, поташ, віск, мідь, шкури, овець, велику рогату худобу, рибу, коней, гончарні вироби та інші товари. Помітно зріс експорт у Росію. Київські купці вивозили товари в Москву, Смоленськ, Белгород, Рильськ, Брянськ, вели великі торги на Тульському, Калузькому інших російських ярмарках. Серед традиційних статей київського експорту в Росію в кінці XVII ст. з'явилася церковна література та книжки, які видавалися Печерською та Острозькою друкарнями.

У XVII—XVIII ст. Київ зберігав за собою роль міжнародного транзитного центру. Через Київ з Росії, за активної участі українських купців, широким потоком йшли великі партії різноманітних товарів в Болгарію, Грецію, Туреччину, Польщу, Угорщину, Сілезію. З країн Скандинавії та Литви на Південь везли традиційні для цих держав вироби з заліза і сталі, а у зворотному напрямку — дорогі вина, цитрусові, оливкову олію, горіхи, мигдаль, родзинки. Росія, Польща, Пруссія, Сілезія, Австрія торгували через Київ з державами Близького Сходу. У транзитних операціях поруч з українськими купцями брали участь греки, росіяни, болгари, поляки, литовці, угорці, вірмени.

Після ліквідації у 1754 р. кордону між Гетьманщиною і Росією помітно підвищилось значення Дніпра як транспортної артерії. У зв'язку з цим зросла роль Київської внутрішньої митниці, яка здійснювала митне оформлення значних партій експортних та імпортованих вантажів. З позицій здійснення контролю за торговельною діяльністю Київська митниця займала дуже вигідне місце. Вона була розташована на Подолі, поруч з великими крамницями, лавками та місцям проведення контрактних ярмарків. Крім того, як видно з детального плану-схеми міста із зазначенням адміністративних будівель, церковних храмів та житлових масивів Києва (план опрацьовано в середині XVIII ст.) митні застави знаходилися також на зовнішніх воротах міста в напрямі Житомира, Переяслава та Чернігова<sup>49</sup>.

Розглядаючи економічну та фінансову ситуацію, що склалася в Києві у другій половині XVIII ст., варто звернутися до такого важливого, на думку авторів, документа, як наказ депутатові у Законодавчу комісію від столярного града (1767 р.)<sup>50</sup> Саме у цьому наказі на етапі становлення і розвитку ринкових відносин знайшли віддзеркалення такі вельми актуальні для України і Києва питання, як зовнішня торгівля і митна справа.

Посилаючись на магдебурзьке право і привілеї, надані Києву рескриптами польських королів та жалувальними грамотами російських царів, кияни писали, що місто завжди користувалося виключними правами, навіть порівняно з тими містами Гетьманщини, які теж мали магдебурзький статус (Ніжин, Чернігів та ін.). Та останнім часом ці права і привілеї все частіше порушуються. Причому найбільших утисків зазнала торгівля, що була головним промислом київських міщан.

У наказі зазначалося, що кияни “ніяких ґрунтів чи інших ужитків не мають” і живуть лише зі своїх промислів. Раніше (за часів литовського і частково польського панування. — *Авт.*) київські міщани торгували і “сушею і водою” без жодного мита. За часів ранньої Гетьманщини вони сплачували незначне мито на утримання сердюцьких і компанейських полків. Платежі — індукта та евекта — стягувалися лише із зарубіжної торгівлі й не були об-

<sup>49</sup> Державний архів Київської області. — Ф. 1542, оп. 1, спр. 16, арк. 1.

<sup>50</sup> Комісія була скликана Катериною II з представників різних станів населення з метою підготовки нового законодавства з соціальних, правових та земельних питань. Від Гетьманщини в Комісію було обрано 27 делегатів. Засідання Комісії відбувалися з липня 1767 по січень 1769 р. і показали суттєве розходження між панівною верхівкою імперії і представниками працюючого населення; між передовими, прогресивними силами і реакцією. Врешті, Комісію, яка так і не прийняла будь-яких рішень, було розпущено Катериною II.

тяжливими: спершу п'ять, а потім — три карбованці від возу сілезького чи гданського товару, а щодо дрібного краму, то й ще менше: по копійці від карбованця (йдеться про вартість товару. — *Авт.*) або по 20 копійок від воза.

Однак тепер, після заснування російських митниць, з усіх товарів беруть велике мито, а деякі речі, як, наприклад, сукно, хутра (смушки та бабаки) попередньо треба заявляти в Ніжинській митній конторі, що викликає додаткові втрати і затримку. Велику перешкоду, — вказували далі кияни, — становить заборона вивезення за межі країни срібної та золотої монети та ввезення мідної, бо купці не мають чим платити закордонне мито і тому мають залишати на митниці як застава частину свого краму та викупляти його лише після реалізації попередньо ввезеного товару. Значні труднощі для купецтва має й таке правило: через одну російську митницю можна ввозити товари, вартість яких не перевищує 50 карбованців. А щоб ввезти товари на більшу суму, треба перейти від одної митниці до другої і знову витрачати кошти і гаяти час.

У наказі зазначалося, що згадані перешкоди ставлять київських і взагалі українських купців у набагато гірші умови, ніж ті, в яких торгують великоросійські купці. Останні отримують великі прибутки від внутрішньої торгівлі і жодного мита не платять. Київські купці існують переважно за рахунок зовнішньої торгівлі. З Московщиною вони торгують мало. А із закордонними землями торгують з давніх-давен і обійтися без цієї торгівлі не можуть, хоча б через те, що хліб вони купують переважно в Польщі (вочевидь, тут ідеться про Правобережжя, яке перебувало під польською владою. — *Авт.*).

Окреслюючи становище, що склалося у місті, київська громада висловила серйозні претензії до російського уряду й з низки інших актуальних питань, зокрема щодо порушення свого виключного права на виробництво, продаж горілки й пива; зменшення кількості розташованих у місті військових підрозділів; виселення з міста царських офіцерів, які залишилися тут після завершення військової служби та ін. Що ж до торговельної та митної справи в наказі, то висувалися конкретні вимоги:

— у митницях стягувати з киян лише індукту та евекту;

— дозволити вивезення золотої та срібної монети, а також ввезення мідної монети;

— дозволити вивезення хутра за границю без заявлення ніжинській митній конторі<sup>51</sup>.

<sup>51</sup> Цит. за: *Щербина В.* Участь Києва у Законодавчій Комісії 1767 року // Україна: Науковий двомісячник українознавства. Орган історичної секції ВУАН. — К., 1926. — Кн. V. — С. 9—10.

Депутатом Законодавчої комісії кияни обрали урядовця магістрату, бурмістра Йосипа Гудиму. Слід визнати, що він добросовісно відстоював інтереси міста, у своїй депутатській діяльності керувався підготовленим міською громадою наказом й усіма силами захищав майже повністю скасовану царатом колишню автономію Києва. Виступаючи на засіданні Комісії, він рішуче вимагав дотримання прав кожної нації, що входила до складу Російської імперії. При цьому Гудима посилався на магдебурзьке право, надане Києву ще польським королем, яке кілька разів було підтверджене російськими монархами, починаючи від Олексія Михайловича до Катерини II.

Гострою відповіддю намаганням обмежити зовнішню торгівлю Києва став виступ Й. Гудими на засіданні Комісії 5 жовтня 1767 р. Він, зокрема, засудив спробу депутата від Комерц-колегії Меженінова заборонити імпорт західноєвропейських товарів в Україну з Кенігсберга, Гданська і Бреслау (Сілезія) через будь-які митниці крім Петербурзької. Меженінов спробував довести, що ввезення краму через Польщу збагачує польську митну службу і позбавляє надходжень російську казну. Відповідаючи чиновникові, Гудима навів переконливі аргументи, що у разі прийняття такого рішення "...польські купці взагалі припинять торгівлю з Україною, бо ніхто не захоче об'їздити з товарами навколо світу. А київські купці, які торгують переважно з Польщею, втратять свій промисел і прийдуть до великого убозтва. Польське цло (мито. — *Авт.*) для них не обтяжливе, бо сплачується не від ціни товару, а від кожного воза... Заборона київським міщанам торгувати по старому звичаю (тобто через Польщу), була б порушенням прав, наданих міщанам польськими королями та підтверджених московськими царями".

Вигідні київському купецтву торговельні шляхи на Захід через територію Польщі на цей раз вдалося захистити. І хоча жодних практичних наслідків діяльність Законодавчої комісії не мала, накази міст і сіл України своїм делегатам, виступи українців із загальнодержавної трибуни, відстоювання ними права на національну самобутність і самоврядування, на думку авторів, дали можливість показати російській та європейській громадськості, що український народ, всупереч політичному, економічному та адміністративному тиску з боку царату, й далі прагне до здобуття власного суверенітету і права жити у вільній, незалежній державі.

## 7.12. Торгівля та митна справа у Києві XVIII—XIX ст.

Протягом другої половини XVIII ст. російський уряд проводив відверту політичну лінію на ліквідацію Української державності та інкорпорацію Гетьманщини до складу імператорської Росії. 1764 р., всупереч протестам останнього українського гетьмана Кирила Розумовського, було скасовано гетьманство, у 1781—1783 рр. ліквідовано полково-сотенний устрій та козацькі полки. На території України запроваджуються Харківське (1780), а згодом Київське, Чернігівське та Новгород-Сіверське намісництва (1781). Децю пізніше формуються Катеринославське (1783), Брацлавське, Подільське і Волинське (1793) намісництва. Призначені царем намісники (як правило, генерали та вищі посадовці з найближчого оточення монарха) мали надзвичайні повноваження у військовій, судовій, адміністративній, економічній, фінансовій і митній галузях. Згодом, під час уніфікації адміністративного поділу на території України, створюється 9 губерній: Київська, Чернігівська, Катеринославська, Полтавська та ін. Вищу владу в губерніях здійснювали губернатори, яких призначав і звільняв особисто імператор. Вони були проголошені повновладними “хазяями” губерній і мали право контролю над діяльністю будь-якої установи чи підприємства.

Реформування адміністративної системи України мало на меті посилити владу царського уряду над окраїнами, централізувати керівництво економікою, фінансами, митно-податковою сферою; ліквідувати національні особливості та посилити контроль за внутрішнім життям України. Саме з цією метою ключові позиції в новостворених губернських та повітових структурах, у тому числі в митницях, займали переважно російськи чиновники.

Нова система адміністративно-територіального управління мала згубні наслідки для великих міст України, особливо тих, які користувалися самоврядуванням і мали широкі преференції та привілеї відповідно до магдебурзького права. Насамперед це стосувалося Києва. Адже київське купецтво, особливо багаті торговці, які займалися зовнішньоекономічною діяльністю, з позбавленням магдебурзького статусу втрачали дуже багато. Справа у тому, що з поширенням промислового виробництва та його пристосуванням до потреб ринку київські купці почали більш активно вкладати капітали у виробництво. З метою отримання високих



і стабільних прибутків купецтво почало прибирати до рук найбільш прибутковій підприємства і за рахунок збуту власної продукції та за умови дешеви́зни робочої сили, одержувало солідні прибутки. Звичайно, позбавлення пільг, передбачених магдебурзькими положеннями, суттєво позначалось на фінансовому становищі купців-підприємців.

Зрештою, як було зазначено вище, до питання збереження і навіть поширення наданих литовськими та польськими володарями магдебурзьких прав і привілеїв київське купецтво через міського вйта і магістрат почало звертатися до російського уряду ще за часів царювання Петра I у 1699 р. Влітку 1743 р. київський магістрат знову звернувся до царського уряду з проханням підтвердити надані місту привілеї на право вільної торгівлі, безмитного переміщення товарів та володіння землями, лісами й озерами. У відповіді, адресованій вйту Павлу Войничу, бурмістрам, райцям і лавникам магістрату, імператриця Єлизавета Петрівна (1741—1761) підтвердила права і привілеї надані Києву її батьком Петром I, зокрема щодо торговельних зв'язків з іноземними (“приезжими”) купцями, дозволу на торгівлю в “Нижнемъ городе Києве (на Подолі. — *Авт.*) товарами разными торговать; и питейную, винную, пивную и медовую продажи имеют въ Киевской ратуши и шинковать; и воскобойню и пивоварню, гостинный дворъ (місце перебування для зарубіжних купців. — *Авт.*) держать изъ того всего изъ другихъ торговъ такожъ съ перевозу на Днепре надлежащіе зборы и доходы збирать...”. Імператриця визначила, що за всі “вольності, употребленія и доходы” магістрат, так само, як і за часів Петра I, має щорічно сплачувати в царську казну єдиний “платежъ” у сумі 600 карбованців; “окромъ же того другихъ никакихъ поборовъ брать съ нихъ (київських міщан. — *Авт.*) не велено”<sup>52</sup>.

Жалувальні грамоти Києву, надані Петром I і Єлизаветою, на початку свого володарювання підтвердила й імператриця Катерина II (1762—1796). У т. зв. “Подтвердительной” грамоті, наданій магістратові і всім міщанам “прародителя нашей отчины Города Києва”, цариця підтвердила попередні “жалувальні” акти королів польських і монархів російських стосовно вільної торгівлі, звільнення від мит і податків, а також щодо застосування норм і привілеїв, встановлених магдебурзьким правом<sup>53</sup>. Зрештою, у своїх

<sup>52</sup> Бантыш-Каменский Д. История Малой России со времен пресоединения оной к Российскому государству. — Ч. IV. — М., 1882. — С. 281—282.

<sup>53</sup> Державний архів міста Києва. — Ф. I, оп. 2, спр. 8, арк. 1—1 зв, 2—3.

подальших розпорядженнях та указах, особливо у сфері міжнародної торгівлі й митно-тарифної практики, Катерина II опікувалася звичайно, не упорядженням і достатками киян, а загальноімперськими геополітичними інтересами, політикою широкої підтримки російського торгового капіталу і штучного обмеження конкуренції з боку іноземних та українських підприємців і купців. Поруч з цим вона активно займалась впровадженням у життя популярної на той час протекціоністської політики, спрямованої на захист власної промисловості й поміщицького господарства, у тому числі й методами митно-тарифного регулювання. На досягнення цих цілей і були спрямовані її заходи щодо остаточної ліквідації автономії України, запровадження кріпосного права, обмеження зовнішньоекономічних зв'язків українського купецтва.

З приходом до влади нового імператора Павла I і його короткого правління (1796—1801) були відновлені окремі прерогативи автономної Гетьманської України, поновлено функціонування магдебурзького права, зокрема у Києві. Указом імператора від 16 вересня 1797 р. “снисходя на верноподданейшее прошение Киевского Градского Главы Рыбальского именем тамтешняго общества намъ пренесенное Всемилоствиеше повелеваемъ обществу гражданъ сел древнія Столицы...сохранить ненарушимо при всехъ техъ правахъ, вольностяхъ, преимуществахъ, городскихъ доходахъ и выгодахъ, каковыя по жалованнымъ отъ Ихъ Величествъ Грамотамъ и Привилегіямъ помянотому городу присвоены, и которые Мы силою сего возобновляемъ и утверждаемъ”<sup>54</sup>.

Незважаючи на обмеженість і суперечливість “жалувальних” і “подтвердительных” грамот російських монархів, вони все ж дозволили київському купецтву протягом значного періоду XVIII ст. займатися міжнародними торговельними операціями, підтримувати регулярні зв'язки зі своїми партнерами у країнах Центральної та Західної Європи, Скандинавії, Прибалтики, Близького Сходу, Середньої та Південної Азії. Такі зв'язки, поза сумнівом, мали позитивний вплив на економічний розвиток міста, технічне оснащення промислових підприємств, становлення розвинутих виробництв мануфактурного типу і на фоні цих прогресивних, у цілому, економічних зрушень, сприяли подальшій інтенсифікації зовнішньої та внутрішньої торгівлі.

Помітно активізувалася торгівля Києва з Балканськими державами, куди експортувалися хутра, залізні вироби, тканини, деякі

<sup>54</sup> Державний архів міста Києва. — Ф. I, оп. 2, спр. 1180, арк. 38.

продовольчі товари. У свою чергу з Болгарії ввозилися сукна, бавовняні тканини, каракуль, південні фрукти, оливкова олія, родзинки; з Молдови та Угорщини — вина. Зростала роль Києва як транзитного осередку, через який російські і, частково, середньо-азіатські та кавказькі товари експортувалися в Польщу, Чехію, Австрію, Туреччину. У відомостях київського магістрату за 1775 р. зазначалося: “Тутешні міщани і деякі ремісники (цехові) торгують у лавках німецькими та малоросійськими едвабними, бавовняними, хутряними і залізними товарами, а деякі підтримують торги із закордоном з Польщею, Цісарією (Австрією. — *Авт.*), Саксонією, Гданськом, возять товари великоросійські — хутра, китайку, полотно, крашенину, малоросійське сало і віск”<sup>55</sup>.

Значний вплив на економічний та правовий статус Києва мала “Грамота на права і вигоди містам Російської імперії” (серпень 1785 р.), якою регулювалися питання міського управління і соціального стану міщан. Всі мешканці міст ділилися тепер на шість різних категорій, серед яких чинне місце займали т. зв. “імениті громадяни”, власники нерухомості, купці першої, другої і третьої гільдій, а також іногородні іноземні “гості” (котрі, в основному, теж належали до торгового стану).

Важливе значення для подальшого економічного зростання Києва та підвищення його ролі як торговельного і фінансового центру Півдня Російської імперії відіграло перенесення 1797 р. у подільську частину міста з Дубна (тепер Рівненська обл.) Контрактового ярмарку та його об’єднання з Хрещенським ярмарком, який діяв у місті з XVI ст. На цьому ярмарку укладали контракти (угоди) на оптову купівлю-продаж ремісничих, промислових виробів, сільськогосподарських продуктів і на продаж, купівлю та оренду маєтків, а також оформляли кредитні операції (застава земель, грошові позики, митні платежі), родинні справи землевласників і купецтва, пов’язані з майном (шлюбні договори, сплата посагу, заповіти) тощо. Всі угоди реєструвалися в Головному цивільному суді, що спеціально з цією метою переїжджав під час ярмарку з Печерська на Поділ. Контрактовий ярмарок відбувався щорічно взимку спочатку в приміщенні магістрату, потім (1800—1811 рр.) у старому контрактовому будинку на Покровській вулиці. А після пожежі 1811 р. і перепланування Подолу — у спеціально збудованому у 1817 р. новому контрактовому будинку. На ярмарок, що

<sup>55</sup> *Иконников В.* Киев в 1654—1855 годах. Исторический очерк. — К., 1904. — С. 63.

займав територію сучасної Контрактової площі, з'їжджалися купці з багатьох міст Росії, Австрії, Пруссії, Франції, Англії, Італії, Данії, Греції та інших країн.

У 1827 р. царським урядом було прийнято рішення про відкриття у Києві спеціалізованого вовняного ярмарку, який, на думку керівництва Міністерства фінансів, мав забезпечити збільшення надходжень у казну за рахунок податків і митних зборів. З метою залучення до участі у вовняному ярмарку російського купецтва, промисловців та землевласників міністр фінансів доручив Комерц-колегії інформувати про умови і дати проведення цих ярмарків всіх генерал-губернаторів Росії та отамана Війська Донського<sup>66</sup>. Відкриття Контрактового ярмарку перетворило місто на центр паломництва не лише купецтва, а взагалі заможних людей з України, Росії й сусідніх країн. Тут відбувалися комерційні конференції, зустрічі дворянства і підприємницької еліти. Торговельні операції на ярмарку оформлялися Київською міською, а з 1819 р. — Київською складською митницею<sup>67</sup>, яка була заснована за рішенням Міністерства фінансів Росії.

Цікава історія створення цієї митниці, організованої, в основному, для забезпечення митного контролю й оформлення товарів, що надходили на Контрактовий ярмарок. Про рішення Міністерства щодо створення митниці 28 грудня 1819 р. керівником департаменту зовнішньої торгівлі Міністерства фінансів було повідомлено київського цивільного губернатора. Водночас останньому було надіслано документи щодо організації митниці та інформовано про призначення керуючим складської митниці колезького радника Гаєвського. В листі висловлено також прохання про надання останньому належної допомоги у формуванні нового митного органу<sup>68</sup>.

На початку січня 1820 р. Гаєвський прибув у Київ і одразу ж приступив до організації митниці. Вже 10 січня він укладав договір ("Условіє") про "наєм" для приміщення митниці кам'яного будинку купця Тимофія Бухтеєва. Вартість найму була встановлена у сумі 4 тис. карбованців "государственными ассигнациями" на рік. "Условіє" і контракт з деталізацією умов оборудки від імені

<sup>66</sup> Державний архів Київської області. — Ф. 1, оп. 295, дело 10382, арк. 1—1 зв.

<sup>67</sup> У січні 1870 р. рішенням Державної ради Росії на подання Міністерства фінансів Київська складська митниця отримала статус головної складської митниці з безпосереднім підпорядкуванням Департаменту зовнішньої торгівлі. Керуючий митницею відтоді користувався правом начальника митного округу.

<sup>68</sup> Державний архів Київської області. — Ф. 2, оп. 3, спр. 4056, арк. 1.

Міністерства фінансів Росії підписав особисто керуючий митницею Гаєвський<sup>59</sup>.

Того ж дня — 10 січня — Гаєвський звернувся з листом до цивільного губернатора з інформацією про наступне відкриття митниці. Разом з тим він стверджував, що “работа таможни может быть полезной” лише за умови обов’язкового одержання якнайповнішої інформації стосовно всіх складів і крамниць, в яких розміщуються зарубіжні товари, особливо ті, котрі завозяться в Київ під час контрактних ярмарків. Як видно, новопризначений керівник митниці дуже поспішав, бо просив цивільного губернатора дати розпорядження поліції надати йому згадану інформацію “въ течение завтрашнего дня”. Водночас Гаєвський звернувся з проханням призначити “благонадежнейшего” поліцейного чиновника, який мав виконувати його доручення стосовно здійснення покладених на митницю “законних требований”<sup>60</sup>.

### 7.13. Кадри київських митниць

Київська складська митниця, як й інші митні органи царської Росії, на території України комплектувалися, в основному, за рахунок колишніх офіцерів російської армії, дворян — вихідців з центральних і західних губерній, а також чиновників із числа української та польської шляхти. Характерним щодо цього є особовий склад Васильківської прикордонної митниці, яка була розташована недалеко від Києва на правому березі Дніпра (Васильків — нині районний центр Київської області). До складу митниці входили Межигірська, Стайківська, Переяслівська та Сокирянська митні застави. Зберігся т. зв. формулярний список класних чинів (тобто керівного складу) цієї митниці та підпорядкованих застав. З нього видно, які саме кадри становили основний кістяк царської митної служби.

Так, директор митниці Платон Егельгардат, 40 років, дворянин, мав 340 кріпаків. Понад 20 років служив на офіцерських і високих чиновницьких посадах. Одружений з дочкою генерал-майора М. Шатилова — Тетяною. Син Петро — сержант лейб-гвардії Преображенського полку.

Цолнер (митний наглядач) — титулярний радник Гаврило Лучанинов, 45 років, походив з польської шляхти, мав 11 дворових

<sup>59</sup> Державний архів Київської області. — Ф. 2, оп. 3, спр. 4056, арк. 15—15 зв.

<sup>60</sup> Там само. — Ф. 4056, оп. 3, спр. 4056, арк. 9—9 зв.

кріпаків, близько 25 років служив у митницях, одержав чин титулярного радника. Одружений з дочкою купця І гільдії Афанасія Аксенова — Марфою. Дочка вийшла заміж за капітана Сергія Кощалева, син Олександр — майор королівської польської служби.

Обер-об'їзник підпоручик Степан Лутаєв, 35 років, дворянин, мав 127 кріпаків, понад 10 років служив у царській армії на офіцерських та унтер-офіцерських посадах. У митній службі — близько семи років. Аналогічні біографії у багатьох інших чиновників митниці.

Усього, з 11 класних чинів Васильківської прикордонної митниці та митних застав: 6 — колишні офіцери та унтер-офіцери царської армії та флоту; 3 — мали стаж роботи в митній службі понад 15 років, 3 — понад 10 років, 4 — понад 5 років; 6 з 11 митних чиновників — вихідці з дворянських родин, були заможними людьми та мали власних кріпаків. За походженням: четверо — нащадки українських шляхетських родин, шестеро — з російських дворян і міщан, один — з польської шляхти<sup>61</sup>.

Зрозуміло, що соціальний склад кадрів царських митниць, у тому числі і в Україні, був одним із вагомих факторів забезпечення виконання завдань, поставлених перед ними вищими урядовими структурами і власним керівництвом. Свідчення тому — безумовне виконання митниками доручень своїх начальників, навіть тоді, коли вони суперечили нормам і положенням чинного законодавства.

У зв'язку з цим варто розглянути порядок та умови застосування митницями системи діючих на той час пільг і преференцій при переміщенні товарів через митний кордон. Як відомо, в царській Росії протягом XVII—XVIII ст. широко застосовувалась система повного або часткового звільнення від сплати мита, зниження митних ставок або встановлення тарифних квот на преференційне ввезення — вивезення товарів. Преференції та пільги були, зокрема, передбачені Новоторговим статусом 1667 р., Морським митним статусом 1731 р., Митним тарифом 1766 р., іншими законодавчими актами. Однак досить часто митними пільгами, всупереч чинному законодавству, користувалися царські вельможі, високопосадовці та наближені до трону особи.

Особливо поширилася ця практика за часів володарювання Катерини II. Так, указом Головної над митними зборами канцелярії від 19 червня 1764 р., відповідно до “власноручної резолюції Імператриці”, Васильківській прикордонній митниці наказувалось пропустити без сплати мита товари для відставного гусара Угор-

<sup>61</sup> ЦДІА України у Києві. — Ф. 118, оп. I, спр. 108, арк. 2—5, 6—7.

ського гусарського полку Дмитра Сербуля, а саме: шість бутів молдавського вина (митні платежі за згадану партію вин становили на той час 305 крб 37 копійок)<sup>62</sup>. Мотивуючи надання пільг колишньому гусарові, в указі зазначалось, що у 1758 р. його було відряджено в Африку, звідки Сербуль привіз до двора “Его Императорскаго Величества” різних африканських звірів, а перебуваючи в Африці, чотири роки піддавався смертельній небезпеці та зазнав “неминуемые собственные убытки”<sup>63</sup>. Немає потреби уточнювати, що начальник митниці та його підлеглі беззастережно виконали, по суті справи, незаконне доручення цариці.

Всупереч Митному тарифу та актам “Правительствующего” сенату, митні пільги на ті чи інші товари як для себе, так і для своїх близьких часом встановлювали і місцеві органи управління, губернатори, вищі воєначальники. Так, наказом Київської губернської канцелярії від 25 жовтня 1765 р. Васильківській прикордонній митниці було дано розпорядження пропустити через Германівський митний пост 300 четвертей жита і вівса, що належали київському генерал-губернаторові генерал-аншефу Глебову і були куплені ним “...въ Польше про собственный его домовою обиходъ”<sup>64</sup>.

Правда, розпорядження київського генерал-губернатора щодо безмитного пропуску деяких високовартісних товарів не завжди проходили для нього безкарно. Наведемо приклад: 7 жовтня 1765 р. канцелярія київського губернатора дала розпорядження Васильківській прикордонній митниці про безмитний пропуск для потреб російського резидента (посла) в Константинополі таємного радника Обрескова “...казенной посылки в больших переметныхъ сумахъ за казенною печатью мяжкой рухляди (тобто хутра) и чаю по цене на 1896 рублей 70 копеекъ, да безъ цены ревеню 8 1/2 фунтовъ...”<sup>65</sup>. Митниця, звичайно, виконала наказ київського начальства. Та про незаконне переміщення великої партії хутра і чаю довідалися у Петербурзі. Більш того, визначена вартість товару в астрономічну, за тим часом, суму майже 1900 крб викликала у російських чиновників певні підозри, бо навіть у цитованому вище

<sup>62</sup> Для порівняння вартості воістину царського “подарунка” Катерини II відставному гусарові наведемо вартість деяких товарів на території України у 60-х роках XVIII ст.: хутряна шуба — 20 рублів, тулуп овечий — 2—3 рублі, пара чобіт — 50—80 копійок, човен — 2—3 рублі, гарний молодий кінь — 8 рублів, пара волів — 14 рублів, коза — 50 копійок тощо.

<sup>63</sup> ЦДДА України у Києві. — Ф. 118, оп. I, спр. 15, арк. 48—48 зв., 207.

<sup>64</sup> Там само. — Ф. 118, оп. I, спр. 15, арк. 402—402 зв.

<sup>65</sup> Там само. — Ф. 118, оп. I, спр. 15, арк. 356.

губернаторському наказі зазначалось, що "...о числе оной мягкой рухляди и какая она именная, такожъ и сколько весомъ чаю Киевской губернской канцелярии знать не дано..."

Грубе порушення митних правил не залишилось поза увагою імператорського уряду. Указом від 22 лютого 1765 р. за безмитний пропуск "трьох сороків" соболів та "тридцяти сороків" горностайв, віднесених у 1764 р. київською губернською канцелярією на казенні видатки російському резиденту в Константинополі, було оголошено догану начальнику Васильківської прикордонної митниці. Далі в указі зазначалось: "Поскольку... и для священнейшей Ея Императорского Величества особы вещей платежъ пошлинъ не исключень, и съ отпущенныхъ за моря и за границы казенныхъ вещей же, пошлина по Тарифу сполна берется", то, відповідно до чинного Тарифу, наказувалось стягнути за пропущене хутро з губернської канцелярії відповідну суму мита<sup>66</sup>.

Інколи винятки із встановлених законом правил допускалися для прихильників царського режиму з числа іноземців. Наприклад, указом Київської казенної палати від 20 грудня 1786 р., виданому на підставі розпорядження Катерини II, директору Васильківської прикордонної митниці було наказано не стягувати митних платежів з майна колишнього кримського хана Шагін-Гірея, який виїздив із Санкт-Петербурга в Туреччину. Обоз хана зі столиці до самого кордону, очевидно, з метою бездоганного виконання доручення імператриці, супроводжував колезький радник Селянинов. Зрештою, такий супровід очевидно був не зайвим — обоз хана складався з 56 возів.

В окремих випадках царський уряд, виходячи з власних імперських інтересів, нехтував прибутково-фінансовою складовою діяльності митниць. Там, де йшлося про забезпечення інтересів правлячої еліти або постачання військ, необхідні товари пропускалися поза чергою, а часом і без митного оформлення взагалі. Наведемо приклад: у березні 1769 р. імператриця Катерина II видала розпорядження київському губернатору Семену Ширкову терміново закупити і відігнати у Фінляндію для харчування військ велику партію волів. Для закупівлі худоби з Петербурга прибула група офіцерів і унтер-офіцерів, які виїхали в регіони краю і за 3—4 дні закупили понад 200 волів (у Переяславі — 53, у Стайках — 33, Трипіллі — 30 та ін.). Всього було закуплено 211 волів. Зібраних у гурт тварин найкоротшими шляхами, мінаючи митниці, відігнали за призначенням<sup>67</sup>.

<sup>66</sup> ЦДІА України у Києві. — Ф. 118, оп. I, спр. 15, арк. 96—96 зв., 101.

<sup>67</sup> Державний архів Київської області. — Ф. 2, оп. 3, спр. 132, арк. 1, 2, 24, 63.



## 7.14. Протидія контрабанді та митним правопорушенням

До другого поділу Польщі (1793 р.) і приєднання Правобережної України до Російської імперії поруч з Київською митницею в околицях міста, вздовж польсько-російського кордону існувало ще п'ять митниць і митних застав, які безпосередньо здійснювали митний контроль і митне оформлення товарів (Васильківська прикордонна митниця, Стайківська, Переяславська, Межигірська та Сокирянська прикордонні митні застави). Саме через ці митні установи, розташовані в кілька десятків верст від столярного града, здійснювалися основні трансакції київського купецтва з Польщею та іншими країнами Центральної і Західної Європи. Водночас одним із головних завдань створених у Подніпров'ї митниць, а також спеціалізованих прикордонних підрозділів, була цілеспрямована боротьба з контрабандою та іншими митними правопорушеннями.

І треба визнати, що вона, як на той час, мала досить інтенсивний характер і була забезпечена відповідною нормативною базою. Вагому роль у посиленні боротьби з контрабандою відіграв Митний статут 1755 р., один з розділів якого був повністю присвячений організації боротьби з контрабандою. Норми митного статуту, зокрема його розділ IV, визначали форми і методи протидії контрабандним операціям, умови співпраці з “доносителями” (інформаторами, що використовувались митниками і поліцією для виявлення і припинення контрабанди. — *Авт.*), порядок розслідування справ про митні правопорушення, затримання і конфіскації товарів та ін.<sup>68</sup> Важливе значення для подальшого вдосконалення оперативної діяльності митниць у сфері протидії контрабанді мали указ імператора від 11 травня 1744 р. та постанова “Правительствующего” сенату від 3 квітня 1751 р., згідно з якими російські митники отримували 50 відсотків вартості контрабандних товарів (за винятком суми мита, яку мав би сплатити правопорушник у разі оформлення нелегально ввезеного товару на митниці).

Комерц-колегія і керівництво російських митниць, у тому числі на Київщині, надали серйозного значення нормативному забезпеченню боротьби з митними правопорушеннями, правильному оформленню всіх процесуальних документів стосовно контрабандної

---

<sup>68</sup> Полное собрание законов Российской империи. — Т. XIV. — СПб., 1830. — С. 476—480.

діяльності. Значна увага надавалась, зокрема, одержанню доказових матеріалів стосовно контрабандної діяльності, виявленню й вилученню предметів, що були об'єктом незаконних дій правопорушників, належному оформленню конфіскації товарів, що незаконно переміщувалися через кордон. Вся процедура вилучення й оформлення конфіскацій митниками XVIII ст. у більшості випадків тривала одну — дві доби.

Візьмемо для прикладу справу про контрабанду валюти на суму близько 30 золотих рублів, порушену 29 травня 1768 р. Стайківською прикордонною митною заставою Васильківської митниці відносно двох контрабандистів, які намагалися таємно перейти польсько-російський кордон і перемістити в Польщу гроші, чотирьох волів і кілька мішків цукру. У справі всього 6 документів — коротких, чітких, але таких, які дають повну картину проведеного митниками дізнання і вилучення контрабанди. Серед них: рапорт митного об'їздчика Костянтина Головка керівнику Стайківської прикордонної митної застави про затримання ним двох валютних контрабандистів; протокол про затримання контрабандистів, в якому викладаються відомості, одержані у процесі допиту порушників, подаються сума вилученої у них валюти та перелік товарів, що нелегально переміщувались через кордон. Тут же зафіксовано рішення керівника митної застави щодо звільнення затриманих контрабандистів під підписку про невиїзд з місця постійного проживання та віддання їх на поруки.

Далі у тексті протоколу зазначається: “Згідно з іменним Імператорським указом від 3 квітня 1751 р., а також згідно з пунктом 85 Морського митного регламенту та пунктом 13 глави 2 Митного статуту, захоплені у порушників контрабандні гроші та їх власні речі конфіскуються. Речі мають бути продані. Половина контрабандних грошей та половина грошей за продані речі контрабандистів передаються в казну. Друга половина грошей має бути видана Головку, як винагорода за затримання контрабанди”. До справи було також долучено квитанцію Київської губернської канцелярії від 2 червня 1768 р. про одержання надісланих зі Стайківської митної застави грошей у сумі 16 руб. 64  $\frac{1}{2}$  коп. як належну казні половину грошей за контрабандну валюту і майно, конфісковане у контрабандистів. Другу половину цих коштів отримав Костянтин Головок<sup>69</sup>. Таким чином, все оформлення й дізнання у справі затриманих К. Головковим правопорушників тривали три доби, а вся “справа” складалася з шести документів.

<sup>69</sup> ЦДІА у Києві. — Ф. 121, оп. I, спр. 17, арк. 9—14.

Досить поширеною була на той час контрабанда срібних і золотих монет. Особливо активними були контрабандні операції з монетарним сріблом і золотом у київському прикордонному регіоні на російсько-польському кордоні. Так, 5 жовтня 1772 р. київський губернатор генерал-аншеф Воейков інформував Переяслівську митну заставу, що у процесі слідства, проведеного очолюваною ним установою, було викрито канал контрабандного переміщення товарів і золотої та срібної монети. Цей нелегальний перехід, за словами генерал-аншефа, проходить "...через расположенные на Польской стороне местечки Трилеса и Трехтемиров, находящиеся напротив Переяслова..." Воейков вимагав від керівника митної установи "...иметь наиприлежнейшее и неусыпное смотрение, а особливо въ вышеописанныхъ местахъ, чтобы таковыя тайныя привозы всеконечно пресечены были"<sup>70</sup>.

З метою додаткового заохочення митників, та таємних інформаторів митниць "Правительствующий" сенат видав розпорядження про виплату "особливой награды" за затримання і конфіскацію контрабандного золота, срібла та заборонених до ввезення на територію Росії товарів. У листі урядової канцелярії на Переяславську прикордонну заставу з цього приводу вказувалось: "...поимщиковъ и доносителей тайно провезенныхъ через границы запрещенныхъ товаровъ награждать за треть оныхъ из казны деньгами, такожъ золотыхъ и серебрянныхъ денегъ третью частию..."<sup>71</sup>. Царський уряд, як бачимо, не шкодував грошей на заохочення митників та їх таємної агентури з числа місцевого населення. Адже такі втрати, як правило, з лишком поверталися у державну скарбницю.

Імператорський уряд надавав великого значення організації боротьби з контрабандою. До цієї справи крім Міністерства фінансів, Комерц-колегії та митниць були залучені Міністерство внутрішніх справ, поліційні установи, вищі посадовці губернських інституцій. Зокрема в Києві до окремих операцій з пошуку контрабандистів були причетні військовий губернатор, цивільний губернатор, начальник поліції. З архівних матеріалів відомо, що організацією деяких заходів з протидії контрабанді займався й видатний російський полководець, князь Михайло Кутузов. У 1806—1808 рр. він був київським військовим губернатором і, в основному, керував будівництвом і зміцненням оборонних споруд Києва, зокрема на Печерську. Однак легендарному генералові довелося виконувати й інші, досить делікатні доручення царського уряду.

<sup>70</sup> ЦДДА у Києві. — Ф. 122, оп. I, спр. 36, арк. 2.

<sup>71</sup> Там само. — Ф. 122, оп. I, спр. 57, арк. 1.

У державному архіві Київської області зберігається завірена копія адресованого М. Кутузову листа міністра внутрішніх справ Олексія Куракіна, в якому останній, посилаючись на розпорядження імператора, просив М. Кутузова доручити підпорядкованим підрозділам поліції вжити заходів до пошуку осіб, котрі займалися контрабандними операціями. Зважаючи на цінність документа з погляду з'ясування форм і методів подолання контрабанди на початку XIX ст., установ і високих чиновників, залучених до цієї справи, наведемо цей документ повністю.

“М:В:Д:

2. Експедиція.

Отделение.

Столъ

О провозе евреями  
за границу монеты.

22 февраля 1808 г.

№ 1241

Господину Генералу отъ инфатеріи,  
Киевскому военному Губернатору, —  
Михаилу Ларіоновичу Голенищеву-Кутузову.

По дошедшему сюда сведенію, что изъ некоторыхъ губерній вывозятся евреями и отправляется тайно за границу російская золотая и серебрянная монета, и что подобнымъ образомъ провозятся ими изъ заграницы разныя запрещенныя товары, Государь Императоръ высочайше указать Мне изволилъ поручить Г-мъ начальникамъ какъ пограничныхъ губерній, такъ и ближайшихъ къ нимъ, чтобъ они строжайше подтвердили всемъ городскимъ и земскимъ полиціямъ вверенныхъ управленію ихъ губерній, дабы имели неослабный засимъ надзоръ, наблюдая по должности своей въ высочайшихъ учрежденіяхъ и в уставе Полицейскомъ предписаной, чтобъ ни в городе, ни в Уезде никто запрещенные торга не производилъ. Со всеми же теми, кто виновнымъ окажется въ семъ торге поступали бы по законамъ.

О семъ Монаршемъ посланіи я имею честь сообщить Вашему высокопревосходительству, для учиненія надлежащихъ со стороны Вашей расположеній, дабы они по ввереннымъ Вамъ губерніямъ во всей точности были исполняемы

Подлинное подписалъ

Министръ внутреннихъ делъ

Алексей Куракинъ”<sup>72</sup>.

<sup>72</sup> Державний архів Київської області. — Ф. 2, оп. 3, спр. 2026, арк. 3—3 зв.

Вже другого дня після отримання листа О. Куракіна Михайло Кутузов звернувся до керівника поліційного департаменту губернії з листом, в якому просив вжити заходів до недопущення торгівлі забороненими товарами. До власного листа військовий губернатор додав копію документа МВС, одержаного ним із Санкт-Петербурга<sup>73</sup>.

Наведемо ще один документ, котрий свідчить про високий статус посадових осіб російської адміністрації, залучених до організації боротьби з контрабандою. Йдеться про лист члена Правительствующого сенату Сиверса київському віце-губернатору Солодову: *“Секретное предписание от Господина Сенатора Федора Сиверса Г-ну Надворному Советнику Солодову отъ 13 января 1816 года № 2269.*

По некоторымъ сведениямъ, что тарнорудские евреи Дувидъ и Кальманъ якобы съ тридцатью пятью тысячами фальшивыхъ ассигнаций отпавились в Киевъ, выменивая на оныхъ ассигнаций червонцевъ, по особенному Вашему усердию и расторопности, поручаю Вамъ о семъ обстоятельстве секретнейшимъ образомъ разведать и усугубить все возможныйшие попечение къ открытию сего злоупотребления и обнаружению виновныхъ”<sup>74</sup>.

Харктерна деталь: поруч з наведеною вище таємною директивою сенатор Сиверс направив віце-губернатору відкритого листа (без посилянь на особи контрабандистів). Цей, другий документ, як видно з тексту директиви, Солодов міг використовувати для ознайомлення працівників поліції, митниць та “местного начальства” з метою їх залучення до пошуку контрабандистів.

Велика увага надавалася реалізації конфіскованих товарів. Цією справою, разом з митницями, займався департамент зовнішньої торгівлі Міністерства фінансів. Для продажу конфіскацій на місцях проводились аукціони. Підготовка до розпродажу конфіскацій здійснювалась через цивільних губернаторів. Так, у листі департаменту зовнішньої торгівлі, адресованому київському цивільному губернатору, вказувалось, що за розпорядженням міністра фінансів черговий розпродаж конфіскованих товарів відбудеться у вересні 1816 р. під час чергового ярмарку в Бердичеві. В документі губернаторові пропонувалось підготувати необхідні умови для продажу конфіскацій та забезпечити їх доставку на місце<sup>75</sup>.

І все ж, незважаючи на значні асигнування у митну справу та заходи протидії контрабанді, що вживалися Комерц-колегією та підпорядкованою їй митною службою, протягом 80—90-х рр. XVIII ст.,

<sup>73</sup> Державний архів Київської області. — Ф. 2, оп. 3, спр. 2026, арк. 1.

<sup>74</sup> Там само. — Ф. 2, оп. 3, спр. 3215, арк. 5.

<sup>75</sup> Там само. — Ф. 2, оп. 3, спр. 3213, арк. 18—18 зв.

контрабандні операції, особливо на західному кордоні Російської держави, ставали все більш масштабними і багатоплановими. Виходячи з цього, імператор Павло I 9 липня 1800 р. видав указ про посилення митного контролю і боротьби з “тайним ввозомъ иностранныхъ товаровъ” на територію імперії. Указом передбачалося, що вздовж усього суходільного кордону, де закладені митниці і діє митний контроль, а також від портів Чорного, Азовського, Балтійського, Білого морів мають бути визначені головні шляхи до першого великого міста, якими купці повинні переміщувати свої товари у внутрішні регіони Росії.

Первинний митний контроль, як і раніше, мав здійснюватися на прикордонній митниці. Після огляду, таврування (опечатування) іноземних товарів та стягнення мита митники мали з’ясовувати у купця, в яке саме губернське місто ввозиться товар, і після цього видати йому ярлик із зазначенням прізвища перевізника, кількості та якості товарів, суми сплаченого мита тощо. Водночас від купця вимагалася розписка, що у разі недовставки товарів до місця призначення він сплачуватиме повну вартість ввезених товарів. У першому великому місті на головному шляху в середину країни спеціальні урядовці мали проводити звірку наявності товару, опечатаного прикордонною митницею<sup>76</sup>. Указ передбачав і деякі інші контрольні заходи, котрі, на думку його авторів, унеможлиблювали контрабандне ввезення і незаконну реалізацію іноземних товарів.

Однак місцева влада не спішила з виконанням розпоряджень імператора. Свідчення тому — директива Комерц-колегії київському цивільному губернатору Караб'їну від 22 жовтня 1800 р. Зазначивши, що з часу видання “именного высочайшего указа императора” минуло майже три місяці, Комерц-колегія констатувала, що цивільним губернатором й досі не визначено, від якої митниці “какія дороги и куды почитать большими”; “какія города по этимъ трактамъ будутъ назначены для предполагаемого перваго освидетельствования товарныхъ местъ” та ін. Комерц-колегія вимагала вирішити ці організаційні питання, підготувати необхідні ярлики, журнали реєстрації товарів “въ первыхъ приграничныхъ городахъ” і терміново інформувати зі згаданих вище питань керівництво Комерційної колегії<sup>77</sup>.

Зі свого боку Міністерство фінансів, його підрозділи та Комерц-колегія регулярно інформували митні органи країни, у тому числі Київську митницю, про факти незаконного ввезення через держав-

<sup>76</sup> Державний архів Київської області. — Ф. 2, оп. 3, спр. 720, арк. 3, 3 зв. — 4.

<sup>77</sup> Там само. — Ф. 2, оп. 3, спр. 718, арк. 20—21.

ний кордон товарів, цінностей та інших предметів з прихованням їх від митного огляду, а також про форми і методи конспіративного приховання таких товарів. Серед них: вивезення золота-піску під виглядом мідних ошурок; срібла або виробів з нього під виглядом інших білих металів; ввезення сахарину з австрійських і німецьких регіонів у малих контейнерах, вмонтованих у банки з карболовою кислотою, та ін.<sup>78</sup>

У період революційних зрушень у країнах Західної Європи царський уряд надавав особливої уваги посиленню контролю за друкованою продукцією, що надходила в Росію із зарубіжжя. Починаючи з 1848 р. на книжки, що ввозилися в країну було встановлено додаткове, більш високе мито. Розпорядженням Департаменту зовнішньої торгівлі Міністерства фінансів від 31 травня 1848 р. начальникам митниць і митних застав було запропоновано "...снимать пломбы таможенныя съ укладокъ съ книгами, оставляють имъ реестры и препровождают оныя въ Камитетъ Цензуры иностранной, которые означаютъ на нихъ, съ какихъ сочинений следуетъ дополнительная пошлина"<sup>79</sup>. Зрозуміло, що цензурний комітет визначав не лише суму додаткового митного збору, але й взагалі вирішував долю книжок, що надходили з-за кордону. У випадку ж дозволу на їх ввезення мито за імпорتنу продукцію стягували митні установи.

З розвитком товарного виробництва активізувалися торговельні зв'язки Києва з Прибалтикою, Царством Польським, Білоруссю, Закавказзям, центральними регіонами Росії. Ширилась ярмаркова торгівля, яка у 20-х років XIX ст. набула міжнародного характеру. Так, німецький купець Гун у своїх спогадах порівнював київський Контрактовий ярмарок з уславленим в Європі Лейпцизьким. Торговельною діяльністю поруч з київським купецтвом займалися підприємці, землевласники, ремісники, селяни. З'явилися різні прошарки торгового люду — скупники, баришники, перекупники. Широку підтримку київським купцям надавав магістрат міста, який до 20-х років XIX ст., незважаючи на вкрай негативне ставлення російського уряду до "киевскихъ привилегій", намагався відстояти хоча б частину магдебурзьких положень, зокрема тих, що стосувалися вільної торгівлі і митних пільг.

У серпні 1825 р. група київських купців — так званих старожилів, за підтримки магістрату, звернулася до російського імператора з проханням підтвердити права і привілеї "об устройстве

<sup>78</sup> Державний архів Херсонської області. — Ф. 8, оп. 1, спр. 39, арк. 15, 18, 28.

<sup>79</sup> Там само. — Ф. 7, оп. 2, спр. 51, арк. 41.

гильдії и торговлі дабы оставить по-прежнему торговлю и промыслы при той свободе каковая имъ по Высочайше утвержденнымъ привилегиямъ дарована". Йшлося, зокрема, про права вільної торгівлі київських купців із зарубіжжям, звільнення їх від мита та податків, підтвердження "складського права" та ін. Для попереднього розгляду Правительствующий сенат спрямував цю заяву міністрові фінансів Росії<sup>80</sup>.

У висновку на звернення киян від 26 жовтня 1825 р. міністр фінансів генерал-лейтенант Єгор Канкрін писав, що прохання базується на привілеях, отриманих містом ще від польського короля Сигізмунда 8 березня 1544 р. Міністр визнав, що грамотою короля київським міщанам було дозволено мати торгові склади, кияни звільнялися від сплати мита в усіх "именияхъ казенныхъ и частныхъ, а купецкимъ людямъ киевскимъ мещанамъ предоставлено (право. — *Авт.*) возить товары свои сухимъ путемъ и водою, торговать ими безъ всякой пошлины". Ці привілеї, писав далі міністр, стосувалися лише "свободъ ихъ от платежа мыта или пошлины на внутреннихъ таможенныхъ заставахъ, существовавшихъ в польскихъ или литовскихъ городахъ и в некоторыхъ владельческихъ поместьяхъ". Однак ці колишні пільги, на думку міністра, не можуть бути підставою для звільнення київських міщан від "общихъ податей от торговли в позднейшие времена... и киевские старожильные мещане не имеют никакихъ исключительныхъ правъ торговли и на основании параграфа 203 "Дополнительного постановления о гильдияхъ" не следуетъ допускать какие-либо изъятия изъ правилъ установленныхъ этимъ постановлениемъ привилегий"<sup>81</sup>.

Російський міністр у своїх висновках грубо спотворив королівський рескрипт. Адже король Сигізмунд лише підтвердив права та привілеї надані Києву королем польським і великим князем литовським Казимиром IV, котрий 1447 р. видав т. зв. Загальноземський привілей, яким значно розширив права київських міщан, зокрема купецтва. Заборонялися довільні побори та створення нових митниць — "где бы здавна не бывали за предковъ нашихъ... тут и теперь не потребно воеводамъ нашимъ мытъ устанавливать, нижли старые вечные мыта маот браны быти по-давному".

Зрештою, історичні традиції та надані у минулому права і привілеї киянам не мали жодного значення для російського міністра фінансів; ні, тим більше, для імператора Миколи I, політика якого щодо України була спрямована на цілковиту нівеляцію націю-

<sup>80</sup> Державний архів міста Києва. — Ф. I, оп. 2, спр. 1180, арк 17—18.

<sup>81</sup> Там само. — Ф. I, оп. 2, спр. 1180, арк 21—21 зв.



нальних особливостей і прав українського народу. Указом царя 1831 р. магдебурзьке право в Україні було ліквідовано. У Києві воно формально збереглося до царського указу від 4 січня 1835 р., після чого жодних привілеїв і пільг, як у торговельній, так і в митній сферах, кияни за часів царату вже ніколи не мали.

І все ж торговельні трансакції київського купецтва, особливо його міжнародні зв'язки, ширилися з кожним роком. З активізацією ринкових відносин і промисловості в середині XIX ст. зростала матеріальна та фінансова база, насамперед, заможних підприємців і торгової верхівки. Якщо на початку століття у Києві діяло близько 200 торговельно-промислових об'єктів, то в кінці 50-х років XIX ст. тут існувало понад 80 великих промислових підприємств, 1057 магазинів і лавок, 24 їдальні, десятки винних погребів, пивних, кондитерських. Функціонувало сім ринків: Печерський, Хрещатицький, Галицький, Житній, Лук'янівський, Львівський, Либедський. Якщо у 1835 році у Києві було зареєстровано 605 купців, то через десять років їх налічувалось вже 1325.

Щороку в Києві проходило шість ярмарків. Кількість іноземних та українських купців, які привозили туди свої товари, сягала до 15 тис. осіб. Велика роль належала київській торгівлі в економічному зближенні українських земель. Незважаючи на міждержавні кордони, до столярного града приїздили десятки купців з Галичини, Закарпаття, Буковини. Вартість товарів, що привозились на ярмарки з різних регіонів України, Росії та зарубіжних країн, за даними облікових книг київських ярмарків, визначалося сумою у 2,6 млн крб — величезна, як на той час, сума. Лише у 20-х рр. XIX ст. за торговельні обладнання на київських ярмарках було стягнуто понад 200 тис. крб. мита.

Велике значення для подальшого піднесення торговельної справи мали річкові перевезення. У 1838 році в місті була створена Дніпровська судноплавна компанія, яка на початку 50-х років XIX ст. мала 17 пароплавів. Про рівень торговельних перевезень Дніпром свідчать такі дані: лише 1860 р. через київський річковий порт і пристані пройшло 3981 судно і понад 4 тис. плотів з вантажами загальною вартістю 11 821 тис. крб. На початку 70-х рр. XIX ст. почалися залізничні перевезення за маршрутами Балта—Київ і Курськ—Київ. Незабаром місто перетворилося у важливий залізничний вузол, що значною мірою сприяло збільшенню товарообігу, особливо з країнами Півдня і Центральної Європи. Так, у 1872 р. зарубіжні товари, доставлені на Контрактний ярмарок, оцінювались в 1,8 млн крб.

Київ — Мати міст руських, один з найдавніших центрів Східної Європи, “Стольний град” високорозвиненої і могутньої держави — Київської Русі, слава про який була поширена в країнах Заходу і Сходу. І можна з впевненістю сказати, що значну роль у піднесенні величного міста на Дніпрі відіграла торговельна справа, широкі зв’язки київського купецтва з державами Європи і Азії.

Підсумовуючи результати студіювання еволюції торговельної та митної справи в Києві в X—XIX ст., доходимо висновку, що вже за часів Давньоруської держави Київ, як видно з “Повісті минулих літ”, численних літописів і хронік, займав провідні позиції у міжнародній торгівлі та став важливим посередником у торговельних зв’язках між країнами Півночі і Півдня, Сходу і Заходу. У X—XI ст. через Київ — суходолом і Дніпровою дорогою — торували шляхи німецькі, італійські, візантійські, кримські, російські, арабські, прибалтійські купці, які підтримували торговельні контакти як з київським купецтвом, так і зі своїми контрагентами в Середній Азії, Закавказзі, країнах Центральної і Західної Європи, на Близькому Сході. Водночас київські торговці, які, між іншим, користувалися високим довір’ям своїх зарубіжних партнерів, вели жваву торгівлю з Візантією, Сілезією, Штірією, Чехією, Угорщиною, Болгарією, Московським і Смоленським князівствами, з Генуєю і Гданськом. Саме в цей період на близьких і дальших підступах до Києва з’явилися перші митні застави (комори), які стягували “сухе” і “водяне” мито за переміщення товарів на територію міста, а також за транзитні перевезення.

Після монголо-татарського лихоліття Київ майже триста років перебував під владою Великого князівства Литовського і Речі Посполитої. На зламі середньовіччя і Нового часу зовнішня і внутрішня торгівля Києва набирала темпів, а своїм рівнем та інфраструктурою наближалася до тогочасних європейських держав. Таким процесам великою мірою сприяло надання місту магдебурзького права (1494 р.), яке кияни рішуче і послідовно відстоювали протягом століть. Митна справа під час литовського, а потім і польського панування перебувала, в основному, в руках орендарів і магнатів і становила складну та запутану систему стандартів і положень оформлення, обкладання і сплати митних платежів, які визначалися розпорядженням княжого, а потім королівського урядів. Поруч з митними тарифами і різного роду зборами, затвердженими княжою, а згодом — королівською владою існувала багаточасова, шахрайська система митних поборів, які повз державну казну йшли у кишені місцевих воєвод, магнатів, орендарів митниць. У цілому, фінансово-податкова і митна політика польської адмініст-

рації на українських землях, і у Києві зокрема, мала колоніальний характер і була спрямована на підтримку власних магнатів, шляхти і водночас на утиски та обмеження українського козацтва, купецтва, селянства і ремісників.

Великий вплив на розвиток торговельної справи у стольному граді стала перемога українського народу у Національно-визвольній війні 1648—1657 рр. І хоча безпосередньо на Київ юрисдикція лівобережних гетьманів (за винятком дворічного періоду за гетьманування Кирила Розумовського — 1762—1764 рр.), не поширювалась, торговельна і митна справа міста практично перебувала у сфері правового та фінансового поля Гетьманської держави. Важливе значення для регулювання торговельних і митних стосунків у Києві мали, зокрема: виданий Богданом Хмельницьким основоположний універсал з митної справи від 28 квітня 1654 р.; правові акти з торговельних і митних питань гетьманів Івана Скоропадського, Івана Мазепи, Данила Апостола, Кирила Розумовського. Впевнено зростає експорт традиційних українських товарів, ширилася географія зв'язків київського купецтва з зарубіжжям. На базі традиційних електри та індукти вдосканальювались тарифи, за якими стягувалося мито з експортно-імпорتنих операцій. Завдяки принциповій позиції магістрату та купецтва Києва місто протягом другої половини XVII—XVIII ст. мало змогу користуватися правом вільної торгівлі, пільгами та преференціями, передбаченими магдебурзьким правом.

Однак період торговельного суверенітету Києва був відносно недовгим. Негативний вплив на економічну та торговельну справу Подніпров'я і Києва справляла імперська політика царського уряду, який за допомогою різноманітних торговельних і митних обмежень намагався витіснити українських купців з європейських ринків, позбавити їх прав і привілеїв, визначених магдебурзьким правом і наступними актами володарів Литви, Польщі й Гетьманської України. А 1835 р. наданий Києву магдебурзький статус указом Миколи I було повністю скасовано.

Протягом другої половини XVIII ст. російський уряд здійснював відвертий курс на ліквідацію української державності. На території Гетьманщини запроваджуються намісництва, а згодом губернії, до складу яких входив і стольний град України. До Києва призначаються військовий і цивільний губернатори, котрі мали надзвичайні повноваження в усіх галузях економіки, фінансів, торгівлі і митної справи. В Україні впроваджується російське законодавство, у тому числі Митний статут 1755 р. та наступні законодавчі акти з митної справи. У Києві та його околицях організу-

ються російські митниці, які в основному комплектувалися з колишніх офіцерів царської армії та вірнопідданського чиновництва. Прикордонні й внутрішні митниці, так само як і створена на кордонах Росії митна варта, підпорядковуються петербурзькій Комерц-колегії, а згодом департаменту митних зборів Міністерства фінансів.

Отже, після завершення формування російських митниць у Києві та Подніпров'ї та скасування магдебурзького права, місто повністю втратило будь-які ознаки торговельного та митного суверенітету. Відродити його вдалося лише протягом 1917—1918 рр. після проголошення Української Народної Республіки і видання відомих актів Центральної Ради з приводу організації власної зовнішньоторговельної та митної справи. Та це вже тема іншого дослідження.

---

## Розділ 8

# МИТНА СПРАВА В УКРАЇНСЬКИХ ЗЕМЛЯХ У 1914—1991 рр.

### 8.1. Митна система українських національних режимів у 1917—1918 рр.

Першого серпня 1914 р. Російська імперія вступила у Першу світову війну. Цей збройний конфлікт мав жахливі наслідки для західноєвропейського континенту. Крім колосальних людських втрат війна спричинила руйнацію Німецької, Австро-Угорської, Російської та Османської імперій, що призвело до фундаментальних соціальних перетворень, тобто революцій. Саме Перша світова війна поклала початок падінню економічної й політичної могутності Британської імперії. Однак у Західній півкулі розпочався стрімкий розвиток нової світової домінанти — Північно-Американських Сполучених Штатів.

З початком війни митниці західних митних округів Російської імперії припинили свою діяльність, службовців було евакуйовано й переведено до митниць Середньої Азії та Далекого Сходу. У листопаді 1914 р. унаслідок вступу Туреччини у війну на боці Німеччини та Австро-Угорщини обмежили свою роботу причорноморські й кавказькі митниці. 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 %, а безмитні товари обкладати митом”. Отже, війна не зупинила торговельних відносин, але суттєво скоротила їх. Крім того,

економіка держав, що воювали, переходила “на військові рейки”, тому виробництво товарів цивільного призначення все більше й більше обмежувалось. Війна викликала серйозний дефіцит золоті монети (золото йшло на оплату закордонних військових поставок), у зв’язку з чим ставилося завдання залучати до митних кас золоті вироби. Для цього пропонувалось заохочувати чиновників, які відповідали за надходження в касу не менше ніж 1000 крб золотом, і надавати пільги у здійсненні митних процедур тим особам, які проводять оплату митних зборів золотою монетою.

Незважаючи на те, що експортні товари ворожих держав обкладились подвійним митом, існував список дефіцитних товарів, під час експорту яких не вимагалось свідоцтво про їх походження. Цей список був досить великим і містив в основному промислові товари та стратегічну сировину: комплектуючі для автомобілів і літаків, шліфувальні та полірувальні матеріали, нафтопродукти, спеціальні хімічні препарати, руди, залізо, сталь, каучук, гуму, електрокабелі, автомобілі й мотоцикли, целюлозу, вовну. З продуктів харчування до цього списку було включено рис, какао, каву, чай, рибу. Фактично війна зруйнувала збалансований механізм зовнішньої торгівлі Російської імперії. Уже в жовтні 1914 р. за пропозицією Міністерства внутрішніх справ було введено натуральний продовольчий податок із селян. У 1915 р. запроваджено карткову систему розподілу продовольства серед населення. У британській історіографії й донині домінує думка, що вступ у війну Туреччини на боці Німеччини блокував повноцінний торговельний обмін між державами Антанти під час війни, що, у свою чергу, вплинуло на перебіг воєнних дій на російсько-німецькому фронті та на формування соціально-політичної кризи у російському суспільстві, наслідком чого стали революційні події лютого 1917 р. Наприкінці 1916 р. серед коаліцій, що воювали, визначилася перевага військово-технічного потенціалу Антанти. Проте розбіжності в стратегічних цілях держав із цього табору зводили її перевагу нанівець, що враховувалось в дипломатичних “мирних” маневрах австрійсько-німецького блоку. 12 грудня 1916 р. німецький уряд запропонував Антанті почати переговори про мир, на що в ноті останньої від 30 грудня було оголошено: “Мир неможливий доти, доки немає гарантій відновлення порушених прав і свобод, визнання принципу національностей і вільного існування малих держав”<sup>1</sup>. Війна ввійшла в нове русло, але в стосунках сторін, що

<sup>1</sup> Новая история. 1871—1917 / Под ред. Н.С. Овчаренко. — М., 1976. — Ч. 2. — С. 485.

воювали, з'явилася примара миру — якщо не загального, то двостороннього, в окремих театрах бойових дій. А після оголошення в сенаті США 22 січня 1917 р. “14 пунктів” президента Вудро Вільсона ідея національної державності отримала перспективи міжнародного визнання. Зосередження уваги під таким кутом зору важливе для визначення легітимних підстав для утворення самостійного державного механізму України взагалі та її митних органів зокрема. На противагу РСДРП(б) у Петрограді Центральна Рада не застосувала збройного повстання як засобу приходу до влади в Києві. Почавши діяльність як громадське об'єднання, що навіть не мало статусу окремої політичної партії, вона поступово перетворилася в серпні 1917 р. у визнаний на той час (Тимчасовим урядом як вищою владою в країні) представницький орган, який формував виконавчу владу краю. А згодом, в умовах державного перевороту в Росії, Центральна Рада стала на шлях перетворення на національний парламент України.

Отже, її вихід наприкінці 1917 р. на міжнародну арену з перетворенням автономістського курсу на самостійницький здійснювався в руслі загальносвітових державно-правових процесів. Розбудова державності в Україні за концепцією Центральної Ради відбувалася в умовах надзвичайно гострого протистояння різних політичних партій і сил. Боротьба за владу не припинилася й у часи Гетьманської Української держави, хоча в цей період створюється найпотужніший державний охоронний апарат. Зразком для його організації стали відповідні органи царської Росії.

У ніч з 8 на 9 лютого 1918 р. у Бресті було підписано мирний договір між Україною і центральними державами. Саме цю дату слід вважати початком встановлення української державності де-факто і де-юре. Проголошення 11 січня 1918 р. IV Універсалу Центральної Ради про створення Української Народної Республіки ще не означало виникнення на політичній карті світу нової держави. Беручи до уваги укладену США і країнами Латинської Америки Монтевідейську угоду про права та обов'язки держав (1933 р.), в якій сформульовано ознаки державності, найбільш визнані у світовій юридичній науці, треба констатувати, що в січні 1918 р. УНР не відповідала цим вимогам. По-перше, проголошена держава не мала дипломатичного та міжнародно-правового визнання світовою спільнотою, тобто ще не стала суб'єктом міжнародного права. По-друге, більша частина юридично встановленої Центральною Радою державної території була окупована військами інших країн (Австро-Угорщини, Німеччини, Радянської Росії). Брестський мир змінив правовий статус військ центральних держав на

території УНР з окупаційного на союзний і позбавив радянської залежності<sup>2</sup>. Радянська Росія формально визнала умови миру, але не збиралася погодитись зі втратою територій колишньої імперії.

Згідно зі ст. 2 Брестського договору кордони України встановлювалися такими, “які існували між Австро-Угорською монархією і Росією перед спалахом війни”, а далі на північ “від Тарнограда (нині Польща) спільно по лінії Білгорай — Щебрешин (нині Польща) — Красностав — Пугачів — Радин — Межиричче — Сарнаки — Мельник — Високо-Литовськ (нині Білорусь) — Кам’янець-Литовськ (нині Білорусь) — Пружани (нині Білорусь) — Вигоновське Озеро (нині Росія)”.

Після укладення Брестського миру постало питання про налагодження діяльності установ із захисту кордонів новоствореної Української держави. Підготовча робота в цьому напрямі розпочалася відразу ж після відновлення 1 березня 1918 р. влади Центральної Ради в Києві. За розпорядженням міністра фінансів через кілька днів було створено комісійну раду з організації митної служби в Україні. Її головою став Г. Троцький, членами — в. о. директора Департаменту митних зборів (ДМЗ) І. Гайдановський-Потопович, урядовці Міністерства фінансів Є. Тржеціцький, П. Андрієв, П. Покровський, А. Граціянський. Робота Ради була плідною. Вже на першому засіданні 21 березня 1918 р. заслухали доповідь командира відновленої кордонної варті В. Желиховського про похваллення руху вантажів на кордоні з Австро-Угорщиною. Тому “з метою захисту держави від безмитного ввезення іноземних товарів, а також і вивезення тих українських виробів землі й промисловості, які з економічного боку можуть підпадати під обмежені норми”, Рада вирішила встановити тимчасовий митний нагляд у прикордонних пунктах: Радзивиліві, Волочиську, Гусятині, Новоселиці, Збаражі та на ст. Брест-Литовськ. Для цього в кожному пункті призначалися керуючий наглядом, контролер, три помічники пакгаузного дозорця та шість доглядачів. Тимчасовий митний нагляд до відпрацювання нового Митного статуту здійснювався відповідно до вимог Митного статуту, виданого 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, Німеччини й Австро-Угорщини 1894—1904—1906 рр. Митні операції обмежувалися пропусканням через кордон пасажирів з їхніми речами, у тому числі з тими, за які належа-

<sup>2</sup> Держалюк М. Міжнародне становище України та її визвольна боротьба в 1917—1920 рр. — К., 1998. — С. 61.



ло сплатити мито, але не в товарному вигляді, і вони випускалися (без таврування) після справляння зборів; 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, які після огляду і складення товарного опису відправлялися до Київської митниці.

Комісійна рада з'ясувала, що складські приміщення митниць під час війни заповнилися вилученими товарами (мануфактура, галантерея, одяг, споживчі продукти), більшість з яких потрібні населенню України. Тому перед Радою Міністрів було порушено питання про надання загальним нарадам митниць права “звільняти від заборони товари, які зараз знаходяться в гамазеях митниць та поштових установ і заборонені до імпорту через обставини воєнного часу, після випуску їх на внутрішній ринок”.

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 здійснення цього завдання визначалася потреба у державному фінансуванні в розмірі 500 тис. крб. Більшістю голосів комісійна рада ухвалила доцільність повернення до порядку, що існував у Російській імперії, коли кордонна охорона мала окрему організацію, але становила частину митного відомства. На підставі цих рішень уряд УНР затвердив Статут кордонної охорони, в якому визначалися штатний розклад і посадові оклади утримання кордонців. Постановою Міністерства фінансів від 6 квітня 1918 р. було асигновано перші 100 крб, на які крім пропонуванних прикордонних пунктів встановили митний нагляд ще й у Голобах, Маневичах, Луїнці, Ямполі, Рибниці, Могилеві-Подільському, Тирасполі. Подальше створення прикордонних і митних установ було неможливим, доки мирний договір України з центральними державами не набере чинності, тобто сторони не здійнять обмін грамотами про його ратифікацію. Про це 17 квітня 1918 р. Міністерство закордонних справ УНР сповістило Департамент митних зборів. Згодом вирішення прикордонних проблем лягло вже на плечі гетьманського уряду<sup>3</sup>.

Після перевороту 29 квітня 1918 р. у Києві та приходу унаслідок цього до влади генерала Павла Скоропадського Українську

<sup>3</sup> *Дорошенко Д.* Історія України 1917—1923 рр. — Ужгород, 1932. — Т. 1: Доба Центральної Ради. — С. 424.

Народну Республіку було повалено, а її законодавчий орган — Центральну Раду, яка складалася переважно з партій та організацій соціалістичного спрямування, — розпущено. Було проголошено про утворення замість УНР Української держави у вигляді Гетьманату П. Скоропадського, який здобув у країні диктаторські повноваження. Зі зміною влади змінився й курс державного розвитку України. Гетьман прагнув створити потужну капіталістичну державу з розвинутим господарством, сильним військом, високою культурою тощо.

У спадок від Центральної Ради гетьман Скоропадський отримав митні установи колишньої Російської імперії, що діяли на території України, та створені урядом С. Голубовича протягом лютого — квітня 1918 р.

Серед старих російських були дві внутрішні митниці (Київська і Харківська) та дев'ять митних установ на південному морському кордоні України — від Маріуполя до Одеси включно: Бердянська, Генічеська, Хорловська, Джерилгацька, Херсонська, Миколаївська, Очаківська. 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.

Службові обов'язки українські митники почали виконувати відразу після припинення із заходу на схід військових дій. 24 березня 1918 р. на засіданні комісійної ради при Департаменті митних зборів виступив запрошений директор тарифно-трактатного департаменту Міністерства торгівлі і промисловості УНР М. Добриловський. Він вказав на необхідність організації митного нагляду, насамперед на кордоні з Австро-Угорщиною, “щоб Центральні держави не змогли отримати з України більшої кількості продуктів, ніж ті, що зазначені в угоді”. Рада визнала доцільним ознайомитися на місці з усіма кордонними пунктами, для чого було вирішено відрядити урядовців ДМЗ з особливими повноваженнями щодо встановлення митного нагляду. 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 особливою 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. Після виконання підготовчих заходів належало терміново встановити

митний нагляд за пропусканням пасажирів, прибуттям із-за кордону вантажів і переадресуванням їх транзитом до Одеської, Київської чи Харківської митниць, затриманням контрабандних товарів і відправленням їх до Київської митниці. У застосуванні заборонних засобів до привізних і вивізних товарів митники співпрацювали з відрядженими на кордон уповноваженими Міністерства торгівлі і промисловості УНР, які мали “відповідні директиви у зв’язку з наступною монополізацією зовнішньої торгівлі”. Протягом квітня 1918 р. на кордоні з Австро-Угорщиною відновили більшість митних пунктів у місцях, де вони існували до початку військових операцій. На новому кордоні з Румунією було встановлено Овідіопольський митний нагляд з відділенням у Кароліно-Бугазі, а також Маяцький, Тираспольський, Дубосарський, Рибницький, Ямпільський і Могилів-Подільський митні нагляди.

Подальше вдосконалення митної служби, як і кордонної охорони, Гетьманської Української держави здійснювалося під безпосереднім керівництвом міністра фінансів О. Ржепецького. Департамент митних зборів із травня 1918 р. очолив досвідчений урядовець П. Андреев. За головування цього директора українські митні інституції набули чіткої організаційної побудови з визначеними функціональними обов’язками і штатним розкладом. Остаточний розподіл справ між структурними підрозділами Департаменту митних зборів, який складався з канцелярії та чотирьох відділів, було затверджено міністром фінансів 5 жовтня 1918 р.

До компетенції канцелярії належали: журнальна реєстрація обліково-звітної документації та листування з митними установами й урядовими органами інших міністерств; статистичний і атестаційний облік особового складу відділів департаменту та відомства, підготовка наказів на призначення, переміщення, звільнення урядовців, призначення їм грошових допомог і пенсій; справи про мобілізацію та призов на дійсну військову службу митних службовців; реєстрація справ за скаргами на дії митників, а також справ про провадження дізнання про службові правопорушення, які вирішуються в адміністративному порядку; забезпечення митних установ ключем для шифрованих повідомлень.

До обов’язків першого відділу входили: діловодство щодо змін статей Митного статуту і Положення про митних доглядачів; справи щодо утворення і діяльності штатів департаменту, дільничних митних інспекцій і митниць, визначенням посадових окладів митних урядовців, грошового утримання для канцеляристів і доглядачів; розробка навчальних програм та іспитових тестів для кан-

дидатів на посади контролерів митниць; встановлення правил оцінки контрабандних товарів; визначення порядку огляду пасажирського багажу і речей, вантажів, а також порядку оскарження результатів огляду товарів; справи про прикордонну службу й службовців кордонної сторожі та митного відомства; діловодство щодо ввезення іноземних товарів в Україну всіма видами транспорту і щодо українських товарів, які вивозяться за кордон; справи про безмитне й пільгове провезення через кордон товарів, майна дипломатичних та консульських представників, кореспонденції Міністерства закордонних справ, багажу наукових експедицій та окремих мандрівників, домашнього скарбу й спадкових речей іммігрантів, чужоземців та українських підданих, які повертаються на батьківщину.

Другий відділ займався розглядом справ за скаргами на рішення митниць про адміністративну відповідальність за порушення правил перевезення іноземних вантажів, за приховання пасажирами речей від огляду, за перехід кордону не у встановленому пункті, а також провадженням дізнання й слідства у справах про посадові злочини урядовців митного відомства. До відання відділу належали й питання, пов'язані з контрабандою: листування про обшуки й вилучення за заявами та повідомленнями про контрабанду, роз'яснення відповідних положень Митного статуту; розгляд скарг на рішення митних установ за справами про контрабанду, які розглядаються в судовому чи адміністративному порядку; надання митним установам нижчих рівнів прав за розглядом справ про контрабанду; грошове заохочення митників, які затримали контрабандні товари; розгляд звітів про рух контрабанди; зняття з рахунків недоплати грошової пені у справах про контрабанду.

Третій відділ мав повноваження, пов'язані з будівництвом і матеріальним забезпеченням діяльності відомства. Серед них: справи про асигнування на будівельні потреби митних установ і дозвіл на здійснення будівельних робіт, придбання нерухомості й обладнання; розроблення програм і розгляд проектів кошторисів будівництва; розпорядження щодо ремонту митних будинків і споруд, купівля чи примусове відчуження нерухомості для відомчих потреб, а також продаж, обмін, передача іншим відомствам і приймання від них нерухомості чи здавання її в орендне користування; наймання приватних будинків для митних установ; укладання договорів із приватними архітекторами, техніками і десятниками на допомогу штатним дільничним архітекторам для налагодження водопостачання, каналізації й електричного освітлення в митних районах, а також для обладнання й експлуатації відкритих склад-

ських приміщень, залізничних колій, електростанцій і прикордонних мостів; забезпечення будівництва й утримання необхідної кількості пристаней, понтонів, парових, моторних і веслових суден; придбання для департаменту, дільничних управлінь інспекторів і митних установ канцелярського приладдя та меблів, друкованих форм обліку; організація передплати на періодичні видання; забезпечення обмундируванням, амуніцією, теплими речами і взуттям сторожів, доглядачів та інших нижчих службовців відомства; замовлення в Експедиції заготівлі державних паперів гербових бланків, спеціальних прошнурованих книг суворої звітності та розсилання їх митним установам; забезпечення митниць печатками й штампелями, пломбувальними приладами, вагонними замками і пресами, протипожежними засобами, терезами, спеціальним лабораторним обладнанням і науковими посібниками для експертів; закупівля та наймання коней і екіпажів для митного відомства; вирішення комунальних питань по відомству, наймання двірників і робітників для опалення, освітлення та водопостачання будинків і споруд.

До компетенції четвертого відділу належала фінансова діяльність відомства, а саме: підготовка й використання кошторису видатків і прибутків Департаменту митних зборів з постатейним поясненням для затвердження на законодавчому рівні; організація виконання кошторису, розасигнування кредитів, розгляд і перевірка проектів кошторисів митних установ, складання й розсилання річних і тимчасових касових розкладів про видатки та пересування кредитів, визначення залишків і складання кошторису; складання пропозицій на додаткові кредити в законодавчому порядку з особливого фонду за рахунок кошторису Державної скарбниці; використання невиконаних видатків за затвердженими кошторисами; асигнування коштів на утримання позаштатних урядовців; управління фондами у складі спеціальних коштів ДМЗ, розгляд звітів про витрати митного відомства; справи про надходження до скарбниці коштів від приватних осіб і цивільних установ на утримання додаткового складу службовців митного відомства та інші витрати; розподіл коштів на утримання канцеляристів, експертів, доглядачів, канцелярські й господарчі потреби; організація грошового забезпечення й нагородження (крім нагород і допомог в окремих випадках), листування з питань, що постають у цьому зв'язку в митних установах; справи про повернення зі скарбниці і переказ за належністю надміру стягнутих митних та інших зборів, а також коштів, неправильно зарахованих у державні прибутки; проведення розрахунків з Управлінням державними ошад-

ними касами зі страхування, пенсій і грошових допомог митним доглядачам та членам їхніх родин, розподіл винагороди урядовцям митних установ за здійснення операцій в ощадних касах, їх листування у справах державних ощадних кас, які перебувають при митних установах; ведення бухгалтерських і допоміжних книг з кошторисних витрат, спеціальних і партикулярних коштів; складання щомісячних звіральних відомостей з рахунками Державної скарбниці і відомостей про прибутки й витрати кредитів; завідування депозитами департаменту й управління фондами вкладів окремих осіб; складання іменних переліків кредиторів скарбниці за затвердженими кошторисами; контроль, скріплення і направлення за відповідною адресою асигнувань департаменту; реєстрація бланків асигнувань і звітність про витрати ДМЗ; листування з приводу прийняття митними установами коштовностей як сплати митних зборів.

Залежно від обсягу службового навантаження відділів і канцелярії встановлювалась кількість їх урядовців. Серед них були начальники, їхні помічники, діловоди, слідчі, бухгалтери, канцеляристи, журналісти, перекладачі, ексекutori, секретарі, касири. Департаменту митних зборів підлягали регіональні митні інституції — дільничні управління митних інспекторів. Вони утворювались при найбільших митницях. Загалом їх мало бути чотири: Південне (Одеса), Західне (Луцьк), Північне (Київ) і Східне (Харків). Проте нестабільність ситуації на російсько-українському кордоні заважала розгортанню Північного і Східного управлінь. Митний інспектор контролював діяльність усіх митних установ, які територіально належали до його дільниці.

ДМЗ не раз порушував питання про встановлення єдиних штатів митного відомства на законодавчому рівні, про підвищення рівня митниць на північно-східному кордоні (Голоби і Луїнець). Однак через нестабільність ситуації саме в цих прикордонних районах уведення єдиних штатів митного відомства гальмувалося, а загальний штат структурних підрозділів департаменту й дільничних інспекцій не визначався. Розрахунок необхідних посад затверджувався міністром фінансів окремо на підставі пояснювальної записки директора ДМЗ про характер виконання службових обов'язків конкретно окремою особою.

Прикордонні митні установи після укладення перемир'я між Українською державою і РСФРР у липні 1918 р. поповнилися тимчасовими наглядовими пунктами в Остапковичах, Якимівській Слободі, Гомелі, Клинцях, Хуторі Михайлівському, Кореньові, Валуйках, на що було асигновано 250 000 крб. Проіснували вони

до листопада, коли через виступ “різних озброєних груп, що називали себе більшовиками, стало необхідним скасування на цьому кордоні митного нагляду”.

Митниця в Луганську, яку було засновано в серпні 1918 р. внаслідок договору між Україною й Доном, не встигла розгорнути свою діяльність у повному обсязі. Залізничні потяги з вантажами для митного нагляду проходили транзитом до Києва, Одеси або Харкова, а потім поверталися назад у Донбас, що завдавало великих збитків обом сусіднім державам.

Тимчасові митні пункти було встановлено й на українсько-румунському кордоні. Тут у Яручі, Щекінівці, Косниці, Грушках, Каменці, Рашкові, Журі, Гояні митний нагляд здійснювала кордонна охорона, а в Малинівці, Соколах і Усті — австро-угорська жандармерія. 12 вересня 1918 р. начальник штабу Окремого корпусу кордонної охорони (ОККО) генеральний хорунжий Л. Байков звернувся до директора ДМЗ з проханням надіслати сюди митників, “щоб таким чином рангів кордонної охорони було визволено од неприписаних їм обов’язків і було можливо повернути їх до простих обов’язків по охороні кордону”. Він також пропонував порушити перед генеральним хорунжим В. Семеновим, військовим уповноваженим українського уряду при австро-угорській Східній армії в Одесі, питання про відправку з кордону австрійських жандармів, що втручалися в українські внутрішні справи.

Митні установи, що постійно діяли, протягом 1918 р. було внесено до державного переліку. Загалом їх нараховувалось 49. Залежно від значення та обсягу роботи вони поділялися на 21 митницю: 1-го класу 1-го ряду — Одеська, 1-го класу 2-го ряду — Київська і Харківська, 1-го класу 3-го ряду — Волочиська, Радзивилівська, Маневицька (Повурівська) і Голобська (Рожицька), 1-го класу 4-го ряду — Новоселицька, Миколаївська, Маріупольська, Унгенська, Луцька, Лунинська, 2-го класу — Бердянська, Луганська, Херсонська, Ізмаїльська, Геніївська, Омашівська, Усятинська, Ісаківська, Долгбичевська; 26 митних застав — Генічеська, Хорловська, Джерилгацька, Очаківська, Акерманська, Вилківська, Кілійська, Усть-Прутська, Кагульська, Фальчійська, Леовська, Немценська, Скулянська, Авраменська, Липканська, Подбільжицька, Дружомольська, Мервенська, Збаразька (Карначевська), Волочиська, Гуківська, Новоселицька, Сатанівська, Перебійківська, Торчинська, Тарнорудська; два митних пости — Радзивилівський і Шидловецький.

Для тимчасових митних пунктів на кордонах встановлювався мінімальний штат посадових осіб: керуючий наглядом, контролер,

пакгаузний дозорець і його помічники, доглядачі, кількість яких залежала від конкретних службових обставин. Штатний розклад реєстрових митних установ визначався для кожної з них окремо, згідно з її державним значенням і транспортним різновидом: морська, залізнична, шосейна чи пішохідна. Залежно від цього серед посадових осіб були: керуючий наглядом (7200 крб), контролер чи наглядач порту (5400 крб), пакгаузний чи корабельний дозорець (4800 крб), їхні помічники (3600 крб), доглядачі (2520 крб). Зазначені посади були обов'язково передбачені в усіх наглядових митних установах. Крім них у штаті митниць обох класів у різній кількості перебували секретарі, бухгалтери, канцеляристи, ексекutori (завідувачі господарської частини), експерти-хіміки й експерти-механіки. У 1918 р. на утримання класних урядовців постійних митних установ передбачалось 994 734 крб, експертів — 13 430, канцеляристів — 636 568, доглядачів — 1 397 983 крб. Загалом на їхню заробітну плату держава витратила 3 042 725 крб.

Відповідно до бюджетних обрахунків гетьманського уряду на 1918 р. витрати Департаменту митних зборів мали становити: на утримання центральних установ — 329 879 крб, місцевих установ — 4 324 904, різні видатки адміністрації — 100 000, на будівництво та утримання суден для митної служби — 75 000, різні видатки з урядування — 130 000, на будівництво і ремонт будинків — 450 000 крб, що загалом становило 5 409 783 крб. Плановані прибутки ДМЗ мали становити 37 959 245 крб. З них найбільшу частку давали митні збори — 37 737 700 крб. Від оплати гербових, судових, канцелярських справ і записів у документах розраховували отримати 100 000 крб, з оброчних статей і промислів — 78 717, від повернення позичок — 37 000, за допомогою Державної скарбниці зі сторонніх джерел — 2628, різних дрібних та випадкових прибутків — 3800 крб.

Нові митні установи Української держави комплектувалися переважно особами, які мали професіональний досвід. Умови зайняття посад класними урядовцями визначав закон “Про порядок призначення осіб на урядову службу” від 24 липня 1918 р. Директор ДМЗ як урядовець IV класу призначався особистим наказом гетьмана зі скріпленням міністра фінансів за попередньою ухвалою Ради Міністрів. Віце-директор (І. Гайдановський-Потапович), урядовець V класу, — наказом по Міністерству фінансів за поданням, затвердженим гетьманом. Начальники відділів, що керували 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. 19 листопада 1918 р. було затверджено закон “Про встановлення відсоткових додатків на утримання службовців державних установ та одноразової допомоги на дорожнечу”. Згідно із законом службовців поділяли на три категорії: самотні й бездітні, ті, які мають до трьох дітей і більше ніж троє дітей. Залежно від посадового окладу кожна категорія одержувала щомісячні грошові допомоги до посадових окладів. У Києві вони були вищими, ніж в інших місцевостях. Так, службовці з річним утриманням до 2400 крб одержували за категоріями 30—40, 50—60, 60—70 %; від 2400 до 4200 крб — 25—35, 45—55, 55—65 %; від 4200 до 7200 крб — 15—30, 35—50, 40—60 %; від 7200 до 10 000 крб — 15—25, 35—45, 40—50 %; від 10 000 до 15 000 крб — 10—20, 25—35, 30—40 %; від 15 000 крб — 10—15, 15—20, 20—25 %. У разі переїзду до нового місця служби за умови стажу роботи в державних установах не менше ніж три місяці, починаючи з 1 серпня 1918 р., посадовим особам, які отримували не більше 15 000 крб річних, сплачувалася додатково половина місячного утримання (самотнім і бездітним) або повне місячне утримання (тим, хто мав дітей). Крім того, митним службовцям, які відряджались на кордон для встановлення наглядових пунктів, передбачалися виплати додатково до службової платні добових грошей з розрахунку: керуючий наглядом — 15 крб, контролер — 13, помічник пакувального дозорця — 10, доглядач — 7, канцелярист — 8 крб.

21 травня 1918 р. комісійна рада при ДМЗ розглянула питання про звільнення від призову на дійсну військову службу митних співробітників. Серед посадових осіб, які звільнялися від призову до війська, було визначено: у департаменті — директор і начальники відділів, в управліннях митних інспекторів — митний інспектор і секретар, у місцевих митних установах — управляючі митницями, заставами й постами, секретарі, бухгалтери та ексекutori митниць, контролери, а також експерти-хіміки та експерти-механіки (по одному на установу). На черговому засіданні, 23 травня, рада обговорила питання про надання грошової допомоги родинам митних службовців, яких призвали на дійсну військову службу. Було вирішено надавати допомогу родинам тих осіб, які були призвані до війська і до цього часу не повернулися додому через полон, пропали безвісти чи загинули. Урядовцям прикордонних митних установ надавалося безкоштовне службове приміщення з розрахунку: дві кімнати з кухнею — для керуючого наглядом, одна кімната з кухнею — для сімейних класних урядовців і канцеля-

ристів, одна кімната з плитою — для сімейних доглядачів, одна кімната з плитою — для двох неодружених доглядачів.

З доукомплектуванням прикордонних митних установ особовим складом, який почав забезпечувати виконання покладених функціональних обов'язків, розширювалися їхні повноваження. З травня комісійна рада вирішила надати відновленим прикордонним митницям “право очищення на місці всіх незаборонених до проведення за розпорядженням товарів і речей залежно від місцевих умов на розсуд керуючих цими установами”.

На підставі чинних нормативних документів було визначено загальний обсяг службових обов'язків кожного з відомств, що залучались до захисту кордонів Української держави. Однак складні зовнішні й внутрішньополітичні умови, в яких перебувала Україна в 1918 р., створили багато особливостей під час їх виконання. Для роботи наглядова митна установа здебільшого користувалась таким обладнанням і документацією: вагонні замки з одним комплектом ключів до кожного, шпильки для великих вагонних пломб (100—200 шт.), товста шворка для великих вагонних пломб (5—10 фунтів), 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 (загалом 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 прим.), книга для обліку вагонних замків і ключів до них, бланки провізних посвідчень для відправлення транзитом пасажирських місць (20—40 прим.), бланки відомостей для здавання у відповідні установи прийнятих зборів і форми бухгалтерських книг.

Митники мали вести короткий облік пасажирів, які перетинали кордон, вказуючи лише місце прибуття, ім'я, по батькові та прізвище, а також згідно з яким документом і з чийого дозволу прибула особа.

Охорона поїздів і окремих вагонів у районі митниці покладалася на доглядачів, а якщо їх не вистачало, начальник митної установи мав звертатися до кордонців. Для перевантаження товарів звертали-ся 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 два 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.

Грошові кошти, які затримувалися, зберігалися у місцевій поштової конторі або у скрині кордонної охорони. Прибутки митниці направлялися у найближчу поштову контору або відділення державного банку, про що звітували ДМЗ, інші кошти — поштовими переказами до Державної скарбниці.

Накладні на закордонні вантажі разом з одним примірником поїзного списку і вагонного листа відразу після відходу поїзда 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 двічі на тиждень звітував ДМЗ.

Водночас гетьманський уряд почав централізовану регламентацію імпортно-експортної товарної маси Української держави. Головними торговельно-економічними партнерами України були центральні держави, тому більше транспортне навантаження припадало на західний суходільний і морський південний кордони.

Митна політика Української держави мала в основі тимчасово загальноросійську правову базу, яка корегувалася поточними законами, постановами, обіжниками і розпорядженнями українських урядів, а також новими політико-економічними угодами України з іншими державами, які було укладено протягом 1918 р. як представниками Центральної Ради УНР, так і Гетьманату П. Скоропадського.

Основними торговельно-економічними партнерами Української держави у 1918 р. через військово-політичні обставини були країни Четверного союзу (Німеччина, Австро-Угорщина, Болгарія і Туреччина). Економічні відносини України з провідними державами цієї коаліції відбувалися на базі загального “Господарського договору” між УНР, Німеччиною і Австро-Угорщиною від 23 квітня 1918 р. Після перевороту 29 квітня 1918 р. і до укладення остаточної торговельної угоди економічний обмін Гетьманської держави з Німеччиною зі змінами за Брестським договором здійснювався на основі Російсько-німецького договору про торгівлю і мореплавство 1894—1904 рр., а з Австро-Угорщиною — за договором цієї країни з Російською імперією від 12 лютого 1906 р.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> *Гай-Нижник П.* Торговельно-промислова політика уряду Української Держави гетьмана Павла Скоропадського // Наукові записки: Зб. праць аспірантів та молодих вчених. — К.: Ін-т укр. археографії та джерелознавства ім. М.С. Грушевського НАН України, 1997. — Т. 2. — С. 363—364.

Брестською угодою урядові УНР було нав'язано застосування певних пільг і привілеїв до товарів і підданих центральних держав, і визнати їх, як і взагалі умови цього договору, була змушена гетьманська влада. Однак договір з центральними державами, як повідомляло Департамент митних зборів ще Народне міністерство закордонних справ УНР листом за № 1409 від 17 квітня 1918 р., набирав чинності лише з дня обміну ратифікаційними грамотами, що мав відбутися у Відні. Наголошуючи на цьому, рада при Департаменті митних зборів для розгляду питань щодо організації митних справ в Україні визнала застосування митних домовленостей за цим договором українськими службовцями до моменту його ратифікації небажаним, неправильним і незаконним. В Обіжникові про закони й розпорядження, якими повинні керуватись митні установи під час виконання своїх обов'язків (№ 235 від 26 квітня 1918 р.), що направив їм виконуючий обов'язки директора Департаменту митних зборів 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 торгу й промисловості С. Гутник підписали наказ № 1119/1055 про заборону вивезення за кордон сірки, сурику, тютюну і соди без письмового дозволу Міністерства торгу і промисловості в кожному окремому випадку. 3 червня 1918 р. з'явився наказ № 1152/1127, яким, з посиланням на "Господарський договір" від 23 квітня між УНР, Німеччиною і Австро-Угорщиною, було встановлено обмеження на вивезення за кордон цілого ряду товарів без дозволу державних установ. Так, для вивезення цукру, худоби, яєць, сала і м'яса потрібно було мати дозвіл Міністерства продовольчих справ, збіжжя — Державного хлібного бюро, спирту — акцизного відомства, вугілля — Департаменту палива, а залізні уламки, шмаття, картопля й овочі вивозилися без окремого дозволу, але в обмеженій кількості. Повна заборона вивезення встановлювалася на мішки, брезент, мануфактуру, галантерею, мед, патоку, рис, олію, льняну соломку, шкіру, гуму, дорогоцінні та рідкісні метали, а також коней. 11 червня 1918 р. черговим наказом було заборонено 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 ввезення надавався в кожному окремому випадку установами Міністерства торгу і промисловості Україн-

ської держави. При цьому тоннаж імпортного краму кожного різновиду обмежувався на підставі чинної постанови Тимчасового уряду, ухваленої в липні 1917 р.<sup>5</sup> За наявності посвідчення про дозвіл на ввезення і відповідності норми ваги українські митники керувалися розпорядженнями 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 %.

Митні надходження до скарбниці від чужоземних товарів були досить вагомими. Так, 10 червня 1918 р. керуючий Одеською митницею доповів директору ДМЗ, що на той час від “різного роду крамів, таких як: плетені вироби, панчохи і рукавички шовкові, галантереї, капелюхів повстяних, цизоркового краму, одержі, хімічних речовин і т. ін. — усього на квоту мит приблизно 28 000 крб”.

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. Мито з рому, французької виноградної горілки, коньяку, сливовиці, киршвасеру, джину, віскі, спирту під час перевезення їх у бочках становило 75 крб за пуд (брутто). Якщо ж ці вироби, а також лікери, наливки, настоянки, ефіри, фруктові есенції з додаванням спирту перевозилися у пляшках, митні збори дорівнювали 90 крб за пуд (брутто). За виноградні, фруктові і 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 26 крб 40 коп. мита 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.

Українські харчові поставки до Німеччини і Австро-Угорщини митом не обкладалися. Загалом Україна зобов'язувалася поставити 60 млн пудів зерна, 400 млн штук яєць, 3 млн пудів цукру, 2,75 млн пудів великої рогатої худоби (жива вага), 37,5 млн пудів залізної руди. Крім того, німецькі й австро-угорські солдати мали право на продуктивні посилки своїй родині. Щомісячна норма становила: борошно — 2 пуди; крупа, квасоля, макарони — по 10 фунтів; олія — 3 фунти. Ураховуючи чисельність іноземного військового контингенту в Україні (177 000 осіб), 15 листопада 1918 р. Міністерство

<sup>5</sup> Собрание узаконений и распоряжений правительства. — № 189. — Ст. 1119.

продовольства надіслало до Ради Міністрів довідку про вартість цих поштових посилок. За умови тогочасних середніх цін на харчі за пуд приблизні державні збитки на них щомісяця становили 14 116 470 крб, у тому числі: борошно — 354 000 пудів · 20 крб = 7 080 000 крб; крупа — 44 250 пудів · 20 крб = 885 000 крб; макарони — 44 250 пудів · 55 крб = 2 433 750 крб; квасоля — 44 250 пудів × 12 крб = 531 000 крб; олія — 13 278 пудів · 240 крб = 3 186 720 крб.

Одночасно 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, згідно з § 36 протоколу ради при Департаменті митних зборів від 21—23 березня 1918 р., за можливості 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 відбуватись у присутності експерта-техніка, який після відповідного сповіщення про необхідність його присутності у департамент мусив негайно прибути до призначеної митниці, а охорона товарів і плата за перетримку вагонів при цьому, в разі відсутності на пункті митної охорони, покладалася на прохачів.

Щодо товарів, за які не було сплачено мито, то згідно із затвердженою 10 серпня 1918 р. П. Скоропадським і ухваленою Радою Міністрів постановою про представлення в місячний строк у 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 знайдені в межах Української держави, повною мірою застосовувалися всі карні постанови Митного статуту<sup>6</sup> про пачкарство. Торгівля закордонними товарами, за які не було сплачено мито, безумовно заборонялася, а до всіх випадків продажу таких товарів застосовувалися “постанови про пачкарство” (згідно з артикулом 1045 і далі Митного статуту<sup>7</sup>).

<sup>6</sup> Свод законов Российской империи. — СПб., 1910. — Т. 6.

<sup>7</sup> Там же.

Розроблялися й двосторонні митно-тарифні угоди, як, наприклад, у відносинах з Німеччиною. Так, 27 травня 1918 р. у Києві в приміщенні Управління південно-західних залізниць розпочала роботу змішана німецько-українська комісія з питань залізнично-шляхової тарифної угоди. До складу комісії увійшли відомі фахівці — представники Німеччини (таємний урядовий радник Шольц від Міністерства залізниць, президент Гальке від Бромберзької залізниці, урядовий радник Борн від Бромберзької залізниці, таємний урядовий радник Зеринг від Данцизької залізниці, таємний урядовий радник фон Ризен від Кенігсберзької залізниці, урядовий радник Гінч від Варшавської воєнно-генеральної залізниці, урядовий радник Мейснер від Українського залізничного поста, урядовий радник Фуке від Бромберзької залізниці та ін.) і представники Української держави (від Південно-Західної залізниці інженер Е.В. Радович, п. Ромишевський та М.Б. Лутцау, від Міністерства шляхів сполучення інженер А.А. Коркушко, від Міністерства торгу і промисловості Вишоватий та інженер К. Ротерт).

У рамках нового Економічного договору між центральними державами і Україною 10 вересня 1918 р. було укладено “Угоду про мито” як додаток № 10 до договору, яку підписали в Києві вісім представників від усіх сторін, серед яких, зокрема, були такі відомі на той час особи, як Відфельдт, Гоффінгер, Шіллер, Дюре, Матусевич, Ларочі та ін. Сторони домовилися про те, що з 1 червня 1918 р. центральні держави мали сплачувати лише договірні мита і спла-ти, а саме: “1) У зносинах між Німеччиною й Україною підставою є постанови торгового і мореплавного договору від 10 лютого (29 січня) 1894 р. включно до доданої до нього частини кінцевого протоколу від 9 лютого 1897 р. у зміненому додатковим договором і протоколом від 28 липня (15 липня) 1904 р. вигляді, а також мирний договір від 9 лютого 1918 р., укладений між Німеччиною, Австро-Угорщиною, Болгарією і Туреччиною з одного, а Українською Народною Республікою з другого боку. 2) У зносинах між Австро-Угорщиною і Україною є підставою постанови торгового і мореплавного договору від 15 лютого 1906 р., а також мирного договору між Німеччиною, Австро-Угорщиною, Болгарією і Туреччиною з одного, а Українською Народною Республікою з другого боку. 3) У зносинах між Болгарією і Туреччиною з одного, а Україною з другого боку підставою є постанови мирного договору від 9 лютого 1918 р. про права найбільш приязної нації, укладеного між Німеччиною, Австро-Угорщиною, Болгарією і Туреччиною з одного, а Українською Народною Республікою з другого боку”.

Ставки сплат, що були вищими за визначені “Угодою про мито” і які сплачувалися центральними державами до 1 червня 1918 р. (згідно з § 2 угоди), до повернення не належали. За товари ж, які було ввезено в Україну до 1 червня і за які ще не було сплачено мито, слід було сплатити вищі ставки згідно з постановами російських законів від 15 лютого та 18 березня 1915 р. Країни — учасниці угоди зобов’язалися (§ 3) негайно розпочати спільні переговори, щоб в інтересах товарообміну між усіма державами впровадити спрощення і полегшення українських митних формальностей. На цей аспект угоди (а саме на її § 2) Обіжником 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 Департаменту митних зборів Міністерства фінансів П. Андреев, 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 р. і, оскільки такого ще не було, ця виплата мала бути зроблена додатково”.

З укладенням перемир’я між Україною й більшовицькою Росією та початком українсько-російських переговорів серед інших питань двосторонніх відносин було покладено початок і розгляду митно-тарифної проблеми. У рамках переговорного процесу при Міністерстві торгу і промисловості Української держави було створено митно-тарифну підкомісію, що з 28 червня 1918 р. почала 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, і виїхала до Петрограда.

У питанні про розподіл залізничного майна між Українською державою і РСФРР сторони дійшли згоди щодо застосування під час перевезень Бернської конвенції з укладенням окремого російсько-українського договору. Крім того, згідно з умовами мирної делегації від Російської Радянської Республіки, з одного боку, і Української держави — з другого, про безпересадкові пасажирські валкові зносини на території обох названих держав на основі § 3 договору від 12 червня про припинення бойових дій між Українською державою і Російською Республікою 4 липня 1918 р. переговорні сторони домовилися, згідно з § 11 договору, що “на кордоні митний огляд багажу і ручних пакунків пасажирів здійснюється відповідно до митного статуту, його додатків і правил, виданих



до 1-го жовтня 1917 р., а також з повним виконанням додатків з цього питання до постанов договору про перемир'я між Російською Радянською Республікою і Українською державою”.

Пропуск же чужоземних громадян через українське порубіжжя визначав Обіжник про порядок пропуску через кордон пасажирів (№ 633) директора Департаменту митних зборів від 27 травня 1918 р., звернений до митних установ країни. Пропуск осіб, що від'їжджають з України і прибувають до неї, відбувався до часу видання окремих правил про це на підставі ст. 700 і далі Митного статуту від 1910 р. шляхом паспортної перевірки в митних установах. Крім того, пропуск за кордон і повернення в Україну всіх осіб, крім співробітників митниць, міг бути допущений “тільки за виданими відповідними владами документами, на котрих будуть поміщені написи німецьких влад, котрі виїзд за кордон дозволяють”, а пропуск іноземних громадян допускався лише за наявності документів, виданих відповідними зарубіжними владами. Департаментом митних зборів також наголошувалося, що “видавати дозволи на виїзд за кордон прикордонним мешканцям, крім співробітників митниць, ніколи не було обов'язком управителів митниць”, а тому й за української державності “управителі митниць ні в якому разі не можуть видавати цих дозволів прикордонним мешканцям”. В Обіжнику також зазначалося, що митні установи не мають права і підстав вимагати і брати ніяких податків за перевірку паспортних документів від осіб, що перетинають кордон.

Гетьманській Україні довелося вести, відносно успішно для неї, дві митні війни. Ще до гетьманського перевороту між Україною і Румунією в березні 1918 р. виник дипломатичний конфлікт, що розгорівся через анексію боярською Румунією українського історичного краю — Бессарабії. Центральна Рада не змогла вплинути на румунський уряд, війська якого незаконно захопили територію Бессарабії, що належала Україні, через політичні і воєнні прорахунки уряду УНР як у внутрішній, так і зовнішній політиці. Після перевороту 29 квітня 1918 р. уряд П. Скоропадського одразу ж зайняв жорстку і однозначну позицію з твердим наміром “настоювати на належності політико-автономної Бессарабії Українській державі, до чого вона, Україна, має всі права”<sup>8</sup>. Гетьманат розпочав політичний тиск і економічну війну з Румунією. 11 травня 1918 р. було заборонено вивозити товари до Румунії і Бессарабії. У відповідному наказі з цього приводу, зокрема, зазначалося: “Зважаючи

<sup>8</sup> *Дорошенко Д.* Історія України 1917—1923 рр. — Ужгород, 1932. — Т. 2: Українська гетьманська держава. — С. 205.

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". 14 травня 1918 р. від виконання обов'язків було звільнено колишнього посла УНР у Румунії, а 5 червня урядом Української держави надіслано ноту протесту до Бухареста. Гетьманська Україна розпочала проти Румунії митну війну.

Урядом Гетьманату, крім того, було видано розпорядження про закриття будівельних операцій Товариства бессарабських залізниць, припинено суходільне й водне сполучення з агресором; румунське майно підлягало вивезенню з України, а українське — з Румунії. Такі заходи Української держави змусили Румунію вдатися до спроби налагодити переговорний процес із 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 українсько-румунські відносини так і не налагодилися, а бессарабське питання не було розв'язане через осінні події 1918 р. (протигетьманське повстання в Україні, розвал Австро-Угорщини, революція в Німеччині, ануляція більшовицькою Росією брестських угод тощо), що дозволило Румунії наважитися ще й на окупацію в листопаді 1918 р. українських Хотинщини і Північної Буковини. Уряд відновленої УНР, що змінила Гетьманат, не міг зайнятися вирішенням бессарабського питання через важкі й невдалі бойові дії проти росіян і поляків.

Іншу митну війну через застосування економічної блокади гетьманською Україною було успішно проведено проти Кримського півострова, що належав Україні, владу на якому ще за Центральної Ради УНР захопили російські сепаратисти на чолі з генералом Сулькевичем. З Кримом було припинено торгівлю, залізничний і морський зв'язок та вжито інших заходів, що невдовзі привело до прелімінарного приєднання Криму до України на правах автономного краю. У листопаді 1918 р., коли митна війна дала свої результати, кабінет С. Гербеля, який після появи гетьманського проекту закону про федерацію з Росією повів відповідну зовнішню політи-

ку, вирішив припинити блокаду півострова. 15 листопада 1918 р. на урядовому засіданні під головуванням прем'єра С. Гербеля розглядалася доповідь міністра фінансів А. Ржепецького “про зроблене ним у зв'язку з новим напрямком політики Кабінету стосовно розпорядження Росії про припинення митної війни з Кримом”. Урядовці (зокрема у засіданні взяли участь міністри А. Ржепецький, І. Кістяківський, Г. Афанасьєв, В. Шуцький, А. Покровський, В. Косинський, С. Мерінг, В. Науменко, В. Рейнбот, В. Любинський, М. Воронович, С. Петров, Є. Лансберг та державний секретар С. Завадський) ухвалили розпорядження А. Ржепецького припинити митну війну. Український уряд зосередив у своїх руках політико-адміністративні, воєнні та економічні важелі влади в Криму, зокрема, фінансову, внутрішню і зовнішню, митну системи, керівництво використанням залізничного та водного транспорту тощо.

Установи митного огляду запроваджувалися на прикордонних пропускних пунктах. На всіх прикордонних пропускних пунктах Української держави від Міністерства внутрішніх справ призначалися комісари голови Ради Міністрів.

Завдання контролювати безпеку українського державного прикордоння з іншими державами мав Окремий корпус кордонної охорони. Його формування тривало до листопада 1918 р. Наприкінці літа 1918 р. витрати на організацію й утримання українських прикордонних військ уже обійшлися Державній скарбниці у досить значну на той час суму — 9 028 170 крб. Однак цих коштів виявилось замало для налаштування хоча б відносного стеження за величезною довжиною порубіжжя країни на її численних прикордонних пропускних пунктах. У зв'язку з цим у липні Малою Радою Міністрів<sup>9</sup> було вирішено запропонувати урядові додатково виділити на утримання митних прикордонників ще 5 млн крб. Зі свого боку, міністр фінансів А. Ржепецький у доповіді перед Радою Міністрів від 6—7 вересня 1918 р., зауваживши, що отримані раніше гроші (9 028 170 крб) майже всі витрачено, зазначав, що “виникає потреба у відпуску коштів на подальше існування Корпусу”. Виходячи із зазначеного, він просить в уряді “якнайшвидше затвердити і видати в рахунок кошторису на різні потреби утримання Корпусу на вересень місяць, поки кошторис буде затверджено, ще 5 000 000 крб”. Урядовці пішли назустріч міністру, а вже 28 вересня 1918 р. П. Скоропадський затвердив ухвалений Радою Міністрів закон про асигнування в розпорядження міністра фінансів

<sup>9</sup> Журнал Малої Ради Міністрів від 16, 17 липня 1918 р. — Реєстр № 6.

5 000 000 карбованців на утримання Окремого корпусу кордонної охорони”, які виділялися з коштів Державної скарбниці в рахунок кошторису на вересень 1918 р. Того ж дня, 28 вересня 1918 р., Обіжником про ліквідацію комісаріатів-агентур директор Департаменту митних зборів Міністерства фінансів П. Андреев між іншим повідомив відповідні прикордонні служби країни, що “нині майже по всьому кордоні Української держави встановлена кордонна охорона”.

Однак восени 1918 р. формування прикордонних військ ще не було остаточно завершено. Про це свідчить і те, що ще 7 листопада міністр фінансів представив на розгляд уряду<sup>10</sup> законопроект про штати Окремого корпусу кордонної охорони. В урядовому засіданні, що відбувалося на чолі з головою кабінету Ф. Лизогубом, брали участь: міністри А. Ржепецький, О. Лотоцький, М. Славинський, П. Стебницький, Б. Бутенко, В. Любинський, С. Гербель, В. Рейнбот, А. Вязлов, В. Леонтович, С. Мерінг, С. Петров, заступники міністрів О. Палтов, Ю. Корнієнко, держсекретар С. Завадський та спеціально запрошені К. Замен і генерал-хорунжий М. Савельєв. Секретарювали В. Діятін та І. Толлі. Учасники урядового засідання затвердили штати Корпусу, запровадивши їх чинність з 1 липня 1918 р., а також постановили присвоїти його чинам ставки, на 18 600 крб більші від тих, що пропонувалося асигнувати Бюджетною комісією. Крім того, урядовці запропонували міністрові фінансів “якнайшвидше подати на розгляд Ради Міністрів законопроект про нову систему призначення премій за виявлення контрабанди чинам Окремого корпусу кордонної охорони, урахуваючи побажання Ради Міністрів про прискорення видачі премій чинам, що відзначалися, та їх начальникам”. Тим часом 20 листопада 1918 р. П. Скоропадський затвердив ухвалену Радою Міністрів постанову про асигнування в розпорядження міністра фінансів 6 160 000 крб на канцелярські й господарські видатки і на влаштування людського й кінського комплексу Окремого корпусу кордонної охорони.

До обов'язків прикордонної сторожі входили 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 із митниками перевіряли перепускні документи у громадян. Дії прикордонників обмежувалися встановленням дійсності особи власника докумен-

<sup>10</sup> Журнал Ради Міністрів № 130 від 7 листопада 1918 р.

та. Після закриття митний пункт здавався під охорону прикордонникам і був недоторканим до ранку. Основними засобами прикордонної служби були патрулювання вздовж прикордонної смуги, вартова служба на спеціально встановлених постах і митницях, а також секрети.

До обов'язків Державної варти на прикордонних пунктах входила також перевірка документів пасажирів, що переїжджали. Пропускання через кордон здійснювалося вартовими лише в разі виконання всіх формальних вимог до паспортних правил. До того ж осіб, яких пропускали через кордон, і їхні документи записувалися в окремі книги на виїзд і в'їзд. Якщо виявлялись порушення в оформленні паспорта, особу негайно затримували до з'ясування причин порушення. Службовці залізничної і загальної варти були зобов'язані допомагати прикордонній варті, навіть надавати для її потреб свої службові приміщення.

Для узгодження дій митників і прикордонників при ДМЗ і управліннях дільничних митних інспекторів перебували спеціальні штаб-старшини Окремого корпусу кордонної охорони. Згідно з інструкцією, затвердженою в червні міністром фінансів, вони призначалися командиром корпусу і підпорядковувались йому. Але директор ДМЗ і митні інспектори мали право відряджати їх 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 повинні були доповідати директору ДМЗ і митним інспекторам, але мали право й безпосередньо доповідати командирі ОККО. Ці штаб-старшини перебували на утриманні в штабі ОККО, але свої відпустки узгоджували з ДМЗ або митним інспектором. У їхньому розпорядженні могли бути помічники і канцеляристи.

Загалом пропускних пунктів, особливо на українсько-румунському кордоні, не вистачало. 2 червня 1918 р. командир Одеської бригади доповідав у штаб корпусу, що "прикордонні села Слободзея, Ясна, Маяки і м. Овідіополь дуже великі, що сади поселян цих сіл знаходяться на другому, румунському, березі Дністра, через це виникає великий рух поселян на румунський берег і назад". Тому, на думку командира, виникла потреба в додаткових пропускних пунктах. У свою чергу, командир Подільської бригади наполягав на створенні додаткових пропускних пунктів у Ісаківцях, Великій Мушні, Студениці, Старій Ушиці, Калюсі.

11 червня 1918 р. з Одеси виїхав помічник митного інспектора для визначення районів установаження додаткових митних пунктів по лінії Дністра. Після двотижневого ретельного вивчення справи він зробив висновок, що митні переходи особливо необхідні під час навігації пароплавів і на шосейній дорозі до Кишинєва. “Через відсутність їх зараз відбувається посилене вивезення з України цукру, чаю і хліба. З цим явищем можна боротися тільки тоді, коли кордонна охорона стоятиме на відповідній висоті, а поки її немає — встановлення митного нагляду не досягає своєї мети”, — записав інспектор.

Проте численні архівні документи свідчать про сумлінне виконання українськими прикордонниками, митниками і вартовими своїх обов’язків. Але їхні законні вимоги не завжди знаходили розуміння в німецького і особливо австро-угорського військового командування. Про “поступовий розклад, що відчувався з перших днів приходу на Україну австрійців”, згадував гетьман П. Скоропадський. Він писав, що “суворі звичаї в австрійській армії значно перевищували те, що у цьому значенні було в німецькій, але порядку не було, і начальство, напевно, було не на висоті через спекулятивні тенденції”. Австро-угорські військові відкрито грабували Українську державу. Наведемо лише кілька свідчень. 3 червня 1918 р. керуючий Одеською митницею доповідав уповноваженому українського уряду при головному командуванні Східної армії Австро-Угорщини С. Гербелю, що в розпорядженні митників “немає засобів для запобігання неправильним діям австро-німецьких озброєних солдатів”. Протягом червня було зареєстровано 11 випадків брутальної поведінки австро-угорських військових з митниками. Під загрозою застосування зброї вони перешкоджали огляду вантажів, які завозили в Україну, і сплаті мита за них. Кількість порушень австро-угорських військ на кордоні зростала відповідно до темпів розвалу імперії. Керуючий Одеською митницею доповідав новому уповноваженому українського уряду генералу фон Рауху, що 17 і 19 вересня 1918 р., незважаючи на протести митників, до Австрії було вивезено: на пароплаві “Керкіра” — 4340 пудів порожніх мішків, 2091 пуд вовни, 262 пуди мотуззя, 452 пуди брезенту, 812 пудів бурякового насіння; на пароплаві “Кіос” — 550 коней, 1710 пудів ячменю, 1200 пудів сіна. 27 вересня австрійський військовий комендант м. Гусятина лейтенант Томачек з’явився зі збройним загоном (12 осіб) у штаб 2-го відділу Подільської кордонної бригади і в ультимативній формі, під загрозою застосування сили оголосив вимогу про повернення прикордонниками затриманих коней. До вересня з Херсонського порту без

дозволу митників до Австрії на пароплаві “Мрія” було вивезено 45 978 пудів пшениці та 29 198 пудів ячменю. 3 жовтня 1918 р. на Могилів-Подільській митниці за допомогою австрійського кордонного жандарма капрала Козлера переведено за кордон 89 коней. 10 жовтня у Херсоні без дотримання митних формальностей німецький буксир “Єлізавет Фріч” забрав дві баржі під австрійським прапором, навантажені 85 110 пудами пшениці, 1200 пудами вовни, 10 985 пудами ячменю, 16 775 пудами борошна. З початком революційних подій в Австро-Угорщині командування імператорською і королівською 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 нерідко й убивали своїх офіцерів, продавали зброю, грабували прикордонні селища і станції<sup>11</sup>.

28 жовтня 1918 р. на ст. Бобринська під час стоянки австрійського ешелону солдати почали грабувати вантажні вагони. Залізничні вартові Мисько і Хоменко намагалися перешкодити грабункам, але австрійці одного поранили, а другого побили прикладами гвинтівок. 2 листопада на ст. Біла Церква австрійські солдати вкрали з вагонів 39 пудів борошна і 21 пуд пшениці. 6 листопада на ст. Цвітково австрійці відкрили 10 вантажних вагонів. За допомогою німецького коменданта під час обшуку в них було знайдено 35 пудів пшениці, 93 пуди варення, 15 пудів тютюну. 6 листопада на ст. Жмеринка австрійськими солдатами були пограбовані всі залізничні склади і вагони, які стояли того дня на станції. 8 листопада на роз'їзді Ведмеже поблизу ст. Ларга під час торгівлі військовим майном між австрійськими солдатами і місцевими селянами зчинилася сварка, австрійці відкрили вогонь і вбили п'ятьох селян. Селяни затримали ешелон, але начальник станції на вимогу австрійців його відправив. Селяни вчинили самосуд над працівниками станції. 9 листопада на ст. Роздольна австрійські солдати пограбували продовольчі магазини, вантажні вагони і квартири станційних службовців.

Українські службовці прикордонних і митних установ Державної варти не могли створити серйозної перешкоди австро-угорським грабіжникам під час перетину західного кордону. Ситуація ускладнювалася й тим, що у цей час у зв'язку з масовим звільненням через західний кордон Української держави стали повертати-

---

<sup>11</sup> Тимоциук О. Охоронний апарат Української держави (квітень — грудень 1918 р.). — Х., 2000. — С. 462.

ся додому російські військовополонені. На своєму шляху в пошуках харчів вони скоювали численні грабунки у прикордонній смузі. 14 листопада 1918 р. Могилівський повітовий староста Г. Рафальський доповідав у департамент Державної варти, що від ст. Окниця до Могилева рухаються пішки 5000 військовополонених, яких треба нагодувати, бо вони візьмуть харчі в місті самі. Староста просив директора цього департаменту дати наказ місцевим вартовим про видачу в його розпорядження двох вагонів борошна, реквізованого в австрійців.

З проголошенням 1 листопада 1918 р. у Львові Західноукраїнської Народної Республіки і 7 листопада у Любліні Польської Республіки Українська держава стала кордонним сусідом цих нових державних утворень. Але розробити нормативно-правові засади для визначення кордону з ними гетьманський уряд уже не встиг, бо стали на заваді західноукраїнсько-польська війна і повстання Директорії.

6 листопада 1918 р. до Києва прибули делегати Української Національної Ради О. Назарук і М. Шухевич по військову і морально-політичну допомогу. П. Скоропадський пообіцяв їм відпустити курінь січових стрільців, а Рада Міністрів ухвалила надправити до Львова надзвичайну дипломатичну місію на чолі з консулом О. Саліковським. 10 листопада Українська Національна Рада одногосно прийняла резолюцію про заходи до об'єднання всіх українських земель в єдину державу. Але серед сучасних дослідників існує думка, що західноукраїнські лідери займали щодо Наддніпрянської України переважно вичікувальну позицію. Лише зміцнення міжнародного становища Української держави та загроза залишитися наодинці з поляками переконали їх у необхідності звернути увагу на П. Скоропадського і податися до Києва. При цьому їхні "озирання" на Відень до останніх днів імперії не дозволили скористатися слушною нагодою та об'єднати українські землі<sup>12</sup>.

На відміну від діячів ЗУНР лідери новоутвореної Польщі не визнавали кордону з Українською державою. 13 листопада 1918 р. місто Володимир-Волинський було захоплено загоном із 42 польських легіонерів, який разом із місцевою польською молоддю (60 осіб) утворив військовий гарнізон. 4 грудня прокурор Луцького окружного суду доповідав прокурору Київської судової палати, що весь Володимир-Волинський повіт зайнятий польськими легіоне-

---

<sup>12</sup> Павлишин О. Зовнішньополітичні орієнтири західноукраїнського проводу у 1918 р. // Гетьман Павло Скоропадський та Українська держава 1918 р.: Наук. зб. — К., 1998. — С. 154.



рами, які вимагають, щоб влада належала лише їм. Непокірних розстрілювали. На мешканців Устилузького району було накладено контрибуцію в розмірі 150 тис. крб. За запізнення її сплати на півгодини почався гарматний обстріл містечка. Було вбито 20 і поранено 42 осіб. Польські кінні роз'їзди робили обшуки і реквізиції харчів у селах, майно державних установ вивозилося за Буг. Місцеву владу було заарештовано і під конвоем відправлено до Холма<sup>13</sup>.

Державні здобутки у прикордонній галузі було значною мірою зруйновано. Втім, завершити формування прикордонних військ (Окремого корпусу кордонної охорони) і мережі митних установ України, остаточно вкомплектувати їхні людські та пересувні склади, навчити новачків цих служб, забезпечити функціонування побутової і господарських частин і взагалі відповідно обладнати прикордонну мережу по всій її довжині та налагодити повноцінну роботу й варту за Гетьманату так і не вдалося. У листопаді 1918 р. розпочався заколот корпусу січових стрільців на чолі з Директорією, який невдовзі переріс у масове повстання проти Гетьманату П. Скоропадського. У перебіг подій з території більшовицької Росії втрутилися ще й загони червоної гвардії. У країні запанували безлад і громадянська війна. В оточеному повстанцями Києві П. Скоропадський, сподіваючись припинити кровопролиття і відвернути націю від братовбивства, 14 грудня 1918 р. зрікся влади, і очолювана ним сім з половиною місяців Українська держава припинила своє існування.

## 8.2. Митна справа та митна політика СРСР в Україні

Історію радянської митної служби доцільно розглядати в контексті радянської історії взагалі. Радянське державне будівництво, всі повороти внутрішньої та зовнішньої політики комуністичного режиму повною мірою відбивались на становленні, розвитку й функціонуванні митної системи. Без жодного сумніву, історію радянських митних органів можна періодизувати, виходячи із загальної періодизації радянської історії.

---

<sup>13</sup> *Костриц М., Ковдратюк Р.* Події доби Гетьманату на Волині за матеріалами преси (травень — грудень 1918 р.) // Наукові записки: 36. праць аспірантів та молодих вчених. — К.: Ін-т укр. археографії та джерелознавства ім. М.С. Грушевського НАН України, 1997. — Т. 2. — С. 116—117.

Отже, можна виділити такі періоди історії митних установ радянської доби:

- 1) 1917—1922 рр. — час фундації, становлення радянської митної системи на території України в умовах дії “воєнного комунізму”;
- 2) 1923—1929 рр. — функціонування митних органів в умовах відносно ліберальної нової економічної політики;
- 3) 1929—1953 рр. — період одноосібного керування державою Й. Сталіна, діяльність митних установ в умовах державного тоталітаризму;
- 4) 1953—1985 рр. — робота митної системи у постсталінський період, під час хрущовської “відлиги” та брежнєвського “застою”;
- 5) 1985—1991 рр. — функціонування митних установ у контексті реформаторської “перебудови”, трансформація загальносоюзної митної системи у митні служби нових незалежних пострадянських держав.

1. Становлення радянської митної системи в Україні мало низку особливостей. По-перше, необхідно враховувати чинники революції, національно-визвольної боротьби та громадянської війни, коли в 1917—1920 рр. на території України з’являлись і зникали, постійно конкуруючи між собою, різні національно-політичні режими, уряди тощо. Фактично жодна з політичних сил не відмовилась від митної служби як невід’ємної складової свого державного апарату, але в умовах перманентної боротьби ніхто не міг гарантувати стабільність і неперервність діяльності митників. Повною мірою це стосується і більшовиків, які отримали можливість розпочати серйозну і перспективну роботу в цьому напрямку лише в повоєнний час.

По-друге, організацію і діяльність радянських митних установ на теренах України обов’язково слід розглядати як невід’ємну складову загальної радянської митної системи. Відповідна правова база, принципи, форми і методи діяльності митних установ спочатку розроблялись і впроваджувались в РСФРР і лише потім переносились на український ґрунт. Навіть ефемерна державність у форматі УНР-радянської та УСРР досююзного періоду не дають жодних підстав вважати, що Україна мала якусь самостійність у питаннях митної справи.

По-третє, зародження радянської митної служби відбувалось не на порожньому місці. Незважаючи на те, що тодішній партійно-державний гімн комуністів починався зі слів “весь світ насильствами зруйнуєм”, радянська держава повною мірою скористалася і досвідом, і напрацюваннями у митній справі як царського режи-

му, так і Тимчасового уряду. Інша річ, що митна система зазнала радикальних змін, почала працювати децю за іншими принципами, переслідуючи подекуди інші цілі.

Трансформація царської митної системи розпочалась у часи діяльності Тимчасового уряду. Щоправда, її важко назвати радикальною, адже згідно з постановою від 28 лютого 1917 р. всі митні установи і далі підпорядковувались Департаменту митних зборів Міністерства фінансів і повністю керувалися нормами Митного статуту 1910 р. 14 липня 1917 р. Тимчасовим урядом було прийнято постанову “Про утворення Митно-тарифного комітету”, а при Міністерстві торгівлі та промисловості було створено Митно-тарифний комітет та особливу митно-тарифну комісію.

Намагаючись діяти відповідно до революційних вимог часу, Тимчасовий уряд погодився на включення до складу Митно-тарифного комітету учасників Ради з'їзду представників торгівлі та промисловості, Ради з'їздів представників біржової торгівлі та сільського господарства, представників Московського біржового комітету, Військово-економічного товариства, петроградської Ради робітничих і солдатських депутатів, Ради всеросійських з'їздів кооператорів та Всеросійської ради селянських депутатів. Таким чином, уперше в історії митного відомства порушувалась монополія Міністерства фінансів на управління митною справою, до якого допускались представники зацікавлених у цьому промислово-торговельних кіл.

Проте світова війна, яка тривала, вкрай негативно впливала на зовнішню економіку держави, тому постала очевидна необхідність позитивних змін. Добиваючись цього, митні службовці виступили з ініціативою створення такої відомчої інституції, яка з максимальною ефективністю могла б подолати наявну кризу. 20 травня 1917 р. у Петрограді для скликання з'їзду митних службовців було створено оргбюро, головою якого став А. Феденьов<sup>14</sup>.

На початку вересня 1917 р. з'їзд розпочав свою роботу. Його делегати прагнули розглянути питання організації митної служби, технічних засобів роботи, застосування митних тарифів, інституту доглядачів, соціально-побутові тощо<sup>15</sup>. Вагомим результатом роботи з'їзду стало обрання Центрального комітету Всеросійської профспілки митних службовців, який до більшовицького держав-

---

<sup>14</sup> Морозов О. Організаційно-правові засади діяльності митних органів УРСР у 1920—1922 рр. // Вісник АМСУ. — 2003. — № 3. — С. 104.

<sup>15</sup> Там само. — С. 105.

ного перевороту у жовтні 1917 р. фактично керував діяльністю митників.

Незважаючи на те, що в Україні поступово набирала силу інший осередок влади — Українська Центральна Рада, яка становила певну конкуренцію Тимчасовому урядові, службовці місцевих митних установ у цілому підпорядковувалися відомчому керівництву. У цей час в Україні нараховувалось 19 митниць зі штатом чисельністю 750 осіб<sup>16</sup>.

Прийшовши до влади в Центральній Росії, більшовики заходилися перебудовувати державний апарат, намагаючись зробити його максимально дієвим, ефективним знаряддям своєї політики, як внутрішньої, так і зовнішньої. Будувалася потужна владна піраміда з рисами надзвичайної централізації та мілітаризації, верхівкою якої стала Рада народних комісарів (дала РНК) Російської Соціалістичної Федеративної Радянської Республіки (РСФРР) під керівництвом лідера комуністичної партії В. Леніна. Хоча за життя останнього повний синтез державного і партійного апаратів не відбувся, однак 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, що набрала розмаху після приходу до влади більшовиків, очевидної законодавчо-виконавчої сили набув такий орган влади, як Рада праці та оборони РСФРР, діяльністю якої керував також В. Ленін.

Як відомо, внутрішня політика більшовиків періоду 1917—1921 рр. дістала назву воєнного комунізму. Вона характеризувалася надзвичайною централізацією органів управління, націоналізацією промисловості, повним державним контролем над фінансами, транспортною системою і засобами зв'язку, соціалізацією, тобто фактичним одержавленням, землі, заборонаю приватної торгівлі. Всі ці заходи впроваджувались 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 лише зосередити у своїх руках основні державні ресурси в боротьбі з військово-політичними конкурентами, що, власне, і зумовило їхню остаточну перемогу, а й встановити контроль над населенням на перспективу. Таким чином закладалися тоталітарні підвалини комуністичного режиму,

---

<sup>16</sup> Нариси з історії митної справи та митного законодавства України-Руси / П.М. Дідусенко, Т.С. Мавродій та ін. — К.: Софія-А, 2005. — С. 487.

і, без сумніву, свою роль у цьому 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 РСФРР “Про правила в'їзду та виїзду з Росії” (12 грудня) і декрет РНК РСФРР “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 (НКТП), будь-які товари без ліцензії цього наркомату вважалися контрабандними; митним органам надавалось право огляду багажу та особистих речей усіх осіб, що перетинали кордони Країни Рад, окрім дипломатів. Побіжний аналіз названих документів дає змогу зробити висновок, що на радянську митну службу “в першу чергу покладалась контрольно-адміністративні функції”, тоді як “фіскальні відходили на далеку перспективу”<sup>17</sup>.

Серйозні заходи щодо подальшої організації діяльності відомства були вжиті новою владою у першій половині 1918 р. Зокрема, 22 квітня було видано декрет РНК РСФРР “Про націоналізацію зовнішньої торгівлі”, яким увесь контроль за зовнішньоекономічними операціями покладался на НКТП. Цей нормативний акт, власне, визначив основний напрямок і принципи діяльності митних установ. Гідні уваги аргументи для прийняття цього декрету були викладені В. Леніним у його праці “Чергові завдання Радянської влади”. Лідер партії і держави писав, зокрема, про те, що “необхідно зміцнити та впорядкувати ті державні монополії (на хліб, на шкіру тощо), які вже впроваджені, і тим самим підготувати монополізацію зовнішньої торгівлі державою: без такої монополізації ми не можемо “позбутися” іноземного капіталу шляхом сплати “данини”<sup>18</sup>.

Через місяць, 29 травня 1918 р., РНК РСФРР видала 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 у їхній діяльності, не втручаючись у неї. Щоправда, місцеві ради депутатів отримали право призначати до

<sup>17</sup> Морозов О. Організаційно-правові засади діяльності митних органів УРСР у 1920—1922 рр. // Вісник АМСУ. — 2003. — № 3. — С. 107.

<sup>18</sup> Ленін В.І. Повне зібрання творів. — Т. 27. — С. 223.

митниць комісарів, які б наглядали за виконанням митниками розпоряджень вищої влади.

Декретом РНК РСФРР “Про організацію прикордонної охорони” від 28 травня того ж року закладалися основи співпраці митниць та органів прикордонної охорони і в питаннях охорони кордонів та боротьби з контрабандою.

Ці декрети, таким чином, не лише закладали функціональні засади діяльності митних установ, а й передбачали їх організаційну перебудову. Ще в грудні 1917 р. Центральний комітет Всеросійської спілки митних службовців призначив Тимчасову раду у складі п’яти осіб на чолі з комісаром з митного управління<sup>19</sup>.

На початку 1918 р. відновив свою діяльність Департамент митних зборів при Наркоматі фінансів на чолі з наркомом В. Менжинським, перебравши управління митною справою від ЦК Всеросійської спілки митних службовців. Декретом РНК РСФРР від 29 червня 1918 р. Департамент був перейменований у Головне управління митного контролю, яке підпорядковувалось НКТіП.

Звичайно, на стабільність організації й діяльності радянського митного відомства серйозним чином впливала громадянська війна. Можливо, саме тому протягом 1919 р. з’явився лише один декрет РНК РСФРР, який прямо стосувався митної справи, — “Про порядок укладення угод на ввезення та вивезення товарів з іноземних держав” від 30 квітня<sup>20</sup>. Цей декрет доволі чітко окреслив коло учасників зовнішньоторговельних відносин. Суб’єктом відповідно виступав НКТіП від Країни Рад, а контрагентами — представництва іноземних держав та іноземні фірми. Декретом також встановлювався порядок укладання зовнішньоторговельних угод.

Натомість у справі організації радянської митної системи в Україні 1919 р. став доволі важливим.

Під час свого першого приходу в Україну (грудень 1917 р. — березень 1918 р.) більшовики через низку об’єктивних причин не мали можливості почати розбудову інституційно-адміністративних основ влади. Але з кінця 1918 р., коли в Україні було повалено режим гетьмана П. Скоропадського і встановилася влада Директорії УНР, більшовики отримали другий шанс, яким вони скористалися краще. Передусім, вони відмовилися визнавати суверенні права Директорії і 28 листопада 1918 р. оголосили про створення свого, альтернативного Директорії, Тимчасового робітничо-селян-

<sup>19</sup> Нариси з історії митної справи та митного законодавства України-Руси / П.М. Дідусенко, Т.С. Мавродій та ін. — К.: Софія-А, 2005. — С. 487.

<sup>20</sup> Декрети Советской власти. — Т. 9. — М.: Госполитиздат, 1978. — С. 133.



**Начальник Головного управління митного контролю РСФРР та Головного митного управління СРСР у 1918—1921, 1921—1922, 1933—1935 рр. Г.І. Харьков**

ського 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.

Вже з цього часу стала зрозумілою стратегічна мета російських комуністів щодо України — офіційно не відмовляючись від підтриманого ними принципу самовизначення націй, водночас не дозволяти Україні остаточно відірватися від радянської Росії. Втім, враховуючи очевидну недовіру до комуністів основної маси населення України, Ленін зважився на надання українській філії свого режиму відносно широких державних прав. Таким чином, у 1919—1922 рр., до часу створення СРСР, принаймні за зовнішніми ознаками, УСРР могла вважатися суб'єктом міжнародного права. Природно, що радянський режим в Україні заходився

розбудовувати свій державний апарат, включно з митною службою. З іншого боку, харківський уряд став фактично філією головного московського “офісу”, копіюючи його в питаннях впровадження нового законодавства, державного будівництва тощо. Це видно навіть з назви нового українського уряду.

Так, 21 січня 1919 р., у день свого створення, РНК УСРР продублювала декрет РНК РСФРР 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.

Отже, від початку “формування митних органів України їх нормативною базою стали акти Радянської Росії”<sup>21</sup>. 9 березня 1919 р. РНК УСРР прийняла 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”.

<sup>21</sup> Нариси з історії митної справи та митного законодавства України-Руси / П.М. Дідусенко, Т.С. Мавродій та ін. — К.: Софія-А, 2005. — С. 489.

Друге нашествя більшовиків в Україну також виявилось для них невдалим. Влітку 1919 р. вони змушені були відійти з України під натиском Збройних сил Півдня Росії під командуванням генерала А. Денікіна. Зрозуміло, що про продовження діяльності на українських землях радянської митної системи не могло бути і мови.

Третій і остаточний прихід комуністичної влади в Україну відбувся у грудні 1919 р. Радянська Росія не відмовилася від ідеї обмеження економічного суверенітету України. Ще у серпні 1919 р., під час денікінської окупації українських територій, у Москві було розроблено положення “Про місцеві відділи Центрального митного управління у Радянських республіках”, згідно з яким митний нагляд “по всій території” РСФРР мав здійснюватись НКТіП Росії “через Центральне митне управління і місцеві його відділи на території Радянських республік”<sup>22</sup>, тобто й України. Цим положенням передбачалося, що стосовно митних надходжень буде застосовуватися “принцип єдиної каси” для всіх радянських республік і що всі витратні кошториси буде розглядати і затверджувати саме НКТіП РСФРР. Цей наркомат також одержував право призначати керівників місцевих відділів.

Текст зазначеного документа з усією очевидністю показує, що радянські республіки, незважаючи на їхні декларативні 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 втрачав 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.

14 травня 1920 р. з’явилась постанова РПО “Про боротьбу з контрабандною торгівлею”, якою визначались обставини торгівлі контрабандним товаром і особи, що могли притягуватись до відповідальності за вчинення такої торгівлі.

8 червня 1920 р. РНК РСФРР затвердила положення “Про Раду зовнішньої торгівлі”, згідно з яким на створювану Раду зовнішньої торгівлі, що підпорядковувалась НКЗТ, покладалася функція організаційно-координаційного органу у сфері зовнішньої торгівлі.

Декретом РНК РСФРР від 29 червня 1920 р. Головне управління митного контролю перепідпорядковувалося Наркомату зовнішньої торгівлі (НКЗТ) РСФРР, що мав реалізовувати принцип державної монополії зовнішньої торгівлі. Практична митна діяльність

---

<sup>22</sup> Центральний державний архів громадських об’єднань України. — Ф. 1, оп. 20, спр. 106, арк. 36.



в Україні покладалася на створене Управління уповноваженого НКЗТ РСФРР при Раднаркомі УСРР. “Своєрідність цього органу полягала в тому, що, з одного боку, він був ланкою в єдиній зовнішньоторговельній системі обох республік, але паралельно продовжував виконувати роль і функції республіканського НКЗТ в Україні”<sup>23</sup>. У структурі Управління УпНКЗТ, зокрема, були відділи митного контролю і прикордонної охорони, статистично-економічний та експортний<sup>24</sup>.

Наприкінці 1922 р. структура Укрзовнішторгу в цілому була такою<sup>25</sup>:

1. Управління уповноваженого НКЗТ РСФРР при РНК УСРР.
2. Відділ регулювання з підвідділами:
  - а) ліцензій;
  - б) експорту та імпорту.
3. Економічно-статистичний відділ з підвідділами:
  - а) економічним;
  - б) статистичним;
  - в) інформаційним.
4. Фінансовий відділ.
5. Укрдержторг (як торговельний апарат Укрзовнішторгу).
6. Лісоекспорт.

Взявши через Управління УпНКЗТ під повний контроль митну справу в Україні, РНК РСФРР продовжувала 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”<sup>26</sup>, чинність якого поширювалася й на Україну.

28 грудня 1920 р. між радянськими урядами Росії та України було укладено так званий Союзний робітничо-селянський договір, затверджений 29 грудня 1920 р. VIII Всеросійським і 2 березня 1921 р. V Всеукраїнським з’їздами Рад<sup>27</sup>. Було вирішено об’єднати наркомати військових і морських справ, зовнішньої торгівлі, фінансів, праці, шляхів, пошти і телеграфу, а також вищі ради народного

<sup>23</sup> Морозов О. Організаційно-правові засади діяльності митних органів УСРР у 1920—1922 рр. // Вісник АМСУ. — 2003. — № 3. — С. 109.

<sup>24</sup> Центральний державний архів громадських об’єднань України. — Ф. 1, оп. 20. — Спр. 229, арк. 12, 13; Спр. 299, арк. 15, 16.

<sup>25</sup> Журавльова С. Організація та система регулювання зовнішньої торгівлі УСРР. 1921—1924 рр. // Бористен. — 1999. — № 12. — С. 10.

<sup>26</sup> Габричидзе Б.Н. Таможенное право. — М., 1995. — С. 38.

<sup>27</sup> Великий Жовтень і громадянська війна на Україні. — К., 1987. — С. 529.

господарства. За цим договором об'єднані наркомати входили до складу РНК РСФРР, а при РНК УСРР лише мали своїх уповноважених, які підпорядковувалися як відповідним наркоматам РСФРР, так і урядові України.

Таким чином, радянський уряд України відмовлявся від найважливішої частини свого суверенітету і, хоча інколи здається, що протягом двох наступних років до утворення СРСР наркоми уряду Х. Раковського намагалися скласти Москві якусь конкуренцію, в тому числі у сфері зовнішньої торгівлі й митної справи, насправді це лише ілюзії.

Завершення у листопаді 1920 р. регулярної громадянської війни на території України дало змогу більшовикам перейти до більш системної діяльності митних установ. Митна справа продовжувалася вдосконалюватися.

3 січня, а також 17 жовтня 1921 р. РНК РСФРР своїми декретами уточнила питання реквізицій і конфіскацій вилучених митниками товарів. Ці московські директиви певним чином дублювалися декретом РНК УСРР “Про порядок реквізицій і конфіскацій майна приватних осіб і товариств” від 15 листопада 1921 р. В останньому нормативному акті розглядалися ознаки контрабанди і порядок конфіскації контрабандних товарів у межах України.

Протягом 1921 р. вийшло декілька нормативних актів, які регулювали структурно-кадрові складові діяльності митного відомства. Так, 31 січня з'явилось “Тимчасове положення про комісарів митних установ”<sup>28</sup>. Комісари мали здійснювати нагляд за політичними аспектами роботами митниць. У лютому митниці України отримали наказ переглянути свої штати, а в липні вийшло “Тимчасове положення про місцеві органи Уповноваженого Наркомату зовнішньої торгівлі”.

Поступово продовжували налагоджуватися й міжвідомчі зв'язки. Зокрема, 8 грудня 1921 р. РНК РСФРР видала декрет “Про створення при Всеросійській надзвичайній комісії Центральної комісії з боротьби з контрабандою”, до діяльності якої залучалися й представники митного відомства.

На X з'їзді РКП(б), який відбувся у березні 1921 р., В. Леніну вдалося переконати делегатів у крайній необхідності змінити внутрішню політику радянської держави. Ленін розумів те, чого не розуміли інші лідери партії: якщо не послабити державних лецят у сфері економіки, більшовики владу не втримають. Воєнний ко-

---

<sup>28</sup> Морозов О. Організаційно-правові засади діяльності митних органів УСРР у 1920—1922 рр. // Вісник АМСУ. — 2003. — № 3. — С. 109.

мунізм завів економіку країни у глухий кут. Стало очевидним масове невдоволення з боку населення, передусім селянства, соціальними, культурними та економічними новаціями більшовиків. Однак основна маса партійців або воліли не помічати цього, перебуваючи в ейфорії від перемоги у регулярній громадянській війні, або вірили у здатність партії змусити населення підкоритися її волі. Лише особистий авторитет Леніна, засновника і вождя партії, зламав на з'їзді опір його опонентів, аж поки ті не усвідомили, що йдеться не про категоричну відмову від ідеологічних догм і принципів, а про тимчасовий тактичний відступ. І таким чином на X з'їзді компартії було проголошено нову економічну політику радянської держави.

Незважаючи на таку радикальну зміну внутрішньої політики, на наш погляд, не слід датувати завершення першого періоду історії радянської митної системи саме 1921 р. Це зумовлено, принаймні, трьома причинами.

По-перше, економічною: у 1921 р. було оголошено про зміну курсу, але практична реалізація цього заходу розтяглась у часі, а надто в Україні, де голод 1921—1923 рр. об'єктивно став на заваді запровадження 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 РСФРР 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 проголошено Союз Радянських Соціалістичних Республік, і, таким чином, де-факто ототожнилося з де-юре. У новій системі український уряд залишався по суті безправним у сфері митної політики, митної справи в цілому.

По-третє, нормативною: на момент проголошення непу нормативна база митної справи як у РСФРР, так і в УСРР залишалась недорозвинутою і в багатьох своїх складових, наприклад митно-тарифній, нічим не відрізнялась від дореволюційних часів. Упродовж 1921—1922 рр. було прийнято кілька нормативних актів, які фактично завершували етап становлення суто радянської митної системи, в тому числі й в Україні.

Отже, 23 лютого 1922 р. декретом РНК РСФРР 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 Митного управління у питаннях тарифу, висновки з

усіх проектів законів, торговельних угод, конвенцій тощо, які стосувалися митно-тарифної справи<sup>29</sup>.

Слід сказати, що протягом 1917—1922 рр. радянською митною системою власне митним зборам приділялось досить мало уваги. В умовах економічної кризи, “воєннокомуністичного” тиску на приватну торгівлю, низького рівня товарного виробництва більшовицький уряд був змушений не стільки продавати, скільки розподіляти наявні запаси матеріальних ресурсів і товарів. Тому митний тариф об’єктивно не міг стати дійовим інструментом зовнішньої торгівлі. У разі необхідності радянські митники змушені були використовувати тарифні закони дореволюційного часу.

9 березня 1922 р. постановою ВЦВК та РНК РСФРР у результаті діяльності Митно-тарифного комітету було затверджено перший радянський митний тариф з європейської ввізної торгівлі, а 13 червня того ж року — з вивізної.

Відповідно і традиційно 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 несаможиттєвість та неоригінальність у митній справі.

Отже, якщо уважно проаналізувати все митне законодавство УСРР з 1919 до 1922 рр., до моменту підписання договору про створення СРСР, не можна не помітити цілковитої залежності України від Росії абсолютно з усіх найважливіших питань життєдіяльності республіки, в тому числі й з митної справи. У 1922 р. митна система і в структурному плані набула більш-менш завершеного вигляду. До цього часу в Україні, зокрема, діяли 44 прикордонні митні установи, які поділялися на три категорії: митниці, митні нагляди та митні пости. Установи розташовувалися по західному і південно-західному кордону з Польщею та Румунією, а також уздовж чорноморського та азовського узбережжя. Крім прикордонних діяли дві внутрішні митниці — у Харкові та Києві. До жовтня 1921 р. прикордонні митниці підпорядковувалися губернським митним відділам: Волинському, Одеському, Миколаївському та Приазовському. Внутрішні митниці підпорядковувалися безпосередньо відділу митного контролю УпНКЗТ, який контролював усе коло питань, пов’язаних із митною справою на теренах України.

Декретом від 31 березня 1922 р. РНК РСФРР затвердила “Тимчасове положення про місцеві митні установи”. Згідно з положенням встановлювався перелік митних округів, начальники яких підпорядковувалися безпосередньо НКЗТ. Керовані Головним мит-

<sup>29</sup> Габричидзе Б.Н. Таможенное право. — М., 1995. — С. 39.

ним управлінням митні установи поділялись на митниці першого, другого, третього розрядів та митні пости. У цілому радянська митна система 1922 р. нараховувала 283 митні установи, що входили до складу вісьмох митних округів, серед яких був і Український митний округ (УМО). У системі того часу працювали 4850 осіб<sup>30</sup>.

Практично Український митний округ розпочав свою діяльність 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 першого розряду створювалися при значних транспортних вузлах і здійснювали всі без винятку митні процедури, які передбачалися ще Митним статутом 1910 р. Митниці другого розряду діяли при невеликих морських і річкових портах та на шосейних шляхах. Цей розряд митниць працював з усіма дозволеними видами товару, крім міжнародних поштових відправлень. Митниці третього розряду здійснювали митний контроль лише тих товарів, які не потребували технічної експертизи. Митні пости здійснювали пропуск 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 ліквідовано, а всі митниці і пости на українській території перепідпорядкували Головному митному управлінню СРСР.

2. Входження України до складу СРСР на підставі підписання відповідного договору означало її відмову від значної частки державного суверенітету. Справді, відтепер фінансова сфера разом із банківською та податковою складовими, зовнішні відносини, зовнішня економіка разом із зовнішньоторговельною та митною справами тощо належали тільки до компетенції загальносоюзного уряду. Такий порядок юридично закріплювався першою Конституцією СРСР, прийнятою 31 січня 1924 р.

Другий період історії радянських митних органів безпосередньо пов'язаний із курсом нової економічної політики, тому відповідно й датується 1923—1929 рр. Із закінченням громадянської війни «зовнішні й внутрішні обставини склалися так, що радянська влада змушена була повернутися до класичних законів розвитку економіки і перейти до непу, практично з нуля формувати зовнішньоторговельні зв'язки із зовнішнім світом»<sup>31</sup>.

---

<sup>30</sup> Габричидзе Б.Н. Таможенное право. — М., 1995. — С. 38.

<sup>31</sup> Морозов О. Історія митної справи та митної політики в Україні (V ст. до н. е. — 1991 р.): Навч. посіб. — Д.: АМСУ, 2005. — С. 271.

Власне, 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 й 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. РНК УСРР прийняла постанову “Про заходи по боротьбі з контрабандним ввезенням та вивезенням товарів”, у якій зазначалося, що економічна контрабанда становить для держави загрозу не меншу, ніж політична.

Хоча основний тягар боротьби з контрабандою покладався на органи Державного політичного управління (ДПУ), у межах своїх повноважень цією проблемою займалися і митники. Співробітники Управління УМО мали право здійснювати періодичний розшук і конфіскацію контрабандних товарів у пунктах торгівлі по всій території республіки. Для координації відповідної роботи діяла Центральна міжвідомча комісія по боротьбі з контрабандою, до складу якої входили уповноважений НКЗТ як її голова, представники УМО, ДПУ та Наркомату фінансів.

Діяльність митного відомства у 1923—1929 рр. відбувалась 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. Цілком можна погодитись із твердженням В. Чорного про те, що “саме з 1922 по 1928 рр. сформувалась складна багатоступенева система управління митною справою, яка була адекватною тим завданням і функціям, що їх виконували митні установи того часу”<sup>32</sup>. Ще однією характерною особливістю діяльності митних органів на території України було те, що з цього періоду їх робота виходила з-під контролю республіканського керівництва і контролювалась виключно урядом СРСР.

Такий стан речей крім договору про створення СРСР був підтверджений і першою Конституцією Союзу РСР, прийнятою 31 січня 1924 р. Основний закон держави зараховував до компетенції вищої влади СРСР представництво Союзу в міжнародних відносинах, у тому числі й управління зовнішньою торгівлею<sup>33</sup>.

<sup>32</sup> Чорний В. Україна і митна справа: історичний нарис. — К., 2000. — С. 183.

<sup>33</sup> Образование и развитие Союза Советских Социалистических Республик. — М., 1973. — С. 337—338.



**Затримання радянськими митниками контрабанди, друга половина 1920-х рр.**

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 управління, що сформувалася на той час. Згідно зі ст. 1 Митного статуту митною справою на всій території СРСР, включно з Україною, опікувався НКЗТ. На місцях наркомат це

здійснював через Головне митне управління, 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 керівництва митними органами, розгляд конфліктів між митними установами і місцевими органами влади, здійснення боротьби з контрабандою.

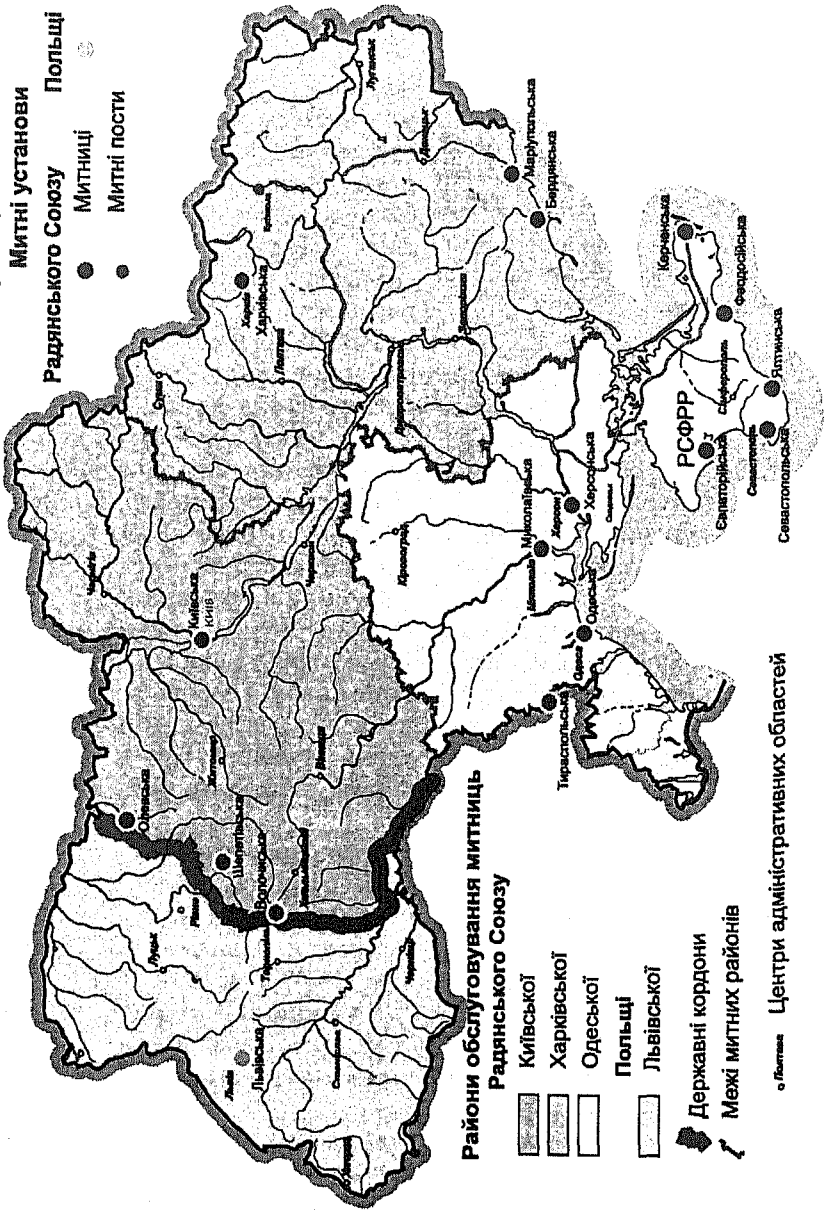
Статут фіксував і обов'язки Головного митного управління, до яких належали розроблення загальних планів митного характеру та відповідних інструкцій, а також організація боротьби з контрабандою. До структури ГМУ входили такі відділи: адміністративно-господарський, тарифний, оперативно-судовий з боротьби з контрабандою, кошторисно-розрахунковий, статистичний, а також інспекторська частина.

Крім того, ст. 7 Митного статуту було передбачено можливість утворення відділень ГМУ в союзних республіках. Такі відділення створювалися за федеративним принципом, тому межі їхньої діяльності збігалися з міжреспубліканськими кордонами. 10 березня 1925 р. за поданням уповноваженого НКЗТ при РНК УСРР було створено відділення ГМУ НКЗТ СРСР в Україні. Українське відділення розпочало роботу 1 квітня того ж року. Начальника відділення та його заступників згідно з Митним статутом призначав НКЗТ СРСР за погодженням з РНК УСРР.

Згідно зі 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 стосувалися моно-

# ЕЛЕМЕНТИ МИТНОЇ СИСТЕМИ НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ НА 1925 Р.

Митні установи  
 Радянського Союзу  
 Митниці  
 Митні пости  
 Польщі



## Райони обслуговування митниць Радянського Союзу

- Київської
- Харківської
- Одеської
- Польщі
- Львівської

- Державні кордони
- Межі митних районів

o Митниця    o Центри адміністративних областей



поліції зовнішньої торгівлі та митної справи; приймання скарг на неправильні дії митних установ, проведення відповідних розслідувань, тимчасове усунення з посад винних осіб з 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 республіканською владою питань, які виникали під час реалізації законів СРСР, що стосувалися митної справи; інформування уповноваженого НКЗТ про обіг імпорتنих та експортних товарів і про рух контрабанди; розроблення й реалізація заходів щодо боротьби з контрабандою<sup>34</sup>.

Керівництво митними установами на місцях здійснювали створені митні інспекторські управління, очолювані районними інспекторами. Межі діяльності цих управлінь встановлювались безпосередньо НКЗТ за домовленістю з урядом союзної республіки.

У 1925 р. відбувалася планова реорганізація всього союзного митного апарату. За ініціативою НКЗТ створювались і ліквідовувались окремі митні установи, змінювалась їх дислокація, здійснювалась класифікація. Митниці першого розряду діяли на залізничних станціях і в портах зі значним товарообігом, другого — у невеликих портах і на шосейних шляхах, третього 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, займатися якими митникам заборонялось.

У цілому по території СРСР Митний статут 1924 р. фіксував чотирирівневу систему управління митною справою: вищий рівень — НКЗТ та ГМУ, нижче — уповноважені НКЗТ у союзних республіках, далі — відділення ГМУ у республіках та районні митні інспекторські управління, на нижчому рівні — митниці всіх розрядів та митні пости.

У підпорядкуванні Українського відділення ГМУ у 1925 р. перебували такі митні установи: Київська, Шепетівська, Волочиська, Кам'янець-Подільська, Харківська, Одеська, Миколаївська митниці першого розряду, Маріупольська митниця другого розряду,

---

<sup>34</sup> Чорний В. Україна і митна справа: історичний нарис. — К., 2000. — С. 186—187.

Олевська, Пищевська, Слобідська, Ямпіль-Волинська, Гусятинська, Гуківська, Могилів-Подільська, Тираспольська, Херсонська, Бердянська митниці третього розряду; Городницький, Аннопольський, Купевський, Шибенівський, Сатанівський, Збриський, Ісаковецький, Кам'янецький, Рибницький, Орловський митні пости. У підпорядкуванні районного митного інспекторського управління перебували Севастопольська та Феодосійська митниці першого розряду, Керченська митниця третього розряду, Євпаторійський та Ялтинський митні пости.

У 1925—1926 рр. за наказом ГМУ НКЗТ СРСР при районних митницях та митницях першого — другого розрядів діяли атестаційні комісії, які вирішували питання зарахування і звільнення зі служби співробітників митних установ. З 1926 р., коли атестаційні комісії було скасовано, призначення на митну службу здійснювалося після узгодження з місцевими органами 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 у митні органи", а 31 липня було затверджено Положення про керуючих районними митницями, в якому окреслювалось коло обов'язків і прав керівників районних митниць<sup>36</sup>.

У вересні 1925 р., за новим положенням про ГМУ, у складі останнього було створено оперативний відділ з одночасною передачею судової частини колишнього оперативно-судового відділу до відділу боротьби з контрабандою. Паралельно переглядалися штати відділень ГМУ.

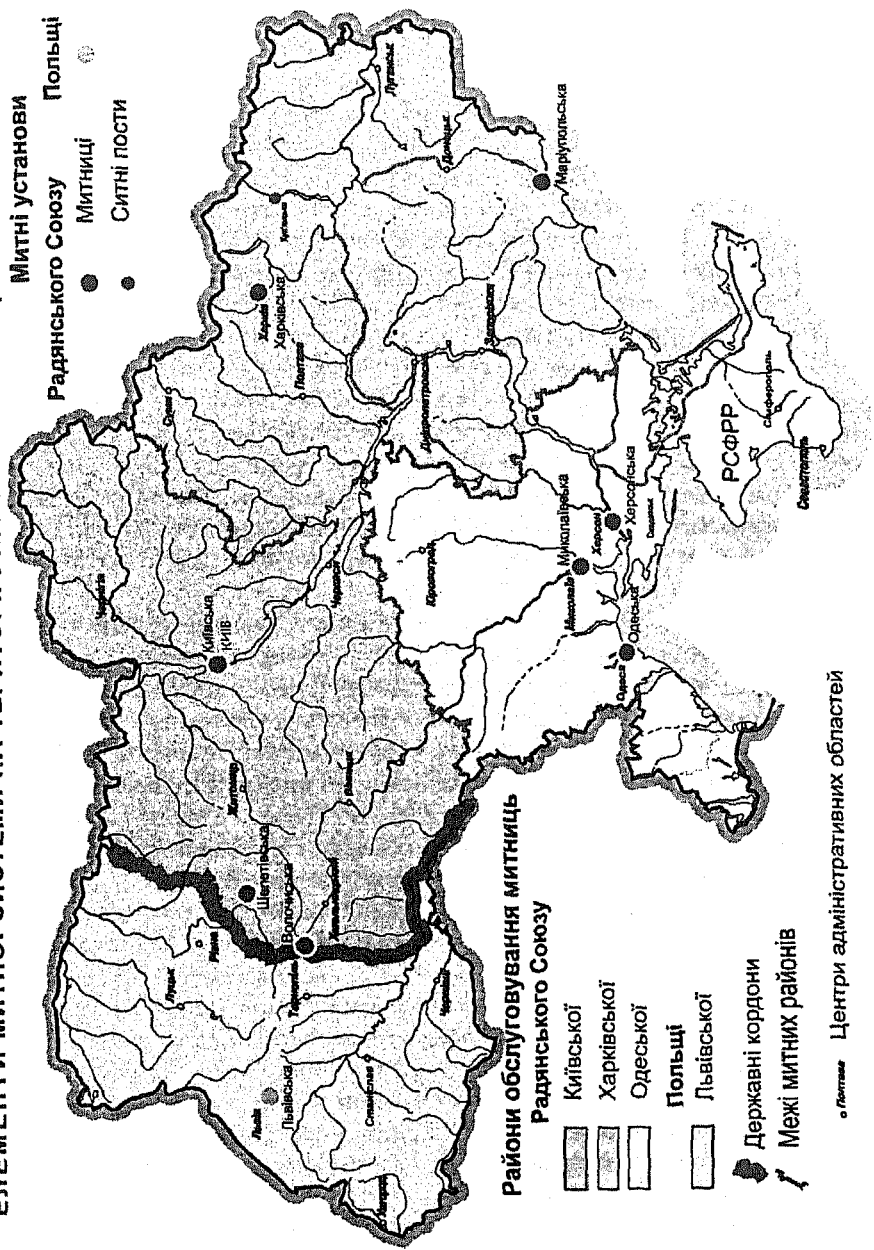
Удосконалювалися й заходи боротьби з контрабандою. 8 квітня 1925 р. для централізації відповідної діяльності на території України наказом ГМУ НКЗТ СРСР було створено об'єднаний відділ боротьби з контрабандою. Іншим наказом ГМУ від 14 жовтня того ж року було затверджено Положення про місцеві комісії по боротьбі з контрабандою, прийняте Центральною комісією із боротьби з контрабандою ще 22 вересня. Згідно з положенням до складу місцевих комісій входили: голова комісії — представник НКЗТ, який одночасно представляв Центральну комісію, члени — представники ОДПУ, НКФ, ВРНГ.

Постановою РНК СРСР від 17 жовтня 1925 р. дещо збільшувався ступінь самостійності діяльності Митно-тарифного комітету. Водночас, відомства, що з якихось причин не погоджувались з

<sup>36</sup> Чорний В. Україна і митна справа: історичний нарис. — К., 2000. — С. 191.

# ЕЛЕМЕНТИ МИТНОЇ СИСТЕМИ НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ НА 1928. Р.

Митні установи  
 Радянського Союзу  
 Митниці  
 Ситні пости  
 Польщі



## Райони обслуговування митниць Радянського Союзу

- Кіївської
- Харківської
- Одеської
- Польщі
- Львівської

Державні кордони  
 Межі митних районів

o Платонас    Центри адміністративних областей

рішеннями МТК, отримали право опротестовувати ці рішення в адміністративно-фінансовій комісії уряду СРСР. Якщо ж рішення МТК не опротестовувались, вони визнавались остаточними і обов'язковими до виконання після узгодження з НКЗТ і НКФ СРСР.

18 листопада 1925 р., за постановою ЦВК та РНК СРСР, НКЗТ було об'єднано з Наркоматом внутрішньої торгівлі в єдиний Наркомат зовнішньої та внутрішньої торгівлі (Наркомторг). Усі функції обох наркоматів автоматично успадковувало новоутворене відомство. Таким чином, уся митна система СРСР від цього часу підпорядковувалась Наркомторгу. Загальне ж керівництво митними органами традиційно здійснювало Головне митне управління.

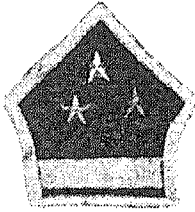
Подібна реорганізація відбулась і в Україні. Постановою ВУЦВК та РНК УСРР від 28 квітня 1926 р. Наркомат внутрішньої торгівлі та Управління УпНКЗТ СРСР при РНК УСРР об'єднувались у єдиний Наркомат зовнішньої та внутрішньої торгівлі УСРР. Наказом по Наркомторгу СРСР від 18 січня 1927 р. було затверджено Положення про Українське відділення Головного митного Управління. Положення підтверджувало всі попередні функції відділення в Україні.

Упродовж 1927 р. у межах України відбулась поступова реорганізація митних структур, пов'язана зі зміною їх статусу. Певна структурна перебудова відбувалась і безпосередньо в самому ГМУ. Так, на основі злиття кошторисно-розрахункового та адміністративно-господарчого відділів було утворено адміністративно-фінансовий. Інспекція ГМУ як самостійна частина ліквідувалась.

12 жовтня 1927 р. на другій сесії ВУЦВК десятого скликання розглядалось 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 було істотно скорочено, скажімо, ліквідовано Пищевську, Тираспольську та Гусятинську митниці, і таким чином число митних установ, включно із самим відділенням, на 1 жовтня 1927 р. було зменшено 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 вводились нові штати. За наказом Наркомторгу від 16 лютого 1928 р. і згідно з постановою Колегії Наркомату Робітничо-селянської інспекції від 22 грудня 1927 р. ліквідовувалась Київська митниця, а апарат Українського відділення об'єднувався з Харківською митницею. Ліквідовувалися



**Нарукавний шеврон із зазначенням персонального звання службовця Головного митного управління СРСР, початок 1930-х рр.**

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, що здійснював це керівництво, як і раніше, через Головне митне управління. Митний кодекс фактично повторював основні положення Митного статуту, виходячи з принципу державної монополії зовнішньої торгівлі. Водночас, на думку деяких дослідників, Кодекс розвивав тенденцію до поступового спрощення всієї системи митних органів<sup>36</sup>. Така тенденція збереглася і в наступний період історії радянської митної справи.

3. Наприкінці 1920-х — на початку 1930-х рр. політична влада в державі, як відомо, зосередилась в руках однієї людини — офіційного лідера компартії Й. Сталіна. Одноосібне, по суті, правління Сталіна супроводжувалося створенням культу вождя, подальшим обмеженням громадянських прав широких верств населення, поширенням репресивних заходів керування абсолютно всіма сферами життєдіяльності держави. 1929 р. уряд фактично відмовляється від нової економічної політики, оголосивши курс на прискорену індустріалізацію промисловості та колективізацію сільського господарства. Уже в 1930-х рр. стала очевидною тенденція “відмови від економічної моделі управління й домінування адміністративно-командних методів регулювання суспільних відносин”<sup>37</sup>. Не

<sup>36</sup> Габричидзе В.Н. Таможенное право. — М., 1995. — С. 44.

<sup>37</sup> Там же.

була винятком і зовнішньоекономічна сфера, включно з митною справою. Й. 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 зменшилася кількість учасників зовнішньоторговельних відносин. Це не могло не вплинути відповідним чином і на митну справу. Вона, і митний контроль зокрема, перестали відігравати свою роль у регулюванні експортно-імпорتنих операцій. Скорочувалося число непотрібних тепер митних установ, спрощувалась система їх управління. Масові репресії 1930-х рр. не могли обійти стороною митників, тому практичний досвід, кваліфікація, попередні заслуги перед державою до уваги в той час не брались.



Начальник Головного митного управління СРСР у 1945—1951 рр. Д.О. Александров

Період історії митних органів під час одноосібного правління Й. Сталіна датуємо відповідно 1929—1953 рр. У свою чергу, цей період доцільно поділити на три окремі підперіоди, які збігаються з довоєнним часом (1929—1941), воєнним (1941—1944 або 1945) та післявоєнним (1945—1953).

У 1930-х рр. зі зрозумілих причин жорсткішим став ідеологічний та політичний контроль за ввезенням до країни друкованої продукції, яка обов’язково мала перевірятися Головним управлінням у справах літератури та книговидання 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. було ліквідовано Українське відділення, а нечисленні українські митниці підпорядковано безпосередньо ГМУ. Конституція СРСР 1936 р. підтвердила, що союзні республіки позбавлені права займатися зовнішньоекономічною діяльністю.

У 1941 р. мережа митних установ України у зв’язку з початком війни була фактично знищена, частину митників мобілізовано до діючої армії, інших — переведено на митниці в неохоплені воєнними діями регіони. Зі збільшенням перевезень техніки, військового спорядження, зброї, продовольства тощо за системою ленд-лізу



Начальник Головного митного управління СРСР у 1953—1967 рр. А.Г. Морозов

обсяги роботи радянських митників значно зросли, але це стосувалося, звичайно, не території України, яка довгий час була або зоною бойових дій, або окупована німецькими загарбниками.

Тільки з 1944 р. в контексті загальнодержавної відбудовчої політики починається відбудова й митної системи України. Відновлюють свою діяльність Одеська і Миколаївська митниці, створюються нові — Львівська, Чопська, Ренійська, Вадул-Сіретська тощо.

У цілому структура радянської митної системи цього часу залишилася незмінною, лише наркомати перетворювалися (1946 р.) у міністерства, а Головне митне управління відтепер діяло у складі Міністерства зовнішньої торгівлі СРСР.

4. 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 запрограмувала хронічне відставання СРСР від країн Заходу в майбутньому.

Водночас консервація економіки змушувала радянське керівництво йти на ширші контакти із західними державами, що лише зміцнювало економічну залежність від них СРСР. У 1960—1980-х рр. експорт Радянського Союзу фактично становили сировина та військова продукція, а СРСР потребував від Заходу як технологій, так і значного спектру товарів широкого призначення. Обсяги міжнародної торгівлі відчутно зростали, що відповідно позначалось і на роботі митників.

У 1953 р. було затверджено Правила митного огляду, пропуску ручного та несупроводжуваного багажу осіб, які прямували через державний кордон СРСР<sup>38</sup>.

<sup>38</sup> Чорний В. Україна і митна справа: історичний нарис. — К., 2000. — С. 209.

5 травня 1964 р. Президія Верховної Ради СРСР затвердила новий Митний кодекс, коротший за попередній. Управління митною справою в межах усього СРСР було залишено за Міністерством зовнішньої торгівлі і здійснювалося Головним митним управлінням. Основними функціями митних установ визначались контроль за дотриманням державної монополії зовнішньої торгівлі, здійснення суто митних операцій і боротьба з контрабандою. ГМУ складалося з п'яти відділів: оперативно-інспекторського, боротьби з контрабандою, митного права і міжнародних зв'язків, кадрів, фінансування, бухгалтерського обліку і контролю. У системі ГМУ більше не було підрозділу, який би займався питаннями тарифно-митного регулювання. Значно спростилася система керування, вона стала дворівневою: митниці й митні пости безпосередньо підпорядковувалися ГМУ. Усі структурні трансформації здійснювалися лише Мінзовнішторгом.

Отже, новий Митний кодекс фактично ігнорував інтереси союзних 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.

5. Останній період діяльності радянських митних установ у часи так званої перебудови (1985—1991) закінчується остаточним розпадом всього Радянського Союзу.

Б. Габричидзе справедливо називає «найбільш радикальним етапом реформи системи митних органів» початок 1986 р., коли Головне митне управління було перетворено у Головне управління державного митного контролю при Раді Міністрів СРСР (ГУДМК) — самостійний державний орган зі статусом союзного відомства<sup>39</sup>.



Начальник Головного митного управління СРСР у 1972—1986 рр. Ю.М. Прімеров

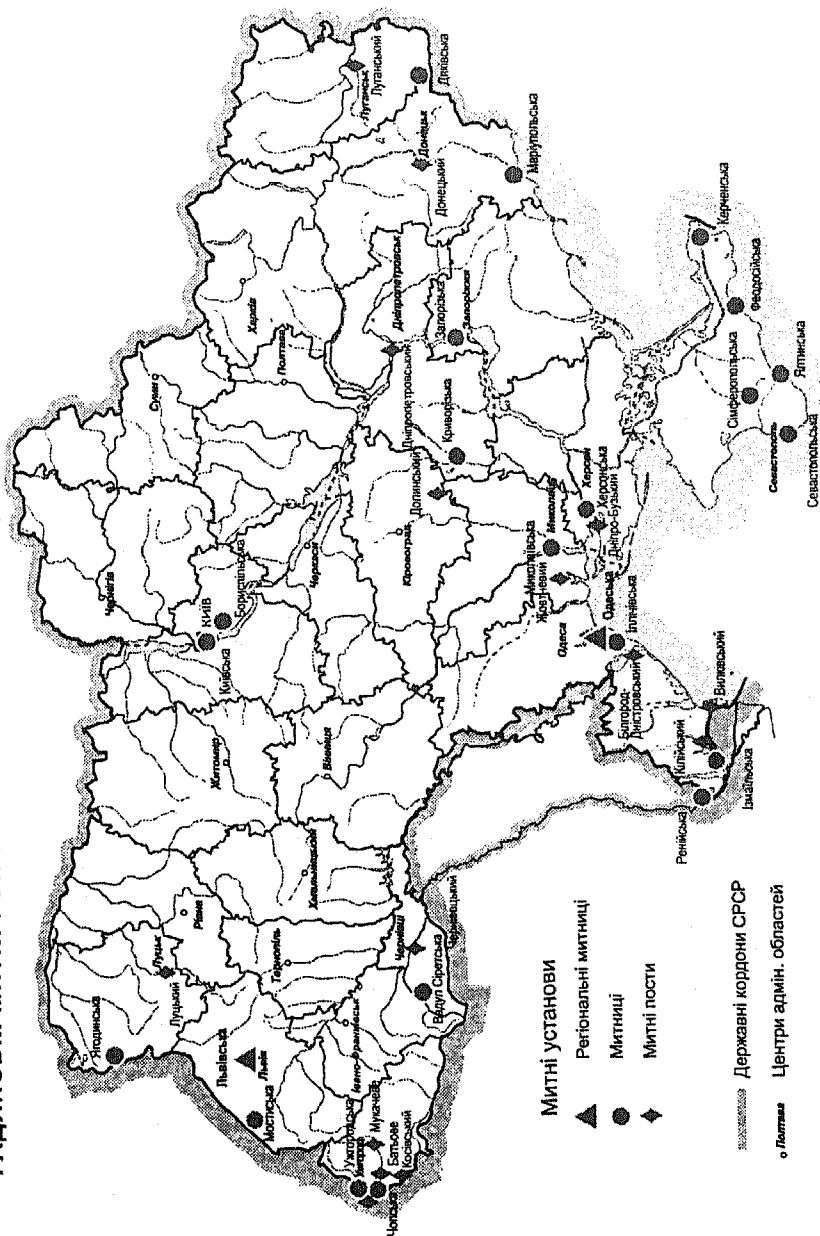


Начальник Головного управління державного митного контролю СРСР у 1986—1989 рр. В.М. Базовський

<sup>39</sup> Габричидзе Б.Н. Таможенное право. — М., 1995. — С. 45.



РАДЯНСЬКІ МИТНІ УСТАНОВИ В УРСР НА 1990 Р.

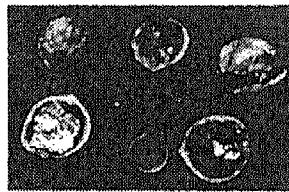




**Начальник Головного управління державного митного контролю СРСР у 1989—1991 рр. В.К. Болров**



**Затримання контрабанди у 1970-х рр.**



**Контейнери для контрабандного перевезення діамантів**

джені перебудовою, з часом вже не контролювалися компартією, і планове реформування явно не встигало за життям. Справжній стан справ не задовольняв значні маси населення. Після бурхливих полі-

Функціонально митна система у 1986—1989 рр. не змінилася. Основною функцією залишався контроль за дотриманням державної монополії зовнішньої торгівлі. Однак радикальних змін зазнавали організаційно-правові підвалини митної системи, що, безперечно, було пов'язано із загальною ситуацією в країні. Розуміючи негативні наслідки перманентної консервації економіки, тодішнє радянське керівництво наважилось на значне реформування насамперед цієї сфери, що не могло не позначитися на діяльності митних установ. На вищому рівні було прийнято низку нормативних актів, які визначали правовий статус та порядок функціонування митних структур.

Відбувалися відповідні структурні зміни. Так, усі відділи, що входили до складу ГМУ, тепер перетворювались на управління ГУДМК, значно розширювалась мережа місцевих митних установ.

28 лютого 1989 р. Рада міністрів СРСР деюре відмовилась від принципу державної монополії на зовнішню торгівлю і вирішила формувати нову, якісно іншу митну політику. Це давало можливість змінювати функції та відповідні форми практичної роботи митних установ у подальшому. Втім, до 1991 р. радикальна трансформація так і не відбулася. Політика реформування народного господарства виявилася непослідовною, половинчатою. Тому нові юридично закріплені функції митних органів мали швидше декларативний характер.

Важко спрогнозувати, як і в якому напрямку розвивалась би діяльність радянської митної системи, якби нова внутрішня політика держави була більш продуманою та послідовною. Суспільні процеси, пробуджені перебудовою, з часом вже не контролювалися компартією, і планове реформування явно не встигало за життям. Справжній стан справ не задовольняв значні маси населення. Після бурхливих полі-

тичних подій 1989—1991 рр. взяли гору тенденції, що призвели до остаточного розпаду Радянського Союзу як єдиної держави. Разом з іншими загальносоюзними інституціями припинили існування й радянські митні органи.

---

## ПІСЛЯМОВА

Змінювалися народи, з'являлися й зникали держави, однак невпинно розвивалась торгівля й нові держави, що виникали на території України, прагнули взяти під свій контроль торговельні процеси в Східній Європі. Скіфи, греки, римляни, готи, хазари і, зрештою, держава східних слов'ян Русь — усі доклали зусиль до справи формування й розвитку митних традицій. Чому б нам не скористатися цим давнім досвідом наших предків, не повчитися в них? Адже суть митного ремесла не змінилася. Безперечно, дослідження історії митної справи України має важливе пізнавально-практичне значення. Ми не можемо відцуратися досвіду наших попередників.

Філологічний аналіз терміна “*мито*” дає підставу говорити про відсутність будь-якої системної диференціації податків на прямі й непрямі (митні) у феодальних державах, особливо на території феодальної 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 дослідженнями А.С. Львова та німецького славіста Ю. Удольфа, використовувався у південній Словенії, Чехії, південній Польщі, на території східних слов'ян з VIII ст. Він походить від стародавнього верхньонімецького *myto* — збір.

Використовуючи сучасні терміни “митні органи”, “митна система”, “митна політика” щодо античності та феодалізму, слід ура-

ховувати, що в античних та феодальних державах функція збирання мита зазвичай віддавалась на відкуп на конкурсній основі приватним особам. 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.

Проте за античної доби держави Північного Причорномор'я в часи економічного розквіту прагнули проводити власну торгівлю та митну політику. Ці держави законодавчо регламентували фінансову сферу, встановлювали монополії на торгівлю певними групами товарів, надавали пільги при сплаті мита і проходженні портових процедур, дарували права торгівлі без мита визначним особам або державам. Спеціалізованої митної служби, за винятком інституту еліменістів, в еллінських колоніях не було. Її функції передавалися відкупникам — приватним особам і покладалися на державних чиновників, які мали й інші обов'язки, пов'язані з регламентацією торгівлі, фінансово-податковими та поліцейськими функціями.

Нерідко інтереси багатого купецтва та політичної еліти були невіддільними, це можна побачити на прикладі крупних торговців, вищої вельможної знаті та самого царя Боспорської держави. Монарх не тільки не опирається злиттю приватного купецтва та чиновництва, а й стимулює цей союз, даруючи їх об'єднанням митні пільги. Зрощування правлячого класу та “бізнес-кіл” стало нормою в елліністичну та римську епохи.

У період раннього середньовіччя рівень розвитку торгівлі і, відповідно, митної діяльності значно деградував. Це обумовлювалося як натуралізацією економіки, починаючи з III ст., так і встановленням міцного зв'язку між торгівлею та військовою справою. Консолідуєча сила багатьох тогочасних держав — ранньосередньовічні варварські дружини зароджувались як угруповання воїнів, грабіжників та купців. Упродовж IX—XIII ст. митна діяльність Давньоруської держави еволюціонує. На перших етапах цей процес не виходив за рамки звичайної військової контрибуції з підкорених племен і виконував роль інструмента закріплення влади над новоприєднаними територіями. Поступово ускладнення соціально-політичної структури Русі, розвиток економічних відносин, зростання ролі товарного обміну як на її території, так і за кордоном змусили виділяти митні податки та митні процедури в окремий вид державних функцій.

Митна політика, якщо так можна назвати діяльність київських князів у X ст., була спрямована на максимальну концентрацію то-

варних ресурсів усієї держави, опанування найбільш важливих перехресть торгових шляхів для контролю міжнародної торгівлі, досягнення сприятливого митного режиму для свого купецтва на іноземних ринках. Усі ці завдання досягалися за допомогою лише військової сили, і тільки з XI ст. почали застосовуватися дипломатичні методи.

Із ліквідацією незалежності давньоруських князівств українські землі увійшли до складу різних держав, а тому єдиної митної системи в цей час не існувало. Проте скрізь митниця виконувала, передусім, фіскальну функцію, цьому, зокрема, сприяли дорожній примус та складське право.

Спочатку правовою основою стягування мита був звичай, який згодом підтверджувався монаршими актами. Нормативно-правове регулювання митних відносин шляхом закріплення відповідних положень у загальнодержавних кодексах було лише у Великому князівстві Литовському (Литовські статuti). На південноукраїнських теренах вони регламентувалися “Кодексами законів” османських султанів, що видавались для окремих територій імперії. На території українських земель у складі Польського королівства, а потім Речі Посполитої організація митної служби, стягнення мита, тарифи встановлювались сеймовими конституціями, а на землях, підпорядкованих Молдавському князівству та Московській державі, — грамотами їх монархів.

Литовські князі впродовж XIV—XV ст. намагались зберегти державну монополію у митній сфері. Про це свідчить такий законодавчий акт, як “Грамота про прибутки воеводські” 1499 р. Відповідно до цього акта вся повнота митної юрисдикції на території міст належала воеводам як представникам князівської адміністрації. Митна юрисдикція воевод поширювалась також на міста з магдебурзьким правом. Однак уже в XVI ст. у зв’язку з розвитком інституту економічних привілеїв для шляхти литовські князі мусили поступитися часткою митних повноважень на користь шляхти, про що свідчать норми Литовських статутів.

Польська влада також не враховувала специфічних умов українських земель та її економічних інтересів. Митні відносини набули двоступеневої структури — це паралельне функціонування королівської та феодальної приватної митниці. Оскільки стягувалась велика кількість внутрішніх та зовнішніх зборів на користь господарського скарбу, приватних осіб, міських громад, це утруднювало та сковувало торгівлю українських міст. Держава намагалась регламентувати митну систему встановленням державних митниць, створенням примусових доріг, складів. Спостерігається знач-

на кількість різних видів мита, а їх розміри нерідко були відмінними у різних пунктах збору. Існувала й велика кількість пільг, які надавали монархи окремим особам чи навіть мешканцям цілих міст на сплату мита за меншою ставкою чи безмитну торгівлю. Митна система Речі Посполитої XVI—XVII ст. досягла класичного зразка, характерного для пізнього європейського феодалізму, і одночасно вона опинилась у серйозній структурній кризі разом з кризою всієї державної системи.

У другій половині XVII — першій половині XVIII ст. у козацькій Україні склалася самобутня митна система. Існувало два основних види зовнішніх митних зборів: мито від вивезення товарів — “евекта”, і мито за ввезення товарів — “індукта”. Розмір мита в обох випадках, як правило, був однаковий — 2 % від ціни товару. На відміну від Росії, у Гетьманщині не було ніякого додаткового, крім двовідсоткового мита, оподаткування на кордоні під час вивезення та ввезення товарів. Всі вони надходили 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, поковшове та ін. Митна політика Богдана Хмельницького була спрямована на вирішення двох основних завдань: зміцнення старих і налагодження нових торговельних контактів, щоб не допустити торговельної блокади України з боку Речі Посполитої під час війни, та застосування тарифної справи для інтенсифікації внутрішнього ринку і нарощування транзитного потенціалу української території. 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. Митна система, створена гетьманом Б. Хмельницьким ще 1654 р., проіснувала до середини XVIII ст., коли 15 липня 1754 р. російська імператриця Єлизавета Петрівна ліквідувала її і поширила на територію Гетьманщини російське митне законодавство.

Своєрідна митна система сформувалася в знаменитій Запорозькій Січі — специфічному утворенні, подібному до держави. Поступово, впродовж еволюції її структурної організації набувала своїх обрисів і митна система Війська. Ресурси Січі формувалися з комбінації податків, натуральних і особистих повинностей, оренд, регалій. Регалії як спосіб одержання доходів базувалися лише на монопольному праві коша розподіляти між куренями господарчі території. Тобто кіш, за прикладом європейських монархів, зосереджував у своїх руках найбільш дохідні статті господарювання.

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, у тому числі й митні податки з купецтва.

Тривалий час в історичних дослідженнях поняття “митна політика” не набуло якостей, характерних для самостійного наукового терміна, і ототожнювалося 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 усїєї нації в цілому.

Основними історичними формами митної політики, які сформувалися з середини XVII ст., стали митний протекціонізм і фритредерство — політика вільної торгівлі. Але 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 французького *mercantile*, що значило “торгівля”, “купець”). У другій половині XIX ст. митна політика, митна справа втрачає лише фіскальні функції і трансформується в інструмент захисту загальнонаціональних інтересів держави у міждержавних стосунках в умовах індустріальної доби.

Аналіз розгалуженої інфраструктури митних установ на території українських губерній у складі Російської імперії, яка формувалась протягом другої половини XVIII—XIX ст., свідчить про виняткову роль цього регіону для митної справи й політики 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 по лінії “Південно-Західна Європа — Кавказ — Центральна Азія”. Ця оцінка підтверджується документальними джерелами: так, згідно з Митним статутом 1811 р., з 11 митних округів на території України розміщувались 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. 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, де протекціоністські заходи, в першу чергу застосовувались до галузей промисловості подвійного призначення (транспорт, важка промисловість, добувна тощо),



ураховуючи військово-стратегічне значення України для Російської імперії.

Митна справа в історичному контексті, безперечно, пов'язана з державністю як такою. Тому, не зважаючи на те, що українська державність у часі мала об'єктивні перерви, митна справа на теренах України в такі часи не зникала, набуваючи інших державно-національних, соціально-політичних, економічних та правових форм. У такому ракурсі слід розглядати й історію митної справи в Україні за радянських часів. Радянський режим не дав Україні повної державної самостійності. Суверенітет УРСР якраз і був обмежений у сфері зовнішньої політики та економіки. Жодного дня митні структури, що діяли в Україні, безпосередньо українському урядові не підпорядковувались, залишаючись у підпорядкуванні Москви. Але все ж таки на території республіки вони були, забезпечуючи переміщення товарів і вантажів через західний суходільний і чорноморський кордони. Звісно, своя специфіка у діяльності митних структур в Україні була. Митне відомство незалежної України (1991—1992 рр.) утворилося не на порожньому місці, а на основі того, що залишалось від радянського часу.

Ураховуючи всі зазначені фактори, слід підкреслити наукову і практичну необхідність дослідження митної справи в Україні в усі її періоди від давнини до сьогодення та в межах усіх держав, до яких вона належала.

---

---

## ХРОНОЛОГІЧНА ТАБЛИЦЯ

- VI—V 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 еліменістів, відповідального 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 Херсонеса
- 340/330 рр. до н. е. Ольвійський закон Каноба, сина Фрасідмантава, що встановлював право вільного перевезення грошей через митний кордон

- 334/323 рр.  
до н. е. Декрет про ісополітію (рівноправність) громадян Мілета і Ольвії, який підтверджує взаємну ателію (безмитність) для громадян цих полісів
- бл. 394 р. до н. е. Імовірний договір між Боспором і Афінами щодо регуляції судових процедур та взаємної ателії
- бл. 349/7 р.  
до н. е. Згадка про пільгові митні тарифи, встановлені Боспором у хлібній торгівлі з м. Мітілена (о. Лесбос)
- 346 р. до н. е. Афіський декрет на честь Спартока II, Перісада I та Аполлонія, що підтверджував попередній договір щодо ателії та привілеїв афінянам, наданих їхнім батьком Левконом I
- 328/326 р.  
до н. е. Додаткове підтвердження Перісадом I права першочергового завантаження суден та ателії при вивезенні хліба в Афіни
- 309 р. до н. е. Боспорський правитель Євмел пообіцяв народним зборам збереження ателії, якою користувалися громадяни Пантикапея за його предків
- 288 р. до н. е. Афіський декрет на честь Спартока III, що зберігав низку привілеїв, якими афіняни користувалися ще з часів Сатира і Левкона, крім ателії
- 254 р. до н. е. Відправка Перісадом II посольства в Єгипет до Птолемея II Філадельфа, яке, ймовірно, обговорювало питання хлібної конкуренції в Східному Середземномор'ї
- I ст. н. е. Північночорноморський ринок органічно включається в економічну систему Римської імперії
- II—III ст., рубіж Надання Савроматом II ателії на разове вивезення хліба фіасу навклерів (релігійному об'єднанню купців-судновласників) з Горгіпії

II—IV ст.	Надання Римською імперією ателії купцям Тіри, Ольвії і Херсонеса та її періодичні підтвердження
IV ст., кінець	Загибель більшості античних поселень Північно-Західного Причорномор'я, в тому числі Тіри та Ольвії
485/6 р.	Постанова імператора Зинона, що позбавляла військових намісників прав на використання коштів, що йшли на їх утримання (в тому числі митних зборів)
488 р.	Херсонеський напис про відновлення оборонних стін, у якому згадується загін балістаріїв, що утримувався за рахунок коштів міського практиону (митниці)
VI ст., перша половина	Загибель більшості дрібних античних поселень Таврики та Боспору. Входження Херсонеса і Боспору до складу Східної Римської (Візантійської) імперії
VI ст., друга чверть	Митна реформа візантійського імператора Юстиніана I
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.	Торговельні угоди давньоруської держави з Візантією. Перша документальна фіксація вітчизняної митної справи на міжнародній арені
IX ст.	Встановлення 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 і “мито”, але застосовується лише для внутрішньої торгівлі
- 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. Встановлення у львівській митниці складів для товарів
- 1390 р. Волоський воєвода Мірча дозволив купцям зі Львова торгувати всіма товарами після сплати торгового мита
- 1354 р. Польський король Казимир видав закон, за яким усі митні збори, що існували в українських землях, бралися під контроль Польщею
- 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
1460 р.	Молдавський воєвода і господар Стефан IV підтвердив купцям зі Львова та подільських земель привілеї на торгівлю
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 воєводські” — нормативний акт литовського князя Олександра, який регулював митну діяльність в українських містах
1501 р., 16 лютого	Підтвердження Олександром привілею Казимира Волинській землі, в якому зазначалось, щоб на нових торгах не стягували нові мита, а лише старі
1529 р., 1 вересня	Привілеї Жигимонта I Київській землі, яким заборонялось стягувати нові мита
1529 р., 29 вересня	Прийняття Першого Литовського статуту, який у ст. 21 регулює митні відносини
1529 р., 29 вересня	Привілеї Жигимонта I шляхті Київської землі на їхні права і вольності, яким заборонялось встановлювати 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. 1547 р., 27 березня	Ревізія волинських замків Привілей Жигимонта I всій землі Волинської, яким заборонялось 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 на безмитне 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
1559 р.	Надання дозволу “княжатам”, “панятам” і всій шляхті Великого князівства Литовського експортувати без сплати мита лісові товари власного виробництва і з власних маєтків, вирощені, а не куплені збіжжя й худобу за умови присяги пана або його слуги на першій коморі, що товар вироблений або вирощений у власному господарстві
1557 р., 21 березня	Угорська королева Ізабелла дозволила купцям зі Львова безмитно торгувати по всій Угорщині
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.	Прийняття Другого Литовського статуту, який містить артикули про митну справу
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	“Козака конституція” Баторія, яка офіційно встановила посаду гетьмана, символіку з клейнодами і право торгувати, але до Києва
1588 р. 1633 р.	Прийняття Третього Литовського статуту Встановлення 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 цісарем турецьким про митні пільги відносно 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 Гнату Івановичу
1649 р.	Зборівський договір Б. Хмельницького із Річчю Посполитою, в якому регулювалися правила збирачів 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 Б. 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
1653—1659 рр.	Подорож на схід Європи Павла Алепського та його записки про митну політику Б. Хмельницького
1657 р., 15 березня	Універсал Б. Хмельницького про безмитну торгівлю київських міщан зі Старим Биховом
1699 р., 10 березня	Грамота московського царя за клопотанням гетьмана І. Мазепи і київського вїйта про лояльне ставлення до торгових людей
1710 р.	Конституція гетьмана П. Орлика, яка містить ст. 16 про митні правові норми
1734 р.	Запорозька 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	Скасування митних зборів у вигляді індукти та евекти, що збиралися для потреб України царським урядом Росії
1754 р., вересень	Скарга К. Розумовського на царський указ про заборону збирати для гетьманського скарбу індукти
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	Наказ Сенату про організацію і склад південноукраїнських митниць
1782 р., 27 вересня	Указ Катерини II про створення митної прикордонної варти
1784 р.	Створення Феодосійської митниці
1788 р.	Створення Севастопольської митниці
1792 р.	Створення Очаківської митниці
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
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 та 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.  
1905 р. Митні статuti — комплексні нормативно-правові акти, що регулювали митну справу на території Російської імперії
- 1917 р.,  
28 червня Проект Конституції М. Міхновського “Само-стійна Україна”, який містить розділ “Фінанси”
- 1917 р., грудень Створено Генеральний секретаріат як уряд на чолі з В. Винниченком. У складі Генерального секретарства фінансів створено Департамент митних зборів
- 1918 р., 22 січня Генеральний секретар у продовольчих справах УНР М. Ковалевський заборонив вивезення продовольства за межі України
- 1918 р., лютий IV універсал Центральної Ради, який містить вимоги щодо торговельно-митних відносин
- 1918 р., 21 березня Мирний договір УНР з Болгарією і Туреччиною
- 1918 р., 21 травень Встановлення тимчасового митного огляду на кордонах УНР
- 1918 р., 21 травня Департамент митних зборів Української держави очолив П. Андреев
- 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 від призову на дійсну військову службу митників

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, сурику, соди, тютюну
1918 р., 29 травня	Вийшов декрет РНК РСФРР “Про розмежування прав центральних і місцевих радянських влад щодо збирання мит і про регулювання діяльності місцевих митних установ”
1918 р., 29 червня	Департамент митних зборів перейменовано на Головне управління митного контролю, яке підпорядковувалось НКТІП.
1918 р., липень — вересень	Українсько-Кримська митна війна
1918 р., 9 листопада	У складі уряду ЗУНР митно-тарифним регулюванням займався секретаріат фінансів, торгівлі і промислу
1919 р., 9 березня	РНК УСРР прийняла декрет “Про перехід митних установ та прикордонної охорони у підпорядкування Ради народного господарства України”
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., 30 квітня	Декрет РНК РСФРР “Про порядок укладення угод на ввезення та вивезення товарів з іноземних держав”
1920 р.	Проект урядової комісії Директорії на чолі з С. Петлюрою містить артикул 92, де регламентується митна справа
1920 р., 14 травня	Постанова Ради праці та оборони (РПО) “Про боротьбу з контрабандною торгівлею”
1920 р., 21 червня	У Харкові створено відділ митного контролю

1920 р., 29 червня	Головне управління митного контролю пере- підпорядковано Наркомату зовнішньої тор- гівлі
1920 р., 12 лис- топада	Декрет РНК РСФРР “Про порядок прийман- ня, зберігання й передачі імпорتنих та екс- портних товарів”
1921 р.	Проект конституції С. Дністрянського міс- тив правове закріплення митної справи як атрибуту суверенітету
1921 р., 8 грудня	Вийшов декрет РНК РСФРР про створення Центральної комісії з боротьби з контрабан- дою
1922 р.	Створення Українського митного округу
1922 р., 23 лютого	Декретом РНК РСФРР затверджено митно- тарифний комітет
1922 р., 9 березня	Постановою ВЦВК та РНК РСФРР затвер- джено перший радянський митний тариф з європейської ввізної торгівлі
1922 р., 31 березня	РНК РСФРР затвердила “Тимчасове поло- ження про місцеві митні установи”
1922 р., 20 квітня	Постанова РНК УСРР “Про введення в дію на території УСРР Митного тарифу з євро- пейської торгівлі”
1922 р., 13 червня	Постановою ВЦВК РСФРР затверджено пер- ший радянський митний тариф з європей- ської вивізної торгівлі
1922 р., 11 жовтня	За розпорядженням Ради міністрів Польщі створено Львівську митну дирекцію
1922 р., 14 листопада	РНК УСРР прийняла постанову “Про заходи по боротьбі з контрабандним ввезенням та вивезенням товарів”
1923 р., 26 жовтня	Ліквідовано Український митний округ
1924 р., 14 грудня	Президія ЦВК СРСР затвердила Митний статут СРСР
1925 р., 10 березня	Затверджено Положення про відділення Го- ловного митного управління СРСР в УСРР

1925 р., 18 листопада	За постановою ЦВК та РНК СРСР Наркомат зовнішньої торгівлі об'єднався з Наркоматом внутрішньої торгівлі в єдиний Наркомат зовнішньої та внутрішньої торгівлі
1927 р., 18 січня	Затверджено "Положення про Українське відділення Головного митного управління"
1927 р., листопад	Створено Малопольський окружний інспекторат митної охорони у Львові
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
1934 р.	Ліквідовано Українське відділення ГМУ Наркомторгу
1940 р.	Проект конституції М. Сціборського про власну митну політику
1953 р.	Затверджено Правила митного огляду, пропуску ручного вантажу та несупроводжуваного багажу осіб, які перетинали Державний кордон СРСР
1964 р., 5 травня	Указом Президії Верховної Ради СРСР затверджено новий Митний кодекс
1981 р., 27 квітня	Постановою Ради Міністрів СРСР затверджено новий митний тариф
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 СРСР
1988 р., 15 липня	Наказ Головного управління державного митного контролю при Раді Міністрів СРСР про створення Львівської регіональної митниці
1989 р., 28 лютого	Рада Міністрів СРСР відмовилась від принципу державної монополії зовнішньої торгівлі
1990 р., 16 липня	Верховна Рада УРСР прийняла Декларацію про державний суверенітет України, де в розділі VI визначено право створювати свою митну систему

1990 р., 3 серпня	Верховна Рада УРСР 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., 26 березня	Останній Митний кодекс СРСР
1991 р., 16 квітня	Прийняття Закону УРСР “Про зовнішньоекономічну діяльність”, у 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., 25 червня	Закон УРСР “Про митну справу в Україні”
1991 р., 24 серпня	Верховна Рада УРСР прийняла Акт проголошення незалежності України
1991 р., 4 листопада	Закон України “Про державний кордон України”, який проголошував недоторканість 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”

---

## БІБЛІОГРАФІЯ

### Джерела

1. Акты, издаваемые Виленской Археографической Комиссией. — Вильна, 1875. — Т. 8: Акты Виленского гродского суда. — XXV + 652 + 83 с.
2. Акты, относящиеся к истории Западной России, собранные и изданные Археографической Комиссией. — СПб., 1853. — Т. 5: 1633—1699. — XVII + 288 + 7 с.
3. Акты, относящиеся к истории Южной и Западной России и изданные Археографической Комиссией. — СПб., 1861. — Т. 3: 1638—1657.
4. Акты, относящиеся к истории Южной и Западной России, собранные и изданные Археографической комиссией. — Т. 1. — СПб., 1846.
5. Акты, относящиеся к истории Южной и Западной России... — Т. II. — СПб., 1865.
6. Акты, относящиеся к истории Южной и Западной России... — Т. III. — СПб., 1878.
7. Акты, относящиеся к истории Южной и Западной России... — Т. X. (Дополнение к III тому). — СПб., 1878.
8. Антология источников по истории, культуре и религии Древней Греции / Под ред. В.И. Кузицина. — СПб.: Алетейя, 2000. — 608 с.
9. Антология эпиграфических памятников Херсонеса в русских переводах // Сорочан С.В., Зубарь В.М., Марченко Л.В. Жизнь и гибель Херсонеса. — Х.: Майдан, 2001. — С. 706—716.
10. *Аппиан Алéксандрийский*. Римская история: Пер. с греч. — М.: АСТ: Ладомир, 2002. — 878 с.
11. *Аристотель*. Политика / Пер. С.А. Жебелева, М.Л. Гаспарова. — М.: АСТ, 2002. — 393 с.



13. Архив Юго-Западной России, издаваемый Комиссией для разбора древних актов. — Т. I. — Ч. VII. — Киев: Изд-во Корчак-Новицкого, 1886.
14. Архив Юго-Западной России... — К., 1890. — Т. 2. — Ч. 7.
15. Вестник финансов, промышленности и торговли. — СПб.
16. Весь Екатеринослав. 1911 год. — Екатеринослав, 1911.
17. *Витте С.Ю.* Воспоминания. — М.: Соцэкгиз, 1960. — Т. 2. — С. 301.
18. *Галл Аноним.* Хроника и деяния князей или правителей польских. — М.: Изд-во АН СССР, 1961. — 172 с.
19. *Геродот.* Истории в дев'яти книгах / Пер., передмова та прим. А.О. Білецького. — К.: Наук. думка, 1993. — 575 с.
20. Гетьманские универсалы о Киевском городском хозяйстве (1677—1719 гг.) // Чтения в Историческом Обществе Нестора-Летописца. — Кн. 26. — К., 1902.
21. Государственные архивы СССР: Справочник. — М.: Мысль, 1989. — Ч. 1. — 603 с.; Ч. 2. — 419 с.
22. *Граков Б.Н.* Материалы по истории Скифии в греческих надписях Балканского полуострова и Малой Азии // Вестник древней истории. — 1939. — № 3. — С. 231—312.
23. Грамоты Великих князей Литовских с 1390 по 1569 годы, собранные и изданные под редакцией В. Антоновича и К. Козловского. — К., 1836. — Док. № 25.
24. Декреты Советской власти. — Т. 9. — М.: Госполитиздат, 1978.
25. *Демосфен.* Речи: В 3 т.: Пер. с древнегреч. / Отв. ред. Е.С. Голубцова, Л.П. Маринович, Э.Д. Фролов. — М.: Памятники исторической мысли, 1994. — Т. 1. — 608 с.; Т. 2. — 544 с.; Т. 3. / С.И. Радциг. — М., 1996. — 624 с.
26. Державний архів Київської області.
27. Державний архів міста Києва.
28. Державний архів Харківської області.
29. Документи Богдана Хмельницького (1648—1657). — К., 1961.
30. Документи по історії Києва 1494—1835 рр. // Український археографічний збірник. — К., 1926. — Т. 1.
31. Закон України “Про внесення змін і доповнень до деяких законодавчих актів України з митних питань” // Відомості Верховної Ради України. — 1994. — № 20.
32. Закон України “Про Єдиний митний тариф” (зі змін. та доп.) від 05.02.1992 № 2097-XII.
33. Закон України “Про застосування спеціальних заходів щодо імпорту в Україну” від 22.12.1998 № 332-XIV.
34. *Исократ.* Речи. Письма / Пер. под ред. К.М. Колобовой. — XVII. Банкирская речь (Трапедзитик) // Вестник древней истории. — 1968. — № 4. — С. 209—216.
35. *Карпини, Джиованни дель Плано.* История монголов. *Рубрук, Гильом де.* Путешествие в Восточные страны / Под ред. Н.П. Шатиной. — М.: Географгиз, 1957. — 271 с.

36. *Карышковский П.О.* Материалы к собранию древних надписей Сарматии и Тавриды // Вестник древней истории. — 1959. — № 4. — С. 111—131.
37. Конвенція про створення Ради митного співробітництва від 15.12.1950.
38. *Константин Багрянородный.* Об управлении империей. — М.: Наука, 1989. — 496 с.
39. Корпус боспорских надписей / Под ред. В.В. Струве, М.Н. Тихомирова, В.Ф. Гайдукевича и др. — М.; Л.: Наука, 1965. — 951 с.
40. *Кругликова И.Т.* Новые эпиграфические памятники из Горгииппии // Вестник древней истории. — 1967. — № 2. — С. 182—197.
41. *Латышев В.В.* Сборник греческих надписей христианских времен из Южной России. — СПб., 1896.
42. *Ленін В.І.* Повне зібрання творів. — Т. 27.
43. Летопись по Лаврентьевскому списку. — СПб., 1897.
44. *Лисий.* Речи / Пер. С.И. Соболевского; Авт. предисл.: Л.П. Маринович и Г.А. Кошеленко. — М.: Ладомир, 1994. — 373 с.
45. Материалы к пересмотру торгового договора с Германией. — Вып. 2. — СПб., 1914.
46. Материалы по истории Подольской губернии (1792—1796). — Каменец-Подольский, 1885.
47. Метрыка Вялікага Княства Літоўскага. Кніга 28 (1522—1552): Кніга записаў 28 / Падрыхтовка тэкстав да друку і навук. апарат В. Мянжынскі, У. Свяжынскі. — Менск: АТНЕНЖУМ, 2000.
48. Митний кодекс України та нормативно-правові акти, що регулюють його застосування: 36. док. / Упоряд.: П.В. Пашко, В.П. Науменко. — К.: Знання, 2004. — 1173 с. — (Митна справа в Україні).
49. Надписи Ольвии (1917—1965) / Под ред. Т.Н. Книпович, Е.И. Леви. — Л.: Наука, 1968. — 133 с.
50. Памятники, изданные Киевской Комиссией для разбора древних актов. — 2-е изд., доп. — К., 1898. — Т. I, II. — 616 с.
51. *Плутарх.* Избранные жизнеописания: В 2 т. / Пер. с древнегреч., сост. и прим. М. Томашевской. — М.: Правда, 1990. — Т. 1. — 592 с.; Т. 2. — 608 с.
52. *Полибий.* Всеобщая история: В 3 т. / Ред. А.Я. Тыжов; Пер. Ф.Г. Мищенко. — СПб.: Наука, Ювента, 1994. — Т. 1. — 496 с.; Т. 2. — СПб., 1995. — 422 с.; Т. 3. — 384 с.
53. *Полиэн.* Стратегемы / Пер. с греч. под общ. ред. А.К. Нефёдкина. — СПб.: Евразия, 2002. — 608 с.
54. Полное собрание законов Российской империи. — СПб.: Изд-во Канцелярии Его Величества, 1830. — Т. 14. — № 10236.
55. Полное собрание законов Российской империи. — СПб.: Изд-во Канцелярии Его Величества, 1830. — Т. 31. — № 24686.
56. Присяга граждан Херсонеса Таврического / Греч. текст с русским пер. и крат. объяснениями акад. В.В. Латышева. — Севастополь: Типо-литография Д.О. Харченко, 1902. — 16 с.

57. *Продолжатель Феофана*. Жизнеописание византийских императоров. — М.: Наука, 1992.
58. Протоколы, журналы и указы Верховного Тайного Совета 1726—1730 // Сборник Императорского Русского Исторического Общества. — СПб., 1888. — Т. 63.
59. *Псевдо-Аристотель*. Афинская политика // Античная демократия в свидетельствах современников / Изд. подгот. Л.П. Маринович и Г.А. Кошеленко. — М.: Ладомир, 1996. — С. 27—86.
60. *Псевдо-Аристотель*. Экономика / Пер. Г.А. Тароняна // Вестник древней истории. — 1969. — № 3. — С. 217—242.
61. *Псевдо-Ксенофонт*. Афинская политика // Античная демократия в свидетельствах современников / Изд. подгот. Л.П. Маринович и Г.А. Кошеленко. — М.: Ладомир, 1996. — С. 87—100.
62. *Псевдо-Скилак Кариандский*. Перипл обитаемого моря... / Пер., вступ. ст. и коммент. Ф.В. Шелова-Коведяева // Вестник древней истории. — 1988. — № 1. — С. 253—266; № 2. — С. 260—269.
63. Российский государственный архив древних актов в г. Москве (РГАДА). — Ф. 389. Литовская метрика. Оп. 1, д. 191.
64. *Ростовцев М.И.* Новые латинские надписи из Херсонеса // Известия Императорской Археологической Комиссии. — СПб., 1907. — Вып. 23. — № 2.
65. Русская Историческая Библиотека, издаваемая Императорской Археологической Комиссией. — Юрьев, 1914. — Т. XXX: Литовская Метрика. Отделы первый — второй. — Ч. 3: Книги Публичных Дел. — Т. 1. — IV с. + 30 с. + 896 стлб. + [2 с.] + 46 с. + [5 л.].
66. Сборник договоров России с другими государствами. 1856—1917. — М.: Госполитиздат, 1952.
67. Сборник торговых договоров и других вытекающих из них соглашений, заключенных между Россией и иностранными государствами. — Пг., 1915.
68. *Соломоник Э.И.* Каменная летопись Херсонеса: Греческие лапидарные надписи античного времени. — Симферополь: Таврия, 1990. — 110 с.
69. *Соломоник Э.И.* Латинские надписи Херсонеса Таврического: Тексты, перевод, комментарий. — М.: Наука, 1983. — 94 с.
70. *Соломоник Э.И.* Новые эпиграфические памятники Херсонеса. — К.: Наук. думка, 1964. — 196 с.
71. *Соломоник Э.И.* Новые эпиграфические памятники Херсонеса. Лапидарные надписи. — К.: Наук. думка, 1973. — 283 с.
72. Справочник научного работника: Архивы, документы, исследователь / Авт.-сост.: Ю.М. Гросман, В.Н. Кутик. — 2-е изд., перераб. и доп. — Львов: Изд-во Львовского ун-та, 1983. — 499 с.
73. Статут Великого княжества Литовского 1529 года / Под ред. академика АН Литовской ССР К.И. Яблонскиса. — Минск, 1960.
74. Статут Вялікага княства Літоўскага 1566 года / Т.І. Доўнар, У.М. Сатолін, Я.А. Юхо. — Мінск, 2003. — 352 с.

75. Статут Вялікага княства Літоўскага 1588 / Пер. на бел. мову А.С. Шагун. — Мінск, 2002.
76. *Страбон*. Географія в 17 книгах / Пер., статья и коммент. Г.А. Стратановского; Общ. ред. С.Л. Утченко, ред. пер. О.О. Крюгер. — М.: Ладомир, 1994. — 943 с.
77. Судовой список 1904 года. — СПб., 1904.
78. *Тацит, Публий Корнелий*. Анналы. Малые произведения. История: Пер. с лат. — М.: ООО "Изд-во АСТ": Ладомир, 2003. — 984, (8) с.
79. *Фукидид*. История / Г.А. Стратановский, А.А. Нейхард, Я.М. Боровский. — Л.: Наука, 1981. — 543 с.
80. Хрестоматия по древней истории / Под ред. акад. В.В. Струве. — М.: Учпедгиз, 1936. — Т. 1. — 236 с.
81. Центральний державний архів громадських об'єднань України.
82. Центральний державний історичний архів України у м. Києві.
83. *Цицерон*. Письма Марка Туллия Цицерона к Аттику, близким, брату Квинту, М. Бруту: В 3 т. / Пер. и коммент. В.О. Горенштейна; Послесл. С.И. Ковалева. — М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1949. — Т. 1. — 536 с.; Т. 2. — М.; Л., 1950. — 503 с.; Т. 3. — М.; Л., 1951. — 828 с.
84. *Шангин М.А.* Некоторые надписи Херсонесского музея // Вестник древней истории. — 1938. — № 3 (4). — С. 72—87.
85. *Шелов-Коведлев Ф.В.* Новые боспорские декреты // Вестник древней истории. — 1985. — № 1. — С. 57—72.
86. Юго-Западный край в экономическом отношении. — К., 1913.
87. *Inscriptiones Antiquae Orae Septentrionalis Ponti Euxini: Graecae et Latinae* / Ed. Basilii Latyschev. — Vol. I. — Petropoli, MCMXVI (1916). — XII, 594 p., 4 tab., it.
88. *Lietuvos Metrika*. — Vilnius, 1993. — Kn. 5: (1427—1506): Užrašymų kn. 5. — 402 p.
89. *Lietuvos Metrika*. — Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla, 1994. — Kn. 4 (1479—1491): Užrašymų kn. 4. — 286 p.
90. *Lietuvos Metrika*. — Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla, 1997. — Kn. 10 (1440—1523): Užrašymų kn. 10. — 178 p.
91. *Lietuvos Metrika*. — Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla, 1997. — Kn. 11 (1518—1523): Įrašų kn. 11.
92. *Lietuvos Metrika*. — Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla, 1998. — Kn. 25 (1287—1546). Užrašymų knyga 25. — 460 p.
93. *Lietuvos Metrika*. — Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla, 1996. — Kn. 564 (1553—1567): Viešųjų reikalų kn. 7. — 205 p.
94. *Notitia dignitatum* / Ed. O. Seeck. — Berlin, 1876
95. *Scythica et Caucasica*. Известия древних писателей греческих и латинских о Скифии и Кавказе / Собрал и издал с русским переводом В. Латышев. — СПб.: Тип. Имп. Акад. Наук, 1893 — 1906. — Т. I—II.
96. *Volumina legum: Przedruk zbioru praw staraniem XX. Pijaryw w Warszawie, od roku 1732 do roku 1782, wydanego*. — Petersburg, 1859. — Т. II. — 482 + XIV s.

## Література

1. *Абросимова С.В.* Книга записів Литовської метрики № 23 (джерелознавчий аналіз) // Дніпропетровський історико-археографічний збірник. — Д.: Промінь, 1997. — Вип. 1. На пошану професора Миколи Павловича Ковальського. — С. 109—125.
2. *Алексеева Е.М.* Горгіппия в системе Боспорского царства первых веков н. э. // Вестник древней истории. — 1988. — № 2. — С. 66—85.
3. *Айбабин А.И.* Этническая история ранневизантийского Крыма. — Симферополь: Дар, 1999. — 350 с.
4. *Алешиковский М.Х.* Курганы русских дружинников // Советская археология. — 1960. — № 1.
5. *Ананьич А.А.* Российское самодержавие и вывоз капиталов. — Л.: Наука, 1975.
6. *Бабенко І.* Митні порядки Запорозької Січі // Українське слово. — 1996. — 17 жовтня.
7. *Бакулин С.Н., Мишустин Д.Д.* Статистика внешней торговли. — М.: Соцэкгиз, 1950.
8. *Банионис Э.* Введение // Lietuvos Metrika. — Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla, 1993. — Кн. 5: (1427—1506): Užrašymų kn. 5. — Р. 14—17.
9. *Бантыш-Каменский Д.* История Малой России со времен присоединения оной к Российскому государству. — Ч. IV. — М., 1882.
10. *Барвінський В.О.* До питання про індукту та ефекту в Гетьманщині // Наукові записки науково-дослідної кафедри історії української культури. — К., 1927. — № 6.
11. *Бахрушин С.В.* Некоторые вопросы истории Киевской Руси // Историк-марксист. — 1937. — № 3.
12. *Белох Ю.* История Греции / Пер. с нем. М. Гершензона. — Т. 1. — М.: Издание К.Т. Солдатенкова, 1897. — 527 с.
13. *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.
14. *Берковський В.* Типологія і структура митної системи Волині в кінці XV — першій половині XVII ст. // Вісник Академії митної служби України. — 2006. — № 1.
15. *Бизнес.* — 1997. — 6 мая. — С. 39.
16. *Блаватская Т.В.* Очерки политической истории Боспора в V—IV вв. до н. э. — М.: Изд-во АН СССР, 1959. — 160 с.
17. *Блаватский В.Д.* Земледелие в античных государствах Северного Причерноморья. — М.: Изд-во АН СССР, 1953. — 208 с.
18. *Блаватский В.Д.* Пантикапей. Очерки истории столицы Боспора. — М.: Наука, 1964. — 232 с.

19. *Блануца А.* Особливості кредитних операцій на Волині у другій половині XVI ст. // Український історичний збірник. — К., 2003. — Вип. 5. — С. 71—77.

20. *Бойко А.В.* Джерела з соціально-економічної історії Південної України останньої чверті XVIII століття: Автореф. дис. ... д-ра істор. наук: 07.00.06 / Ін-т української археографії та джерелознавства ім. М. Грушевського. — К., 2001. — 24 с.

21. *Бородич Л.В.* Військово-охоронна система Російської імперії на території України у XIX — на початку XX ст. // Історія України. — 1999. — № 6 (118). — Лютий. — С. 1—3.

22. *Брашинский И.Б.* Афины и Северное Причерноморье в VI—II вв. до н. э. — М.: Наука, 1963.

23. *Брашинский И.Б.* К вопросу о положении Нимфея во второй половине V века до н. э. // Вестник Древней истории. — 1955. — № 2. — С. 148—161.

24. *Брашинский И.Б.* Методы исследования античной торговли. (На примере Северного Причерноморья) / Под ред. А.Н. Щеглова. — Л.: Наука, 1984. — 248 с.

25. *Брашинский И.Б.* Понтийское пиратство // Вестник древней истории. — 1973. — № 3. — С. 124—134.

26. *Брашинский И.Б.* Торговые пошлины и право беспошлинности на Восторе (IV в. до н. э.) // Вестник Древней истории. — 1958. — № 1. — С. 129—137.

27. *Вуданова В.П.* Готы в эпоху Великого переселения народов. — СПб.: Алетейя, 2001. — 320 с.

28. *Будиловский И.В.* Военные флоты иностранных государств и России. Морская справочная книжка на 1891 г. — СПб., 1891. — 765 с.

29. *Бутенко В.А.* Краткий очерк истории русской торговли в связи с историей промышленности. — СПб.: Тип. Т-ва Сыгина, 1910. — С. 116—117.

30. *Бюхер К.* Очерки экономической истории Греции / Пер. с нем. Г.П. Федотова; Предисл. И.С. Плотникова. — Л.: Путь к знанию, 1924. — 138 с.

31. *Василенко М.* Збірка матеріалів до історії Лівобережної України та українського права XVII—XVIII ст.: Укр. археографічний збірник. — К., 1926. — Т. 1.

32. *Васильевский В.* Древняя торговля Киева с Регенсбургом // Журнал Министерства народного просвещения. — 1888. — Ч. ССLVIII. — Июль.

33. *Ващук Д.* Вплив обласних привілеїв Київщини та Волині на формування Першого Литовського Статуту // Pirmasis Lietuvos Statutas: straipsnių rinkinys / Sudargė Irena Valikonitė ir Lirija Steponavičienė. — Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla, 2005. — P. 84—98.

34. *Ващук Д.П.* Обласні привілеї Волині та Київщини: генеза і функціонування в другій половині XV — першій третині XVI ст.: Автореф. дис. ... канд. іст. наук. — К., 2005. — 18 с.

35. *Векленко В., Ковальова І., Шалабудов В.* Археологічне вирішення дискусії стосовно розташування містечка Самарь та Богородицьком фор-

теці // Український археографічний щорічник. Нова серія. — К.; Нью-Йорк: Вид-во М.П. Коць, 2004. — С. 190—221.

36. Великий Жовтень і громадянська війна на Україні. — К., 1987.

37. *Верзилов А.* Очерки торговли Южной Руси: с 1480 по 1569 годы. — Чернигов, 1898.

38. *Вернадский В.Г.* Древняя Русь. — Тверь; М.: ЛЕАН-АГРАФ, 1997. — 448 с.

39. *Вернадский В.И.* Избранное: Труды по истории науки. — М.: Наука, 1981. — С. 218.

40. *Вернадский Г.В.* Монголы и Русь. — Тверь; М.: ЛЕАН-АГРАФ, 1997.

41. *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.

42. *Виноградов Ю.Г.* Политическая история Ольвийского полиса. — М., 1989.

43. *Винокуров Н.И.* Античная виноторговля в Северном Причерноморье // Веспорские исследования: Сборник. — Вып. III / Ред.-сост. В.Н. Зинько. — Симферополь, 2003. — С. 5—37.

44. *Витте С.Ю.* Национальная экономика и Фридрих Лист // Вопросы экономики. — 1992. — № 2. — С. 158—170.

45. *Владимирцов Б.Я.* Общественный строй монголов. Монгольский кочевой феодализм. — Л.: Госиздат, 1934.

46. *Волков М.Я.* Отмена внутренних таможен в России // История СССР. — 1957. — № 2. — С. 80.

47. *Вольский М.М.* Очерк истории хлебной торговли Новороссийского края с древнейших времен до 1852 г. — Одесса, 1954.

48. *Воронов В.Г.* Джерелознавство історії України: Курс лекцій. — Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту, 2003. — С. 6—15.

49. Впровадження та розвиток митної мережі на півдні України (остання чверть XVIII — перша половина XIX ст.): Зб. док. і матеріалів / Авт.-упор. Ю.І. Головка, В.В. Ченцов. — Д.: АМСУ, 2002.

50. *Габричидзе Б.Н.* Таможенное право. — М., 1995.

51. *Гайдусевич В.Ф.* Веспорское царство. — М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1949. — 623 с.

52. *Гай-Нижник П.* Торговельно-промислова політика уряду Української Держави гетьмана Павла Скоропадського // Наукові записки: Зб. праць аспірантів та молодих вчених. — К.: Ін-т укр. археографії та джерелознавства ім. М.С. Грушевського НАН України, 1997. — Т. 2.

53. *Гальський К.Є.* Торгівля й митна справа у середньовічному Києві // Митна політика в Україні. Історичні та правові аспекти проблеми: Зб. наук. праць пам'яті проф. Й.Л. Риси́ча. — Д.: АМСУ, 2004. — С. 32—64.

54. *Гвоздик-Прицак Л.* Економічна і політична візія Богдана Хмельницького та її реалізація в державі Військо Запорозьке. — К.: Обереги, 1999. — 216 с.

55. *Гиндин И.Ф., Гефтер М.Я.* Требования дворянства и финансово-экономическая политика царского правительства в 1880—1890-е годы // Исторический архив. — 1957. — № 4.

56. *Голобуцький В.О.* Запорізька Січ в останні часи свого існування 1734—1774 рр. — К., 1961.
57. *Головко Ю.І.* Джерела з історії митниць Південної України (1775—1819 рр.): Автореф. дис. ... канд. іст. наук. — Запоріжжя, 2004. — 20 с.
58. *Греков Б.Д.* Киевская Русь. — М., 1953.
59. *Греков И.Б.* Восточная Европа и упадок Золотой Орды (на рубеже XIV—XV вв.). — М.: Наука, 1975.
60. *Греков И.Б.* Очерки по истории международных отношений Восточной Европы XIV—XVI вв. — М.: Изд-во АН СССР, 1963.
61. *Грих 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 проф. Й.Л. Риси́ча. — Д.: АМСУ, 2004. — С. 78—86.
62. *Грушевський М.С.* Історія України-Руси. — К.: Наук. думка, 1990. — Т. 1: До початку XI віка.
63. *Грушевський М.С.* Історія України-Руси. — К.: Наук. думка, 1993. — Т. 3: До року 1340.
64. *Грушевський М.С.* Історія України-Руси. — К.: Наук. думка, 1993. — Т. 4: Життя економічне, культурне, національне XIV—XVII віків.
65. *Грушевський М.С.* Історія України-Руси. — К.: Наук. думка, 1995. — Т. 6. — 680 с.
66. *Гумилев Л.Н.* Древние тюрки. — М., 1993.
67. *Гумилев Л.Н.* Хунны в Азии и Европе // Вопросы истории. — 1989. — № 6—7.
68. *Гуревич А.Я.* Средневековый купец // Одиссей: Человек в истории. Личность и общество. — М., 1990.
69. Давня історія України: В 3 т. — Т. 2: Скіфо-антична доба / С.С. Бессонова, Н.О. Гаврилюк, В.М. Зубар та ін. — К.: Ін-т археології НАН України, 1998. — 494 с.
70. Давня історія України: В 3 т. — Т. 3: Слов'яно-Руська доба / Ю.С. Асеев, В.Д. Баран, П.П. Толочко та ін. — К.: Ін-т археології НАН України, 2000. — 695 с.
71. Давня історія України: Навч. посіб.: У 2 кн. / П.П. Толочко, Д.Н. Козак, С.Д. Крижицький, В.Ю. Мурзін та ін. — К.: Либідь, 1994. — Кн. 1. — 240 с.
72. *Данилович И.* Исторический взгляд на древнее образование славянских и преимущественно польских городов до XIII столетия // Русский Исторический сборник, издаваемый Обществом истории и древностей Российских. — Т. IV. — М., 1841.
73. *Даркевич В.П.* К истории торговых связей Древней Руси (по археологическим данным) // Краткие сообщения Института археологии АН СССР. — 1974. — Вып. 138. — С. 93—103.
74. *Даркевич В.П.* Международные связи // Древняя Русь, город, замок, село. — М., 1985. — С. 387—411.



75. Державна митна служба України. — К.: Інформ.-аналіт. митне управління, 2003.
76. *Держалюк М.* Міжнародне становище України та її визвольна боротьба в 1917—1920 рр. — К., 1998.
77. *Деркач Л.* Українська митниця вчора, сьогодні, завтра. — К., 2000.
78. *Джонс А.Х.М.* Гибель античного мира. — Ростов н/Д: Феникс, 1997. — 576 с.
79. *Дідусенко П.І.* Митна справа на Гетьманщині у XVIII столітті. Система “заказних товарів” в Україні у першій чверті XVIII століття // Актуальні проблеми юридичних наук у дослідженнях учених: Наук.-практ. зб. (Додаток до журналу “Міліція України”). — К., 2000. — № 2.
80. *Довнар-Запольский М.* Государственное хозяйство Великого Княжества Литовского при Ягеллонах. — К., 1901. — Т. I. — XVIII+807+CXII с.
81. *Довнар-Запольский М.В.* История русского народного хозяйства. — К., 1911.
82. *Дорошенко Д.* Історія України 1917—1923 рр. — Ужгород, 1932. — Т. 1: Доба Центральної Ради; Т. 2: Українська гетьманська держава.
83. *Дячок О.О.* Аналіз джерел з історії митних відносин на українських землях в роботах М.П. Ковальського // Наукові записки Національного університету “Острозька академія”. — Історичні науки. — Вип. 7: До 40-річчя Українського Історичного Товариства / Відп. ред. І. Пасічник, Л. Винар. — Острог; Торонто; Нью-Йорк: Вид-во НаУОА, 2006. — С. 294—311.
84. *Дячок О.О.* Захист інтересів господарського скарбу в дипломатичних зносинах Великого князівства Литовського // Економічна безпека держави в умовах інтеграції до світового співтовариства: Матеріали міжнар. наук.-практ. конф. — Д.: АМСУ, 2005. — С. 31—33.
85. *Дячок О.О.* Історія митних відносин на українських землях середини XIV — середини XVII ст. (методологічні та джерелознавчі аспекти) // Матеріали V конгресу Міжнародної асоціації українців. Історія: зб. наук. статей. — Чернівці: Рута, 2003. — Ч. 1. — С. 130—134.
86. *Дячок О.О.* Литовська метрика як джерело дослідження митних відносин на українських землях // II Міжнародний наук. конгрес укр. істориків “Українська історична наука на сучасному етапі розвитку”, Кам’янець-Подільський, 17—18 вересня 2003 р. — Кам’янець-Подільський — К.; Нью-Йорк; Острог: Вид-во НаУОА, 2005. — Т. 1. — С. 102—106.
87. *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. Риси́ча. — Д., 2004. — С. 64—78.
88. *Дячок О.О.* Митні відносини на українських землях в документах Литовської метрики // Історіографічні та джерелознавчі проблеми історії України: Міжпредметний простір історії ідей у вітчизняній науці: Міжвід. зб. наук. праць. — Д.: РВВ ДНУ, 2004. — С. 154—170.
89. *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 наук.-практ. конф. — Д.: АМСУ, 2003. — С. 194—196.

90. Дячок О. Регулювання митних відносин в Першому Литовському Статуті та боротьба шляхти за митні пільги // *Pirmasis Lietuvos Statutas: straipsnių rinkinys / Sudarę Irena Valikonitg ir Lirija Steponavičienė*. Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla, 2005. — Р. 208—225.

91. Егоров В.Л. Историческая география. — М.: Наука, 1985.

92. Ельницкий А.Л. Из истории древнегреческой виноторговли и керамического производства // *Вестник древней истории*. — 1969. — № 3. — С. 88—106.

93. Еманов А.Г. Север и Юг в истории коммерции: на материалах Кафы XIII—XV вв. — Тюмень: Рутра, 1996. — 225 с.

94. Жебелев С.А. Боспорские этюды // *Жебелев С.А. Северное Причерноморье. Исследования и статьи по истории Северного Причерноморья античной эпохи*. — М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1953. — С. 159—216.

95. Жебелев С.А. Основные линии экономического развития Боспорского государства // *Жебелев С.А. Северное Причерноморье. Исследования и статьи по истории Северного Причерноморья античной эпохи*. — М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1953. — С. 116 — 158.

96. Жебелев С.А. Херсонесская присяга // *Жебелев С.А. Северное Причерноморье. Исследования и статьи по истории Северного Причерноморья античной эпохи*. — М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1953. — С. 217—247.

97. Жеребцова Л.Ю. Класифікація джерел з історії митної організації на українських землях доби Великого князівства Литовського та Речі Посполитої // *Український історичний збірник*. — 2004. — Вип. 7. — С. 416—433.

98. 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. Риси́ча*. — Д.: АМСУ, 2004. — С. 86—92.

99. 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 міжнар. наук.-практ. конф.* — Д.: АМСУ, 2005. — С. 33—35.

100. Жеребцова Л.Ю. Роль Первого Литовского Статута в истории институализации таможенной организации на украинских землях Великого княжества Литовского // *Pirmasis Lietuvos Statutas: straipsnių rinkinys / Sudarę Irena Valikonitg ir Lirija Steponavičienė*. — Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla, 2005. — Р. 195—207.

101. Жеребцова Л.Ю., Жеребцов О.Ю. Комп'ютерні технології проектування інформаційно-довідкової системи "Мито" // *Історіографічні та джерелознавчі проблеми історії України: Міжпредметний простір історії ідей у вітчизняній науці: Міжвуз. зб. наук. праць*. — Д.: РВВ ДНУ, 2004. — С. 236—247.

102. Журавльова С. Організація та система регулювання зовнішньої торгівлі УСРР. 1921—1924 рр. // *Борисфен*. — 1999. — № 12. — С. 10—12.

103. *Закревский Н.* Описание Киева. — Т. I. — М., 1868.
104. *Заходер Б.Н.* Каспийский свод сведений о Восточной Европе. — М., 1967. — Т. 2.
105. *Зашкільняк Л., Крикун М.* Історія Польщі: Від найдавніших часів до наших днів. — Л.: Львівський національний ун-т ім. І.Я. Франка, 2002. — 752 с.
106. *Заярнюк О.* Митна служба в Запорозькій Січі (завдання, структура, значення) // Вісник Академії митної служби України. — 2000. — № 2. — С. 36—37.
107. *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.
108. *Зубарь В.М.* Северный Понт и Римская империя (середина I в. до н. э. — первая половина VI в.). — К.: Б.и., 1998. — 200 с.
109. *Зубарь В.М.* Херсонес Таврический и Римская империя. — К., 1994.
110. *Иконников В.* Киев в 1654—1855 годах. Исторический очерк. — К., 1904.
111. *Іналджик Г.* Османська імперія: Класична доба, 1300—1600. — К., 1998.
112. История Европы. — Т.1: Древняя Европа. — М.: Наука, 1988. — 704 с.
113. История Киева. — К.: Наук. думка, 1984. — Т. 1: Древний и средневековый Киев. — 407 с.
114. Історія Львова. — К.: Наук. думка, 1984. — 414 с.
115. Історія міст і сіл Української РСР. Львівська область. — К.: Головна ред. УРЕ АН УРСР, 1968. — 979 с.
116. История отечественного судостроения: В 5 т. — СПб., 1996. — Т. 2—3.
117. История УССР: В 10 т. — Т. 1: Первобытнообщинный строй и зарождение классового общества. Киевская Русь (До 2 пол. XIII в.). — К., 1981.
118. Источниковедение истории СССР: Учебник / Под ред. И.Д. Ковальченко. — 2-е изд., перераб. и доп. — М.: Высш. школа, 1981. — 496 с.
119. *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.: Выща школа. Изд-во при ХГУ, 1989. — 136 с.
120. *Калинина Т.М.* Торговые пути Восточной Европы IX века (По данным Ибн-Хардабеха и Ибн ал-Факиха) // История СССР. — 1986. — № 4.
121. *Калиновский Б.* О развитии и распространении идеи свободной торговли и о применении ее к положительным законодательствам в главных западноевропейских государствах. — СПб., 1859.
122. *Каллистов Д.П.* Веспорский декрет Перисада о даровании проксении пирейцу // Проблемы социально-экономической истории Древнего мира. Сборник памяти академика А.И. Тюменева / Пред. ред. кол. акад. В.В. Струве. — М.; Л.: Изд. АН СССР, 1963. — С. 317—338.

123. *Кафенгауз Б.Б.* Экономические связи Украины и России в конце XVII — начале XVIII столетия // Воссоединение Украины с Россией 1654 — 1954: Сборник статей. — М., 1954.

124. *Кац В.И.* Внешняя торговля в экономике античного Херсонеса (V—II вв. до н. э.): Автореф. дис. ...канд. ист. наук. — М., 1967.

125. *Кацевалов А.* Нариси з історії економічного життя грецьких колоній на північному узбережжі Чорного моря // Збірник заходознавства ВУАН. — К., 192? // НВ ім. В.І. Вернадського. — В0132204. — Вирізка. — С. 1—46.

126. Керівники митних установ Слобожанщини: 1660—1870—1992—2000. Державна митна служба України. Східна регіональна митниця / Ред. рада: О.Н. Ярмиш, О.М. Головка, П.В. Пашко та ін. — Х.: Каравела, 2000. — 208 с. — (Сер. “Митна справа на Слобожанщині”). — Рос. та укр. мовами.

127. *Кивикари У.* Либерализация внешней торговли в процессе экономической трансформации в России // Вопросы экономики. — 1997. — № 8.

128. *Ківалов С.В., Кормич Б.А.* Митна політика України. — О., 2002.

129. *Клауде Д.* История вестготов / Пер. с нем. С.В. Иванова. — СПб.: Евразия, 2002. — 288 с.

130. *Ключевский В.О.* Краткий курс по русской истории. — М., 2000.

131. *Ключевский В.О.* Курс русской истории. — М., 1968.

132. *Ковальова І.Ф., Векленко В.О., Шалабудов В.М.* До уточнення місцезнаходження м. Самарь — Богородицької фортеці // Наддніпрянська Україна: історичні процеси, події, постаті: Зб. наук. праць. — Вип. 3 / Ред. кол. С.І. Світланко (відп. ред.) та ін. — Д.: Вид-во Дніпропетр. ун-ту, 2005. — С. 281—301.

133. *Ковальський Н.П.* Источники по социально-экономической истории Украины XVI — первой половины XVII века: Структура источников-вой базы. — Д., 1982. — 91 с.

134. *Ковальський Н.П.* Источниковедение и археография истории Украины XVI — первой половины XVII в. — Д.: ДГУ, 1978. — Ч. 2: Анализ дореволюционных отечественных публикаций источников: Учеб. пособие по спецкурсу. — 114 с.

135. *Ковальський Н.П.* Источниковедение истории Украины XVI — первой половины XVII века. — Д., 1978. — Ч. 3: Характеристика публикаций источников на иностранных языках. — 95 с.

136. *Ковальський Н.П.* Источниковедение истории Украины XVI — первой половины XVII века. — Д., 1979. — Ч. 4: Обзор основных отечественных собраний архивных источников. — 109 с.

137. *Ковальський Н.П.* Проблемы классификации письменных источников в современной советской историографии // Актуальные проблемы источниковедения и специальных исторических дисциплин: Тезисы докладов IV Всесоюзной конференции: Днепропетровск, 31 октября — 2 ноября 1983 г. — М., 1983. — С. 19—20.

138. *Ковальський Н.П., Мьцик Ю.А.* Анализ архивных источников по истории Украины XVI—XVII вв.: Учеб. пособие. — Д.: ДГУ, 1984. — 84 с.

139. *Ковальський В.К.* Становлення та розвиток митної справи на півдні України з давніх часів до 1917 року (на прикладі Миколаївської митниці). Історико-правове дослідження. — О.: Юридична література, 2006. — 134 с.
140. *Ковальський Н.П.* Источниковедение истории украинско-русских связей (XVI — первая половина XVII в.): Учеб. пособие. — Д.: ДГУ, 1985. — 64 с.
141. *Колобова К.М.* Политическое положение городов в Восточном государстве // Вестник древней истории. — 1953. — № 4.
142. *Колчин Б.А.* Ремесло // Древняя Русь. Город, замок, село. — М., 1985.
143. *Компан О.С.* Міста України у другій половині XVII. — К., 1963.
144. *Кострищ М., Ковдратюк Р.* Події доби Гетьманату на Волині за матеріалами преси (травень—грудень 1918 р.) // Наукові записки: Зб. праць аспірантів та молодих вчених. — К.: Ін-т укр. археографії та джерелознавства ім. М.С. Грушевського НАН України, 1997. — Т. 2. — С. 116—117.
145. *Котляр М.Ф.* Армяне в економіці середньовікового Львова (XIV—XV вв.) // Исторические связи и дружба украинского и армянского народов. — Ереван, 1971. — Вып. 3. — С. 201—207.
146. *Котляр М.Ф.* Галицько-Волинська Русь // Україна крізь віки. — К., 1998. — Т. 5. — 335 с.
147. *Котляр М.Ф.* Левантійська торгівля Львова XIV—XV вв. по нумизматическим даним // Нумизматика и эпиграфика. — М., 1966. — Вып. 6. — С. 135—148.
148. *Котляр М.Ф.* Торгівля на Україні в XIV—XV ст. // Український історичний журнал. — 1975. — № 1. — С. 38—47.
149. *Котляр М.Ф.* Українсько-чеські торговельні зв'язки XIV—XV століть по нумизматическим даним // Советские славяноведение. Материалы IV конференции историков-славистов (Минск, 31 января — 3 февраля 1968 г.). — Минск, 1969. — С. 561—567.
150. *Котляр М.Ф.* Грошовий обіг на території України доби феодалізму. — К., 1971. — 175 с.
151. *Крапивина В.В.* Торговельні зв'язки Ольвії з античним і варварським світом в I—IV вв. н. е. // Боспорський феномен: грецька культура на периферії античного світа: Матеріали міжнарод. науч. конф. — СПб., 1999.
152. *Кривонос В.П.* Львівсько-левантійська торгівля наприкінці XV — у середині XVII ст. // Український історичний журнал. — 1995. — № 1. — С. 48—56.
153. *Крип'якевич І.П.* Галицько-Волинське князівство. — К., 1984. — 174 с.
154. *Кругликова И.Т.* Боспор в позднеантичное время. (Очерки экономической истории). — М.: Наука, 1966. — 224 с.
155. *Крутиков В.В.* Германские инвестиции в промышленности Украины в период капитализма: Материалы междунар. науч. конф. 2—3 октября 1997 г. — Днепропетровск, 1998. — С. 105—110.

156. *Кузнецов В.Д.* Некоторые проблемы торговли в Северном Причерноморье в архаический период // Вестник древней истории. — 2000. — № 1. — С. 16—39.

157. *Кулишер И.М.* История русской торговли до XIX включительно. — Пг., 1923.

158. *Кулишер И.М.* Основные вопросы международной торговой политики. — Пг.: Кооперация, 1918. — Ч. 1, 2.

159. *Кулишер И.М.* Очерки истории таможенной политики. — СПб.: Типография В. Киришбаума, 1903.

160. *Лановик Б.Д.* Історія господарства: Україна і світ. — К.: Вища школа, 1995.

161. *Латышев В.В.* Исследования об истории и государственном строе Ольвии. — СПб.: Типография В.С. Балашева, 1887. — 314 с.

162. *Лебедев Г.С.* Эпоха викингов в Северной Европе. — Л., 1985.

163. *Лесников М.П.* Пути балтийско-черноморской торговли XIV—XV веков // Учёные записки Московского государственного педагогического института. — М.: Моск. гос. пед. ин-т, 1969. — № 294: Проблемы экономического и политического развития Европы в средние века и античную эпоху / Под ред. В.Ф. Семёнова. — С. 71—86.

164. *Литаврин Г.Г.* Византийское общество и государство в X—XI вв. Проблемы истории одного столетия: 976—1081 гг. — М.: Наука, 1977. — 311 с.

165. *Литвиненко Ю.Н.* Птолемеевский Египет и Северное Причерноморье в III в. до н. э. (к вопросу о контактах) // Вестник древней истории. — 1991. — № 1.

166. *Литвинов В.* Ренесансний гуманізм в Україні: Ідеї гуманізму епохи Відродження в українській філософії XV — початку XVI століття. — К.: Основи, 2000.

167. *Лицоева О.В.* Митна справа в Гетьманщині в другій половині XVII—XVIII ст.: Автореф. дис. ... канд. іст. наук. — К., 2003.

168. *Лодыженский К.* История русского таможенного тарифа. — СПб.: Тип. В.С. Балашева, 1886.

169. *Любавский М.* Литовско-Русский сейм: Опыт по истории учреждения в связи с внутренним строем и внешнею жизнью государства. — М., 1900. — 850 + 232 + LXXII с.

170. *Любавский М.* Очерк истории Литовско-Русского государства до Люблинской унии включительно. — М., 1910. — 376 + IV с.

171. *Любавский М.К.* Очерк истории Литовско-Русского государства до Люблинской унии включительно: С приложением текста хартий, выданных великому князеству Литовскому и его областям. — 2-е изд. — М., 1915. — 401 + [1] + III с.

172. *Маринович Л.П.* Морская торговля Афин (по данным “Корпуса речей Демосфена”) // Проблемы истории, филологии и культуры. — М.; Магнитогорск, 1999. — Вып. VI.

173. *Марков Л.Н.* Очерки по истории таможенной службы. — Иркутск: Изд-во Иркут. ун-та, 1987. — 160 с.

174. *Мейер Э.* Экономическое развитие Древнего мира. — Пг.: Прибой, 1923. — 108 с.
175. *Мельников Р.М.* Первые броненосные корабли русского флота // Судостроение. — 1976. — № 12.
176. *Менделеев Д.И.* Оправдание протекционизма // Проблемы экономического развития России. — М.: Соцэкгиз, 1960.
177. Методические рекомендации по использованию документов Литовской метрики XVI в. в курсе источниковедения отечественной истории / Сост. Н.П. Ковальский, Г.В. Боряк. — Днепропетровск, 1987. — 52 с.
178. *Мец А.* Мусульманский ренессанс. — М.: Изд-во ВиМ, 1996. — 544 с.
179. Митний контроль за переміщенням через митний кордон України енергоносіїв трубопровідним транспортом. Митний контроль та митне оформлення електроенергії / Ред. кол.: П.В. Пашко, П.П. Падун, В.В. Ченцов. — Д.: АМСУ, 2001.
180. Митниці Слобожанщини: Збірник архівних документів і матеріалів: 1660—1870—1992—2000 / Державна митна служба України. Східна регіональна митниця / Ред. рада: П.В. Пашко, В.В. Резнікова, Л.Е. Поліщук та ін.; Упоряд.: Л.П. Добреля, Л.М. Момот та ін. — Х.: Каравела, 2000. — 496 с.
181. *Мицак А.* Особливості митної політики Речі Посполитої на українських землях у XIV—XVIII ст. // Право України. — 2002. — № 9. — С. 132—134.
182. *Морозов О.* Історія митної справи та митної політики в Україні (V ст. до н. е. — 1991 р.): Навч. посіб. — Д.: АМСУ, 2005. — 313 с.
183. *Морозов О.* Організаційно-правові засади діяльності митних органів УРСР у 1920—1922 рр. // Вісник АМСУ. — 2003. — № 3. — С. 104—114.
184. *Морозов О.В.* Митний захист цукрової промисловості на початку ХХ ст. // Борисфен. — 1999. — № 4. — С. 8—9.
185. На варті митних рубежів. Митна справа на Слобожанщині: 1660—1870—1992—2000. Редакційна рада: П.В. Пашко, О.Г. Даниленко, В.І. Коржик та ін. — Х.: Каравела, 2000. — 208 с.: іл.
186. *Назаренко А.В.* Древняя Русь на торговых путях. — М., 1997.
187. *Наливайко Д.* Україна в рецепції західних гуманістів XV—XVI ст. // Європейське Відродження та українська література XIV—XVIII ст. — К.: Наук. думка, 1993.
188. Нариси з історії митної справи та митного законодавства України-Руси / П.М. Дідусенко, Т.С. Мавродій та ін. — К.: Софія-А, 2005. — 634 с.
189. *Нарочицкий А.Л.* Колониальная политика капиталистических государств на Дальнем Востоке 1860—1895 гг. — М.: Госполитиздат, 1955. — 532 с.
190. *Насонов А.Н.* Монголы и Русь (История татарской политики на Руси). — М.; Л.: Госиздат, 1940.
191. *Науменко В.П., Пашко П.В., Руссков В.А.* Митне регулювання зовнішньоекономічної діяльності в Україні. — К.: Знання, 2004. — 403 с. — (Митна справа в Україні).

192. *Нейхардт А.А.* Херсонесские клейма как источник для изучения торговых связей Боспора в эллинистическую эпоху // Проблемы социально-экономической истории Древнего мира: Сборник памяти академика А.И. Тюменева / Пред. ред. кол. акад. В.В. Струве. — М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1963. — С. 308—316.

193. *Никитина И.П.* Институт проксении в условиях протоэллинистической монархии на Боспоре // Вопросы политической организации рабовладельческого и феодального общества: Межвуз. сб. науч. трудов. — Свердловск: Свердл. юрид. ин-т, 1984. — 136 с.

194. Новая история 1871—1917 / Под ред. Н.С. Овчаренка. — М., 1976. — Ч. 2.

195. *Новіков В.М.* Державне регулювання торгівлі // Діловий вісник. — 1996. — № 11. — С. 18

196. *Новосельцев А.П., Паиуто В.Т.* Внешняя торговля Древней Руси (до середины XIII в.) // История СССР. — 1967. — № 3. — С. 81—108.

197. Образование и развитие Союза Советских Социалистических Республик. — М., 1973.

198. *Одрин А.В.* Морские торговые пути в Причерноморье в VII—IV вв. до н. э. // Северное Причерноморье в античное время: Сб. научных трудов к 70-летию С.Д. Крыжицкого. — К.: НАНУ. Ин-т археологии, 2002. — С. 99—103.

199. *Осокин Е.* Внутренние таможенные пошлины в России. — Казань: Изд-во Императорского Казанского университета, 1850.

200. *Остапчук В.* Проблеми і перспективи розвитку української османістики // Український археографічний щорічник. — К., 1992. — Вип. 1.

201. *Отрешко В.М.* О демографическом и военном потенциале Ольвийского полиса в конце архаического периода // Новые страницы древней истории Южной Украины. — Николаев, 1997.

202. Офіційні дані Держмитслужби. — <http://www.cus-toms.gov.ua/ukr/frameu.html>

203. *Павлишин О.* Зовнішньополітичі орієнтири західно-українського проводу у 1918 р. // Гетьман Павло Скоропадський та Українська держава 1918 р.: Наук. зб. — К., 1998.

204. *Павлов А.* Українська митниця на шляху відродження та розвитку: Правові та історичні аспекти. — К.: Акцент, 2002.

205. *Пашко П., Демченко В., Павлюк В.* Заходи митно-тарифного регулювання як складова реалізації митної політики України // Вісник АМСУ. — 2005. — № 4 (28). — С. 3—7.

206. *Пашко П., Серова І.* Головні завдання митної служби — це захист економічних інтересів держави // Юридичний журнал. — 2003. — № 1 (7). — С. 8—9.

207. *Пашко П.В.* Інституційний механізм реалізації митної політики // Фінанси України. — 2004. — № 11 (108). — С. 153—155.

208. *Пашко П.В.* Щодо концепції реформування та модернізації Державної митної служби України як обов'язкового елементу на шляху фор-



мування митної політики держави // Вісник АМСУ. — 2004. — № 2 (22). — С. 18—29.

209. *Пашко П.В.* Щодо окремих питань формування інституційного механізму реалізації митної політики // Таможенная параллель. — 2005. — № 7 (331). — 9 лютого.

210. *Пашко П.В., Гордеева В.П.* Таможенная политика — политика защиты государства // Таможенная параллель. — 1998. — 25 октября.

211. *Пашко П.В., Наунич Ю.С.* Митна безпека як важлива складова економічної безпеки держави // Вісник АМСУ. — 2005. — № 3. — С. 3—7.

212. *Пашко П.В., Пісной П.Я.* Митна політика та митна безпека України // Фінанси України. — 2006. — № 1. — С. 74—85.

213. *Пашуто В.Т.* Внешняя торговля Древней Руси (до середины XIII в.) // История СССР. — 1967. — № 3. — С. 81—108.

214. *Перхавко В.В.* Церковь и внешнеэкономические связи Руси в XI—XIV вв. // Церковь, общество и государство в феодальной России. — М., 1990.

215. *Петросян Ю.А.* Древний город на берегах Босфора. Исторические очерки. — М.: Наука, 1991. — 303 с.

216. *Пилипенко С.М.* Зовнішня торгівля Кримського ханства у 40—70-ті роки XVIII ст. // Український історичний журнал. — 1996. — № 6. — С. 91—99.

217. *Пиоро И.С.* Крымская Готия: Очерки этнической истории населения Крыма в позднееримский период и раннее средневековье. — К.: Лыбидь, 1990. — 200 с.

218. *Пичета В.И.* Аграрная реформа Сигизмунда-Августа в Литовско-Русском государстве. — М., 1958.

219. *Платонов С.* К истории городов и путей на южной окраине Московского государства в XVII веке // Журнал Министерства народного просвещения. — 1898. — Март.

220. *Плохинский М.М.* Иноземцы в старой Малороссии // Труды Двенадцатого археологического съезда в Харькове 1902. — М., 1905. — Т. 2.

221. *Покровский М.Н.* Русская история. — М.: АСТ, 2002. — Т. 1.

222. *Преображенский А.А., Перхавко В.В.* Купечество Руси IX—XVII вв. — Екатеринбург, 1997.

223. *Пушкина Т.А.* Торговый инвентарь из курганов Смоленского Поднепровья // Смоленск и Гнездово. — М., 1991. — С. 226—243.

224. *Рисіч Й.* Торговельно-митні відносини в історії Подніпров'я // Вісник Академії митної служби України. — 2001. — № 2. — С. 89—90.

225. *Рисіч Й.Л., Новосад Б.М., Морозов О.В.* Історія митної справи і митної політики в Україні: Навч. посіб. — Д.: АМСУ, 2000.

226. Робота митної системи стала ефективнішою // Митниця. Інформаційно-аналітичний журнал ДМСУ. — 2003. — № 1. — С. 3—4.

227. *Роговин Л.Н.* О паспортах зарубежных, пропуске через границу и пограничных сообщениях. — СПб., 1909.

228. *Ростовцев М.И.* Государство и культура Боспорского царства // Вестник древней истории. (Глава VI. Из II т. Исследования по истории Скифии и Боспорского царства). — 1989. — № 2. — С. 182—197.

229. *Ростовцев М.И.* История государственного откупа в Римской империи: от Августа до Диоклетиана. — СПб., 1899. — 304 с.

230. *Ростовцев М.И.* Новые данные по истории финансового управления греко-римского Египта // Журнал Министерства народного просвещения. — СПб., 1900. — Март. — С. 144—165.

231. *Ростовцев М.И.* Эллиниство и Иранство на юге России. — Пг.: Огни, 1918. — VII + 190 с.

232. *Руднів В.* Фінансовий стан України за Петра I // Науковий збірник за рік 1925. Записки українського наукового товариства в Києві. — К., 1926. — Т. 20.

233. *Русина О.В.* Україна під татарами і Литвою. — К.: Альтернативи, 1998.

234. *Рыбаков Б.А.* Ремесло древней Руси. — М., 1948.

235. *Рыбаков Б.А.* Торговля и торговые пути // История культуры Древней Руси. — М.; Л., 1948. — Т. 1. — С. 315.

236. Рынок и реформы: исторические и теоретические предпосылки. — М.: Мосгорархив, 1995.

237. *Сайко И.* Дела таможенные // Правда Украины. — 1992. — № 71. — 16 июля.

238. *Сандровский К.К.* Международное таможенное право. — К., 2001.

239. *Сапрыкин С.Ю.* Борьба за экономические зоны влияния в VI—II вв. до н. э. Государственная политика или частная инициатива? // Античные полисы и местное население Причерноморья. — Севастополь, 1995.

240. *Сапрыкин С.Ю.* Понтийское царство. — М., 1996.

241. *Сас П.М.* Феодальные города Украины в конце XV — 60-х годах XVI в. — К., 1989. — 231 с.

242. *Сафаргалиев М.Г.* Распад Золотой Орды. — Саранск: Гос. изд-во Марийской АССР, 1960.

243. *Сахаров А.М.* Дипломатия Святослава. — М.: Междунар. отношения, 1992.

244. *Семенов А.А.* К вопросу о золотоордыском термине “баскак” // Известия АН СССР. Отд. литературы и языка. — 1947. — № 2. — Вып. VI.

245. *Семенов-Зусер С.А.* Рыбное хозяйство и рынки на юге СССР в древности. — Х.: Тип. ХГУ им. Горького, 1947. — 46 с.

246. *Серов В.В.* Эволюция процедуры сбора налогов в ранней Византии в конце III—начале VI в. // Античная древность и средние века. — Свердловск, 1999. — Вып. 30. — С. 41—46.

247. *Сиверс А.А.* Топография кладов с пражскими грошами. — Пг., 1922. — Т. II: Труды нумизматической комиссии. — 32 с.

248. *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.: Наук. думка, 1994. — Вип. 1.

249. *Сидоренко О.Ф.* Торговля лісом та її вплив на формування екологічного середовища на Україні (за актовими джерелами XVI—XVII ст.) // Проблеми історичної географії України: Зб. наук. праць. — К., 1991.

250. Сидоренко О.Ф. Українські землі у міжнародній торгівлі (IX — середина XVII ст.). — К., 1992. — 332 с.
251. Симоненко О.В. Готи // Словник-довідник з археології / Ред. Н.О. Гаврилюк. — К., 1996. — С. 60—61.
252. Січинський В. Чужинці про Україну: Вибір з описів подорожей по Україні та інших писань чужинців про Україну за десять століть. — К., 1992.
253. Скржинская М.В. Будни и праздники Ольвии в VI — I вв. до н. э. — СПб.: Алетейя, 2000. — 288 с.
254. Слабченко М.Е. Организация хозяйства Украины от Хмельницкого до Мировой войны. — Одесса, 1923.
255. Смирнов В. Крымское ханство под верховенством Османской порты в XVIII веке до присоединения его к России. — Одесса, 1889.
256. Смирнова И.Е. Полис и монархия на Боспоре в I—III вв. Права и обязанности граждан Боспора // Историчні і політологічні дослідження. — Донецьк, 2002. — № 2 (10). — Червень. — С. 53—66.
257. Соколов М.Н. История русско-германского торгового договора. — Пг., 1915.
258. Соколовська А. Митна політика в Україні // Вісник НБУ. — 1998. — № 4. — С. 11—16.
259. Соловьев С.М. История России с древнейших времен. — М., 1960.
260. Сорочан С.Б. Византия IV—IX веков: этюды рынка. Структура механизмов обмена. — Х: Майдан, 2001. — 476 с.
261. Сорочан С.Б. Мифы и реалии херсонесского хлебного экспорта // Древности: Харьковский историко-археологический ежегодник. — Х.: АО “Бизнес информ”, 1994. — С. 66—72.
262. Сорочан С.Б., Зубарь В.М., Марченко Л.В. Жизнь и гибель Херсонеса. — Х.: Майдан, 2001. — 828 с.
263. Справочник научного работника: Архивы, документы, исследователь / Авт.-сост. Ю.М. Гросман, В.Н. Кутик. — 2-е изд., перераб. и доп. — Львов: Изд-во Львовского ун-та, 1983. — 499 с.
264. 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.
265. Сыроечковский В.Е. Мухаммед-Гирей и его вассалы // Ученые записки МГУ. — 1940. — Вып. 61. — С. 23.
266. Таскаев В.Н. Торговый и военный флот государств Северного Причерноморья в V—I вв. до н. э.: Автореф. дис. ... канд. истор. наук. — М., 1975. — 27 с.
267. Тизенгаузен В.Г. Сборник материалов, относящихся к истории Золотой Орды. — М., 1941. — Т. II.
268. Тимофеев В.И. Города Северного Причерноморья во второй половине XVIII в. — К., 1984.
269. Тимощук О. Захисники кордонів Української держави (1918 р.). — Д.: АМСУ, 1999. — 89 с.

270. *Тимошук О.* Охоронний апарат Української держави (квітень—грудень 1918 р.). — *Х.*, 2000.

271. *Тимченко В.М.* Кодекс законів (1569) падишаха Селіма II як джерело для дослідження соціально-економічної історії Півдня України // II Міжнародний Науковий Конгрес українських істориків “Українська історична наука на сучасному етапі розвитку”, Кам’янець-Подільський, 17—18 вересня 2003 р. Доповіді та повідомлення. — Кам’янець-Подільський; К.; Нью-Йорк; Острог: Вид-во НаУОА, 2005. — Т. 1. — С. 159—166.

272. *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 науково-практичної конференції. — Д.: АМСУ, 2003. — С. 204—206.

273. *Тихий М.* Анчоус Херсонеса Таврического. (Исторический очерк.) — *Пг.*: Тип. М.П. Фроловой, 1917. — 41 с.

274. *Тищенко М.* Нариси історії зовнішньої торгівлі Стародубчини в 18 ст. // Записки історико-філологічного відділу ВУАН. — К., 1931. — Кн. 26.

275. *Тищенко М.* Форпости, митниці та карантини на західному пограниччі, в зв’язку з зовнішньою торгівлею України у XVIII столітті. — К., 1931.

276. Торгівля на Україні, XIV — середина XVII століття: Волинь і Наддніпрянщина / Упор. В.М. Кравченко, Н.М. Яковенко; Ред. кол. М.Ф. Котляр (відп. ред.) та ін. — К.: Наук. думка, 1990. — 408 с.

277. *Трейстер М.Ю.* Боспор и Египет в III в. до н. э. // Вестник древней истории. — 1985. — № 1. — С. 126—139.

278. *Трепавлов В.В.* Государственный строй Монгольской империи XIII в.: Проблемы исторической преемственности. — М.: Восточная литература, 1993.

279. *Трепавлов В.В.* История Ногайской Орды. — М.: Восточная литература, 2002.

280. *Трофимова М.К.* Из истории эллинистической экономики (К вопросу о торговой конкуренции Боспора и Египта III в. до н. э. // Вестник древней истории. — 1961. — № 2. — С. 46—68.

281. *Туган-Барановский М.* Русская фабрика в прошлом и настоящем. — М.: Госсозэкгиз, 1938. — Т. 1. — 335 с.

282. Україна і світ: історія господарства / За ред. М.М. Малюка. — К., 1994.

283. *Успенский И.Ф.* История Византийской империи. — М.: АСТ, 2002.

284. *Федоров-Давыдов Г.А.* Кочевники Восточной Европы под властью золотоордынских ханов. — М.: Изд-во АН СССР, 1966.

285. *Федоров-Давыдов Г.А.* Общественный строй Золотой Орды. — М.: Изд-во МГУ, 1973.

286. *Федотов-Чеховский А.А.* Акты Греческого Нежинского Братства. — К., 1884.

287. *Фехнер М.В., Недошивина Н.Г.* Этнокультурная характеристика Тимереvского могильника по материалам погребального инвентаря // Советская археология. — 1987. — № 2. — С. 72—73.
288. *Финлей Г.* Греция под римским владычеством со времени завоевания римлянами до падения их на Востоке. 146 г. до Р. Х. — 717 г. по Р. Х. / Пер. С. Никитченко. — М.: Издание К.Т. Солдатенкова, 1877. — 444 с.
289. *Фінансова Україна.* — 1997. — Лютий. — С. 35
290. *Флоровский А.В.* Чешско-русские торговые отношения X—XII вв. // Международные связи России до XVII в. — М., 1961 — С. 64—83.
291. *Фурсенко А.А.* Борьба за раздел Китая и американская доктрина открытых дверей. 1895—1900. — М.; Л., 1956.
292. *Фюстель де Куланж.* История общественного строя древней Франции. — Т. I: Римская Галлия / Пер. под ред. И.М. Гревса. — СПб.: Типо-литография Альтшелера, 1901. — 403 с.
293. *Хорошкевич А.Л.* Кто поднимет упавшее знамя? (Размышления о судьбе издания Литовской метрики) // Дніпропетр. іст.-археогр. збірник. — Д.: Промінь, 1997. — Вып. 1: На пошану професора М.П. Ковальського. — С. 126—127.
294. *Храпунов М.І.* Адміністрація Херсонеса наприкінці IV—VI ст. // Археологія. — 2000. — № 1. — С. 57—67.
295. *Храпунов Н.И.* О взаимосвязи византийской и муниципальной администрации Херсона: чиновники πατήρ τῆς πόλεως (paters tes polios) // Исторический опыт межнационального и межконфессионального согласия в Крыму: Сб. науч. трудов по материалам конф., Симферополь, 4—5 окт. 1999 г. / Ред. И.Ф. Курас и др. — Симферополь: НАНУ. Ин-т полит. и этнонац. исслед.; Крым. отдел. Ин-та востоковедения им. А.Е. Крымского, 1999. — С. 161—167.
296. *Циммерман В.А.* О таможнях и промышленности древних народов. — СПб., 1859.
297. *Цукерман К.* Епископы и гарнизон Херсона в IV в. // Материалы по археологии, истории и этнографии Таврики. — Симферополь: Таврия, 1994. — Вып. 4. — С. 545—561.
298. *Чорний В.* Україна і митна справа: історичний нарис. — К., 2000. — 349 с.
299. *Чупров А.И., Мусницкий М.И.* Упорядочение железнодорожных тарифов по перевозке хлебных грузов. — СПб., 1890.
300. *Шабильдо Ф.М.* Земли Юго-Западной Руси в составе Великого княжества Литовского. — К.: Наук. думка, 1987.
301. *Шахматов А.А.* Несколько замечаний о договорах с греками Олега и Игоря // Записки неoфилологического общества при Пгском университете. — 1915. — Вып. VIII.
302. *Швидько Г.К.* Джерела з історії діяльності митниць Гетьманщини XVIII ст. // Вісник АМСУ. — 2000. — № 4. — С. 118—124.
303. *Шепелев Л.Е.* Царизм и буржуазия во второй половине XIX века. Проблемы торгово-промышленной политики. — Л.: Наука, 1981. — 267 с.

304. *Шестаков С.П.* К истолкованию Херсонской надписи времени Зинова. Приложение I // Памятники христианского Херсонеса. — Вып. III. — М.: Тип. О-ва распространения полезных книг, 1908. — С. 95—104.
305. *Шестаков С.П.* Очерки по истории Херсонеса в IV—X веках по Р. Х. // Памятники христианского Херсонеса. — Вып. III. — М.: Тип. О-ва распространения полезных книг, 1908. — 139 с.
306. *Шишова И.А.* ЕМРПСУ и КБРЗЛПУ в греческой торговле // Проблемы социально-экономической истории Древнего мира: Сборник памяти академика А.И. Тюменева / Пред. ред. кол. акад. В.В. Струве. — М.; Л.: Изд. АН СССР, 1963. — С. 239—247.
307. *Шульга І.Г.* Документи митниць як джерело до вивчення торгівлі України у XVIII ст. // Архіви України. — 1975. — № 6. — С. 61.
308. *Щеглов А.Н.* Источник северочерноморской торговли хлебом в IV в. до н. э. // X Авторско-читательская конференция “Вестника древней истории”. — М., 1987.
309. *Щербина В.* Боротьба Києва за автономію // Київ та його околиця в історії і пам'ятках / За ред. М. Грушевського. — К., 1926.
310. *Щербина В.* Документи до історії Києва 1494—1835 рр. // Український археографічний збірник. — К., 1926. — Т. 1. — С. 1—49.
311. *Щербина В.* Перевози і мости через Дніпро коло Києва (перед сучасним будівництвом на Дніпрі коло Києва) // Науковий збірник за рік 1928: Зап. УНТ у Києві. — Т. XXVIII / За ред. М. Грушевського. — К., 1928.
312. *Щербина В.* Участь Києва у Законодавчій Комісії 1767 року // Україна: Науковий двомісячник українознавства: Орган історичної секції ВУАН. — К., 1926. — Кн. V.
313. Экономические обзоры МВФ. Украина. — Вашингтон: МВФ, 1994.
314. Энциклопедический словарь Брокгауза. — Т. XXIV. — СПб., 1898.
315. Энциклопедический словарь. — Т. XIX. — СПб., 1890.
316. *Яворницький Д.І.* Історія запорозьких козаків: У 3 т. — К., 1990. — Т. 1.
317. *Яйленко В.П.* Греческая колонизация в VII—III вв. до н. э. (по данным эпиграфических источников). — М.: Наука, 1982. — 312 с.
318. *Яacobson A.J.* Раннесредневековый Херсонес. Очерки истории материальной культуры // Материалы и исследования по археологии СССР. — М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1959. — № 63. — 364 с.
319. *Янин В.Л.* К хронологии “Торгового устава князя Всеволода” // Археология и этнография. — 1977. — № 2. — С. 60—68.
320. *Яснопольский Н.П.* О географическом распределении государственных доходов и расходов в России: опыт финансово-статистического исследования. — СПб.: Изд-во Министерства финансов, 1890.
321. *Jones A.H.M.* The Later Roman Empire. 284—602. A Social, Economic and Administrative Survey. — Vol. I—II. Baltimore, 1992.
322. *Lewicki S.* Prawo składu w Polsce. — Lwyw, 1910. — 201 s.
323. *Weyman S.* Cia I drogi handlowe w Polsce piastowskiej. — Poznań, 1938. — 144 s.

Наукове видання

Серія “Митна справа в Україні”

*КОЛЕСНИКОВ Костянтин Миколайович,  
МОРОЗОВ Олег Вікторович,  
ВИНОГРАДОВ Геннадій Миколайович,  
ДЯЧОК Олег Олександрович,  
АРХІРЕЙСЬКИЙ Дмитро Володимирович,  
ДУК Наталія Миколаївна,  
ПАШКО Павло Володимирович,  
ЧЕНЦОВ Віктор Васильович,  
ГАЛЬСЬКИЙ Клим Євгенович,  
ПАВЛОВ Анатолій Петрович*

## ІСТОРІЯ МИТНОЇ СПРАВИ В УКРАЇНІ

Монографія

В оформленні четвертої сторінки обкладинки використано фото  
“Одеса. Порт і митниця” (1912 р.) із особистого архіву *І.В. Жиліяєва*

Підп. до друку 30.05.2006. Формат 60х90 1/16.  
Папір офс. Друк офс. Гарнітура Schoolbook.  
Ум. друк. арк. 38. Обл.-вид. арк. 39,2. Зам. № 6-959

Видавництво “Знання”  
01034, м. Київ-34, вул. Стрілецька, 28  
Свідоцтво про внесення до Державного реєстру видавців, виготівників  
і розповсюджувачів видавничої продукції ДК № 1591 від 03.12.2003  
Тел.: (044) 234-80-43, 234-23-36  
E-mail: sales@znannia.com.ua  
<http://www.znannia.com.ua>

ЗАТ «ВПОЛ», ДК № 15  
03151, Київ-151, вул. Волинська, 60