

**ДЕЯКІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ СИСТЕМИ ПРАВОВОГО
РЕГУЛЮВАННЯ ТОРГОВИХ ВІДНОСИН НА ВОЛИНІ У XVI –
ПЕРШІЙ ПОЛОВИНІ XVII ст.: МИТНЕ ТА ГОСТИННЕ ПРАВО**

Історичні умови розвитку торговельних відносин ранньомодерної Волині найбільш доцільно, на нашу думку, аналізувати через призму розвитку системи правового регулювання торгівлі у межах тих державних утворень, до складу яких протягом XVI – першої половини XVII ст. входили розглядувані нами терени. У даній статті автор поставив завдання розглянути два основні аспекти тогочасної торгово-економічної юриспруденції Великого князівства Литовського та Корони Польської. На увазі мається, по-перше, дослідити дію середньовічного права дорожнього примусу, яке вимагало від волинських, і не тільки, купців направлятися усталеними дорогами, які приводили їх до митниць і складських міст: "новими дорогами не ходити, одно старыми звиклыми гостинъцы"¹. По-друге, вирішити питання розвитку митної системи регулювання волинської торгівлі.

В українській історіографії проблема розвитку як права складу, чи, як його ще називали, гостинного права, так і митної системи розглянута відносно слабо. Щоправда окремі моменти розвитку вище вказаних юридичних норм на українських землях, і зокрема на Волині, розглядали такі дослідники як М. Довнар-Запольський², М. та О. Грушевські³, О. Щербаков⁴, С. Амбросимова⁵. Загалом же поза статтею О. Сидоренко, присвяченій розвитку київського права складу⁶, інших спеціальних досліджень немає.

Одночасно не можна не відмітити широку за обсягом польську історіографію, зокрема, наприклад, праці, присвячені як загальній теорії складського права, так і його проявів у одному з найбільших економічних центрів середньовічної України – м. Львові. З найбільш важливих досліджень слід відмітити праці С. Гуржинського⁷, С. Левицького⁸, С. Вейманна⁹. Одночасно характерні особливості розвитку митної системи на теренах Волинського воєводства предметом спеціальної уваги польських дослідників не були, хоч і окреслювалися в контексті проблем митної системи в середньовічній та ранньомодерній Польщі. З-посеред існуючої невеликої кількості досліджень, присвячених митній системі, першість тримають

монографічні праці та статті польських дослідників С. Кутшеби¹⁰, Я. Новакової¹¹, Я. Башановського¹², М. Горна¹³.

Одними з найперших волинських міст, які отримали гостинне право – право складу (*stapelrecht*), вважаються м. Луцьк і Володимир. Про це, наприклад, говориться в листі Володимирського та Луцького князя Дмитра (Любарта) до Львівської міської громади у 1379 р., де визначається право складу, як і раніше, за Луцьком і Володимиром. У пізніших джерелах, наприклад у підтверджувальному листі короля Сигізмунда Августа від 28 березня 1558 р., зазначається, що за панування короля Казимира IV (1440 – 1492 рр.) право складу, як здавна надане, мав лише Луцьк. Щоправда у магдебурзьких привілеях місту 1497 та 1498 рр. про це не має жодної згадки¹⁴.

Розвиток гостинного права на Волині викликав значну протидію збоку основного торгового конкурента волинських міст – міста Львова. В кінці XIV ст. успішними діями львівської міської дипломатії законодавчо перебивається давня торгово-комунікаційна артерія, що сполучувала місто Вроцлав з Володимиром та Луцьком. Більш того, для вроцлавських купців введено було обов'язковий 14-денний склад у Львові. У подальшій боротьбі Львів отримує майже абсолютне гостинне право для міст, які знаходилися на схід від Львова. Єдиним винятком стає привілей 1462 р. для кам'янецьких купців, яким було дозволено оминати Львів торговим шляхом через Луцьк та Олесько. При цьому для них обов'язковим стає виконання вимог луцького права складу¹⁵. Варто відзначити вимоги, поставлені перед кам'янецькими купцями: віск, який у великих кількостях вивозився подільськими купцями, мав бути топлений і опечатаний лише у львівській воскобійні¹⁶. Однак для подільських купців набагато вигіднішим було, особливо з середини XVI ст., везти віск через луцьку воскобійню. Причиною цього, на думку А. Вавринчик, було звільнення волинського воскового експорту від мита та промита¹⁷.

Другий виток боротьби між Львовом та Волинню мав місце у першій половині XVI ст. Суть справи полягала у тому, що молдавські та турецькі купці, вирушаючи до Московії чи Великого князівства Литовського, не звертали жодної уваги на львівське право складу, рухаючися "wprost z" Кам'янця¹⁸. Врахувавши перебіг та розташування торгово-комунікаційної системи від Кам'янця у напрямку Великого князівства Литовського та Московії, ми можемо з впевненістю стверджувати, що найбільш вдалим та безпечним з огляду на татарську небезпеку слід вважати маршрут через волинський Луцьк. Підтвердженням цього є той факт, що однією з прерогатив луцького

гостинного права було його поширення як на купців "z Wołoszy i ze Wschodu", так і на московських купців. Так, коли з кінця XV ст. відбуваються спроби з боку московських купців йти з Криму на Москву, оминаючи Київ, через литовський Путивль, слідує негайна реакція з боку великого князя Литовського, оскільки "гостей купцов проводят с собой мимо наши головные места, а там в нашей земли,... в Луцку, склады издавна бывали всяким купцом заморским". З огляду на це наказується, щоб купці складів не об'їжджали "и, где издавна склады гостем бывали, тут бы и теперь были"¹⁹.

Офіційно результатом другого етапу протистояння між Луцьком (оскільки на даний час це місто перебирає на себе всю повноту влади культурного та економічного центру Волині) та Львовом стало підписання королем Сигізмундом у 1535 р. двох заборон на обхід львівського складу купцями зі Сходу. Однак фактично ці постанови досить часто порушувалися. Особливо яскраво це відображає справа з Острозьким митом. У 1543 р. королева Бона Сфорца відмовляється від цього мита, оскільки "z onoho myta zadnoho požitku J.M. niet"²⁰. На нашу думку, ця ситуація носила тимчасовий характер, тісно пов'язаний з вищезгаданими заборонами 1535 р. Проте вже у 1546 р. дане мито дало прибутку у 600 коп грошів литовських²¹. Для порівняння, у 1541 р. це мито дало лише 200 коп грошів²². Отже, рух з Кам'янця у напрямку Острога був надзвичайно потужним, а якщо додати, що більшість купців, прибувши до Острога, далі вирушала до воєводського Луцька, стає зрозумілим, що фактично постанови 1535 р. перервали товаропотік зі Сходу на Волинь лише тимчасово.

На Волині гостинне право складу залишалося не лише одним з торговельних привілеїв, але й суттєвим регламентаційним заходом. Як відзначив свого часу Ст. Гуржинський, неодноразово в привілеях, наданнях та грамотах як польських королів, так і великих князів литовських вказувалося, "аби купців і фурманів, з товарами, що легковажачі розпорядженнями, зухвало оминають складські міста і звертають на дороги бічні, було ловлено та карано. Аби усіх тих хто зухвало ламає право складове і де б вони не були, і де б їх не було зустрінuto, посеред дороги, чи у місці їхнього мешкання – там їх з цілим товаром їхнім ловлено і до ув'язнення саджено"²³.

Кожне з волинських міст отримувало значний зиск з торгів і ярмарок, оскільки крім продажу власних товарів і укладення вигідних для себе торгових угод-транзакцій, брався торговельний податок від купців та крамарів з інших міст, що приїжджали на ярмарок. Досить часто, як відзначає Ст. Пазира, у міських привілеях вказувалося, що

торговельний податок береться "ab externis hominibus mercatoribus, a lythvanis, a Ruthenis et a Judeis"²⁴. Ці торговельні збори, як і торгові обмеження інших купців, були характерні не лише для польських міст, але й для більшості українських, зокрема для волинських міст і мали на меті забезпечення місцевого як купецтва, так і ремісництва від втрат, що вони могли б понести під час великого припливу на ринок товарів, привезених іншими купцями. Приїжджий купець зазвичай міг продавати свої товари лише "en grosso", тобто гуртом, у більших кількостях і виключно місцевим міщанам. Наприклад, на таке право вказує привілей 1558 року, виданий луцьким міщанам: "ani jeden z kupców przyjeżdżych nie śmiał, ani wolen był nijakiemu inszemu kupcowi, ani gościowi przyjeżdżemu towarów swych jako wzdoimem, tak i na rozdrob sprzedawać, okrom ich tylko samych mieszczan łuckich"²⁵. Так, наприклад, у 1575 р. луцькі міщани скаржаться на Станіслава Граєвського, який, порушуючи луцьке право складу, торгував сукном на лікті²⁶.

Винятком з цього права були нечисленні королівські привілеї, що дозволяли купцям з певних міст проводити закупівлю чи торг окремо визначеними речами в роздріб. Яскравим прикладом цього є торгові привілеї, надані м. Вільно. Зокрема, купцям віленським було дозволено у Луцьку проводити торгівлю хутром en detail „per unam urnam, unum talentum, unam pellem sabellinam, marturinam, castorinam et variorum, cuiuscumque generis et speciei existant" не лише у ярмаркові дні, але й у звичайні торгіві²⁷.

У містах, що посідали подібне право складу, досить часто існували ще більш ригористичні приписи, які зобов'язували приїжджих купців викладати свої товари на продаж лише через певний час і лише тоді, коли привезений товар частково буде придбаний місцевими купцями чи ремісниками. Що цікаво, подібні приписи могли стосуватися як цілої партії товарів, так і певної визначеної магістратом частини чи навіть окремого виду привезеної продукції. Однак слід відзначити, що ці приписи втрачали свою силу дії під час проходження ярмарку. Під час ярмарків вільно було продавати свій товар усім без винятку мешканцям міста, краю, будь-якому учаснику цього ярмарку. Щоправда з середини XVI ст. навіть під час ярмарків накладалися обмеження на певні види товарів. Наприклад, у Кременці під час ярмарку приїжджий купець міг закупити худобу в кількості не менше 10 голів. Це було зроблено для того, щоб гарантувати добробут і прибутки місцевим купцям, які збували/перепродували худобу міськими різникам.

Більшість волинських міст у складі Речі Посполитої користувалася відносною формою цього права. Згідно з регламентаціями, пробувши у місті встановлений термін, купці могли провадити свої непродані товари далі. Загалом основою для складської політики у межах Польського королівства, а після 1569 р. й цілого державного новоутворення – Речі Посполитої, стали постанови сейму в Піотрикові 1565 р. Згідно з цими постановами на купців було накладено такі обов'язки:

- кожен купець, прибулий до міста, що мало складське право, зобов'язаний був виїхати з нього не раніше, ніж продасть свій товар (цілком чи частково – в залежності від складського привілею даного міста)²⁸;

- усім купцям-іноземцям заборонялося продавати свої товари одне одному, а лише міщанам та купцям цього міста; виняток з цього правила становили лише ярмаркові дні²⁹;

- під страхом конфіскації товару та сплати значного штрафу заборонялося оминати складські міста; до останніх необхідно було рухатися дорогами "старими й звиклими"³⁰;

- заборонялося їздити дорогами "бічними" та "незвиклими" під карою особистого арешту та конфіскації товарів³¹;

- з усіх конфіскованих у купців товарів одна половина мала йти райцям, а інша – на потреби міста³²;

- заборонялося об'їжджати "ad loca anteriora" міста чи містечка далі, ніж це дозволялося привілеєм даного населеного пункту³³;

- кожен купець, проїжджаючий через складське місто зі своїми товарами, зобов'язаний був зупинитися там на час, окреслений складським привілеєм даного міста, опісля чого, хоч би він і не розпродав свої товари, вільно буде йому їздити з ними по цілому королівству Польському, але лише після сплати відповідного мита під карою конфіскації товару.

Незважаючи на усталену в дослідженнях торгівлі періоду XVI – першої половини XVII ст. думку про часті порушення купцями цих постанов, слід відзначити, що оскільки в Речі Посполитій право складу в містах характеризувалося висловом "depositoria vero in civitatibus quibusdam non sunt instituta ob eam rem, ut vetent hospites alienigenas progredi cum mercibus suis ad loca dudum consueta sed ob eam rem, ut mercatores, quam ad loca dipositoria, et ibidem res suas modo exercean et vendant, quo possunt mieliori"³⁴, то воно швидше обходилося за допомогою різних бюрократичних чи юридичних прецедентів.

Відомо, що до складських міст товар везли шляхами, суворо

регламентованими урядовими постановами, ігнорування яких теоретично загрожувало для торговців втратою/конфіскацією товарів³⁵. Наприклад, у 1536 році король Сигізмунд I наказує, щоб купці не оминали м. Луцьк чи Кременець "pod karą konfiskaty towaru"³⁶.

Право складу, що надавало місту й міщанам значні прибутки, вимагало постійної уваги збоку міських органів влади. Тільки це унеможлиблювало чи, краще сказати, значно утруднювало обходження, наприклад, луцького чи володимирського складу купцями з інших міст Речі Посполитої або інших держав і давало місту значні прибутки від мит і "сеі" та міщанських монополій. Луцький митний контроль з-посеред інших волинських міст мав для цього найкращі умови, оскільки тут перехрещувалися два важливі торгово-комунікаційні напрямки (з півдня на північ і з заходу на схід). З іншого боку, якраз Луцьк найбільше потерпав від різного роду порушень свого гостинного права. На це, зокрема, вказує постанова короля Сигізмунда I від 1522 р., де відзначається, що купці, які торгують воском і волами, щоб не сплачувати мита у Луцьку, об'їжджають його стороною через володіння князів Острозьких – Острог, Рівне, Дубно, Сатіїв³⁷.

Однак, як вказує більшість польських дослідників, уже наприкінці XVI ст. митна стража – "straż celna" – не справлялася з покладеними на неї обов'язками. Задля покращення її роботи застосовувалися різного роду проекти, як, наприклад, організація мережі донощиків-"szpiegów" по інших містах, що мали доносити на комору про купців, що "będą mieć Łuck mijać". Для стягнення різного роду митних оплат і штрафів з купців, що оминули міський склад, висилалися урядники чи гінці. Однак подібні дії викликали лише появу та збільшення різного роду надужить збоку митників щодо купецтва. Так, наприклад, з 1562 по 1564 рр. тягнеться судова справа між підданими князя К. Острозького та міщанами м. Кременця щодо перевезення солі через місто. Кременецькі митники, базуючись на праві складу, не пропускали підданих з Острога, Дубна, Рівного, Степані, Дорогобужа, Красилова, Полонного за сіллю в Коломию та Дрогобич, а вимагали, щоб останні купували необхідний товар у Кременці³⁸.

У правовому регулюванні торговельних комунікацій велике значення мали соляні склади (або комори), які являли собою переважно шпихліри солі, якими розпоряджались здебільшого орендарі мит. Для покутської солі, яка користувалася неабияким

попитом на Волині та за її межами, соляні склади вже з XIV ст. існували в Острогу, Володимирі та Луцьку (куди, окрім коломиїської, поступала ще й сіль кримська, і звідки її розвозили насамперед по Литві та Білорусії).

Іншим моментом правового регулювання торгівлі, поряд з вищезгаданим правом складу, була система митного контролю. Як правильно відзначив Я. Башановський, в джерелах, а за ними й у сучасних дослідженнях історії торговельних відносин та історії розвитку митних систем досить часто для окреслення оплат, пов'язаних з провадженням торгівлі, вживаються два поняття – "cło" та "myto"³⁹. При цьому слід вказати на те, що ці терміни вживаються без урахування того, була це оплата від роду товару чи оплата за його перевезення. Слідом за цим польський дослідник висуває тезу про те, що під поняттям "cło" слід розуміти різного роду прикордонні оплати (експортні, або евекта та імпортні, або індукта), а також різні внутрішні оплати, що сплачувалися купцями на користь королівського чи великокнязівського скарбу від кожного виду товару; а під поняттям "myto" – будь-які оплати, залежні від переходу через чітко визначене місце – гребельне, мостове тощо, незалежно від кількості і виду товару.

На нашу думку, даний дослідник припустився помилки, оскільки під терміном „cło” вже у документах кінця XV – початку XVI ст. розумілася оплата, підставою брання якої було оподаткування купецьких транспортів, що проходили через певний митний пункт. Тобто під поняттям „cło” слід розуміти той тип митних оплат, який, за висловом С. Вейманна, брався від торгівельно-комунікаційних засобів (возів, коней чи ком'яг, шкут) незалежно від товару, навантаженого на них⁴⁰. Підтвердженням цього факту є тариф „cła” яке бралось у Володимирі ще у 1320 р., де відзначається, що „cło” береться „od konia lub wołu”, та т.зв. „zestaw dokumentów do cel i myt Krzemienieckich do XVIII w.”⁴¹. Отже, під давнім терміном „cło” слід розуміти індуктивно-евективну систему оплат від засобів перевезення, а під терміном „myto” – усі інші види оплат від роду та виду товару. Поряд з цим слід відмітити, що до початку XVI ст. поділ на „cło” та „myto” був майже відсутнім і почав викристалізовуватися лише на середину цього сторіччя. В цілому, індуктивно-евективна система та митна система склалися й остаточно сформувалися на Волині лише наприкінці XVI – на початку XVII ст.

Основою для існування та розвитку митної системи Волинського воєводства була мережа державних та приватних комор і

прикоморків. За даними ревізії 1545 року, на Волині мито збиралося у 57 місцях, окрім господарських земель і маєтностей князів Острозьких і Слуцьких⁴². Прикоморки розташовувалися, як правило, на проміжних пунктах торговельних шляхів і підпорядковувалися головним митницям. Державні митні комори та прикоморки перебували у безпосередньому віданні коронного скарбу та великого коронного підскарбія. Купці, проїжджаючи через них, зобов'язані були зробити зупинку на першій же митниці на шляху. Митні чиновники або цельники (від терміну "cło") здійснювали огляд та реєстрацію товарів у спеціальних книгах реєстрації. Після цього збирали "myto" або "cło" згідно з митними тарифами та інструкціями для збирання мита, які затверджувалися сеймом і мали конституційний статус. З цього приводу заслуговують на увагу детальні і для цього періоду найбільш повні інструкції для збору мит із зазначенням тарифу митних зборів на різні товари, що ввозилися на терени Волинського воєводства, які було видано у 1569 р. для Кременецької та у 1563, 1573 рр. для Луцької митних комор⁴³. Загалом у цих інструкціях відмічено про брання мита від 126 видів товару, в основному розрахованих на заможного покупця.

Згідно з конституціями та постановами, з купця, що заплатив "myto" чи "cło" на одній митній коморі і отримав квитанцію – "kwit", на інших коморах та прикоморках не повинні були брати жодного квитового. Однак фактично ці постанови порушувалися, про що свідчать численні скарги. Так, наприклад, за повторне брання мита на луцькій та кременецькій митних коморах від купців, що вже сплатили це мито на заславській митній коморі, у 1533 р. на цельника волинського Івана Борзобагатого скаржитья кн. Анастасія Заславська⁴⁴. У 1612 році з подібною скаргою проти тогочасного митника п. Василя Малинського виступає кн. Януш Острозький⁴⁵. Для сплаву товарів існував також щорічний водний податок, після сплати якого отриманий квит давав право на однорічний провіз товарів.

Інколи спеціальними привілеями та лібертаціями дозволявся безмитний провіз товарів. Серед таких безмитних привілеїв слід виділити два типи – територіальні звільнення та індивідуальні. До територіальних ми зараховуємо привілеї деяким містам, а також землям (магнатським володінням). Так, наприклад, у II половині XVI ст. по два безмитних привілеї отримали Кременець, Володимир та Луцьк. Незабаром, у 1572 р., на такі привілеї вже скаржаться міщани м. Полоцьк: „nie mało ubyło za wonnościami wołyńskimi ... za unią i uprzywilejowaniem miast z sejmu lubelskiego 1569 r.", від чого місто

збідніло⁴⁶.

Іноді подібні звільнення стосувалися лише деяких митних комор або обмежувалися певною окресленою кількістю товару, яку можна було безмитно провезти. У першому з наданих м. Кременцю безмитних привілеїв у 1570 р. від сплати мит звільнялися всі євреї кременецькі, у другому, наданому 1572 р., усі кременчани отримували право вільної торгівлі великою рогатою худобою у межах Речі Посполитої⁴⁷. Правда це право обмежувалося кількістю проданої худоби – 1000 голів. У 1589 р. король Сигізмунд III цей привілей підтвердив, але ліміт вільного перегону зменшив до 600 голів худоби⁴⁸.

Відносно поширенішими на теренах Волині були територіально обмежені безмитні привілеї. Видавалися такі привілеї, як правило, для підняття економічного становища міста після міської пожежі чи знищення ворогами (найчастіше татарами), значних фінансових витрат міста на оборонні потреби (наприклад, будівництво мурів та інших захисних споруд). Також територіально обмежені торгові привілеї іноді надавалися щойно заснованим містам. Подібні митні "swobody" в залежності від розмірів отриманої шкоди надавалися на час від 4 до 12 років⁴⁹.

Врешті окрему нечисленну категорію серед територіальних безмитних привілеїв становили звільнення для великих теренів, що обіймали декілька міст з навколишніми селами. Прикладом такого митного звільнення можуть слугувати неодноразові привілеї для підданих князів Острозьких, що постраждали від татарських нападів "шкодливих" – звільнення від сплати воловщизни у 1509 р.⁵⁰ чи дозвіл на безмитне перевезення солі з Руського до Волинського воєводства і далі на продаж у 1521 р., повне звільнення міщанам та євреям підданим кн. Острозьких від сплати будь-яких мит в межах Речі Посполитої у 1570 р.⁵¹

Найчисленнішу групу серед усіх звільнень від мита становили індивідуальні привілеї, що надавалися королівською чи великокнязівською владою купцям чи міщанам з огляду на їхні заслуги. Перші індивідуальні безмитні привілеї зустрічаються вже на початку XVI ст. Так, наприклад, у 1509 році король Сигізмунд дозволив безмитний провіз воску протягом 2-х років луцьким євреям-купцям Мишку Полчиковичу, Нисану, Авраму та Мордасу. Цим же привілеєм гарантувалася безмитна торгівля і для двох володимирських купців – Федька Лудовича і Манка⁵². Не рідкістю індивідуальні звільнення були й у пізніші часи. Наприклад, у 1537 р. такий безмитний привілей на

провіз поташу, придбаного у кн. Федора Сангушко, отримують купці з м. Володави⁵³. У 1562 р. від луцького мита терміном на один рік звільняється луцький купець Батко Місанович⁵⁴.

Види оплати від переїзду через певний населений пункт – „*śla*” та оплати від перевозу товарів – мита, були найрізноманітнішими. У XVI ст. на Волині розрізняли: „*ślo*” старе і звичайне, сухопутне, водне; „*myto*” торгове, мостове, гребельне, складове, помірне, ярмаркове, вагове, чопове, спашне (від випасу волів та коней, що переганялися на ярмарки) тощо.

Джерела неодноразово занотовують існування „*śla starego*”, або „*domowego*”. Хоча у 1507 р. цю митну оплату було замінено на т.зв. „*ślo nowe*”, вона проіснувала до кінця XVI ст. Побиралася ця оплата як від товарів, що вивозилися закордон, так і від товарів, що знаходилися у внутрішньому товарообігу. Окрім власне „*śla starego*”, у більшості XVI-вічних люстрацій занотовується існування цельних оплат на користь різного роду урядників земських та гродських, духовних осіб. Так, наприклад, з частини луцького мита (на увазі мається індукта та евекта) на користь костьолу в м. Луцьку мало у 1609 р. щорічно виплачуватися по 90 зл.⁵⁵ Іноді, як відзначає Я. Башановський, ситуація з побиранням „*śia*” набирала загрозливого для купецтва характеру, коли в одній місцевості від купців бралосся по декілька грошових оплат, не враховуючи різних міських мит⁵⁶. Від сплати старого „*śla*”, згідно з сеймовими постановами Корони Польської, а пізніше Речі Посполитої, звільнено було шляхту та духовенство з огляду на те, що представники цих верств населення не провадили торгівлю в прямому розумінні цього слова, а лише продавали товари, вироблені в їхніх власних господарствах. Ця постанова, надана шляхті ще у 1496 р., а духовенству у 1504 р. та підтверджена у 1550 р., набула свого поширення і на теренах Волинського воєводства після Люблінської унії.

„*Ślo nowe*” від початку свого запровадження на краківському сеймі 1507 р. мало характер індуктивної оплати. Незважаючи на те, що постановою цього ж сейму до сплати „нового *śla*” зобов'язувалися усі без винятку стани, реально воно не стосувалося товарів з магнатських латифундій Волині, що спиралися на численні безмитні привілеї. Більш того, під тиском шляхти та духовенства у 1550 р. було прийнято постанову про звільнення шляхетської та духовної верстви від сплати не лише водного „*śla*”, але й нового: „...*stan rycerski i duchowny, i ich poddani ... iż ceł żadnych, ani myt wodnych, targowych, pomiernych ... płacić winni nie są*”⁵⁷. По входженню до Королівства

Польського Волинського воєводства дія цієї конституції поширилася й на місцеве духовенство та шляхту.

Поряд з цельюю системою С. Амбросимова, на основі документів Литовської метрики, виводить існування на Волині таких видів мита як "торгове мито" (*theloneum forense, ius fori, tributum in foro*) – податку з кожного привезеного товару на користь старости чи власника міста. О. Грушевський у дослідженні, присвяченому історії міст Великого князівства Литовського, поділяє „торгове мито” на мито з іноземних купців чи іншоміських, що бралось у великих містах, та т.зв. „торгові пенязі” – мито, що бралось з місцевих осіб, які займалися торгівлею у місті на ринковій площі⁵⁸. Таке мито, наприклад, існувало на початку XVI ст. у Володимирі, де володимирський староста князь Андрей брав його з усіх приїжджих купців⁵⁹. "Мито помірне/вагове" – податок з кожного проданого товару; "мито мостове" (*theloneum portale*) та гребельне ("*gatne*", "*theloneum aggerrale*") – податок за переїзд через міські мости, за в'їзд у місто, а також за право перегону через місто худоби; "капщизна" – мито з продажу алкогольних напоїв; "квитове" – мито з іншоміських чи іноземних купців; "промито" – податок за несплату мита, тобто штраф і нарешті "обвестка" – мито з новоприбулого купця⁶⁰. Іноді ставилася вимога, щоб митні збори призначалися на утримання в доброму стані доріг, мостів та насипів.

До цього переліку слід додати такі специфічні мита як "спашне", що бралось від стад великої рогатої худоби, що приганялася на міський ринок чи ярмарок на продаж і тимчасово випасалася під містом; місцеві мита, тобто мита, що існували у даному місті, як говорять джерела, "oddawna" і які досить важко класифікувати. Прикладом такого специфічного мита є "Danilowszczizna" – мито без чітко окресленої функції, що збиралося у Луцьку на користь князів Заславських протягом XVI ст.⁶¹

Мита, поряд з існуючою цельюю системою, були надзвичайно обтяжливими для купецтва передовсім з огляду на їхню велику кількість. Так, наприклад, в середньому оплата за мостове, гребельне, помірне та інші мита становила протягом досліджуваного періоду майже 16% від собівартості товару.

Загалом слід відзначити, що стандартна ставка митних зборів (коли обрахунок мита проводився таким чином, щоб кожна копа грошів литовських, а з 1569 р. кожен злотий в кошторисі провезеного купцем товару був обкладений визначеною сумою), починаючи з середини XVI ст., постійно зростає. Якщо у 1577 р. сума митних зборів складала в середньому 2-2,5 литовських гроша з 1 копи, то в 1643 р.

ця сума зросла до 4-4,5 грошів. Тобто розміри оподаткування зросли з 4,2 до 6,6%⁶².

Окрім державних митних комор і прикоморків, ще густішою мережею вкривала терени Волині мережа приватних митниць. Приватна митна система, як відомо, базувалася на феодалному праві володіння землею. Тому в межах своїх володінь магнатерія і шляхта намагалися будувати якомога більше мостів, гребель, насипів на торгових шляхах. Слід відзначити, що реальна кількість приватних митних комор напевно була більшою, ніж це вдається встановити за допомогою фрагментарних даних з джерел XVI – першої половини XVII ст. Час заснування приватної митної комори або ж час її закриття встановити майже неможливо, оскільки у джерелах існують лише випадкові спорадичні згадки про їхнє існування.

Густота цих митниць неодноразово викликала нарікання збоку купців та у відповідних унормовуючих чи забороняючих постановках уряду держави. Так, у середині XVI ст. володимирські міщани-купці скаржаться, що князі, пани та земляни з повітів у багатьох місцях беруть з них неправдо мита: "w wielu miejscach, po miasteczkach i majątnościach swych, targi i myta nowe niezwyčajne pozaprowadzali, i od nich je pobierają, i za to ich hamują i grabią ... przez co oni zginęli i ku wielkiemu zniszczeniu przyszli, a insi z nich mnodzy kupiectwo swe porzucili, w czym nie tylko im poddanym, lecz królowi szkoda się dzieje"⁶³. На підставі подібної скарги „всїхъ мещанъ и жидовъ, купцовъ места нашего Пинского" у 1579 р. король Сигізмунд звертається до „всякого стану людем обивателем земли Волинское" з наказом не чинити „безправныхъ заборовъ и гамованя товаровъ"⁶⁴. Неодноразово звертаються до королівської влади й луцькі міщани, які вказують, що з них безправно беруть мито у Гнідаві, Володимирі, Хотячеві, Шеплі, Вруйківцях, Полонному, Несвіжі, Пустомитах, Золочеві, Буремлі, Перемиловцях, Кобліні, Красному, Волковиях, Козині, Верхові, Жукові, Рівному, Корці, Мощаниці, Степані та інших містах (загалом у скарзі перераховано 41 населений пункт)⁶⁵. Великокнязівський, а пізніше королівський уряд неодноразово робив спроби замість численних "звиклих" і "незвиклих" мит по волостях і повітах Волинського воєводства встановити єдиний митний тариф, однак подібні дії викликали спротив шляхти, яка у відповідні моменти скаржилася на великі шкоди на своїх полях і луках від проїжджаючих купців, вимагаючи, таким чином, додаткових привілеїв на збирання мита.

Окремим пунктом у митному законодавстві виділено було

торгівлю з Гданськом – найбільшим портом Речі Посполитої, її воротами у Західну Європу і світ. Головне водне мито волиняни сплачували у м. Влоцлавку на р. Вісла. Сухопутне мито брали "особливо від збіжжя та інших товарів шляхетних ... до Гданська ідучих". Шляхта, як відомо, постановами сейму звільнялася від сплати мита.

Невід'ємною ланкою в митній системі як Речі Посполитої, так і Волині зокрема був нагляд за експортом і транзитом волів. Власники земель часто терпіли значні збитки від прогону волів, і з огляду на це їм дозволялося компенсувати завдані шкоди бранням мита. Незважаючи на той факт, що до 1565 р. давав дозвіл на влаштування комори чи прикоморку лише король, а пізніше сейм, місцева шляхта самоправно встановлювала вигідні для себе податки, що не могло не впливати на розвиток торгівлі.

При всій здавалося б зовнішній налагодженості митної системи Річ Посполита була однією з тих європейських держав, де у торгових відносинах існувала проблема так званої "публічної безпеки". В умовах зловживань влади та шляхти купці досить часто вдавалися до контрабанди, щоб хоч якоюсь мірою компенсувати численні витрати й отримати зі своєї торгової подорожі прибуток. Однак проти цього існувала система так званих "промита". "Промито" фактично було конфіскацією товарів, що провозилися з порушенням норм сплати мита, адже купець по дорозі міг докупити після митної комори ще певну кількість товарів або ж і обійти стороною саму митницю взагалі. Половина або три чверті "промита", як правило, йшли до королівського скарбу, а решта – митникам і землевласникам, у чий володіннях були піддані арешту товари того чи іншого купця. Звичайно, що подібна ситуація не могла не викликати різноманітних зловживань і ще більше утруднювати провадження торгівлі.

Підсумовуючи дане дослідження, хотілося б відзначити, що існуюча система правового регулювання торгових відносин на волинських теренах у XVI – першій половині XVII ст. попри, здавалося б, свою прогресивність несла на собі відбиток регресивних традицій і тенденцій. Зокрема це визначилося як в існуванні різного роду привілеїв, якими з-під дії торгового права вилучалися шляхетські товари, так і в надмірному обтяженні купецької верстви різного роду перепонами у провадженні вільної торгівлі.

¹ Русская Историческая Библиотека. – Т. XXX: Литовская Метрика. Отд. I-II. – Ч. 3: Книги Публичных Дел. Т. 1. – Юрьев, 1914. – С. 209, №7.

- 2 Довнар-Запольский М.Ф. Государственное хозяйство Великого княжества Литовского при Ягеллонах. – К., 1901. – Т. 1. – 807 с.
- 3 Грушевський М.С. Історія України-Руси. – К., 1991. – Т. VI. Життя економічне, культурне, національне XIV – XVII віків. – 667 с.; Грушевський О.С. З міського господарства XVI в. Топниця, воскобійня і воскові комори // Записки історико-філологічного відділу УАН. – Кн. VI. – К., 1925. – С. 1-9; його ж. Луцьке міщанство в XVI в. // Історично-географічний збірник ВУАН. Т. 1. – К., 1927. – С. 1-12.
- 4 Щербаков О.С. Торговля західнобілоруських міст (друга пол. XVI – перша пол. XVII ст.) // Питання історії СРСР. – Львів, 1958. – С. 120-140.
- 5 Амбросимова С.В. Документы Литовской метрики как источник по истории городов Украины первой половины XVI века / Дис... канд. ист. наук. – Днепропетровск, 1988. – 268 с.
- 6 Сидоренко О.Ф. Київське право складу: До питання про правові основи розвитку торгівлі у середньовічній Україні (IX – половина XVII ст.) // Середньовічна Україна. Зб. наук. праць. – К., 1994. – С. 29-45.
- 7 Górzyński S. Obowiązki kupców w świetle opisanja o składziech i starych drogach króla Zygmunta Augusta z 1565 r. – Warszawa, 1939. – 61 s.; Górzyński S. Polityka składowa Polski do roku 1565. – Warszawa, 1934. – 45 s.
- 8 Lewicki St. Prawo składu w Polsce // Studia nad historią handlu w Polsce. T. 2. – Lwów, 1910. – 200 s.; Lewicki St. Targi lwowskie od XIV – XIX wieku // Studia nad historią handlu w Polsce. T. 11 – Lwów, 1921. – 72 s.
- 9 Weymann S. Cła i drogi handlowe w Polsce piastowskiej // Prace Komisji Historycznej Poznańskiego T-wa Przyjaciół nauk. T. XIII, zesz. 1. – Poznań, 1938. – 144 s.
- 10 Kutrzeba St. Taryfy celne i polityka celna w Polsce od XIII do XIV w. // Ekonomista. – 1902. – Zesz. III. – S. 42-46.
- 11 Nowakowa J. Rozmieszczenie komór celnych i przebieg dróg handlowych na Śląsku do końca XIV wieku. – Wrocław, 1951. – 226 s.
- 12 Baszanowski J. Z dziejów handlu polskiego w XVI – XVIII wieku. Handel wołami. – Gdańsk, 1977. – 240 s.
- 13 Horn M. Żydzi i mieszczaństwo w służbie celnej Zygmunta Starego i Zygmunta Augusta // Biuletyn żydowskiego instytutu historycznego w Polsce. – 1987. – №1. – S. 3-20.
- 14 Торговля на Україні XIV – середина XVII століття: Волинь і Наддніпрянщина / Упор. В.М. Кравченко, Н.М. Яковенко. – К., 1990. – №8; Грушевський О.С. Луцьке міщанство... – С. 3.
- 15 Acta grodzkie i ziemskie z czasów Rzeczypospolitej Polskiej z Archiwum tzw. Bernardyńskiego we Lwowie / Wyd. przez X.Liske, A.Prochaska, O.Pietruski (Dali – AGZ). – Lwów, 1878. – Т. III. – С. 36.
- 16 Lewicki St. Targi lwowskie... – С. 18.
- 17 Wawrzyńczyk A. Studia z dziejów handlu Polski z Wielkim Księstwem Litewskim i Rosją w XVI wieku. – Warszawa, 1956. – S. 45.
- 18 Lewicki St. Op.cit. – S. 23.
- 19 Сыроечковский В.Е. Пути и условия сношения Москвы с Крымом на рубеже XVI века // Известия АН СССР. 7 серия. Отдел общественных наук. №3. – Л., 1932. – С. 222.
- 20 Archiwum książąt Lubartowiczów-Sanguszków w Sławucie / Wyd. przez B. Gorczaka (Dali – AKLS). – Lwów, 1890. – Т. IV. – S. 358-359, №286.
- 21 Archiwum państwowy w Krakowie. Oddział I. – Archiwum Sanguszków. – Teki Rzymskie (Dali – AStk). – Teka.V. – Sygn. 45. – K. 1-2.
- 22 AStk. – Teka.IV. – Sygn. 38. – K. 1-2.
- 23 Górzyński S. Obowiązki kupców... – S. 6.
- 24 Pazyra St. Studia z dziejów miast na Mazowszu, od XIII do początków XX wieku // Badania z dziejów społecznych i gospodarczych / Pod red. F.Bujaka. №34. – Lwów, 1939. – S. 254.
- 25 Архив Юго-Западной России, издаваемый временною комиссиею для разбора древних актов, высочайше учрежденною при Киевском, Подольском и Волынском генерал-губернаторе. – Ч. V. Акты о городах (1432-1798). Т. 1. – К., 1869. – С. 17, №5.

- 26 Центральний Державний Історичний Архів України в м. Київ (Далі – ЦДІАУК). – Ф. 25, оп. 1, од. зб. 15.
- 27 Koczy L. Handel miasta Poznania do połowy XVI w. – Poznań, 1930. – S. 340.
- 28 Volumina legum. Przedruk zbioru praw staraniem XX. Pijarów w Warszawie, od roku 1732 do roku 1782, wydanego (Далі – VL). – Petersburg, 1859. – Т.ІІ.: Prawa y konstytucye za ponowania Zygmunta Augusta (1550 – 1609). – S.701.
- 29 VL. – S.702.
- 30 VL. – S. 702.
- 31 VL. – S. 703.
- 32 VL. – S. 704.
- 33 VL. – S. 704.
- 34 Górczyński S. Polityka składowa.... – S. 30.
- 35 Lewicki St. Op.cit. – S. 42.
- 36 AStk. – Teka. III. – Sygn. 48. – K. 1.
- 37 AKLS. – 245, №ССL.
- 38 Російський державний архів давніх актів (Далі – РДАДА). – Ф. 389. Литовська метрика. – Оп. 1, спр. 261, арк. 39-39 зв., 79-80; Спр. 249, арк. 431-432 зв., 496-496 зв.
- 39 Baszanowski J. Op.cit.
- 40 Weymann S. Cła i drogi... – S. 3-5.
- 41 Ibid. – S. 126; AStk. – Teka XII. – Sygn. 79. – K. 1-4.
- 42 Довнар-Запольский М.Ф. Государственное хозяйство Великого княжества Литовского при Ягеллонах. – К., 1901. – Т. 1. – S. 412.
- 43 Там само. – С. XLV.
- 44 AStk. – Teka III. – Sygn. 19. – K. 1.
- 45 Львівська Наукова Бібліотека НАН України ім. В.Стефаника. – Ф. 5, оп. 1, од. зб. II / 1924, арк. 269.
- 46 Rybarski R. Handel i polityka handlowa Polski w XVI stuleciu. – Warszawa, 1958. – Т. 2. – S. 20.
- 47 AStk. – Teka XII. – Sygn. 19. – K. 1.
- 48 Rybarski R. Op.cit. – S. 173-174.
- 49 Baszanowski J. Op.cit. – S. 30.
- 50 AKLS. – S. 69.
- 51 AGZ. – Т. X. – S. 103.
- 52 Бершадский С.А. Русско-еврейский архив. Документы и материалы для истории евреев в России. – Спб., 1903. – Т. 3 (1364 – 1568). – S. 91 №65.
- 53 AStk. – Teka III. – Sygn. 57. – K. 1.
- 54 AStk. – Teka IX. – Sygn. 48. – K. 1.
- 55 AStk. – Teka XXVII. – Sygn. 103. – K. 1.
- 56 Baszanowski J. Op.cit. – S. 28-29.
- 57 Ustawy cen dla miasta Starej Warszawy od r. 1606 do r. 1627. – Kraków, 1894. – S. 6.
- 58 Грушевский А.С. Города В. Княжества Литовского в XIV – XVI вв. Старина и борьба за старину. – К., 1918. – С. 128.
- 59 РДАДА. – Спр. 14, арк. 286 зв.
- 60 Амбросимова С.В. Вказ. праця. – С. 119.
- 61 AStk. – Teka XVIIa. – Sygn. 10. – K. 1.
- 62 Копыцкий З.Ю. Из истории торговых связей городов Белоруссии с городами Польши (конец XVI – первая половина XVII в.) // Исторические записки. Т. 72. – М., 1962. – С. 150; VL. – S. 309.
- 63 Źródła dziejowe. Т. VI. Rewizja zamków ziemi Wołyńskije w połowie XVI wieku / Wyd. A. Jabłonowski. – Warszawa, 1877. – S. XV.
- 64 ЦДІАУК. – Спр.24, арк. 71 зв.-73.
- 65 Акты Литовской метрики, собранные Ф.И. Леонтовичем. – Варшава, 1897. – Т. 1, вып. 2 (1499 – 1507). – С. 8, №13.