

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ, МОЛОДІ ТА СПОРТУ УКРАЇНИ
АКАДЕМІЯ МИТНОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ**

На правах рукопису

МОРОЗОВ ОЛЕГ ВІКТОРОВИЧ

УДК 94(477):342.951:339.543

**ДІЯЛЬНІСТЬ МИТНИХ ОРГАНІВ РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ
В УКРАЇНСЬКИХ ГУБЕРНІЯХ
(XVIII – початок XX ст.)**

07.00.01 – історія України

**ДИСЕРТАЦІЯ
на здобуття наукового ступеня доктора історичних наук**

**Науковий консультант
Ченцов Віктор Васильович
доктор історичних наук, професор**

ДНІПРОПЕТРОВСЬК – 2012

ЗМІСТ

Вступ.....	4
Розділ 1. Теоретична та методологічна модель дослідження історії митних процесів.....	15
1.1. Історіографія.....	15
1.2. Характеристика джерельного комплексу дослідження.....	35
1.3. Методологія дослідження історії митних відносин XVIII – початку XX ст.....	50
Розділ 2. Митна політика Російської імперії XVIII – на початку XX ст. в українських губерніях: теорія і практика.....	62
2.1. Теоретичні аспекти митної політики Російської імперії	

у XVIII – XIX ст.....	62
2.2. Митні тарифи XVIII – XIX ст., та їх реалізація в Україні.....	115
2.3. Міжнародні торговельні угоди XVIII – початку XX ст.....	176

Розділ 3. Митна система Російської імперії на території

українських губерній.....	210
3.1. Поширення російської митної інфраструктури на територію України у першій половині XVIII ст.....	210
3.2. Еволюція структури російських митних установ в українських губерніях у останній чверті XVIII – на початку XX ст.....	253
3.3. Стратегічні напрями діяльності митних органів Росії в українських губерніях.....	290

Висновки.....	362
Список використаних джерел.....	372

Прийняті скорочення

ДААРК – Державний архів при Раді Міністрів Автономної Республіки Крим

ДАДО – Державний архів Дніпропетровської області

ДАКО – Державний архів Київської області

ДАМО – Державний архів Миколаївської області

ДАОО – Державний архів Одеської області

ДАХО – Державний архів Харківської області

ДАХМО – Державний архів Хмельницької області

ОР РНБ – Отдел рукописей Российской национальной библиотеки

ПСЗРИ – Полное собрание законов Российской империи

РДАДА – Російський державний архів давніх актів (м. Москва)

РДВІА – Російський державний військово-історичний архів (м. Москва)

РДІА – Російський державний історичний архів (м. Санкт-Петербург)

ЦДІАУК – Центральний державний історичний архів України у м.

Київ

ДМЗ – Департамент митних зборів Міністерства фінансів

ДЗТ – Департамент зовнішньої торгівлі Міністерства фінансів

ОКПВ – Окремий корпус прикордонної варті

ВСТУП

Актуальність теми. Незважаючи на унію 1654 р., між українськими та російськими землями продовжував функціонувати митний кордон і діяти незалежно одна від одної митні системи. Але форсування процесу “вестернізації” в Росії у першій половині XVIII ст. кардинально вплинуло на трансформацію митних процесів, надавши їм таких тенденцій, як поступова монополізація цієї сфери державою, зростання адміністративної складової у митно-тарифному регулюванні. Ці зміни радикально позначилися на відносинах між Росією та Гетьманською Україною у сфері торгівлі та митного регулювання і результатом стало скасування митного кордону в 1754 р. та поширення на територію Лівобережної України імперського митного законодавства.

Одночасно ці процеси синхронно відбувалися зі змінами у світовій торгівлі. Спостерігалось значне зростання обсягів зовнішньої торгівлі. За оцінками П. Бєрока, в період 1500–1700 рр. показники світової торгівлі зросли у п’ять разів і розпочалось формування світового ринку [309]. По-іншому зміни в зовнішній торгівлі впливали на Московську державу XVII ст. Аграрний характер економіки, слабка промислова база, хронічний дефіцит коштовних металів на внутрішньому ринку за низької щільності населення та малої ефективності виробничих сил змушували державу максимально використовувати зовнішньоторговельний фактор для підйому економіки. Якщо в 1690 -х рр. частка зовнішньої торгівлі у загальному товарообігу держави становила приблизно 7 %, то в 1724 р. – 24, а 1753 – 39 % [41]. Як показали наступні історичні події, в ході економічних перетворень початку XVIII ст. митним інститутам відводилась важлива роль у зовнішній політиці імперії. На початку XVIII ст. розпочинаються процеси уніфікації та стандартизації інститутів державного управління як у самій Росії, так і на залежних від неї територіях. І ці тенденції, в першу чергу, стосувались Лівобережної України, яка знаходилась під гетьманським правлінням. Історична еволюція митної системи Російської імперії може розглядатися, як діяльність одного з механізмів централізації, що був спрямований на створення загальноімперського народногосподарського організму.

На наш погляд, можна назвати ще один важливий фактор, який змушував прискорити процес митної стандартизації територій. Мова про контрабанду. Запровадження на території самої Росії державних монополій та різних видів акцизів у сфері торгівлі створювали сприятливий ґрунт для контрабандної торгівлі. І це підштовхувало російських урядовців поширювати на всі залежні території митне законодавство, яке суворіше регламентувало поліційне запобігання контрабанді.

У соціально-економічній історії Російської імперії друга половина XVIII ст. закріпила за собою характеристику переломної доби. Внаслідок реалізації “південного” курсу зовнішньої політики Російської імперії, Азово-

Чорноморський регіон отримує новий імпульс для свого розвитку. Тому в рамках соціальної історії України XVIII–XX ст. залишається актуальною проблематика дослідження торговельно-митної інтеграції Азово-Чорноморського басейну як у складі Російської імперії, так і України в подальшому.

Інший аспект актуальності дослідження полягає в тому, що нині відбувається подальший розвиток історії державних установ як спеціальної історичної дисципліни, що й дозволяє опрацювати власний предмет, методичний інструментарій, понятійний апарат та характеризує історію державних установ як окремого об'єкта історичного дослідження [375 с. 8–9].

Державні інституції, у нашому випадку це митні установи, що тривалий час функціонували на українських землях, пройшли історичні періоди розвитку, утворюючи багатоступеневу самодостатню структуру. У своєму розвитку митні установи поширювали впливи й панування військовими, адміністративно-правовими методами, що, як відлуння, існують донині. [375].

Період XIX – початку XX ст. в історії державних установ Російської імперії став якісно новим, пов'язаним із особливими шляхами формування й поширення централізованого імперського управління на території України. Митне відомство мало визначати і проводити цю урядову політику в сферах зовнішньоторговельного регулювання та поліційних заходів з охорони митного й державного кордонів на завершальному етапі інтеграційного процесу на неросійських територіях.

Досліджуючи функціонування російської митної системи на українських територіях, у першу чергу, ми маємо на увазі реалізацію митними органами митної політики держави. XVIII – початок XX ст. пройшов для українського суспільства під знаком політики російського протекціонізму. Російський протекціонізм у різні історичні періоди XIX ст. мав характер поміркованого, або радикального, але при цьому залишався протекціонізмом.

Тому для вітчизняної історичної науки набуває актуальності проблема висвітлення головних напрямків митної політики XIX – початку XX ст., які впливали на еволюцію українського суспільства. Важливість і нагальність таких наукових пошуків визначається необхідністю вдосконалення митної політики та діяльності Державної митної служби України на сучасному історичному етапі.

В історіографії за митними органами, внаслідок історичної традиції, закріпився статус фіскальних. Таким чином, фіскальна функція відтісняє на другий план поліційні завдання у сфері державної безпеки, що були характерні для митної системи Російської імперії у XIX – на початку XX ст. Тому на сучасному етапі в історичній галузі залишається недостатньо дослідженою актуальна проблема участі Департаменту митних зборів Росії у заходах забезпечення держбезпеки і виконання правоохоронних завдань.

Таким чином ми окреслили коло актуальних проблем, які потребують ґрунтовного дослідження, аналізу, щоб сформувати цілісну за можливістю картину розвитку митних інституцій в українських губерніях у складі Російської імперії та вплив їх діяльності на соціальні процеси.

Зв'язок роботи з науковими програмами, темами. Дослідження здійснено у контексті реалізації наукових проектів “Відновлення історії митних органів в Україні” (державний реєстр № U0104U007885), “Митне регулювання в зовнішньоторговельній діяльності: історичні аспекти” (державний реєстр № U0111U003353) на кафедрі теорії та історії держави і права Академії митної служби України.

Мета дослідження полягає у висвітленні історичних, державно-правових аспектів функціонування російської митної системи на території України у складі Російської імперії (XVIII – початок XX ст.), встановлення її ролі і значення у соціально-економічних і політичних процесах, що відбувалися в українському суспільстві.

Завдання підпорядковані поставленій меті. Передбачено:

1. Розглянути можливість застосування методологічної концепції “соціальної історії” з метою дослідження торговельно-митних процесів в українських губерніях у XVIII – на початку XX ст.
2. На основі нововведених у науковий обіг архівних джерел реконструювати і простежити еволюцію російської митної системи на території України у XVIII – на початку XX ст.
3. Визначити об’єктивні політичні та економічні фактори, що впливали на інкорпорацію Гетьманської України до імперського митного простору.
4. Висвітлити важливі тенденції у міжнародному торговельному праві, у межах яких діяло купецтво та підприємці українських губерній XVIII – початку XX ст., а також роль іноземного купецтва у модернізації міжнародної торгівлі в південних регіонах України з середини XVIII ст.
5. Запропонувати нову концепцію генези зовнішньоторговельної та митно-тарифної політики Російської імперії у XVIII – на початку XX ст. та визначити провідні фактори, що впливали на її формування та реалізацію в українських губерніях.
6. Визначити різновиди поліційних заходів, до яких залучалися митні органи Російської імперії, а також форми і процедури взаємодії між митними органами і жандармськими підрозділами в ході боротьби з різними видами контрабанди в українських губерніях.
7. Реконструювати механізм охорони південно-західного митного кордону Російської імперії підрозділами прикордонної митної варті в XIX – на початку XX ст. на основі маловідомих архівних джерел.
8. Охарактеризувати процес формування та динаміку митної складової фінансової системи Російської імперії у XVIII – на початку XX ст. Роль митниць дислокованих на території українських губерній у виконанні фіскальних завдань.

Об’єктом дослідження є митна система Російської імперії, що функціонувала на території України у період з XVIII – на початку XX ст.

Предметом дослідження є практична діяльність митних установ з реалізації завдань, які визначала російська зовнішньоторговельна та митна політика та розвиток в контексті цієї політики народногосподарських та соціальних інститутів українських губерній у період XVIII – початку XX ст.

Хронологічні межі дослідження охоплюють період з першої чверті XVIII до початку Першої світової війни. Нижня межа хронології пов'язана із поширенням російської системи державних монополій на територію Лівобережної України і створенням системи карантинних застав, які фактично виконували функції російських митниць. Верхня хронологічна межа дослідження відповідає законодавчому закріпленню останньої організаційної реформи в імперській митній системі. Коли на зміну митним округам у 1913 р. прийшли інспекторські дільниці із значно ширшими повноваженнями. Але цей організаційний процес завершується у 1914 р., коли західний митний кордон стає театром військових дій і діяльність митних установ припиняється, або суттєво обмежується.

Територіально дослідження стосується земель, що входили до складу Гетьманської України і знаходились у союзних відносинах після укладання договору 1654 р., а також території, що були приєднані до Російської імперії у період з 1774 по 1795 рр. і входили в зону відповідальності російських митних установ у зазначений хронологічно період. А саме території Київської, Волинської, Подільської, Херсонської, Таврійської, Катеринославської, Харківської губерній. Також наше дослідження буде включати діяльність митниць у портах Балтійського та Білого морів з метою вивчення напрямів зовнішньоекономічної діяльності купецтва і промисловців з українських територій.

Методологія та методи дослідження. Соціальний аспект дослідження історичного процесу у народів, що входили до складу Російської імперії в період формування індустріальних відносин набуває сьогодні особливої актуальності. І це пов'язано, у першу чергу, з перехідним періодом в сучасній українській історії. Україна, яка знаходиться в стані складання ліберальних економічних відносин зустрілась з соціально-політичними проблемами, що були характерні для країн раннього капіталізму і тому змушена звертатися до соціального досвіду минулого, і, у першу чергу, досвіду взаємодії різних соціальних сил і державних інститутів, які презентували різноманітні інтереси. Історичним “полем” для такої взаємодії обрана сфера зовнішньої торгівлі функціонування митної системи. Ця тематика набула перспективи у зв'язку із змінами загальної концепції вітчизняної історії, відмовою від класового підходу в інтерпретації подій та процесів минулого і переходом від оцінки минулого з позиції формаційного підходу до різних принципів історичного аналізу (таким, як цивілізаційний, світо системний та інші). Отже, в нашому дослідженні використано методологічну модель соціальної історії. Митне регулювання в Російській імперії з XVIII ст. стало невід'ємною частиною політики модернізації. Згідно концепції німецько-американського історика соціології Р. Бендікса модернізація порушувала перед різними країнами схожі “функціональні” проблеми. Мета індустріалізації в Західній Європі, за Р. Бендіксом, пов'язана з розв'язанням проблеми життєзабезпечення. За межами Заходу мета індустріалізації була іншою – відповідь на виклик, намагання наздогнати розвинуті держави, зміцнити оборону. Заходи її досягнення різнилися за країнами – іноземні інвестиції, посилення податкового пресу,

зовнішні запозичення, будівництво залізниць, залучення робочої сили з села. Політичні, соціальні та культурні проблеми модернізації в різних країнах розв'язувались по-різному. Від країни до країни змінювалась урядова політика, реформи, виникали різні структурні моделі й, відповідно, передбачались різноманітні соціальні дії. Аналогічні процеси характерні також для Російської імперії, а митна система була одним із елементів соціальної моделі. Полеми для дослідження стали українські губернії, де російським урядом здійснювались соціальні дії, у нашому конкретному випадку, у сфері митного регулювання.

Також у методологічному арсеналі даного дослідження використано міждисциплінарний підхід. Він полягає у застосуванні концепцій та моделей, категоріального апарату історії, економіки, права, соціології. Методологія дослідження ґрунтувалась передусім на головних засадах діалектичної гносеології та евристики, що створило умови для наукових висновків. Провідними в праці стали такі методи: історичний, історико-порівняльний, ретроспективний, метод реконструкції. До основних методологічних принципів належить принцип історизму. Ідея аналізу соціальних явищ з позицій історизму передбачає їх розгляд у структурних та трансформаційних зв'язках. У вирішенні таких завдань дослідження, як з'ясування історичних передумов обрання імперським урядом того чи іншого курсу митної політики, аналіз становлення та розвитку головних етапів митно-тарифного регулювання, роль українських губерній у контексті торговельної політики Російської імперії, порівняння зі світовими митними тенденціями, на перший план висувався порівняльний метод. Прикладом може бути розробка узагальнюючих тенденцій діяльності митниць у різних митних округах у ХІХ ст. В процесі установаження управлінських засад, що забезпечували основні напрямки діяльності митних органів основними були методи системно-структурного і формально-логічного аналізу, синтезу, індукції та дедукції.

Ми визначили, що одним із важливих критеріїв оцінки успішності митної політики уряду є показники, які демонструють динаміку індустріалізації, ускладнення соціальної структури суспільства, динаміку розвитку торгівлі й фінансів, аналіз ринків збуту продукції промислових підприємств; розвиток зовнішньоторговельної галузі з обов'язковим урахуванням регіонального аспекту. Методи для дослідження цієї проблематики розроблено І.

Ковальченком та Л. Бородкіним. Застосування зазначеної методологічної моделі сприяло більш повному розкриттю обраної наукової проблематики, діяльності митних інститутів Російської імперії в українських губерніях.

Наукова новизна роботи полягає в комплексному з'ясуванні історії, структури, яка мала назви у різні історичні періоди: Головна над митними зборами канцелярія (ХVІІІ ст.) – Департамент зовнішньої торгівлі (з 1802 р.) – Департамент митних зборів (з 1864 р.), що здійснювала управління адміністративно-територіальними митними одиницями на території українських губерній та здійснювала митно-тарифну політику Російської імперії на їх території.

Вперше обґрунтовується нова концепція розвитку російського протекціонізму, зміст якої полягає в тому, що ця політика починаючи з 1720-х рр. мала

еволюційний безперервний характер до початку Першої Світової війни, і ця політика мала прямий вплив на інтеграцію українських земель до імперії.

Доведено, що митний фактор рішуче вплинув на процес включення України до загальноімперського адміністративного простору. Внутрішньо промисловий розвиток російських територій, а також митна та податкова реформи 1750-х рр. змушували імперський центр скеровувати свою діяльність на приведення місцевих гетьманських митних структур до однорідності, зокрема ліквідувати відмінності в структурному і правовому відношенні, відмінити чинність місцевих митно-правових норм, пільг та привілеїв із поширенням загальноросійського митного тарифу.

Реконструйовано на основі архівних джерел еволюцію розгортання і діяльності російської митної інфраструктури на українських територіях, відзначено раціональність її організації, а також виявлено закономірності розвитку митної системи в залежності від об'єктивних економічних і політичних факторів. Розвиток транспортної інфраструктури і зовнішньоторговельного законодавства дозволяє стверджувати про пряму залежність від них структури місцевого митного управління. Фактично скорочення або розширення митної системи у порівнянні з іншими центральними державними установами повністю залежить від економічного стану держави і обраного нею економічного курсу.

Вперше розроблено періодизацію теоретичних засад формування зовнішньоторговельної та митної політики в Російській імперії. В XVIII – XIX ст. серед економістів та урядовців починає активно вживатися термін “народне господарство” і наповнення його теоретичним і практичним змістом. Митна система стає важливим компонентом народногосподарського механізму, що зазначалось в митній ідеології XIX ст. При цьому всі процеси пов'язані з митно-тарифним регулюванням розглянуті в контексті світових тенденцій митної політики.

Із залученням архівних джерел проаналізовані основні напрями діяльності імперських митних установ на території українських губерній, у тому числі взаємодія митного відомства з жандармським, а також різноманітні аспекти охорони митного кордону. Таким чином у XIX – на початку XX ст., в процесі організаційно-структурної еволюції митне відомство Російської імперії виконувало завдання по забезпеченню державної безпеки, а також реалізовувало важливі правоохоронні функції. Запропоновано нове бачення факторів поширення “неформальної” економіки (контрабанди) на території українських губерній та розглянута історична еволюція митного законодавства, спрямованого на протидію контрабанді.

Вперше в українській історіографії визначені критерії успішності митно-тарифного регулювання та діяльності митних органів, які на наш погляд складаються з наступних показників (зростання капіталовкладень у порівнянні з імпортом товарів, розвиток інфраструктури спрямованої на забезпечення зовнішньоторговельної діяльності, створення системи підтвердження якості товарів для конкурентоспроможності на зовнішніх ринках, підняття рівня промислової культури, формування бюджету не за допомогою непрямих

податків, а за рахунок зростання внутрішнього споживання і промислового виробництва).

Наукове і практичне значення одержаних результатів. Результати дослідження можуть бути використані при написанні конкретно-проблемних та узагальнюючих праць з історії України XVIII - початку XX ст. і державних установ, чинних на її території. Їх можна рекомендувати при розробці вузівських підручників для гуманітарних факультетів, де вивчається історія України та історія держави і права. Вони стали основою для видання автором двох навчальних посібників: “Історія митної справи та митної політики в Україні (V ст. до н.е. – 1990 р.)” (Дніпропетровськ, 2005 р., 315 с.), “Україна в контексті митної політики останньої чверті XIX – початку XX ст.”, (Дніпропетровськ, 2006 р., 87 с.), що використовуються у викладанні дисципліни “Історії митної діяльності” для курсантів Академії митної служби України. Матеріал дисертації може використовуватися фахівцями відповідних центральних відомств для врахування історичного досвіду у процесі вдосконалення виконавчих функцій адміністративного апарату.

Особистий внесок здобувача. Основні результати дисертаційної роботи одержані автором самостійно. На основі нововведених у науковий обіг архівних джерел була реконструйована та простежена еволюція російської митної системи на території України. Визначені об’єктивні політико-економічні фактори, що призвели до включення Гетьманської України в імперський митний простір. Розроблені нові підходи до генези митно-тарифної політики Російської імперії у XVIII–XIX ст. та її впровадження в українських губерніях.

Апробація результатів дослідження. Отримані результати роботи оприлюднювалися на всеукраїнських та міжнародних наукових конференціях: “Митна політика України в контексті Європейського вибору: проблеми та шляхи їх вирішення” (Дніпропетровськ, Академія митної служби України 20–21 листопада 2003 р.); “Вітчизняна війна 1812 р. і розвиток російської політичної культури” (Київ, 20–27 грудня 2003 р.); “Економічна безпека держави в умовах інтеграції до світового співтовариства” (Дніпропетровськ, Академія митної служби України 24–25 листопада 2005 р.); I – V міжнародна наукова школи-семінар “Історія торгівлі, податків, та мита” (2006 – 2011 рр.); міжнародна наукова конференція “Німці України та Росії в конфліктах і компромісах XIX – XX ст.” (Дніпропетровськ, Дніпропетровський національний університет 24–27 вересня 2007 р.); другі Всеукраїнські наукові читання, присвячені пам’яті професора Миколи Павловича Ковальського (Дніпропетровськ, Дніпропетровський національний університет 21–23 березня 2008 р.); міжнародна конференція “Північне Призов’є у філософсько-історичному та філологічному вимері” Бердянський державний педагогічний університет, (Бердянськ, 15–16 травня 2008 р.); друга міжнародна конференція “Торговля купечество и таможенное дело в России XVI – XIX вв.” (Курськ, 14–15 жовтня 2009 р.); всеукраїнська наукова конференція “Історія степової України XVII–XX століття” (Запоріжжя, 20 травня 2011 р.); друга міжнародна наукова конференція “Актуальні проблеми правового регулювання фінансово-

кредитних відносин” (Суми, 10–11 червня 2011 р.); XXVI Міжнародна історико-правова конференція “Держава, право і юридична думка у Балточорноморському регіоні: історія та сучасність” (27–29 квітня 2012 р.). Основні положення дослідження використано в лекціях дисципліни “Історія митної діяльності”, що викладається дисертантом для курсантів і студентів Академії митної служби України Державної митної служби України.

Публікації. Основні положення дисертаційного дослідження викладено в авторській монографії загальним обсягом 17,33 обліково-видавничих аркушів, в двох колективних монографіях, 30 статтях, з них 24 у наукових фахових виданнях України, 9 у збірниках міжнародних конференцій, в двох навчальних посібниках.

Структура дисертації підпорядкована меті та завданням дослідження, складається зі вступу, 3 розділів (9 підрозділів), висновків, списку джерел та літератури. Загальний обсяг роботи 431 стор., з яких основна частина – 371 стор. і 60 стор. – список використаних джерел.

РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ДОСЛІДЖЕННЯ ІСТОРІЇ МИТНОГО РЕГУЛЮВАННЯ

1.1. Історіографія

Прогресивний розвиток державних інститутів неможливий без аналізу й осмислення історичного досвіду та традицій. Це особливо важливо усвідомити зараз, коли відбувається вивчення, аналіз, систематизація й побудова узагальнюючої концепції історії митних відносин в Україні, становлення відповідного наукового напрямку та пошук його місця в соціальному й економічному житті України. Цей напрямок історичного дослідження дійсно новий в усіх його проявах і перебуває ще на рівні побудови теоретичних і методологічних моделей.

Спеціалізація істориків на дослідженні нетривалих історичних періодів у наш час стала вимогою професії і фактом історіографії. Позитивні риси очевидні: досконале знання предмета, що вивчається, застосування спеціальної методики аналізу. Але є суттєві недоліки: надається надзвичайне значення дрібним деталям; втрачається розуміння зв'язку між аспектами, що досліджуються і цілим явищем; спеціаліст у вузькій галузі не здатний зрозуміти, що, як і наскільки добре робить його колега. Тому виникає необхідність узагальнювати знання та формулювання ширших і загальних ідей, які допомагають зрозуміти значення події, що відбулась, пояснити її сутність, з'ясувати причини.

Серед вітчизняних і зарубіжних істориків поширена думка, що лише нові дані, отримані раніше з недоступних для дослідників архівних фондів, допоможуть знайти істину, а це породжує архівну лихоманку. Коли йдеться про радянський період, частково такий підхід виправданий, стосовно ж дорадянського періоду, то, на наш погляд, головна проблема, особливо для

вітчизняної історіографії, в тому, щоб переосмислити вже накопичену інформацію з погляду соціальної науки. Наступний негатив, який продовжує існувати і впливати на свідомість як науковців, так і суспільства, – це негативна міфотворчість, що формувалась у період боротьби суспільства з авторитаризмом державної влади в ім'я благородного завдання – формування громадянського суспільства і правової держави, що спричиняло нігілістичні настрої, закріплювалось у підручниках і входило у свідомість людей. В результаті радянська історіографія відрізнялась негативізмом щодо історії дожовтневого періоду, а сучасна – щодо радянського. Створювалась ситуація, коли історики стають заручниками презентизму, що призводить до нав'язування людині минулого мотивацій і уявлень сучасних людей. У свою чергу, крім ідеологічних міфів, це створює й наукові міфи, що ускладнює діалог між істориком-науковцем і суспільством. Утім зазначені тенденції будуть притаманні нашому суспільству ще довгий час, а це впливало й впливатиме на історіографію в цілому, і на історіографію теми що досліджується.

Розглядаючи провідні напрямки історіографії історії митних відносин, слід урахувувати, що українські землі, які входили до складу Російської імперії, у дореволюційній та радянській історіографії досліджувались як структурні елементи загальноросійського народногосподарського механізму. Історіографія історії митних відносин у дореволюційній Росії починає формуватися з останньої чверті XVIII ст. В історіографії радянського періоду до проблематики митно-тарифної політики науковці звертались неодноразово, але переважно, щоб підкреслити експлуататорський характер внутрішньої політики монархії. Науковий плюралізм 1990-х рр. дав можливість вивчати митні інститути для комплексного дослідження соціальних процесів в Україні в різні історичні періоди. Ця тенденція продовжує свій розвиток і в сучасній українській історичній науці [456].

Митна складова історично супроводжувала різні напрями суспільних та економічних відносин: зовнішньополітичні, зовнішньоторговельні, промислові, правоохоронні, дослідження яких сформували історіографічну базу, яка дозволяє сформувати наступну періодизацію [392].

І період 1780-і–1890-і рр. В працях цього періоду, що мали переважно фінансовий, економічний, статистичний характер, актуалізувались питання розвитку організаційних інститутів митних інститутів в залежності від зовнішньоторговельної політики держави. Одна з перших фундаментальних праць свого часу, що розкривала взаємодію торгівлі та митного регулювання в контексті державної політики, – це 7-томна робота М. Чулкова “Историческое описание российской коммерции при всех портах и границах...” 1785 р. видання [586]. М. Чулков, здійснивши колосальну роботу щодо систематизації російського митного законодавства з початку XVIII ст. до 1780-х рр. підготував аналіз розвитку зовнішньої і внутрішньої торгівлі в усіх морських і річкових портах Російської імперії, уздовж усіх митних кордонів – від австрійського до китайського. У праці фундаментально представлена структура торгівлі як галузь економіки та її розвиток у правовому полі митного законодавства. М. Чулков фактично сформував історіографічну традицію, яка залишалась

провідною в XIX і навіть у XX ст., до запровадження нових статистичних і математичних методів дослідження.

На початку XIX ст., коли інформація про державні прибутки й фінанси в цілому за урядовим рішенням стає публічною та доступною для широких кіл науковців, з'являються класичні роботи з історії фінансів, зовнішньої торгівлі й митно-тарифного регулювання. На підставі матеріалів державних установ, зовнішньоторговельної, митної, земської статистики, автори, крім ґрунтовної описової частини, формулювали і намагалися дати відповіді на проблемні питання того часу, як то: тарифна політика і насичення внутрішнього ринку контрабандним товаром, співвідношення розвитку виробничих сил та митного регулювання, порівняння правового забезпечення зовнішньоекономічної діяльності купецтва, підприємців у Російській імперії та країнах Європи, методологія формування ставок митного тарифу, протиріччя, що завжди існують між принципами вільної торгівлі та інтересами держави. У цьому контексті заслуговують на увагу праці М. Фірсова [572], де він аналізує торговельно-промислову й митну політику російського уряду другої половини XVIII ст. Автор акцентує увагу на закономірності, якої слід дотримуватися будь-якому урядові – заходи митно-тарифного регулювання мають відповідати рівню розвитку виробничих сил суспільства. Учений зазначає, що російські урядовці кінця XVIII ст. зіткнулися з реаліями, які демонстрували глибоку інтеграцію митних, фінансових, біржових, банківських важелів управління. Фактично відбулося народження економічного і соціального організму, який у подальшому отримав назву “народне господарство”. Значне місце М. Фірсов відводить також українському аспекту в зовнішньоторговельній політиці Росії, позитивно оцінює ліквідацію Запорозького війська і включення його території в загальноімперський митний простір, що прискорило залучення французького та італійського торговельного капіталу в Азово-Чорноморський регіон. У процесі розгляду роботи урядових комісій з упорядкування комерції 1762, 1767 та 1779 рр. Фірсов відзначає митно-тарифні заходи для залучення українських територій як до чорноморської торгівлі, так і для активізації торгівлі з Польщею та Пруссією.

Ставши складовою Російської імперії, Лівобережна Україна у другій половині XVIII ст. брала активу участь у внутрішній і зовнішній торгівлі держави. Питання, пов'язані з митними процесами, як правило, розглядалися в контексті саме зовнішньоторговельних зв'язків. Митній складовій у дослідженнях зовнішньої торгівлі дворянської та буржуазної історіографії відводилось допоміжна роль у рамках вивчення окремих адміністративно-територіальних одиниць (О. Шафонський “Черниговского наместничества описание” (1851), О. Лазаревський “Описание старой Малороссии. Материалы для истории населения и управления” (1888 р., 1893 р., 1902 р.), І. Аксаков “Исследование о торговле на украинских ярмарках” [294], Д. Багалеї “Краткий исторический очерк торговли в Харьковском крае в XVII–XVIII вв.” [299]. Праці названих авторів відзначаються ґрунтовним дослідженням архівних та статистичних першоджерел. Багалеї перший, хто порушив питання щодо проблеми відповідності світовим стандартам якості товарів, які експортувались

на європейський ринок з українських губерній у першій половині XIX ст. Він зійшов невтішних висновків: ігнорування місцевими поміщиками та купцями необхідних технологій під час виробництва вовни напряму впливало на втрату ринків збуту та прибутки.

Все ж залишається актуальною та не достатньо дослідженою проблема формування митної складової прибутків бюджету. Справа в тому, що митна статистика як напрям митної діяльності сформувалася лише в XIX ст., тому, враховуючи вищезазначені фактори, сучасна історіографія має справу з даними щодо митних прибутків за окремі роки XVIII ст., але, на жаль, цілісної картини немає. Одночасно треба враховувати факт митної автономії України до 15 червня 1754 р., що виводила великий споживчий ринок за межі російської митної юрисдикції й має розглядатися як окрема самостійна система.

Соціально-економічна складова в історичних дослідженнях, за визнаннями науковців, відіграє важливу роль, але на практиці можна зустріти в небагатьох виданнях максимум абзац, а то й декілька рядків тексту, що містить інформацію про митні прибутки, їх динаміку, тенденції, залежність від політичної ситуації в державі. Як правило, ці показники базуються на даних, наведених у праці К. Лодиженського “История русского таможенного тарифа”, що побачила світ 1886 р., перевидана 2005 р. [426], однак присвячувалась все ж еволюції тарифної справи в Російській імперії, тому проблема реконструкції митних надходжень до бюджету у першій половині XVIII ст. не актуалізувалась автором, а статистичні показники про митні збори у повному обсязі наводяться лише з останньої чверті XVIII ст.

У XIX ст. особливу увагу приділяли проблемним питанням еволюції та впровадження митної політики в економічне життя країни, її вплив на різні верстви населення. Протягом XIX ст. у науковому середовищі Російської імперії можна було спостерігати протистояння двох митних ідеологій, – протекціоністської та ліберальної. До теоретиків російського фритредерства можна зарахувати публіцистів Г. Яценка, М. Любавіна, які на сторінках журналу “Дух журналов” у 1815 р. розпочали серію публікацій на підтримку ідей вільної торгівлі. Їх погляди можна було б сформулювати тезою англійського економіста І. Бентама: “Заборонна митна система є невичерпним джерелом фінансових підробок, обманів, безперспективних витрат і тисячі інших злочинів”. У подальшому вже сформувалась наукова школа “фритредерів”, яку очолили професори Київського університету І. Вернадський та О. Бутовський. Активним захисником вільної торгівлі був відомий підприємець Я. Новіков, який у своїй праці “Протекционизм” [485] переконує, що для Російської імперії найкориснішою 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. Л. В. Тенгоборського пов’язують з концепцією радикального економічного лібералізму, що не зовсім відповідає дійсності. Він як науковець і урядовий практик не відкидав той факт, що в окремих

випадках держава повинна застосовувати регулювання у промисловій і зовнішньоторговельній сферах. У працях цих авторів спостерігаються складні суперечності між новим класом промисловців, який поступово набирає силу, і дворянством у поглядах на перспективну митну політику держави. Зовсім протилежні ідеї та концепції висловлювали прихильники митного протекціонізму XIX ст. М. Мордвінов [452], А. Семенов [539], В. Пальчинський [496].

Значний внесок у розробку теорії і практики митного протекціонізму здійснив відомий учений Д. Менделєєв [606]. Він так характеризував цей політичний курс: “Промислово-торговельну політику країни неможливо правильно розуміти, якщо мати на увазі лише 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”. Для розроблення митного тарифу 1891 р. створено спеціальний комітет, який очолив Д. Менделєєв. Свої погляди на митну політику він виклав у “Толковом тарифе”, “Заветных мыслях”. Менделєєв запропонував диференційований підхід використання протекціоністського митного тарифу у великих портових містах і на сухопутному європейському кордоні. А на інших кордонах, на його думку, слід застосовувати спеціальні тарифи.

У зв’язку з полемікою між “протекціоністами” та “фритредерами” можна відмітити таку закономірність. Упродовж XIX ст. кожна зі сторін на рівні радикальних методів відстоювала правоту своєї концепції. Наукові роботи набували характеру політичних програм. Але наприкінці XIX ст. ситуація змінюється. Ідеологічне забарвлення поступово зникає і провідне місце займає науковий аналіз. У чому ж причина змін? На нашу думку, такі зміни були викликані об’єктивними чинниками: наприкінці XX ст. можна було побачити реальні показники урядових заходів у промисловій і митній сферах, таким чином науковці отримали відповіді на питання, які ще у першій половині XIX ст. вважались теоретичними. Праці науковців, які спеціалізувались на дослідженні митних процесів останньої чверті XVIII–XIX ст. ґрунтувались у першу чергу на офіційних джерелах в галузі фінансів та економіки. Подальший розвиток статистики як науки надав можливість історикам отримати у своє розпорядження більш менш об’єктивні показники. Зазначені кардинальні зміни вплинули й на характер наукових досліджень історії торговельно-митної діяльності.

II період 1890-і–1920-і рр. У зазначений період проблематика історичного розвитку митних інститутів відокремлюється в самостійний напрямок досліджень, який ставить за мету вивчати соціальні наслідки впливу митних процесів на суспільство. Серед наукових праць митного спрямування, що побачили світ у результаті еволюції методології досліджень, можна відзначити дослідження П. Струве [553] та І. Кулішера [415]. На початку XX ст. в історіографії продовжував застосовуватися узагальнюючий термін “торговельна політика”, який інтегрував і “митну політику”, розглядаючи її лише як підсистему, як інструмент зовнішньоторговельної політики держави.

Саме з таких методологічних позицій виходили Струве і Кулішер, які у своїх працях розглядають митне регулювання як важливий інструмент, що впливає на промисловий, фінансовий, соціальний розвиток країни. Митне регулювання російського уряду розглядається в контексті світових митних процесів. При цьому автори завжди акцентують увагу на важливості митних процесів, що відбувалися в Південно-Західній Росії (мовою того часу – територія правобережних українських губерній). І Кулішер, і Струве зазначають, що незалежно від ліберальних поглядів на митно-тарифне регулювання з боку видатних економістів і громадських діячів як Російської імперії, так і західноєвропейських держав, США, реалії економічного стану країн змушували їх на урядових посадах ставати протекціоністами.

Особливу увагу дослідників привертала тема торговельних угод, яким відводилася роль регуляторів митної політики, над якою на початку ХХ ст. працювали І. Іванюков [384] та М. Соболев [550]. Ці вчені, особливо М. Соболев, 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 рр., унаслідок захисної митної політики з боку Німеччини, українські експортери переорієнтувалися на південний торговельний коридор – чорноморські та азовські порти. Також М. Соболев вважав, що визначальним принципом протекціонізму було завдання російської митної політики щодо поповнення державного бюджету. Далі Соболев надав наступну характеристику цій політиці: “Все теоретические основы протекционизма попирались самым беззастенчивым образом. Из трех целей, преследовавшихся таможенной политикой России в XIX в., осуществилась только полностью одна – фискализм. Протекционистские задачи по своей постановке совершенно не отвечали принципам протекционизма и мало достигли цели развития внутренней промышленности. Цель – создать благоприятный торговый баланс – явилась плодом теоретических заблуждений и была совершенно бесполезна. Остается третья задача – извлечение наивысшего дохода путем обложения иностранных товаров при их ввозе, которая и была блестяще осуществлена” [549, с. 850].

По за увагою науковців не залишилися і дослідження митної статистики як якісного й об’єктивного показника ефективності митної політики. Цю проблему у ХІХ – першій половині ХХ ст. активно розробляли Ф. Вірст, Г. Неболсін, М. Терехов, А. Баранов, С. Бакулін, Д. Мушустін. [331]

Українська історіографія в першій половині 1920 рр. відкрила наукову дискусію щодо місця й ролі економічного організму українських губерній у митно-тарифній політиці Російської імперії ХІХ– початку ХХ ст. Різноманітність цієї проблеми сприяла формуванню двох напрямів: відстоювання тези про колоніальний характер російської митної політики стосовно України та інший погляд, згідно з яким український господарський комплекс мав змогу зайняти сприятливі позиції на світових ринках лише після своєрідного “технологічного” тренування на внутрішньому ринку імперії.

Зусиллями М. Слабченка [543] та О. Оглобина [487] в українській історіографії 1920 рр. позначився історико-економічний напрям, представники

якого за своє головне завдання вважали дослідження таких історично-господарських процесів і явищ, що визначали українську економіку як окремий (автономний) економічний організм. У працях історико-економічного циклу О. Оглоблин розробив конкретно-історичну модель розвитку української промисловості й торгівлі у хронологічних межах XVII – першої половини XIX ст. Він критично переглянув історіографічний доробок своїх попередників та сучасників: О. Лазаревського, С. Подолинського, І. Джиджори, І. Токмакова, В. Антоновича, Л. Яснопольського, В. Модзалевського, Д. Багалія, М. Зібера, К. Воблого та ін. У той же час, якісно нові концептуальні підходи до оцінки й аналізу історично-економічних процесів в Україні, залучення потужного комплексу нових джерельних матеріалів обумовили новаторство О. Оглоблина.

Розглядаючи українське господарство й ринок як певну цілісність у межах Російської імперії, науковець доводить колоніальний характер російської економічної політики в Україні. Історик обґрунтовує висновок про те, що в основі цієї політики в Україні були політичні, воєнні, економічні потреби імперії та інтереси російської правлячої еліти. Його дослідження засвідчують, що інтеграція української економіки в імперську не відповідала інтересам України. Вона здійснювалася під впливом, у першу чергу, позаекономічних чинників й мала закласти економічний підмурок геополітичних спрямувань царського режиму. Через неможливість вести свою власну політику в таких секторах, як зовнішня торгівля, розвиток економічної структури, українська економіка більше втрачала, ніж вигравала.

Харківські дослідники 1920-их рр. Г. Кривченко, О. Копорський, Є. Костелянський [408], вважали, що в умовах, коли на початку XX ст. українська промислова продукція технологічно не могла вільно конкурувати з європейськими зразками, для її реалізації залишався внутрішній ринок. У той же час з економічної теорії відомо, що саме рівень споживання на внутрішньому ринку є одним із основних показників економічного стану держави. Тим більше, що одна із основних цілей російського уряду полягала у збільшенні споживчого попиту на внутрішньому ринку за рахунок власного виробництва. Дослідження О. Копорського, Є. Костелянського спирались на комплексну статистику й підтверджували саме таку тенденцію, яка поступово набирала темпи напередодні Першої світової війни.

Історіографія кінця XIX – першої чверті XX ст. змогла сформувати власну методологічну концепцію: митне регулювання як важливий чинник соціальних і політичних перетворень. Позитивно на становлення цієї концепції вплинув бурхливий розвиток економічної історії, статистики, соціології в західноєвропейських державах, що дозволило російським та українським вченим застосувати нові теоретичні моделі до пояснення митних процесів у вітчизняних умовах. Початок роботи перших міжнародних митних організацій (Брюсельська конвенція з публікації митних тарифів 1895 р.), які зробили міжнародні митні відносини більш прозорими, дозволили науковцям Російської імперії активно залучати західноєвропейські джерела з торговельної та митної статистики. Сприяла цьому і діяльність відомчих видань Міністерства фінансів Російської імперії, а також публічність роботи статистичного відділу

Департаменту митних зборів на початку ХХ ст.

У перше десятиріччя радянської влади науковці намагалися дослідження торговельно-митних відносин використати як інформативно-доказову базу для обґрунтування власних концепцій. В цей період паралельно розвивались дві концепції. Одна з них на прикладі митно-тарифної політики Російської імперії доводила колоніальний статус українських губерній. Друга, офіційна радянська концепція, коректно, але намагалась довести неспроможність торговельно-митної політики царського уряду вирішити важливі економічні завдання.

III період 1940-і–1990-і рр. В радянській історіографії історія митного регулювання досліджується в контексті соціально-економічної політики російського уряду. У 1980-х рр. з поширенням математичних методів в історичних дослідженнях, роль митної складової значно зростає, особливо в дослідженнях, що розкривали динаміку соціальних процесів у суспільстві.

У другій половині 1940-х рр., після введення в науковий обіг значної кількості архівних джерел із фінансової політики царського уряду, проблематика митної складової відобразилась у класичних історичних працях з історії торгівлі та фінансів таких авторів, як: Б. Кафенгауз [398], М. Волков [340], А. Погребінський [95]. У подальшому ж можна прослідкувати відставання дослідження митної проблематики порівняно з вивченням історії промисловості у XVIII – XIX ст. Тому виникла необхідність розширити тематику досліджень, присвячених митним питанням, на новому критичному рівні проаналізувавши вже відомі джерела.

У зазначений період сформувалися передумови для напрацювання об'єктивніших висновків в історіографії щодо ролі митного регулювання в економічному розвитку Російської імперії так і її регіонів. Це було обумовлено новими методологічними підходами, напрацьованими на той час у науці. Розвиток концепції історичного матеріалізму в радянській історіографії підштовхував істориків ґрунтовніше досліджувати процеси соціально-економічного розвитку. Це вело до оновлення джерельної бази. Радянські історики розробляли величезні обсяги масових архівних джерел, намагаючись розкрити відому тезу про формування єдиного загальноросійського ринку, досліджуючи торговельні зв'язки з різними регіонами імперії, товарні потоки, в тому числі спрямовані до прикордонних портів та митниць; роль митно-тарифної політики у руйнації феодальної соціальної структури імперії й перехід до початкових форм буржуазних відносин.

У радянській історіографії ця тематика набула висвітлення в працях П. Ляценка [431], П. Хромова [578], С. Покровського [512], В. Полякова [513], О. Предтеченського [522], Г. Прошина [523]. У подальшому в радянській історіографії протекціоністська політика царського уряду вже розглядається в контексті запитання: хто і яку ціну заплатив за індустріалізацію кінця XIX ст. Є. Шепелєв [595], І. Гіндін, М. Гефтер [349] відстоювали погляди, що основним платником за підтримку промисловості був селянин. І це дійсно так. Промислове будівництво останньої чверті XIX – початку ХХ ст. здійснювалось переважно за рахунок внутрішніх ресурсів, тобто за рахунок населення. Є. Шепелєв зазначав: “Система торговых договоров превратила таможенные

ставки в одно из средств и даже одну из целей внешнеполитических государственных отношений”.

У 1960–1970 рр. радянські українські історики І. Гуржій [365], І. Шульга, В. Голобуцький [351], О. Пономарів [516], аналізуючи зовнішньоторговельні та митні процеси в Лівобережній Україні першої половини XVIII ст., зосереджували увагу на позитивних моментах включення українського ринку в загальноросійський. І як елемент цієї інтеграції економіки відмічався процес формування загальноімперського митного простору, що спрощував підприємницьку діяльність українського купецтва на території Російської імперії. Отже, ми маємо справу з радикально протилежними науковими поглядами у порівнянні з концепцією М. Слабченка та О. Оглоблина.

Окремі аспекти проблематики, пов'язані з розвитком зовнішньоторговельної інфраструктури на півдні України після Кучук-Кайнарджийського миру 1774 р., також відображено в дореволюційній історіографії: праці В. Ульяницького [571], М. Познера [511]; радянській: праця Є. Дружиніної [373]; сучасній російській: праці А. Юхта [607], Н. Козлової [404], О. Парусова [497], О. Комісаренка [405]. Вивчення різних аспектів зовнішньоторговельної інфраструктури дозволяє зрозуміти урядову мотивацію щодо визначення курсу зовнішньоторговельної політики, у тому числі на регіональному рівні.

Поступово в радянській історіографії історії митної політики сформувався “регіональний український” напрямок, у якому досліджується роль і місце української промисловості в системі зовнішньоторговельних відносин Росії. Так, український історик О. Мартиненко в монографії “Русско-болгарские отношения в 1894–1902 гг.” [438] 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” [407] 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.

Наступний напрямок в історіографії – це дослідження про історичну еволюцію митного відомства. На відміну від історіографії, присвяченій дослідженню митної і торговельної політики, історія діяльності митних органів представлена скромно. У XX ст. окремі питання сформульованої проблематики (а саме аспекти боротьби з економічною контрабандою в межах процесуального права XIX – поч. XX ст.) досліджували М. Чернушевич [580], Б. Угаров [570], А. Плеханов [508]. У 1987 р. з'являється праця Л. Маркова “Очерки по истории таможенной службы” [434], яка, головним чином, стосується історії організаційно-правової діяльності митних органів, боротьби з контрабандою; автор аналізує окремі напрямки митної політики як ефективного важеля економічного регулювання зовнішньої торгівлі.

Аналіз історіографії, що сформувалась у ХХ ст. дозволяє стверджувати, що значна кількість наукових досліджень присвячена зовнішньоторговельним аспектам, де митна проблематика розглядається як структурний допоміжний інструмент. Більшість дослідників – істориків не сприймає ідею формування узагальнюючого терміна “митна політика” і з цим можна погодитися до середини ХІХ ст. Митне регулювання – це досить специфічна й вузька функція держави, але вона тісно пов’язана з іншими напрямками державної діяльності: фіскальна, правоохоронна, обліково-статистична. У той же час з другої половини ХІХ ст. структура економіки настільки ускладнилась, що вже важко було визначити чіткі функціональні кордони для торговельної політики, фінансової, митної. Вони тісно пов’язуються, взаємодоповнюють одна одну. З ускладненням форм міжнародної торгівлі та економіки розвивається й набуває нових функцій митна система. Склалися умови, коли митна діяльність держави, отримавши нове функціональне і правове наповнення, змогла перейти в категорію “митна політика”.

У зарубіжній історіографії відмічається подібний процес; під час дослідження історії індустріальної доби. Величезна увага приділялась міжнародній торгівлі, при цьому залучалась велика кількість фактів про рух товарів, зміни у повсякденному економічному й соціальному житті. Саме в цей час істотні результати у вивченні соціального та економічного розвитку привнесли методологічні принципи школи “Анналів”, що розвивалися з початку ХХ ст. Одна з ключових праць зарубіжної історіографії, в якій розглядалися ключові питання історії світової торгівлі – це трьохтомна праця Фернана Броделя [319]. Вивчаючи історію цивілізації з точки зору її “матеріальної” складової, автор яскраво розкрив роль торгівлі, західноєвропейського капіталу в розвитку світової спільноти у новий час. Ф. Бродель, говорячи про Російську імперію, вважав, що у ХVІІІ ст. ця країна відчула “європейське вторгнення”, коли Європа намагається завоювати російський ринок, облаштовує його за своїм зразком. Але Ф. Бродель зазначає про складність і діалектичність цього процесу. Російська економіка не була поглинута західноєвропейським капіталом, а навпаки змогла захистити свій внутрішній ринок. Таким чином включення Гетьманщини у російську митну юрисдикцію можна трактувати як один із кроків конкуренції з західним капіталом і використання для цього митних інститутів.

Починаючи з 1950 рр., у центрі уваги західноєвропейської та північноамериканської історіографії опиняється протекціонізм та індустріалізація в Російській імперії. Так, північноамериканські історики А. Гершенкрон і Т. фон Лауе для наукової спільноти запропонували власну концепцію російської модернізації останньої чверті ХІХ ст. А. Гершенкрон інтерпретував економічну політику царського уряду з позицій концепції “стадій економічної відсталості”, яка була запропонована ним на початку 1950 рр. з метою пояснення відмінностей у механізмі індустріалізації різних країн. Економічну політику самодержавства А. Гершенкрон вважав рушійною силою індустріального розвитку Росії, що замінила нестачу в країні капіталів, ринку збуту, робочої сили, підприємницької активності, й ця урядова ініціатива

забезпечила можливість індустріального стрибка в останні 15 років XIX ст. У подальшому історик зазначав, що урядова зацікавленість в індустріалізації значною мірою ґрунтувалась на його політиці у військовій сфері. Більше того, під впливом військових інтересів держава взяла на себе роль основного агента з прискорення економічного прогресу в країні [283, с. 7, 17, 19, 130].

Подібно А. Гершенкрану, фон Лауе дійшов висновку, що зростання промисловості Російської імперії стало результатом урядової економічної політики, своєрідна “революція зверху”. Але індустріалізація суперечила аграрній політиці і здійснювалась за рахунок ресурсів села. Стимулом урядового курсу на індустріалізацію фон Лауе вважав великодержавну зовнішню політику імперії [293, с. 43, 67].

Наприкінці 1960 р. у західній історіографії з’являється непряма критика положень концепції Гершенкрана – фон Лауе про вирішальну роль царського уряду в здійсненні індустріалізації. Критичні зауваження висловили І. Барель [281, с. 245], Дж. Мак-Кей, А. Каган. При цьому названі історики звернули увагу на важливу роль митного регулювання у період царської індустріалізації. Так, А. Каган убачав провідну роль російського уряду у створенні умов для притоку іноземного капіталу. Цій меті, на думку А. Кагана, було підпорядковано запровадження “золотого мита” у 1876 р. Однак ці кроки лягли важким тягарем на більшість населення Російської імперії [287, с. 467]. У праці американського історика П. Грегорі економіка Російської імперії визнавалась як ринкова, інтегрована в світовий торговельний простір [286].

Складні торговельно-митні відносини Німеччини й Росії наприкінці XIX ст., що безпосередньо впливали в тому числі на експортерів з українських губерній, знайшли відображення в німецькій історіографії. У першу чергу, це монографія Д. Гайєра, присвячена російському імперіалізму з 1861 до 1914 рр. Аналізуючи торговельно-митну політику двох імперій, Д. Гайєр звиснував, що зовнішньополітичний курс Росії визначався бажанням її правлячих кіл зміцнити статус великої держави на світовій арені. Необхідною умовою для цього мала стати розвинута економіка, що викликало впровадження протекціоністських заходів. На думку німецького історика, протекціонізм став ахіллесовою п’ятою відносин між двома державами [285, с. 150].

IV період друга половина 1990-х–2010-і рр. Цей період характеризується формуванням наукового інтересу до історії зовнішньоторговельних та митних процесів на території українських губерній і появою тематичних досліджень присвячених різним аспектам діяльності митних інститутів. При цьому зберігається розподіл праць за напрямками: соціально-економічні аспекти митної політики та історія власно митної системи. Перший напрям в сучасній українській історіографії, що розкриває зовнішньоторговельний потенціал українських губерній XIX – початку XX ст. репрезентований працями Р.

Буравченко [320; 321; 323; 324], О. Пилипенко, А. Шевченко [502, 501; 504; 500; 503; 593; 594]. Важливим також є дослідження О. Реєнта “Україна в імперську добу (XIX – початок XX ст.)”. У четвертому і п’ятому розділах монографії О. Реєнт висвітлює соціально-економічний розвиток України. На думку автора, друга половина XIX ст. ознаменувалася масштабними

зрушеннями в економіці та виробничих відносинах в Україні. Відбулися зміни, зокрема в аграрному секторі, промисловості, фінансах, торгівлі. “Концентрація виробництва, капіталів, робочої сили на підприємствах України дозволила швидкими темпами здійснити промисловий переворот, – робить висновок автор, – а потім і модернізацію технологічних процесів та вийти на рівень повновправних учасників світового ринкового процесу” [526, с. 136, 330].

Проблемі впливу політики протекціонізму на процес модернізації в українських губерніях другої половини ХІХ – початку ХХ ст. присвячена новітня праця О. Б. Шляхова “Україна на шляху до індустріального суспільства (друга половина ХІХ – початок ХХ ст., 2010 р.). Розглянувши основні аспекти соціальної модернізації в Україні, автор багато уваги приділив ролі митної політики в цьому процесі. О. Шляхов акцентує на такому моменті: “Унаслідок надзвичайно великої питомої ваги влади в процесах модернізації відбувалося часткове послаблення ролі ринкових регуляторів економіки ... Так, заохочувальна політика царизму з підтримки окремих підприємств та фірм брутально порушувала засадничі принципи функціонування ринкової економіки, зокрема принцип рівних можливостей у конкурентній боротьбі” [598, с. 200].

Таким чином, проблема впливу політики митного протекціонізму останньої чверті ХІХ – початку ХХ ст. на соціально-економічні процеси залишається актуальною в історіографії, особливо, якщо врахувати, що український аспект розпорошений і не знайшов цілісного наукового висвітлення.

Історія організаційного, нормативно-правового становлення імперських митниць на території Гетьманщини і південної України представлена в публікаціях Г. Швидько [590], Ю. Головка [353], О. Ліцєвої [424], О. Морозова [455–480]. Історія функціонування митниць Скулянського, Одеського, Радзивилівського митних округів у ХІХ ст. знайшли відображення в публікаціях В. Томульця [563], Г. Поташнікової [518].

Серед наукових праць присвячених історії митних процесів в Україні ХVІІІ–ХІХ ст. слід відзначити “Одеське порто-франко: історія 1819–1859 рр.” (Одеса, 2005 р.) Т. Г. Гончарука, а також “Податкову політику Російської імперії в Україні в дореформений період” (Кіровоград, 2007 р.) В. М. Орлика. Т. Г. Гончарук, вперше в українській сучасній історіографії дослідив генезу митного режиму “порто-франко” як неординарного явища для російського протекціонізму першої половини ХІХ ст. Дослідницьким “полем” історик обрав Кримський півострів, Одесу та транспортні комунікації Броди-Одеса, Одеса-Батумі на які поширював свою дію цей митний режим. Історія порто-франко на півдні України розглянуто не лише як елемент митного регулювання, а його вплив на суспільно-політичну атмосферу і соціальні процеси. В свою чергу В. М. Орлик ґрунтовно розкрив роль і значення митної системи Російської імперії у вирішенні фіскальних завдань ХVІІІ – першої половини ХІХ ст.

Останнім часом сформувався новий напрямок у дослідженні історії митної справи й політики в Україні – створення історичних та історико-публіцистичних нарисів з історії окремих українських митниць. Ми можемо виокремити найзначний: “Одесской таможене 200 лет (1795–1995)” [403];

історія Харківської митниці розглядається в праці “На варті митних рубежів. Митна справа на Слобожанщині: 1660–1870–1992–2000 р.” [481], а також монографічне дослідження К. Гальського “Торгівля та митна справа Гетьманської України (середина XVII–XVIII ст.)” [347].

Сучасна російська історіографія не залишає без уваги проблематику історії митної діяльності. Дослідження здійснюються за різними напрямками: історія розвитку та функцій митних органів – Ю. Г. Кисловський “Таможенная политика России” (М., 2000), Н. А. Беляєва “Дальневосточная контрабанда как историческое явление (Борьба с контрабандой на Дальнем Востоке России во второй половине XIX – первой трети XX века)” (Владивосток, 2010); історія митно-тарифного регулювання – Н. М. Блінов “Таможенная политика России в X–XX вв.” (М., 1997), Бутов Я. В. Бутов “Таможенно-торговая политика России во второй половине XIX в.” (М., 2000); історія митного законодавства – В. Г. История российского таможенного законодательства” (Владивосток, 2009), О. И. Бойко, Л. Ю. Родина “Контрабанда: история, социально-экономическое содержание и ответственность” (СПб., 2001).

На початку XXI ст. соціальна історія використовує нові методологічні конструкції. Активно залучаються методи антропометрії та математичні методи. Їх використання зменшило залежність історика від суб’єктивного фактора. Як це не дивно, але дослідним полем для випробування нових методів серед сучасних істориків знову стала протекціоністська політика російського уряду на рубежі XIX–XX ст. Із сучасних істориків активно застосовує зазначену методологію російський історик Б. М. Миронов [448].

Митна політика Російської імперії XIX – початку XX ст. також стала об’єктом дисертаційних досліджень в сучасній Росії. Ми можемо відзначити дисертації: “Таможенная политика в системе экономической политики государства – сущность, этапы, результаты: на примере России XIX в.”, М., 2002, – Н. А. Лебедева; “Внешнеторговая и таможенная политика России в XIX веке”, Владикавказ, 2004, – А. Ю. Сидакова; “Таможенная политика Российской империи в конце XIX – начале XX веков: переход к системе конвенциональных торговых соглашений”, СПб., 2006, – К. С. Иванова; “Торговая политика России и ее европейские партнеры конца XIX – начала XX в.: о взаимном влиянии политических и торговых отношений”, СПб., 2008 – С. А. Абезгауз; “Эволюция дореволюционного российского законодательства о таможенном тарифе”, М., 2009, – М. М. Сорокіна.

Аналіз історіографії, що розкриває історичну еволюцію митної системи Російської імперії, дозволяє впевнено стверджувати про надзвичайну наукову перспективність. На сучасному етапі відбувається лише розбудова тематичного каркасу майбутніх напрямів досліджень. Але, у той же час, за нашими спостереженнями, залишаються без достатньої уваги наступні проблеми з історії митних інститутів: це історичний процес складання й розвитку контрабандного промислу в Україні та заходи боротьби з ним; історія еволюції міжнародного і національного митного законодавства індустріальної доби; тарифна політика російського уряду та розвиток внутрішнього ринку в Україні; автобіографічні дослідження про урядовців-митників; митні війни другої

половини XIX – початку XX ст. та їх вплив на діяльність промисловців з українських губерній. Подальші наукові розвідки в окреслених напрямках дозволять об'єктивніше висвітлити не лише історичний шлях державних установ, а також різні важливі аспекти соціальної історії України.

1.2. Характеристика джерельного комплексу дослідження

Дослідження кожної історичної тематики потребує чіткого визначення його джерельної бази, оскільки історичні джерела містять інформацію про минуле, а завдання вченого – це її здобуття, аналіз та інтерпретація відповідно до певної мети й завдань. Ураховуючи специфіку нашого дослідження, буде обрано видову класифікацію, в основу якої покладено функцію впливу джерела на різні сфери суспільних відносин. Видова класифікація дає можливість виявити і простежити також еволюцію джерел [345; 402].

Таким чином, джерельна база дослідження – це різноманітні архівні та опубліковані джерела. У загальному масиві документальних джерел слід розрізняти регламентовану й реальну джерельну базу. Під регламентованою слід розуміти документи, поява яких визначалась настановами вищих органів державної влади. У той же час 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 [315].

Для вивчення процесів в Україні, пов'язаних з історією митних відносин, залучаються переважно письмові джерела – опубліковані та неопубліковані. Опубліковані джерела за принципом їх походження та цільового призначення доцільно розділити на такі групи: 1) публічно-правові (актові, які включають міжнародні договори, державне законодавство, процесуальні); 2) справочинні (розпорядчого, доповідного, звітнього, облікового характеру); 3) статистичні; 4) наративні: періодика та мемуаристика.

У даному дослідженні використовуються матеріали наступних українських і російських архівів: Центрального державного історичного архіву України у м. Київ (ЦДІАУК) – фонд 1395 “Управление Юго-Западного таможенного округа г. Радзивиллов 1830–1912 гг.; 11 фондів (118, 1328, 126, 123, 1013, 122, 125, 119, 120, 121, 124) “Пограничные таможи” 1750–1756 гг.; фонд. 59. Київська губерньська канцелярія 1709–1781 рр., фонд 442 “Канцелярия Киевского и Подольского, Волынского генерал-губернатора”, фонд 736 “Киевской казенной палаты”, які містять маловідомі документи, що розкривають різні напрями діяльності митних установ на південно-західному митному кордоні Російської імперії впродовж другої половини XVIII – початку ХХ ст.; фонди 339, 1153, “Волынское жандармское управление”, документи яких присвячено майже невідомому питанню – взаємодії митників і жандармів у боротьбі з політичною контрабандою. Державний архів Київської області представлений фондами 2, 280, документи яких розкривають різні аспекти діяльності київських форпостів та митниці у XVIII–XIX ст. Державний архів міста Києва, фонд 1.

Матеріали Державного архіву Одеської області (ДАОО), що становлять фонди митних установ, починаючи з 1795 р. Це фонд 40 “Канцелярия начальника Одесского таможенного округа” 1811–1882 гг.; фонд 247 “Канцелярия начальника Южного таможенного округа” 1883–1911 гг.; фонд 41 “Одесская таможня” 1805–1920 гг.; фонд 88 “Одесская портовая таможня” 1795–1914 г. У їх числі матеріали про організацію митниць Одеського округу, укази Державної Ради і службові циркуляри Департаменту зовнішньої торгівлі та Департаменту митних зборів, звіти митних установ, службове листування про організацію митного огляду і запобігання контрабандній торгівлі, відомості про динаміку зовнішньої торгівлі у південному регіоні.

Державний архів Харківської області (ДАХО) – фонд 84, де зберігаються матеріали Харківської Головної складської митниці 1870–1918 рр.

Державний архів Хмельницької області містить документи про організацію та діяльність митниць Радзивилівського митного округу – це фонди 309 і 378. Важливе місце в дослідженні історичного розвитку митниць на півдні України належить документальному потенціалу

Державний архів при Раді Міністрів Автономної Республіки Крим (далі – ДААРК) – фонди: 792, 369, “Севастопольская портовая таможня” 1804–1918 гг. Таким чином, матеріали українських архівів територіально наближені, або збігаються з історичною дислокацією російської митної інфраструктури у досліджуваній нами період.

Російські архіви, де зосереджено матеріали центральних органів влади Російської держави, дозволяють визначити стратегічні напрями розвитку і діяльності митної системи в Україні. Документи російських архівів дають можливість сформулювати основні напрями економічної, торговельної, міграційної і відповідно митної політики в Азово-Чорноморському регіоні під час його колонізації наприкінці XVIII – на початку XIX ст.

У Російському державному архіві давніх актів Москви (РДАДА) фонди Комерц-колегії нараховують більше 5000 одиниць зберігання, як мінімум кожна друга справа стосується зовнішньої торгівлі. У такій ситуації необхідна спеціальна методика добору документів за певними ознаками. Справи, що зберігаються в архівах, можна розподілити на два основних типи. Перший тип – це масові джерела. Другий – справочинні документи. Серед масових джерел, під якими слід розуміти однотипні документи, для нас першочергові митні книги, що містять інформацію, прізвища підприємців, різновид товарів, вартість, суму сплачених мит тощо.

Справочинні документи також можна розподілити на дві групи. Це справи узагальнюючого характеру – “зведені” і так звані “казуальні”. До узагальнюючих справ належать відомості та звіти, що надходили у сенат і відомчі колегії. Для нас найважливіші різноманітні узагальнюючі відомості про товарообіг, експорт та імпорт товарів за один рік і за декілька років, кількість суден, що прибували, та їх національна належність, результати запобігання контрабанді. Як правило, вони склалися в митницях, губернських канцеляріях, магістратах і спрямовувалися до центральних органів влади. За видовою належністю це, здебільшого, – статистичні джерела [391, с. 326]. Зазвичай ця інформація збиралася для підготовки рішень у сфері митної і зовнішньоторговельної політики. За всіх недоліків узагальнюючі відомості формують цілісну картину з будь-якого питання, що досліджується. Часто вони потребують і додаткової обробки. Іноді надзвичайний рівень узагальнення ускладнює дослідження. Так, у відомостях про товарообіг зазвичай наводяться сумарні показники з експорту та імпорту без розподілу за видами товарів.

Але більшість справ, що збереглися в архівах державних установ, – це справи зовсім іншого роду, вони майже не містять масових чи статистичних узагальнюючих даних, тому що сформувалися у результаті розгляду будь-яких конкретних випадків, судових позовів та ін. У зв’язку з цим їх можна йменувати “казуальними”. Такі матеріали можуть бути використані головним чином як приклади. При цьому залишається питання: наскільки той чи інший випадок був типовим або виключним. Робити будь-які узагальнення на їх підставі важко, це можливо лише за умови, що трапляються справи з типовими випадками і мають однакове вирішення.

Таким чином, з усіх типів архівних документів, що збереглися, необхідно надати перевагу масовим джерелам і справочинним матеріалам, що містять статистичні відомості, адже саме вони дозволяють сформувати досить об’єктивну картину діяльності митної системи за різними напрямами. А серед фондів РДАДА, які хронологічно й територіально відповідають нашому дослідженню, можна зазначити 560, 276, 1261, 19, 16, 397.

Так, на початку ХХ ст. серед дослідників фінансової системи Російської імперії поширювалась думка, що інформація митної документації не зовсім достовірна, тому цей вид документів непридатний для дослідження зовнішньої торгівлі. Також необ'єктивні й складені на їх підставі відомості, в тому числі й узагальнюючі щодо товарообігу за ХVІІІ–ХІХ ст., як правило, наводять приклад контрабанди. Дійсно, контрабанда існувала завжди, й значні обсяги товарів проходили поза митним контролем. Крім того, суми мит, що сплачувалися комерсантами, нараховувалися на підставі вартості й ваги товарів, через те купці могли домовитись один з одним і зазначити в митному оголошенні меншу ціну та кількість товару. Відповідно, в митній документації відображалась лише частина реального товарообігу. Але яка саме частина? Ми виходимо з того, що основна маса товарів проходила через митний контроль. Довести це аксіоматичне положення важко, як і важко довести його неправильність. Держава завжди вживала заходів проти контрабанди, можливості купців занижувати вартість і кількість товарів також були не безмежними. Митники перевіряли, переважували, перераховували вантаж, крім того, була відома на митницях реальна вартість різних категорій товарів і її неможливо було занижити в півтора чи два рази.

Скажімо, дослідник історії митних відносин та торгівлі зовсім не ставить перед собою завдання встановити абсолютно повну статистику товарообігу. Його завдання – відстежити тенденції, взаємозалежності тощо. Оскільки ж митні документи фіксують основну масу товарообігу, то в них відображаються й ці тенденції та взаємозв'язки. Дійсно, слід урахувувати, що окремі види товарів потрапляють у перелік контрабандних. Так, дорогі імпорتنі товари, які обкладались високими митами (галантерея, одяг), частіше приховувалися від митного контролю, що було неважко зробити. Це неможливо здійснити з масовими “валовими” товарами (метал, збіжжя, лісоматеріали). Якщо імпорт за вартістю майже сходиться з експортом чи перевищує його у невеликих обсягах, то насправді ми маємо справу з торговельним балансом із невеликим негативним сальдо саме за рахунок контрабанди. Таким чином, на підставі митної статистики можна отримати цілком вірогідні висновки про тенденції розвитку зовнішньої торгівлі. Відомості митниць можуть також доповнюватися й перевірятися даними інших масових джерел. Таким допоміжним джерелом можуть бути матеріали про рух торговельних суден та обслуговування їх у портах.

Важливим джерелом для вивчення україно-російської торгівлі першої половини ХVІІІ ст. є російські митні книги – документи митниць, що здійснювали процедури митного контролю щодо товарів зовнішньої торгівлі. Ведення митних книг в Російській державі скасовано лише в 1754–1755 рр. унаслідок митної реформи, яка ліквідувала внутрішні митниці, у тому числі російсько-український митний кордон [170]. Митні книги містять виключно важливі відомості про географію внутрішніх і міжнародних торгових зв'язків, асортимент товарів, обсяги торгівлі, ринкові ціни, соціальний склад купців, систему митного оподаткування. На цей час у фондах РДАДА виявлено 1240 митних книг (вони охоплюють 152 міста та сільських населених пункти по

європейському кордону Росії). Більшість цих важливих документів виявлено, реконструйовано, вони стали надбанням наукової спільноти завдяки зусиллям відомого російського історика О. І. Раздорського [525]. Для дослідження використано матеріали Курської митниці першої чверті XVIII ст. Курську митну книгу обрано неспроста. Курськ першої половини XVIII ст. – це один із основних економічних центрів півдня Росії, йому відводилась роль торговельно-розподільчого вузла в системі товарних потоків Північ – Центр – Південь. Завдяки географічному розташуванню Курськ мав значення не лише як великий торговельний центр, але й був важливим митним пунктом на російсько-українському кордоні. У місті було розташовано прикордонну митницю, яка контролювала товарні потоки з України в Росію та в зворотному напрямку. У РДАДА є окремий документальний фонд № 1409, де зберігається 341 документ за 1703–1758 рр. Документи Курської митниці дозволяють більш якісно відновити зовнішньоторговельні процеси в Гетьманській Україні, а також розкривають глибинні причини поширення митного правового поля Російської імперії на територію України.

Якщо фонди РДАДА розкривають процес створення російських митниць в Україні з другої половини XVIII ст. та формування їх сфер діяльності, то матеріали Російського державного історичного архіву (РДІА) у м. Санкт-Петербург містять документи доби сформованої, сталої структури митного відомства і дозволяють сформулювати стратегію російської митної політики так напрями діяльності митниць. Також матеріали РДІА, а саме фонди центральних урядових установ, що були пов'язані із зовнішньою торгівлею, дають можливість визначити ступінь впливу митного регулювання на розвиток галузей економіки й народне господарство в цілому. Зазначимо такі фонди: 564 “Редакция периодических изданий министерства финансов”; 268 “Департамент железнодорожных дел Министерства финансов 1863–1904 гг.”; 19 “Департамент внешней торговли Министерства финансов”; 13 “Министерство коммерции”; 21 “Департамент таможенных сборов Министерства финансов”. Російський державний військово-історичний архів (РДВІА) у дисертаційному дослідженні репрезентований фондами: 52 “Потемкин Григорий Александрович”, 485, 15863, 4888 – “Отдельный корпус пограничной стражи”.

Центральне місце у нашому дослідженні відведено опублікованим публічно-правовим документам, а саме: законодавчим актам, міжнародним договорам, процесуальним актам, що регулювали різні аспекти митних відносин. Серед найбільш відомих – Повне Зібрання законів Російської імперії. Що включає перше зібрання (1649–1825 рр.), друге зібрання (1825–1881 рр.) та зібрання (1881–1913 рр.). Цей офіційний опублікований джерельний матеріал цікавий у питанні дослідження генезису законодавчої бази з різних галузей життя суспільства і держави. Евристичний аналіз дозволив виявити нормативні документи, що регламентували організаційно-штатну структуру митних установ, порядок здійснення митного контролю, нарахування мита, порядок організації зовнішньої торгівлі, карантинну справу і т.п.

Важливою складовою актових джерел нашого дослідження є міжнародно-правові акти – міждержавні договори, що регламентували і закріплювали зміни

державних кордонів, і таким чином визначали митний кордон держав та новостворену митну інфраструктуру. А також міжнародні торговельні угоди, які відображали державний курс митної політики. До початку XIX ст. в Російській імперії міжнародно-правові акти не набували публічності й не друкувалися у відкритих виданнях. Лише з виходом у світ Повного Зібрання законів Російської імперії ці державні акти були там розміщені. Спеціалізовані збірники дипломатичних документів побачили світ завдяки старанням державного канцлера М. П. Румянцева. За дорученням Румянцева, М. М. Бантиш-Каменський у 1811 р. розпочав підготовчу роботу, 1813 р. була видана I частина “Собрания Государственных грамот и договоров”. Пізніше цю справу продовжило Міністерство закордонних справ, опублікувавши 1821 р. “Документы для истории дипломатических сношений России с западно-европейскими державами от заключения всеобщего мира в 1814 г. до конгресса в Вероне” [139]. Морське міністерство видало 1845 р. “Собрание трактатов, конвенций и других актов, заключенных Россией с европейскими и азиатскими державами, а также с Северо-Американскими Соединенными Штатами”. З 1874 р. розпочато видання Зібрання трактатів Ф. Ф. Мартенса – видатного юриста з міжнародного права. На відміну від інших, це видання містило історичні нариси, підготовлені на підставі звітів російських дипломатичних агентів. Також у період 1889–1896 рр. Міністерство закордонних справ опублікувало “Сборник действующих трактатов конвенций и соглашений, заключенных Россией с другими государствами и касающихся различных вопросов частного международного права” в 4-х т. Серед подібних збірок дипломатичних документів, використаних у роботі, хотілось би особливо відмітити збірник договорів, де упорядником виступив професор Варшавського університету В. М. Олександренко. Це “Собрание важнейших трактатов и конвенций, заключенных Россией с иностранными державами (1774–1906 гг.)” [266]. Упорядник зібрав і розташував міжнародні угоди Росії зазначеного періоду за галузевим принципом. Такий підхід дозволив виділити міжнародно-правові акти, що регулювали зовнішньоторговельні відносини, в окрему велику групу.

У підгрупу процесуальних актів увійшли митні статuti 1755, 1819, 1857, 1892, 1904, 1910 рр., двотомна збірка документів “Таможенное дело России” [274] та хрестоматія документів “История таможенного дела и таможенной политики России” [145]. Вони сприяють визначенню місця й ролі України в митній системі Російської імперії впродовж другої половини XVIII–XIX ст. Специфіка несення прикордонної митної служби, боротьба з контрабандою розкрита в таких документах: “Сборники циркуляров Отдельного Корпуса Пограничной стражи” [262], “Справочные книги по личному составу Отдельного Корпуса Пограничной стражи” [269], “Учебник для рядовых стражников и объездчиков Отдельного Корпуса Пограничной Стражи” [412], “Пограничный надзор. Руководство для старших на постах. Учебник для бригадных учебных команд Пограничной стражи” [413], “Пособие командиру отряда, вахмистрам и старшему поста для ведения словесных занятий на кордоне с нижними чинами Отдельного корпуса Пограничной Стражи о

правилах служби пограничного надзора” [414].

До справочинних, а це документи розпорядчого, доповідного, звітнього, облікового видів, належать неопубліковані джерела (матеріали державних та громадських установ, документи періоду XVIII – початку XX ст.). Їх 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 їх цільовим призначенням. В останньому випадку матеріали ДМЗ класифікуються так: 1) директивні документи (статути, постанови, циркуляри Міністерства фінансів, що з’явилися у результаті виконання урядових програм митним відомством; накази та циркуляри ДМЗ для підпорядкованих митних округів та митниць); 2) положення та інструкції Міністерства фінансів, ДМЗ, що регламентували функціонування митної системи й установ, які взаємодіяли з ДМЗ, а саме: Міністерство торгівлі й промисловості, Державний банк, Міністерство внутрішніх справ; 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). Окремо можна згрупувати документи, що стосуються проблеми боротьби з контрабандою (іменні списки контрабандистів, звіти про хід боротьби з контрабандою, інформація про переміщення контрабанди тощо).

Ще раз наголошуємо, що наведена модель розв’язує проблему класифікації джерел для XVIII – початку XX ст.

Аналіз матеріалів Департаменту зовнішньої торгівлі з 1864 р., Департаменту митних зборів, інших урядових та громадських установ, пов’язаних з упровадженням митної політики за принципом їх походження, дозволяє дослідити механізм дії всієї системи (уряд – Міністерство фінансів – 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 [26].

Отже, документація названих вище відомств та установ містить у цілому об’єктивну інформацію, вірогідність якої можна підтвердити й іншими історичними джерелами – звітами різноманітних державних установ, особистими спогадами учасників тощо.

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 й 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.

Офіційні статистичні звіти зовнішньої торгівлі Російської імперії мали назву “Государственная торговля в разных ее видах” і видавались з 1802 по

1915 рр. У подальшому ця назва неодноразово змінювалась: з 1812 р. – “Государственная внешняя торговля в разных ее видах”; 1863–1869 рр. – “Виды государственной внешней торговли” и “Виды внешней торговли России”; з 1870 р. – “Обзор внешней торговли России по европейским и азиатским границам” [153; 154; 155; 156]. У результаті аналізу архівних матеріалів з’ясувалося, що саме митна статистика знайшла своє пряме відображення у щорічних “пам’ятних книгах” губерній Російської імперії [162; 163; 261]. Ці видання, першоджерелом яких була митна статистика, містять великий обсяг інформації про економічний та соціальний розвиток, відбивають регіональний аспект зовнішньоекономічної діяльності, зокрема такі опубліковані статистичні джерела, як “Торговые бюллетни Киевской биржи”, що містили інформацію про цінові характеристики ринку експортного цукру. Важливим джерелом експортно-імпортової діяльності гірничодобувної промисловості стали періодичні статистичні збірки: “Каменноугольная промышленность Южной России в 1907 году”, “Железородная промышленность Юга России в 1911 году”, які видавались статистичним бюро Ради з’їзду гірничих промисловців у Харкові, “Свод данных о фабрично-заводской промышленности в России за 1890 г.” [263].

Офіційними джерелами митної статистики були: щомісячні формуляри “Внешняя торговля России”, які видавались з 1884 р.; інші публікації – ретроспективні збірки про зовнішню торгівлю Російської імперії, поширені з 80-х рр. ХІХ 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 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 найважливіші показники зовнішньої торгівлі протягом ХІХ ст. [260, 539, 380]. Аналіз архівних документів свідчить, що якісне ведення митної статистики суворо контролювалося Департаментом митних зборів, а після набуття офіційного характеру вона стала базою для прогнозів і звітів про економічний стан губерній.

До групи статистичних джерел також можемо зарахувати “Военно-статистическое описание Российской империи”. Військово-статистичний опис виконано обер-офіцерами російського Генерального штабу, до нього включено всі 69 губерній. Описи виконувалися й видавались одночасно з 1837 по 1854 рр., вони склалися з таких інформаційних блоків: військовий та мобілізаційний ресурс губерній, економічний стан, зовнішня і внутрішня торгівля, фіскальні надходження, у тому числі митні. З 69 томів у нашому дослідженні доцільно використати том Х – “Югозападные губернии”, том ХІ – “Новороссийские губернии, Бессарабская область”, том ХІІ – “Малороссийские губернии”. Саме на території більшості зазначених губерній були розташовані митниці Радзивилівського, Скулянського, Одеського митних округів.

До офіційних статистичних джерел належать матеріали губернської і місцевої статистики, а саме: статистичні відомості, зібрані місцевими статистичними комітетами, статистична звітність портів, які здійснювали

зовнішньоторговельні операції: статистико-економічні огляди портів Причорномор'я; видові характеристики товарів за вивезенням та ввезенням; розподіл вантажів за місцем призначення тощо; звіти про роботу Миколаївського, Одеського та Херсонського портів, звіти Одеського товариства торгівлі та мануфактур, огляди хлібної торгівлі. Крім загального аналізу, вони дають багатий статистичний матеріал про обсяги зовнішньої торгівлі.

Службові щорічні звіти підготовлені губернаторами у своїй структурі мали обов'язковий підрозділ, присвячений аналізу зовнішньої торгівлі губернії, прибуткам, у тому числі митним. Залучення офіційних статистичних джерел дає можливість реконструювати й відновлювати фіскальні показники діяльності митниць в умовах, коли митна статистика представлена лише узагальнюючими показниками [140].

Досить значну й водночас цілісну специфічну групу організованих за певними формами джерел та матеріалів, які мають суспільне призначення й соціально-культурне функціонування, утворює періодика, тобто сукупність журналів і газет. У XIX ст. Міністерство фінансів Росії займає центральне місце у формуванні та реалізації митної політики. Після реформ 1860–1870 рр. робота Міністерства фінансів стала прозорішою і гласною. Популяризацією та роз'ясненням політики відомства займався спеціальний орган – редакція періодичних видань Міністерства фінансів. Урядові заходи в сфері регулювання зовнішньої торгівлі й митної політики відображувались на сторінках таких відомчих періодичних видань, як “Указатель правительственных распоряжений по Министерству финансов” (1864–1885 рр.), “Вестник финансов, промышленности и торговли”, “Русское экономическое обозрение” (1897–1906 рр.), “Сборник сведений и материалов по Министерству финансов” (з 1868 р. називався “Ежегодник Министерства финансов”), “Торгово-промышленная газета” (1893–1910 рр.). Як джерела ці видання цікаві тим, що публікували офіційні матеріали з різних питань економіки, зовнішньої торгівлі, які давали можливість визначити мотиви видання нових законів у галузі економіки й фінансів, у сфері митно-тарифного регулювання [92]. На губернському рівні цей різновид джерел було представлено місцевими періодичними виданнями, що містили комерційні розділи.

Крім офіційної інформації, що розміщувалась на сторінках періодичних видань, також публікувались публіцистичні матеріали – аналітичні статті, в яких автори аналізували, піддавали критиці ті чи інші урядові та громадські заходи з організації зовнішньої торгівлі і митної політики, а також пропонували для обговорення свої ідеї щодо покращання добробуту міста, губернії, країни. Палка полеміка з питань економічного прогресу в Російській імперії зустрічалась у багатьох періодичних виданнях XIX – початку XX ст. Публіцистика періодики як джерело розкриває складні процеси, що точилися у суспільстві з приводу ролі митної політики. Так, матеріали таких періодичних видань, як: “Коммерческая газета”, “Одесский вестник” розкривають внутрішню мотивацію запровадження і скасування одеського порто-франко, транзитного коридору Броди – Одеса. На сторінках періодичних видань:

“Журнал Министерства внутренних дел”, “Журнал Министерства государственных имуществ”, “Сборник Херсонского земства” у період з 1835 по 1870 рр. з’являються статті, присвячені проблемам розвитку зовнішньої торгівлі у південних губерніях України. Активним автором подібних публікацій виступав А. Скальковський.

Публіцистичні твори дозволяють виділити серед “протекціоністів” та “фритредерів” як консерваторів, так і лібералів. У середовищі “протекціоністів” найконсервативнішою фігурою був М. М. Катков. Ще з кінця 1850-х рр. М. Катков зарекомендував себе як противник протекціонізму, але після кризи 1873 р. у його поглядах на державну політику намітився поворот, який завершився переходом на протекціоністські позиції. Протекціоністська політика, освячена національно-патріотичними ідеями, усвідомлювалась М. Катковим як найбільш дієвий фактор підйому виробничих сил і залишалась провідною темою його економічної публіцистики в 1880-х рр.

“Фритредери” також мали консервативне крило. Яскравим представником консервативного напрямку виступав Л. Слонімський. У 1891 р. в 11 та 12 номерах журналу “Вестник Европы” була опублікована його праця “Промышленные идеалы и действительность”. Л. Слонімський критично ставився до протекціоністської моделі не лише в Росії, а також у західноєвропейських державах. Автор наполегливо доказує, що британський протекціонізм XVII, французький, німецький і російський не розвивають а підривають виробничі сили населення. Щодо Росії, то Л. Слонімський робить висновок: поглиблення протекціонізму призведе до некерованого зростання чисельної армії пролетаріату, зникнення селянства і як наслідок – революційні потрясіння.

З точки зору інформативності публіцистичних джерел можна відзначити, що як правило загострення полемічного протистояння на сторінках преси відбувалось напередодні кардинальних змін у сфері митного регулювання. Так праця Л. Слонімського з’явилась під час ухвалення радикально-протекційного тарифу 1891 р.; М. Катков був учасником роботи тарифних комітетів другої половини XIX ст., отже можна зазначити, що публіцистиці належала важлива роль у формуванні як митної ідеології так і підготовки суспільної думки та населення до змін у торговельно-митній політиці держави.

Наративні джерела представлено мемуарною літературою, до якої належать спогади державних діячів, пов’язаних професійно з митною справою та політикою. На нашу думку, слід відзначити мемуарну спадщину О. Р.

Воронцова [43], М. С. Мордвинова [451], С. Ю. Вітте [131], безпосередньо пов’язаних із реалізацією митно-тарифної політики. Важливе місце займають “Записки” таємного радника М. О. Качалова, який у 1870–1882 рр. очолював Департамент митних зборів. Самі спогади були опубліковані у 1916 р., в журналі “Голос минувшего”. Попри всю фрагментарність висвітлення в них питань митної політики XIX ст., вони мають непересічні відомості, які дають можливість заповнити прогалини в інформаційному просторі дослідження.

У той же час робота з джерельним комплексом виявила проблемні моменти. Так, документи, що розкривають заходи запобігання контрабанді,

представлені не єдиним комплексом, а розпорошені по різних архівах, інформація тривалих історичних періодів узагалі не збереглась. Тому ми можемо визначити лише загальні тенденції та узагальнюючу динаміку розвитку контрабандного промислу й боротьби з ним. Це, в свою чергу, ускладнює реконструкцію результатів боротьби з контрабандою на губернському рівні. Подібна ситуація спостерігається і під час відновлення системи фінансування митниць у різні історичні періоди, що необхідно для визначення співвідношення витрат на утримання митниць із загальних витрат держави на фіскальні органи. Але використання непрямих джерел частково компенсує зазначені труднощі й дає можливість знаходити шляхи виконання завдань дослідження.

Так репрезентований джерельний комплекс створює інформативну, нормативно-правову, статистичну та соціологічну базу для виконання завдань дослідження й формулювання перспективних наукових напрямків і методики.

1.3. Методологія дослідження історії митних відносин XVIII – початку XX ст.

Соціальний аспект дослідження історичного процесу у народів, що входили до складу Російської імперії в період формування індустріальних відносин набуває сьогодні особливої актуальності. І це пов'язано, у першу чергу, з перехідним періодом в сучасній українській історії. Україна, яка знаходиться в стані складання ліберальних економічних відносин зустрілась з соціально-політичними проблемами, що були характерні для країн раннього капіталізму і тому змушена звертатися до соціального досвіду минулого, і, у першу чергу, досвіду взаємодії різних соціальних сил і державних інститутів, які презентували різноманітні інтереси. Історичним “полем” для такої взаємодії обрана сфера зовнішньої торгівлі функціонування митної системи. В останні роки в історичній науці намітився новий поворот у дослідженні ролі державних інститутів як регуляторів соціальних відносин. Ця тематика набула перспективи у зв'язку із змінами загальної концепції вітчизняної історії, відмовою від класового підходу в інтерпретації подій та процесів минулого і переходом від оцінки минулого з позиції формаційного підходу до різних принципів історичного аналізу (таким, як формаційний, цивілізаційний,

світосистемний та інші).

Нові перспективи отримання наукових результатів відкрились в процесі міждисциплінарної взаємодії історії та соціології. Засновники соціології О. Конт, Е. Дюркгейм, Г. Спенсер займались історією ґрунтовно, М. Вебер – професійно. Дюркгейм вважав, що історія і соціологія приречені стати єдиною наукою. “Виховання істориків, які вміють дивитися на історичні дані соціологічно, так само як розвиток соціологів, що володіють усіма методами істориків, – ось мета, до якої ми мусимо прагнути” [328, с. 124–125]. 1960–1980 рр. позначились інтересом істориків до соціальних наук, у першу чергу, до соціології. Це викликало широку міжнародну дискусію про співвідношення між історією та соціологією, в якій узяли участь представники обох дисциплін, що породило справжній журнальний бум. У 1958 р. засновується журнал “Comparative Studies in Society and History” (“Порівняльні дослідження суспільства та історії”), 1963 – “Labor History” (“Історія труда”), 1967 – “Journal of Social History” (“Журнал соціальної історії”), 1970 – “Journal of Interdisciplinary History” (“Журнал міждисциплінарної історії”), 1975 – “Social History” та “Geschichte und Gesellschaft” (“Соціальна історія” та “История и общество”), 1988 – “Journal of Historical Sociology” (“Журнал історичної соціології”). У зазначений період спостерігається піднесення соціально-історичних досліджень, цей період сміливо можна назвати “золотим століттям соціальної історії”. Таким чином, від союзу соціології та історії народилась соціальна історія та історична соціологія [529].

У фокусі соціальної історії, на відміну від традиційного інтересу історії переважно до політичних подій, діяльності великих історичних особистостей, знаходяться структури, процеси й суспільство. Наприклад, традиційно історик, вивчаючи бюрократію, акцентує увагу на чинах і званнях, форменому одязі, грошовому утриманні, пенсіях, службових зловживаннях чиновників та на інших важливих питаннях. Соціальний історик цікавиться еволюцією бюрократії як соціальної й владної структури, взаємодією з громадськістю та верховною владою, як вона керувала – зважаючи чи не зважаючи на осіб, підкоряючись закону чи вказівкам начальників тощо; традиційний історик-урбаніст вивчає історію окремих міст (Одеса, Харків, Миколаїв): як вони виникли й розвивались, хто й чому їх заснував, хто ними керував, як дбав про благоустрій. Соціальний історик досліджує процес урбанізації – динаміку кількості міст та їх мешканців, зміни функцій міст, профіль соціальної та професійної структури міського населення, міграції, взаємодії міста й села. Увагу соціального історика привертає взаємодія держави й суспільства, вплив суспільства на політику, участь у політичному процесі різних соціальних груп, традиційний історик вивчає історію держави й політики крізь діяльність окремих особистостей, які перебували при владі й приймали рішення.

Зміна предмета вивчення передбачала зміну методології й мови. Соціальні історики у своїй методології здійснили аналітичний переворот у двох напрямках. По-перше, вони звернулися до понять соціальних наук (“стан” чи “клас”), моделей (“традиційне чи індустріальне суспільство”, “феодалізм” і “капіталізм”), ідеальних типів (“протестантська етика”, “бюрократія”), теорій (

наприклад, теорія модернізації, “вестернізації”). Завдяки цьому поширився міждисциплінарний підхід. По-друге, колосальні бази даних дають можливість використовувати статистику, кількісні методи і комп’ютери для обробки даних. У результаті суттєво зріс інформаційний потенціал історичної науки й достовірність отриманих висновків.

Отже, спробуємо в нашому дослідженні використати методологічну модель соціальної історії. Митне регулювання в Російській імперії з XVIII ст. стало невід’ємною частиною політики модернізації. Яким чином митні процеси, митну систему може бути включено у сферу методології соціальної історії? Звернімося до наукової спадщини німецько-американського історика соціології Р. Бендікса (“Построение нации и гражданство”, 1964), “Труд и власть в промышленности” (1956). У цих книгах історик, вивчаючи історію західного буржуазного суспільства, дійшов висновків, що модернізація порушувала перед різними країнами схожі “функціональні” проблеми. Мета індустріалізації в Західній Європі, за Р. Бендіксом, пов’язана з розв’язанням проблеми життєзабезпечення. За межами Заходу мета індустріалізації була іншою – відповідь на виклик, намагання наздогнати розвинуті держави, зміцнити оборону. Заходи її досягнення різнилися за країнами – іноземні інвестиції, посилення податкового пресу, зовнішні запозичення, будівництво залізниць, залучення робочої сили з села. Політичні, соціальні та культурні проблеми модернізації в різних країнах розв’язувались по-різному. Від країни до країни змінювалась урядова політика, реформи, виникали різні структурні моделі й, відповідно, передбачались різноманітні соціальні дії. Аналогічні процеси характерні також для Російської імперії, а митна система була одним із елементів соціальної моделі. Поле для дослідження стали українські губернії, де російським урядом здійснювались соціальні дії, у нашому конкретному випадку, у сфері митного регулювання.

В Росії історико-соціологічний напрямок у суспільних науках почав розвиватися в другій половині XIX – на початку XX ст. 1850–1880 рр. у працях істориків державної та юридичної школи (А. Градовський, К. Кавелін, С. Соловйов, Б. Чичерін) була запропонована соціологічна концепція історичного процесу в Росії.

У радянський період історична соціологія як науковий напрямок не існувала, однак соціологічний підхід в історичних дослідженнях відображено Ю. Бессмертним, А. Гуревичем, Б. Мироновим, Б. Поршневим, П. Лященком. Історики активно застосовують методологію соціальної історії, але до історичної соціології ставляться скептично. Історіографічні традиції й брак кваліфікації в соціології частково пояснюють їх позицію. Рідко зустрічаються вчені, такі як Ч. Тіллі чи І. Кону, що добре володіють ремеслом історика й соціолога. Можливості, що відкриваються перед дослідником, який органічно поєднує історичну й соціологічну методологію, на цей час повністю не усвідомлені науковим товариством.

Наприкінці 90-х – на початку 2000-х побачили світ наукові роботи з проблематики структури зовнішньої торгівлі українських губерній так і Російської імперії в цілому. На базі основних методологічних підходів і ступеня

повноти та розробленості ці роботи можна розподілити на наступні категорії:

1. Базові дослідження джерелознавчого характеру, оснований на аналізі архівного матеріалу з історії митного регулювання на території України у XVIII – першій половині XIX ст. (наприклад – публікації Г. К. Швидько, А. В. Бойко, Ю. І. Головка);

2. Загальнотеоретичні дослідження з історії зовнішньоторговельних відносин в українських губерніях, які пропонують ту чи іншу концепцію теоретичного осмислення проблеми. У відповідності з запропонованим підходом роботи цієї групи можна розподілити на наступні підгрупи:

- дослідження, які за сонову аналізу використовують теорію модернізації (О. Б. Шляхов, О. П. Реєнт, В. М. Орлик).

- дослідження, що вивчають проблему митних процесів з позиції соціокультурного підходу (С. Дейнеко).

Завдання методології у процесі розвитку історичної науки – це пошук критеріїв ідентифікації знань, напрацювання ефективних принципів пізнання. Методологія науки набуває розвитку в межах певних філософських орієнтирів і спирається при цьому на конкретні результати наукового знання [552, с. 5–7]. Розгляд методологічних проблем науки приводить до необхідності з'ясування взаємозв'язків між методологією й методами. Характер взаємозв'язків між ними також обумовлений субординаційним зв'язком. Методологія визначає вибір і цілеспрямоване використання методів у науковому пізнанні. В методах реалізуються методологічні принципи та їх аспекти. За Гегелем, “методом може бути лише природа змісту, що здійснює рух у науковому пізнанні”. Таким чином, застосування методу потребує аналізу конкретної реальності, фактів і явищ, що досліджуються з погляду методологічних принципів. Історичний метод наукового пізнання за своєю структурою значно складніший, ніж методи індукції та дедукції. Його неможливо формалізувати, або перетворити в універсальний за однолінійною схемою. У структурі історичного методу важливе місце належить гіпотезі. Без неї неможлива будь-яка реконструкція минулого. Формулювання й висування гіпотез спирається не лише на факти історичного минулого, але й на сучасний стан об'єкта, який досліджується. Історичний метод також може спиратися на експеримент. Це слугуватиме відправною точкою для реконструкції історії. Однак, щоб досягнути об'єктивності, метод не повинен використовуватися лише на рівні сутності та існування, тобто на онтологічному чи метафізичному рівні, в той же час використання методу також неможливо обмежити лише рівнем теорії.

У філософській літературі є багато класифікацій наукових методів. Наприклад, болгарський філософ І. Стефанов групує їх так: 1) методи, загальні для всіх наук; 2) методи спеціального типу наук; 3) методи, специфічні для конкретної науки [605, с. 142–143]. Цікавою, на наш погляд, є ідея Б. Г. Юдіна про дві моделі в методології наукового пізнання – діалектичний та системно-аналітичний. Діалектична модель не ігнорує об'єктивних суттєвих зв'язків об'єкта, що досліджується. Системно-аналітична модель вивчає теоретичний світ об'єктів, орієнтована на ідеальний об'єкт. З погляду автора, диференціація методологічного знання пов'язана з принциповою різницею підходів до

проблем методології науки в марксистській і немарксистській філософії. Визначено п'ять основних елементів класифікації напрямків і форм методологічного аналізу: 1) наукове дослідження, його етапи, структура; 2) процедура, методи й засоби наукового дослідження; 3) методологічний аналіз дослідницьких принципів і концепцій; 4) конкретні ситуації та періоди історії й науки; 5) логічне дослідження науки. Таким чином, методологія виступає одним із розділів філософського знання і як самостійний розділ наукознавства. Вона передбачає критичне ставлення до знань, до базису, на якому ґрунтується наукове знання, методологічний аналіз – це своєрідна форма самопізнання науки [573, с. 61–74].

Серед основних рис історичного методу можна виділити ретроспективність, опосередкованість історичними джерелами, раціональність, комплексність. Метод в історичній науці виконує ряд функцій: сприяє виділенню предмета дослідження, його визначення; спрямовує думку дослідника; бере участь у систематизації та синтезі історичних знань; виступає важливим каналом зв'язку з іншими науками; фактично визначає структуру історичної теорії. Методи історичної науки мають складну структуру, яка складається з компонентів різного рівня. Основну частину цієї системи, її ядро становлять генетичний, порівняльно-історичний, історико-структурний методи. Іншими елементами системи є специфічні прийоми й способи вивчення об'єкта, наприклад, метод біографій, ретроспекції, реконструкції, історичного інтерв'ю та ін. У цю ж систему включено й загальні технічні прийоми історичного аналізу. Такий зв'язок і опосередкованість у ланцюгові, що поєднує загально-філософські принципи з методами побудови конкретної історичної теорії. У цьому ланцюзі особливе місце займають принципи матеріалістичного розуміння історії, які здійснюють методологічний вплив на розвиток історичної науки та її окремих складових.

Розробка й використання методики з конкретної наукової проблеми, зокрема функціонування російської митної системи в українських губерніях, залежить від кількох факторів: суб'єктивних властивостей дослідника, ступеня розробленості проблематики, якості наявного джерельного комплексу. У нашому випадку існує пряма залежність добору методів від рівня розробки теми. Ураховувалось, що тема діяльності російських митниць в українських губерніях вітчизняною історіографією комплексно не досліджувалась. Отже, джерельна база потребує первинного аналізу й класифікації, відповідно не розроблено й методику дослідження. Однак митна діяльність держави була не єдиним засобом контактів із суспільством, адже митна сфера це – правові, економічні, соціальні, міждержавні відносини, які вже досліджувались. З наявної монографічної літератури з економічних та зовнішньоторговельних проблем можна добути непряму інформацію щодо впровадження в Україні російського митного законодавства, а також запозичити певні загальнонаукові та спеціально-історичні методи.

У методологічному арсеналі даного дослідження використано міждисциплінарний підхід. Він полягає у застосуванні концепцій та моделей, категоріального апарату історії, економіки, права, соціології. Методологія

дослідження ґрунтувалась передусім на головних засадах діалектичної гносеології та евристики, що створило умови для наукових висновків. Провідними в праці стали такі методи: історичний, історико-порівняльний, ретроспективний, економетричний, метод реконструкції. До основних методологічних принципів належить принцип історизму. Ідея аналізу соціальних явищ з позицій історизму передбачає їх розгляд у структурних та трансформаційних зв'язках.

У дослідженні широко використовувався загальнонауковий метод – описовий, ефективність якого виявилась у поєднанні з критикою. Наукова критика документальних і нарративних джерел ґрунтується на врахуванні впливу обставин, у яких вони з'явилися на світ, на повноту заведеної в них інформації, її достовірність, точність, а також на врахуванні політичних, соціальних, фахових та інших позицій авторів, їх суб'єктивного впливу на джерельну інформацію.

У вирішенні таких завдань дослідження, як з'ясування історичних передумов орієнтації російського уряду на той чи інший курс митної політики, аналіз становлення та розвитку головних етапів митно-тарифного регулювання, роль українських губерній у контексті митної політики Російської імперії, порівняння зі світовими митними тенденціями на перший план висувалися спеціальні методи: порівняльний, економетричний. Порівняльний метод – це елемент наукової критики. З ним пов'язано використання методу аналогій. Прикладом може бути розробка узагальнюючих тенденцій діяльності митниць у різних митних округах у ХІХ ст.

Під час установа управління засад, що забезпечували діяльність митної системи та основних напрямків діяльності митних органів основними були методи системно-структурного і формально-логічного аналізу, синтезу, індукції та дедукції. Законодавчі та нормативні акти з митного регулювання, промислового розвитку, зовнішньої торгівлі, які створювалися як своєрідні механізми для проведення цілеспрямованої урядової політики. Тексти законів виступають як умовна система координат, яка вказує, з одного боку, на те, що хотіли б мати урядові структури, укладачі законів, а з іншого – як уряд відштовхувався від реального становища, яке переставало задовольняти органи державної влади й управління. Для російського законодавства досліджуваного періоду характерним був історично обумовлений рівень правничої свідомості, який значно ототожнював політичні цілі з правовими, що особливо виразно проявлялося в управлінні українськими територіями. Іншою важливою особливістю російських кодифікаційних зібрань законів було вміщення багатьох неправничих актів, управлінських розпоряджень різного виду, котрі за формою й змістом не відповідають сучасному розумінню закону. У їхніх текстах подавався перебіг подій на місцевому рівні з міркуваннями генерал-губернаторів, що й зумовило використання вміщеного там фактичного матеріалу.

Залучення різних видів масових джерел у процес дослідження митних відносин у ХVІІІ – початку ХХ ст. передбачає використання кількісних методів їх обробки й аналізу. Ми визначили, що одним із важливих критеріїв оцінки

успішності митної політики уряду є показники, які демонструють динаміку індустріалізації, ускладнення соціальної структури суспільства, динаміку розвитку торгівлі й фінансів, аналіз ринків збуту продукції промислових підприємств; розвиток зовнішньоторговельної галузі з обов'язковим урахуванням регіонального аспекту.

Важливим напрямом досліджень із соціальної історії українських губерній у капіталістичну добу є виявлення регіональної типології промислового розвитку губерній, які суттєво розрізнялись як за рівнем розвитку промисловості, так і за її структурою. Як початкові дані може бути використано матеріали промислового перепису 1900 р. Методи для дослідження цієї проблематики розроблено І. Ковальченком та Л. Бородкіним [318]. Сформовано систему з 18 показників, що характеризували загальний рівень розвитку промисловості в кожній із 50 губерній. Побудована за допомогою кластер-аналізу багатомірна типологія губерній Європейської частини імперії включала 8 груп губерній, об'єднаних таким чином, що до складу кожної групи входили губернії, досить близькі за значенням 18 показників їх промислового розвитку. В результаті отримано групу з 9 найбільш розвинутих у промисловому відношенні губерній імперії. З українських губерній у цю групу увійшла Катеринославська. Таким чином, кількісними методами підтверджено висновок, що саме південні губернії України стали лідерами індустріалізації в умовах політики протекціонізму.

Статистичні методи аналізу часових рядів дозволили розвинути вивчення проблем з історії зовнішньої і внутрішньої торгівлі та фінансів Російської імперії ХІХ – початку ХХ ст. [385; 386; 387]. В якості джерельної бази використовувалися часові ряди цін, обсяги експорту та імпорту, величини митного й акцизного зборів, обсяги виробництва продукції. Отримані результати підтвердили, що формування тарифного законодавства з преференціями для експортерів, як правило, призводить до згортання внутрішнього ринку й, відповідно, зростання цін, що є одним із суттєвих недоліків протекціонізму.

Такі основні напрями застосування кількісних методів, стосуються проблематики нашого дослідження. Але слід зазначити: кількісні методи не є абсолютними й не зможуть замінити інших методів, а результати отримані на їх основі, кількісні характеристики явищ і процесів, можуть поглибити наші знання про минуле лише за органічного поєднання формально-кількісного й змістовного якісного аналізу, тобто на базі певної теорії та методології історичного пізнання.

Висновки до розділу І

Історіографія історії митних відносин в українських губерніях у складі Російської імперії представлена науковими працями із трьох фундаментальних напрямків, пов'язаних із діяльністю митних установ. Вказані напрями включають дослідження, що розкривають роль митного регулювання у соціально-економічних та промислових процесах, тісний взаємозв'язок зовнішньої торгівлі і соціальної структури населення, еволюцію митного законодавства, функціональну діяльність митної системи. Як правило

діяльність митної системи привертала увагу науковців як важливий механізм державного регулювання зовнішньою торгівлею в умовах ринкової економіки. Різноманітні дослідження останньої чверті XVIII – XIX ст. вирізнялися значною увагою до історії зовнішньоторговельного й митного законодавства та використанням джерел з історії митних установ в якості фактологічного матеріалу. Одночасно відбувався тривалий процес накопичення історичного фактажу і формування джерельного комплексу. У XX ст. можна побачити тенденцію до локалізації тем окремих досліджень. Такий процес свідчив про залучення до наукового обігу нових джерел з зовнішньої торгівлі та митного регулювання. Значним є внесок наукових студій з історії дипломатії, у яких ґрунтовно розкрито роль митних інститутів в процесі укладання торгових трактатів, конвенційних угод, інкорпорації територій.

Історіографія кінця XX – початку XXI ст. знаходиться на шляху формування методологічної концепції – митне регулювання як важливий чинник соціальних і політичних перетворень. Позитивно на становлення цієї концепції вплинув активний розвиток таких наукових галузей як то: соціальна історія, статистика, соціологія в західноєвропейських державах, що дозволило радянським, а потім українським та російським вченим застосувати нові теоретичні моделі до пояснення митних процесів у вітчизняних умовах.

В процесі дослідницької роботи запропоновано наступну класифікацію джерел. Вона включає чотири групи: установчі документи (іменні та сенатські накази, маніфести, міжнародні договори, статути, що мали силу законів); актові джерела; справочинні; наративні. Основну увагу сконцентровано на визначенні інформативного потенціалу джерел з історії митної системи Російської імперії в українських губерніях за такими напрямками: українські губернії в зовнішньоторговельній політиці Росії XVIII – початку XX ст.; організація та діяльність імперської митної інфраструктури в українських губерніях; митне регулювання в контексті соціальних процесів.

Соціальний аспект дослідження історичного процесу у народів, що входили до складу Російської імперії в період формування індустріальних відносин набуває сьогодні особливої актуальності. Історичним “полем” для такої взаємодії обрана сфера зовнішньої торгівлі функціонування митної системи. В останні роки в історичній науці намітився новий поворот у дослідженні ролі державних інститутів як регуляторів соціальних відносин. Ця тематика набула перспективи у зв’язку із змінами загальної концепції вітчизняної історії, відмовою від класового підходу в інтерпретації подій та процесів минулого і переходом від оцінки минулого з позиції формаційного підходу до різних принципів історичного аналізу (таким, як цивілізаційний, світо системний та інші). Отже, в нашому дослідженні використано методологічну модель соціальної історії. Митне регулювання в Російській імперії з XVIII ст. стало невід’ємною частиною політики модернізації. Політичні, соціальні та культурні проблеми модернізації в різних країнах розв’язувались по-різному. Від країни до країни змінювалась урядова політика, реформи, виникали різні структурні моделі й, відповідно, передбачались різноманітні соціальні дії. Аналогічні процеси характерні також для Російської імперії, а митна система була одним

із елементів соціальної моделі. Моделлю для дослідження стали українські губернії, де російським урядом здійснювались соціальні дії, у нашому конкретному випадку, у сфері митного регулювання.

РОЗДІЛ 2

МИТНА ПОЛІТИКА РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ

XVIII – ПОЧАТКУ XX ст. В УКРАЇНСЬКИХ ГУБЕРНІЯХ:

ТЕОРІЯ І ПРАКТИКА

2.1. Теоретичні аспекти митної політики Російської імперії у XVIII–XIX ст.

Митна політика у широкому трактуванні передбачає регулювання зовнішньоекономічної діяльності у взаємозв'язку з розвитком внутрішнього ринку, та визначенням пріоритетів народного господарства шляхом вдосконалення суспільного розподілу праці унутрі країни з урахуванням на участь в міжнародному господарському обміні. Якщо більш конкретизувати значення митної політики, то мова може йти про вибір тарифного механізму, який відповідає завданням держави у продовж конкретного часу на досягнення визначеної мети.

Дійсно, митна політика реалізує комплекс геополітичних та внутрішніх соціально-економічних завдань і про їх важливість М. М. Сперанський висловився наступним чином: "... государственная экономия имеет два главные предмета: приумножит вообще массу государственного богатства; извлекать из нее доходы образом наименее отяготительным и распределять их на содержание управления без недостатка и излишества. В одном выдаются источники народного богатства в отношении к их приумножению. В другом ведаются

доходы, из сих общих источников извлекаемые и охраняемые. Сюда принадлежат подати, таможи, оброчные и откупные статьи и прочее”¹.

Основними історичними формами митної політики, які сформувалися й діяли з середини XVII до початку XX ст., стали протекціонізм і фритредерство. Слід зазначити, що політика протекціонізму на початковому етапі своєї еволюції виступала як субполітика та реалізувалась у рамках дуже популярної серед західноєвропейських держав політики меркантилізму.

У добу античності й середньовіччя торговельно-митні відносини відрізнялись різним ступенем лібералізму. Торговельна політика доби розквіту Афін була добою своєрідного античного імперіалізму, який характеризувався не свободою торгівлі, а торговельно-політичною експлуатацією союзників на користь громадян найпотужнішого в союзі міста [553, с. 7]. Знаряддям цієї експлуатації стала монополізація в руках Афін товарного обміну. Такий же характер мала й торговельна політика Карфагена. Навпаки, для Римської Республіки був характерний торговельний лібералізм. У зв’язку з цим у Римі за часів імперії сформувалось ліберальне загальнонародне право *jus gentium*, реалізацію якого контролював претор [597].

У середньовіччі, незважаючи на існування цехових обмежень, також набув розвитку торговельний лібералізм. Такий лібералізм характеризує торговельну політику капіталістичної країни середньовіччя – графства Фландрії [553, с. 9].

Сутність меркантилізму полягала в тому, що принцип міської егоїстичної політики переноситься на більшу територію держави, цілої країни, нації. Замість єдиного міського ринку виникає єдиний територіальний. Територіальна держава об’єднує у своїх руках монетну та фіскальну справу. Таким чином, у результаті інтеграційної діяльності держави створюється народне господарство. З історичного спостереження випливає така закономірність, навіть факт. Цей факт у повній мірі не отримав оцінки ані в істориків, ані в економістів – він полягає в тому, що політично й економічно загинули не меркантилістські країни, які підтримували політику протекціонізму, тобто політику заохочення виробництва. Навпаки, зникли держави, де влада в добу, коли народжувалися нові економічні сили, формувалася нова господарська й соціальна психологія, була мобілізована для охорони споживання, а не виробництва.

Під цю загальну характеристику підпадає також економічна політика Польської Держави, яка через зовнішні несприятливі умови втратила свою державність. У Речі Посполитій XVII ст. в інтересах шляхти здійснювалась політика охорони споживання, а не виробництва. Цей процес історик суспільного ладу Польщі С. Кутшеба характеризував так: “Торгівля переходить у руки шляхти, яка тепер вже сама, безпосередньо вивозить свою ху добу, зерно, поташ і т. п. ... Торгівля польських міст обмежується посередництвом в імпорті товарів... Відсутність захисних мит убиває цехову промисловість, іноземні товари заповнюють ринки, цехи гинуть все швидше й швидше” [417, с. 137].

Важливо в цих словах те, що політика охорони споживання, яку підтримують окремі суспільні стани, знищує вже існуючу промисловість. Таким чином, політика не розвиває промислові сили країни, а лише руйнує їх. Тут ми можемо сформулювати історико-психологічну основу меркантилізму і протекціонізму взагалі, яка пояснює світове економічне значення цієї системи. Коли держава як організуюча сила заохочує виробництво, то розглядає людину як господарську величину, її активний бік і йде назустріч цій рисі в людині, що виконує творчу функцію в господарстві. В той же час, коли концентрована в державі політична сила суспільства здійснює політику захисту споживання як такого, то підштовхує людину в сфері господарювання до пасивного споживання. І не випадково, там де ми бачимо політику захисту споживання, там носіями цієї політики стають більш пасивні, більш ретроградні економічно аграрні класи. Найбільше це проявилось в Іспанії та Польщі XVIII ст. Історична роль протекціонізму – це підтримка творчих сил людини. Але противники протекціонізму завжди посилаються на англійський досвід вільної торгівлі, стверджуючи, що саме інтереси споживання визначили падіння протекціонізму у Британії XIX ст. Та саме інтереси виробництва створили свободу торгівлі. Англійське фритредерство – вираження не інтересів англійського споживача, в першу чергу, інтересів зрілості та підйому британського виробництва, в інтересах задоволення своєї безмежної активності позбавляється державної опіки.

Меркантилістська політика в країнах Європи розвивалась різними шляхами. Особливості кожної країни визначали, які саме джерела багатства заслуговують найбільшого сприяння. Найпопулярнішим засобом збагачення вважалась посередницька торгівля. Завдання зводилось до того, щоб спрямувати певний потік товарів у власні порти, змусити інші держави за лежати від одного порту. Першою на цей шлях вступила Венеція, потім цей приклад наслідували Португалія, Іспанія. Крім панування на торговельних шляхах, у деяких державах важливим джерелом збагачення стає виробництво товарів, що мають великий попит за кордоном. Таку політику освоїла та з великим успіхом застосовувала Франція. Серед заходів міністра торгівлі і фінансів доби правління короля Людовика XIV – Жана Батіста Кольбера перше місце належало заохоченню мануфактур. Основним інструментом, який Кольбер застосовував для заохочення промисловості, були не мита, а державні замовлення, премії, субсидії [604].

Англійці зрозуміли необхідність не тільки розвитку, але й захисту своєї мануфактурної промисловості. Вони шукають засоби такого захисту і знаходять їх у стимулюванні експорту товарів власного виробництва та одночасного обмеження імпорту тих товарів, які спроможна виробляти власна промисловість. Основними методами, до яких при цьому вдавались англійці з 1650-х рр., було застосування високих ставок увізного мита, а також заборона ввезення конкретних видів товарів (вовна, сукно, риба, вугілля).

Для захисту англійських судноплавних компаній британський парламент затвердив у 1651 р. низку протекційних законів, що увійшли в історію під назвою “Навігаційні акти”. [378].

Наприкінці XIX ст. зміст протекціоністської політики полягав у створенні умов для розвитку національної економіки шляхом штучного обмеження конкуренції з боку інших держав та одночасній допомозі національним виробникам в освоєнні закордонних ринків збуту, з використанням зовнішньополітичної позиції держави та підтримкою для експортера.

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 і нових тарифних і нетарифних обмежень стосовно одна одної, що в остаточному підсумку негативно позначалося на стані міжнародної торгівлі взагалі.

Ідеї вільної торгівлі почали втілюватися в життя з другої половини XVIII ст., коли в результаті промислової революції в Британії та зростання потенціалу буржуазії почався еволюційний перехід від політики протекціонізму до політики вільної торгівлі. Піонером у цьому виступила Великобританія як найбільш індустріально розвинута країна тогочасного світу. Крім того, через своє географічне становище, наявність колоніальної імперії та статус “володарки морів” значну частину національного прибутку Британія отримувала від зовнішньоекономічних відносин.

Одним із видів ліберальної митної політики виступав режим “порто-франко” (вільний порт). Порто-франко – це звичайний морський порт і навколишні території, які не входили до митної території держави. Отже, 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 1669 р., а в 1719 р. декретом Карла VI – імператора Священної Римської імперії оформлено вільний порт Трієст, на узбережжі Адріатичного моря.

З 1870-х рр. у Західноєвропейських державах та ПАСШ протекціонізм отримав новий потужний імпульс для свого розвитку. Цей політичний курс охоплював промисловість, торгівлю, транспорт, освіту. Фактично він охоплював усі сфери економічного й політичного життя суспільства, держави. При цьому європейські та північноамериканські урядовці і політики використовували теоретичну модель протекціонізму, яку реанімував у першій половині XIX Фрідріх Ліст. Основні положення протекціоністської моделі було викладено Лістом в книзі “Національна система політичної економіки” (1841) [422].

Важливою складовою митної політики є митна ідеологія, яка змінюється відповідно до вимог часу для суспільства й держави, на базі якої вже формується державна концепція митної політики. Якщо митна політика – це чітко структурована система державно-правових заходів, то митна ідеологія відзначається більш демократичним характером. Митна ідеологія формується суспільством або активно його часткою, безпосередньо пов’язаною зі створенням додаткового продукту (виробництво й торгівля) [454].

Зародження і розвиток митної ідеології в Російській імперії починається у першій половині XVIII ст. з початком зародження мануфактурного

виробництва. Обмежені можливості накопичення та функціонування купецького капіталу за наявності гострої військово-політичної потреби й виникнення крупного виробництва в країні, яка вступила у довготривалу боротьбу за вихід до морів, визначили активну участь держави в розвитку економіки в цілому. Заснування з безпосередньою участю чи під тиском держави в першій чверті XVIII ст. промислових підприємств викликано як державними, переважно військовими, потребами, так і виконанням основного завдання політики меркантилізму – розширення зовнішньої торгівлі й досягнення її активного балансу для залучення в країну іноземної монети. Після завершення Північної війни у 1721 р. і скороченням військових замовлень відбувається поступове зменшення імпорту за одночасного зростання експорту промислових виробів для збільшення фінансових надходжень. Ця мета стала глобальною й підкоряла інші мотиви промислової політики Російської держави. Вона визначала не лише форсоване будівництво державних заводів, але й характер ставлення до приватного капіталу й підприємництва.

Спочатку розглянемо зовнішньоторговельні потенціали Росії та України на початку XVIII ст. На підставі статистичних досліджень з історії торгівлі Б. Г. Курца, В. І. Покровського простежуються такі тенденції еволюції товарного складу зовнішньої торгівлі Росії у період з 1653 до 1726 рр. (показники подано у відсотках до загальної цінності експорту й імпорту). Так, 1653 р. товари за такими групами в структурі експорту, як: “сировина і матеріали” становили 95; “готові вироби” – 2,5 %; у 1726 р. ситуація змінилась – “сировина і матеріали” – 44,5; “готові вироби” – 52 %. І ще одна показова риса: в 1653 р. у статистичних джерелах узагалі немає імпортних груп товарів для промисловості та споживчого ринку, що характеризувало Росію як аграрно-феодальну державу з автаркічною економікою. На 1726 р. картина радикально з імпорту змінилась. У структурі імпорту сировина й матеріали для промисловості становили – 48; промислові вироби – 51 % [448, с. 56]. Таким чином, на початку другої чверті XVIII ст. російська економіка і внутрішній ринок поступово трансформувались з об’єкта в суб’єкт міжнародної торгівлі. За результатами реформ першої чверті XVIII ст. суттєво змінюється роль митних зборів у структурі російського бюджету. У 1724 р. загальна сума митних прибутків дорівнювала 1159 тис. руб. (у структурі бюджету – 13,5 %), у 1751 р. – 1230 тис. руб. (у структурі бюджету – 10,9 %), у 1758 р., під час митних реформ сума митних зборів без скасованих внутрішніх мит уже становила 2559 тис. крб (у структурі бюджету – 17 %) [510, с. 214]. У той же час 1667 р. митні надходження сягали більше 40 % у прибутках казни. Така динаміка вказувала на той факт, що в результаті економічних реформ основними донорами бюджету ставали внутрішні промислові та акцизні податки. Показник 13 – 17 % митних надходжень у структурі бюджету також був характерний для західноєвропейських держав того часу.

У першій половині XVIII ст. в Україні склалася митна система як симбіоз польських (митні постанови сейму 1643 р.) і місцевих традицій. 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 2 %-го мита оподаткування на кордоні під час вивезення та ввезення товарів. Усі вони йшли до гетьманського скарбу і розподілялись на адміністрацію гетьмана, військо та озброєння. До так званих внутрішніх мит належали також митні збори з мостів, гребель, перевозів, вагове, кругове, поковшове та ін.

У відомостях Малоросійської колегії, направлених у Сенат у 1724 р., загальна сума зібраних податків на Гетьманщині за цей рік становила 114495 руб. 09 коп., у тому числі індуктовий збір – 18697 руб. 62 коп. (російський “рубль” першої чверті XVIII ст. дорівнював 9 – 10 російським рублям кінця XIX ст.) [168, с. 494–495].

В перші десятиліття XVIII ст. сума зібраного індуктового збору становила близько 10 000 руб. 1731 р. вона зросла до 20 000 руб., у 1740 р. – до 27 000 руб. на рік [527]. На час скасування російським урядом митних зборів на Гетьманщині, тобто на 1754 р., евета й індукта, які надходили до військового скарбу з усіх полків, крім тих земель, що відійшли до Нової Сербії, становили 48148 руб. 85 коп. Ця сума дорівнювала 1/4, а в 1730–1740-х рр. – 1/3–1/2 гетьманського скарбу [559, 59].

Динаміка зовнішньої торгівлі Лівобережної України у 1715–1720 рр., за даними роботи комісії Комерц-колегії Росії, яку очолював В. І. Блеклов, така: загальний імпорт становив 2 314000 руб., експорт – 7 488000 руб. [392, 294].

Отже, на початку XVIII ст. прибуткам від зовнішньої торгівлі в структурі фінансових систем як Гетьманської України, так Росії відводилось провідне місце. Але якщо в Гетьманщині митні збори все ж становили від 40 до 50 % у структурі бюджету, то в Росії вже на початку XVIII ст. тенденції радикально змінились. У 1680 р. митні прибутки в російському скарбі становили 53 % (650 223 руб. з 1 220367 руб. загальних прибутків), 1724 р. вже згадані 13,5 % (при загальних прибутках казни 8 654727 руб.) [401, с. 269, 292]. За всієї суворості й не завжди послідовності економічна політика першої чверті XVIII ст. дала свої позитивні результати. Було досягнуто головного результату – створення промисловості, яка дозволила суттєво збільшити номенклатуру експортних товарів, обсяги їх виробництва, розширити внутрішній ринок споживання, збільшити прошарок підприємців, залучити до торгівлі якомога більше населення країни. Показником цієї динаміки може слугувати статистика прибутковості державних металургійних підприємств Уралу. Казна отримала у вигляді податків від діяльності уральських заводів у 1724 р. – 17725 руб., у 1725 р. – 44288 руб. [495, с. 276–281]. Ці показники перевищували митні збори Гетьманщини. Крім того, мануфактурне виробництво дало поштовх для формування кола промисловців, які в подальшому впливали на російський уряд щодо скасування митної автономії України.

Але фактори, що сформували російську митну політику початку XVIII ст., були набагато глибиннішими і в подальшому відіграли основну роль у включенні України в сферу її впливу.

Одна з головних причин, на нашу думку, пов’язана з початком Північної війни 1700–1721 рр. Ця війна потребувала колосальних матеріальних витрат і

максимальної концентрації всіх ресурсів Російської держави. 1701 р. загальні витрати на збройні сили становили 981 743 руб., 1710 р. утримання армії і флоту коштувало російському скарбу вже 1 809 619 руб., а 1722 р. військова стаття видатків зросла до 4 млн. руб. [401, с. 291]. У той же час за роки правління Петра I щорічний дефіцит бюджету дорівнював від 300 до 600 тис. руб., це змушувало уряд шукати все нові й нові джерела поповнення скарбу.

У першу чергу, урядова увага зверталася на запровадження нових торгових мит. Відповідно до указу від 1 березня 1704 р. за продаж із 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. 1711 р. у Москві введено поворотне мито, яке стягувалося з підвід при в’їзді в Земляне місто. Розмір мита в кожному випадку був різний, залежно від цінності товару [492, с. 137–138]. Але на гетьманську Україну митні нововведення російського царя не поширювалися й на її території діяли гетьманські митні універсали.

Збройні сили були не лише споживачем державних ресурсів. Розбудова армії і флоту в Росії на регулярних засадах за зразком французької військової реформи, що здійснювалась протягом останньої чверті XVII ст. військовим міністром Франсуа Летельє маркізом Лувуа (обіймав посаду військового міністра з 1686 по 1691 рр.), створили сприятливі умови для розвитку промисловості як державної, так і приватної форми власності на підставі військових замовлень держави [537, с. 189]. Фактично регулярна армія створила в Європі мануфактуру. Так сталося в Нідерландах доби Моріца Оранського, у Франції – Людовика XIV, Пруссії – Фрідріха I, так було і в Росії петровської доби. Військові реформи виявились найкращим стимулятором у створенні чисельних мануфактур, де кількість працюючих сягала 3000 чоловік. У той же час слідування архаїчним традиціям військової організації, побудованим на міліційному принципі в Гетьманській Україні, затримувало організацію мануфактур зі складним виробництвом.

Ціна за реформи була важкою. Колосальне податкове навантаження, залучення населення до виконання державних робіт, рекрутські набори призвели до скорочення податного населення. За переписом 1710 р., ситуація з податним населенням була така: кількість податних скоротилась у Смоленській губернії на 21 %; у Московській – на 24 %; у Київській – на 20 %; в Азовській – на 13 % [401, с. 279]. Виходом із чергової кризи стало запровадження державної монополії на експорт окремих видів товарів. Державна монополія дозволяла з напруженням, але знаходити кошти на військові та дипломатичні потреби, особливо в роки Північної війни. 1715 р. участь держави у зовнішньоекономічній діяльності сягнула апогею. У контексті цієї політики доцільно розглядати й укази 1711 та 1723 рр., за якими не дозволялося вивозити товари з України за кордон іншим шляхом, крім російських портів. Уже 1711 р. російський уряд почав поширювати на Лівобережну Україну практику заборони експортування товарів, що належали до так званих “казенних” товарів. Першим офіційним документом щодо цього слід вважати лист київського

губернатора Дмитра Голіцина до гетьмана Івна Скоропадського від 18 березня 1711 р., у якому повідомлялося про заборону вивезення за кордон “заповідних товарів” і містилося прохання повідомити про цю заборону купців Гетьманщини. В Україні за державної монополії входили такі товари: клей, ревінь, селітра, смола, ікра, прядиво, поташ, віск, конопляна олія, овечі та козячі шкури, вовна, боброве хутро.

У 1717 р. через неврожай заборонялось вивезення за кордон будь-якого зерна. Це розпорядження ще двічі було підтверджено урядовими указами від 12 травня 1719 р. і 19 березня 1723 р. Останній адресувався керівникові Васильківського прикордонного форпосту (розташований поблизу Києва) з вимогою вжити заходів щодо недопущення вивезення “всякого зерна” на територію Польщі [191].

Не зважаючи на існування державних монополій у торгівлі із західними державами, основна роль у зовнішній торгівлі належала все-таки приватній торгівлі. За даними М. М. Репіна, навіть у 1717 р., коли казна у великих кількостях закупувала головний предмет експорту юхту (вид обробленої шкіри), її частка не перевищувала 20 % експорту до Архангельська та Петербурга. Продаж монопольних товарів 1725 р. становив 7,2 %, 1748 р – 7, 5 % їх експорту (відповідно на 154,5 тис. руб. і на 203 тис. руб.) [539, с. 65–66].

Починаючи з 1713 р., російський уряд приступив до практичної реалізації завдання переорієнтації основного зовнішньоторговельного напрямку як російського, так і українського купецтва на балтійські порти, в першу чергу, на Санкт-Петербург. Основним засобом виконання цього завдання стало законодавче визначення частки експортних товарів, що привозились купцями до Петербурга. До 1727 р. монопольна роль Петербурга і загальноросійський масштаб його торговельних зв'язків забезпечувались територіальним обмеженням сфери впливу на внутрішньому ринку інших портів: Архангельська – територією, яка включала басейн Північної Двіни; Риги – західними районами Росії та України; Нарви – Псков та Новгород. Царським указом від 1 лютого 1715 р. гетьману І. Скоропадському з приводу транспортування експортних товарів повідомлялося, що перед відправкою їх до Ризького порту “из малороссийських, а также украинских Киевской губернии городов”, вони попередньо мали доставлятися у Глухів на огляд гетьманові, який мав давати дозвіл на їх подальшу відправку. Крім того, гетьман був забов'язаний виділяти охоронців – “нарочних”, з розрахунку по одному “нарочному” на кожну партію товару. Гетьман також затверджував супроводні документи до експортованих товарів. Після доставлення у Ригу товари мали пред'являтися місцевому губернатору, який спрямовував їх у митницю, а вже остання, перевіривши автентичність підписів гетьмана і ризького губернатора, давала дозвіл на вільний продаж. Цей указ діяв до листопада 1715 р., потім був скасований царем на клопотання І. Скоропадського [527, с. 146].

Таким чином, адміністративними заходами намагалися підтримати рентабельність новозбудованого порту, закріпити результати балтійського на пряму зовнішньої політики й виправдати вкладені кошти в розвиток нової імперської столиці. Отже, ми маємо справу з утіленням у практику

універсальної імперської політики, яка будувалася на принципах централізму та універсалізму, а не на перевазі однієї частини імперії над іншою. Цій стратегії було підпорядковано й митно-тарифні заходи. У Петербурзькому порту діяло портове експортне мито в розмірі 3 %, в той час як в інших – 7 % [58, с. 64].

Адміністративне регулювання торговельних маршрутів урядом негативно вплинуло на підприємницьку активність як українського, так і російського купецтва. 1726 р. президент російської Комерц-колегії (відомство, яке відповідало за організацію торгівлі й митне регулювання) П. П. Шафіров, відряджений до Архангельська для організації компанії морських промислів, доповідав у сенат: “ко вступлению в китоловную компанию охотою склонить никого он не чаёт. По дороге в Архангельск усмотрел крайнюю нищету, что не токмо ис тамошних жителей в ту компанию вступить, но и дневной пищи никто, почитай, не имеет, ибо пресечением купечества тамошняго и другими случаи все обнищали и все от тою компании отговариваются нищетою” [58, арк. 183].

Зазначена митно-тарифна політика мала відвертий дискримінаційний характер стосовно вітчизняного купецтва і після численних скарг підприємців та негативних економічних наслідків на губернському рівні в 1727 р. була скасована. Справа ж була зроблена і вже в 1724 р. на Петербурзький порт припадало 64,8 % загального обсягу торгівлі з європейськими державами [558, с. 187–188].

Не маючи правових підстав скасовувати митний кордон Гетьманщини, російський уряд використав інший варіант контролю за зовнішньою торгівлею українців. На кордонах з Річчю Посполитою 1708 р. з'являється мережа форпостів. Офіційна причина появи цих форпостів на західному українському кордоні пояснювалась як спроба запобігти гайдамацькому руху й утечі селян. Реальна ж мета – запобігти вивезенню товарів, що належали до державної монополії. Але фактично ці форпости виконували функції митного контролю й митного оформлення, а після скасування митної автономії Гетьманщини у 1754 р. [494, с. 104] на їхній базі створюються митниці: Безрадницька, Васильківська, Трипільська.

Участь держави в промисловому підприємстві виявлялась як у формі безпосереднього будівництва за державний кошт заводів та мануфактур, так і у вигляді здійснення різнопланової матеріальної, соціальної, організаційно-технічної підтримки приватним промисловцям, які не мали достатніх коштів для самостійного розгортання виробництва [178]. Усього, за підрахунками П. Г. Любомирова, до 1709 р. розпочали роботу 40 нових державних підприємств [428, с. 520–523].

Починаючи з другого десятиріччя XVIII ст., державні підприємства створюються в різних галузях, не завжди пов'язаних із військовими потребами. Одночасно зростає участь приватного капіталу у промисловому будівництві. Поступово розширювалась практика передачі державних заводів у приватні руки, яка розглядалась урядовцями як засіб розвитку промисловості й залучення приватного капіталу. З 1720-х рр. передача державних заводів у приватні руки супроводжувалась наданням промисловцям різних пільг. Погашення вартості переданого майна відбувалося постачанням державі

товарів, що вироблялись.

У питанні про захист продукції російських мануфактур від конкуренції з боку іноземних товарів російський уряд дотримувався політики протекціонізму. Від сенату, Мануфактур-колегії та Комерц-колегії вимагався захист російської промисловості від увезення дешевших і якісних іноземних товарів, зазначивши, що багато фабрикантів, які мануфактури “размножили, разоряются от ввозных таких же товаров” [254]. Політика протекціонізму здійснювалась або шляхом установа великих мит на іноземні товари, аналоги яких вироблялись у Росії, або шляхом повної заборони ввезення небажаних товарів. Так, з метою підтримки вітчизняного каразейного виробництва (різновид вовняної тканини) у 1718 р. було заборонено ввезення в країну іноземної каразеї та торгівля нею. На реалізацію вже ввезеного матеріалу купцям давався лише один рік. У цьому ж році, у зв'язку з організацією шовкових мануфактур П. П. Шафірова та П. А. Толстого вийшов указ про заборону ввезення західноєвропейських “золотых материй, шелковых штоф и парчей”. Купцям під загрозою конфіскації товарів і значних штрафів наказувалось реалізувати всі запаси тканин до 1720 р. [251].

У деяких випадках заборона торгівлі будь-яким іноземним товаром поширювалось не на всю країну, а лише на ті райони, де цей товар вже виробляли. Інколи власники мануфактур звертались до уряду з проханням заборонити ввезення в Росію товарів, посилаючись на неможливість реалізації “не токмо с прибылью, но и с накладом” вітчизняної продукції. Уряд не поспішав відразу задовольняти подібні клопотання й обіцяв виконати їх лише після досягнення реальних успіхів виробництва товарів у країні [193]. У тих випадках, коли російські мануфактури ще не могли повністю задовольнити потреби внутрішнього ринку в тих чи інших товарах, але була необхідність захистити новостворені підприємства від конкуренції з боку дешевої європейської продукції, уряд використовував диференційовані мита на імпортні промислові вироби.

Указ 1723 р. визначав принципи російської митної політики XVIII ст. Згідно з ними тарифні ставки на імпортні промислові товари зростали пропорційно обсягу виробництва подібних виробів на вітчизняних мануфактурах [253]. Цей принцип був зафіксований у митному тарифі 1724 р. Установлені тарифом мита стягувались з іноземців в іноземній валюті, “ефимках”, курс яких приймався значно нижче їх ринкової ціни. В основу цього документа покладено такий механізм: якщо внутрішнє виробництво будь-якого товару сягало 1/4 його імпорту, то мито дорівнювало 1/4 ціни товару (*ad valorem*); якщо виробництво становило 1/3, то 1/3 – *ad valorem*; якщо – половину імпорту, то мито визначалось на рівні 50 % *ad valorem*; якщо ж виробництво перевищувало імпорту, то стягувалось 3/4 *ad valorem* [252]. Цей принцип свідчив: як би напружено не розвивали митний захист, все ж останнє мало допоміжне значення в усій петровській системі захисту промисловості. Цей захист відігравав роль своєрідної пільги за достатнє насичення внутрішнього ринку необхідними товарами.

Виданню тарифу 1724 р. передувала анкета про стан виробничих сил країни. Дані цієї анкети було частково використано М. І. Туган-Барановським у

його історії російської фабрики [566, с. 14]. Підготовка цієї анкети, на думку М. Туган-Барановського, позитивно характеризує уряд, органами якого у цій справі виступали Комерц-колегія, Берг- і Мануфактур-колегії. Така анкета, з одного боку, була необхідна для перевірки принципу митного оподаткування, запровадженого тарифом 1724 р., з іншого – вона стала контрольним заходом перевірки всієї економічної політики першої чверті XVIII ст. Але тариф 1724 р. не став тарифом, загальним для всієї імперії. Чинність цього тарифу поширювалась лише на європейську частину Росії: під його юрисдикцію підпадали порти Санкт-Петербурга, Нарви, Выборга, Архангельська і Кольського півострова. Для Остзейського краю (сучасні Прибалтійські держави), за умовами Ніштадтського миру, діяв більш поміркований тариф. Іноземні товари, призначені для Остзейського краю, були заборонені для ввезення в Петербург, великоруські губернії та Гетьманську Україну.

Охорона митних кордонів у 1720-х рр. була складним процесом: товари, що відправлялися з прибалтійських портів у внутрішні губернії, обкладалися додатковими митами. Але ніяких застав для огляду товарів, що перевозилися Ризьким та Ревельським трактами, не існувало, шлях для контрабандистів був відкритий [76, арк. 60–61]. Різні правові режими окремих територій імперії, що склались, історично зіграли фатальну роль для всієї справи тарифу 1724 р. Територіальна система створила таку величезну лінію митної охорони з анклавом, де діяли інші митно-правові норми, за якої справа боротьби з контрабандою ставала безперспективною. І цей фактор суттєво вплинув на весь хід митної політики Росії першої половини XVIII ст., підштовхнув урядові кола форсувати процес уніфікації митної системи в межах всієї імперії.

Історіографія відмічає факт, реформи на початку XVIII ст. здійснювались не в безповітряному просторі. До початку XX ст. в історіографії, як правило, зазначався лише відомий публіцист та економіст петровської доби І. Т. Посошков (1652–1726) [517] як прихильник економічних і соціальних реформ. Посошков увійшов в історію як збірний образ, що поглинав інших державних і суспільних діячів Росії початку XVIII ст. які впливали на формування митної ідеології того часу. Раніше, ще до появи теоретиків, що обмежувалися абстрактним, академічним засвоєнням західноєвропейських теорій та ідей, сформувався тип практичного діяча, який через особистий досвід засвоїв практичну реалізацію цих ідей і намагається перенести їх на російський ґрунт. До цієї когорти “вестерніанців” належав також Ф. С. Салтиков, який у 1711 р. відряджається за кордон “інкогніто, під виглядом російського дворянина”, з дорученням зібрати інформацію про кораблі, які можна було придбати в Англії і Франції. Салтиков мав чин корабельного майстра (на той час почесна посада), був одним із наближених до Петра І. У своїх “Пропозиціях” Ф. Салтиков дає Петру І меркантилістські поради за західним зразком, і вважає за потрібне перенести на російський ґрунт становий устрій західноєвропейських держав, тому що він бачив саме в ньому основу європейської культури.

Для розвитку промисловості і торгівлі Салтиков радить “велеть во всех губерниях учредить колонии или компании торговых людей и тем компаниям с принуждением велеть торговать в иные государства, которые к тем губерниям

лежат”. Наполегливо пропонується ідея про розширення внутрішнього ринку, в першу чергу, для вітчизняних товарів. В іншому місці “Пропозицій” він наголошує: “Велеть тем компаниям посылать свои товары в Голландию, в Англию, в Стрещию, на Ост-Зеа, в Персиду, а и в Сибири, в Китай, в Бухарию и в разные соседственные государства”. Його проекти спрямовані на те, щоб “прибыли нашего государства были в наших властных купеческих руках, а иностранные купцы не богателись излишне нашего государства товарами”. “Купечество есть твердое основание всех государств”, – зазначав Салтиков, маючи на увазі Англію і Голландію. Для придбання азійських ринків і взагалі розширення ринків збуту, Салтиков рекомендує агресивні заходи, що зводились до придбання нових володінь шляхом війни, або шляхом наукового дослідження. Фіскальні завдання бюджету пропонувалось виконувати не за рахунок уведення нових податків і зростання мита, а через збільшення обсягів торгівлі, виробництва й кількості торговельно-промислової верстви [553, с. 123–125].

Значний вплив на економічну політику Петра I мала систематична пропаганда меркантилізму в записках і проектах іноземців. Цей факт свідчить, що іноземна ідеологія випереджала російський досвід у відповідній сфері. Найбільш систематизованими й такими, що мали корисний державний зміст, на думку П. П. Мільгунова [446, с. 246], були проекти сілезького барона А. Любераса, який виклав царю систематизовану програму меркантилістської політики. Ця програма не могла не вплинути на заходи, які наприкінці правління Петра I застосовувалися для розвитку промисловості, в тому числі й митний захист. У своїх теоретичних розробках А. Люберас, спираючись на класичну доктрину європейського меркантилізму, запропонував програму комерційного розвитку країни. У проектах Люберас утілює ідею регламентарного меркантилізму, у період якого державі належить основна роль в економічному процесі; це стадія меркантилістського мислення, коли приватногосподарське начало відступає перед міццю і владою держави. Детально проаналізувавши ідеї і програми, привнесені в Росію на початку XVIII ст., діходимо висновку очевидним, що вони сходилися ідеологічно з абсолютистським режимом правління, і симбіоз різних програм та проектів наполегливо реалізовувався російськими царями.

Економічним питанням в катерининську добу приділялося багато уваги. Майже всі відомі постаті того часу взяли участь у їх розробках, а саме: М. В. Ломоносов, В. М. Татищев, М. М. Щербатов, Е. Х. Мініх, Г. Р. Державін, А. Н. Радищев та ін. Дуже різко починають окреслюватися протиріччя між прихильниками меркантилізму і фізіократами. Перші для заохочення мануфактури пропонували заборонити імпорт готових виробів; другі вважали, що слід піклуватися лише про розвиток землеробства, а для мануфактури відводили другорядну роль у системі народного господарства. Єдиний на той час в Росії науково-літературний журнал “Ежемесячные сочинения к пользе и увеселению служащие” (енциклопедичного характеру, видавався в 1755–1764 рр. у Петербурзі Академією наук з ініціативи М. В. Ломоносова) наповнюється компілятивними і перекладними статтями, які чудово відображали обидві течії

російської політико-економічної думки середини – другої половини XVIII ст.

З метою реформування зовнішньої торгівлі в 1763 р. Катерина II заснувала спеціальну Комісію з комерції. Президентом цього колегіального органу було призначено Я. Шаховського, членами – Е. Мініха, Г. Теплова, М. Неплюєва, К. фон Клінгштедта. Перед Комісією поставили завдання: підготувати проект нового митного тарифу; Комісія мала відпрацювати заходи перебудови зовнішньої торгівлі для припинення вивезення сировини; продовжити реформування російського купецтва структурно і законодавчо [192]. Робота цієї Комісії, а також наступної (1774 р.), заклала основи публічного обговорення, в тому числі й за межами спеціальних державних органів, у суспільстві важливих проблем торгівлі та митної політики.

Під впливом зацікавленості Катерини II економічними проблемами серед російських урядовців, науковців та звичайних популяризаторів західноєвропейських економічних теорій набуває широкого розвитку публікація пропозицій щодо покращання економічної культури серед російських підданих. У контексті кон'юнктурних ідей урядом засновується (1765 р.) “Вільне економічне товариство” (це товариство у XIX ст. стає провідним опозиціонером урядовому курсу на індустріалізацію). Із середовища економістів – популяризаторів західноєвропейських ідей слід виокремити дворянське крило, представлене князем М. Щербатовим та О. Радищевим. Люди різних політичних і соціальних переконань погоджувались щодо визнання провідної ролі фізіократичних ідей як найбільш раціональних для російської економіки. Але М. Щербатов відстоював ідею, що торговельний і митний лібералізм зміцнить російське дворянство й тим самим зміцнить державу. О. Радищев убачав у фізіократичних ідеях шлях до звільнення селянства від кріпацтва й подальшого соціального та культурного розвитку цього стану [75, арк. 14–15].

Представниками іншого крила митної ідеології державні функціонери середньої ланки, неодноразово згадані М. Чулков та М. І. Башилов. М. Башилов, будучи чиновником Комерц-колегії, у 1768 р. подав на громадське обговорення переклад французької наукової праці “Політичний досвід комерції”. Свободу торгівлі автор порівнює з політичними свободами і діходить висновку, що у реальному житті свобода далека від абсолюту. “В правлении можно дозволить лишь то, что не противно общей пользе, а не все, что только ни захочет каждый: так, и вольность коммерции не должна состоять в безрассудном позволении купцам вывозить и принимать свободно всякого рода товары, но высылать и принимать только такие, которые бы в сходственности описания коммерции подавали средство всякому гражданину променивать свое излишнее на надобное, котораго ему не достает” [303, с. 45–46].

В оцінці митної політики автор виступає протекціоністом. На його думку, необхідно заборонити вивезення сировини, наслідуючи приклад Англії, уряд якої з XVII ст. залізною рукою боровся зі спекулятивною торгівлею й примушував англійське купецтво розвивати власне виробництво. З наведеної цитати випливає, що автор трактату, дещо поступаючись новомодним ідеям фізіократії

, є стійким прихильником захисту промисловості та регуляції торгівлі. Вибір для перекладу й присвячення віце-президенту Комерц-колегії іноземного твору про торгівлю, в якому відображено протекціоністську симпатію, можна вважати подією знаменною. Це означало, що в російському суспільстві, не зважаючи на нові ліберальні економічні ідеї, великою повагою продовжували користуватися меркантильно-протекціоністські погляди. Вважалося, що вони більш відповідали існуючому політичному й суспільному ладу. Результатом роботи Комісій з комерції 1763, 1774 рр. стало завершення процесу ліквідації митного відкупу, розробка й ухвалення митного тарифу 1766 р. помірковано-протекціоністського характеру, введення державного регулювання на експорт деяких сировинних товарів (у першу чергу лісу), заходи щодо форсування розвитку мануфактур на території України та орієнтування території імперії на експорт зерна в перспективі через чорноморські та азовські порти.

Подальший вибір митної політики був невід'ємно пов'язаний із соціальною складовою суспільства Російської імперії. Розуміючи важливість митної політики для розвитку країни, відомі політичні та суспільні діячі, захищаючи інтереси соціальних груп, які були для них близькими, знаходили форми відстоювання своїх поглядів щодо вибору державою напрямів митної політики.

Одним із перших російських державних діячів, реформаторів початку ХІХ ст., став талановитий адміністратор М. М. Сперанський (1772–1839) [416]. У 1809 р. М. Сперанський розпочав підготовку законопроектів, які, на його думку, могли б виконати роль плану радикальних державних реформ у Російській імперії, що передбачали одночасне конституційне реформування основ економічного і політичного устрою держави. Важливим аспектом реалізації реформ стала повага до ідей соціальних верств, діяльність яких була безпосередньо пов'язана з митно-тарифною політикою.

Свій план, що включав постійний розвиток внутрішньої й зовнішньої торгівлі, М. Сперанський супроводив розробкою нової редакції митного тарифу та торговельного Уложення. Працюючи над редакцією митного тарифу 1810 р., реформатор урахував і рекомендації ним же заснованого Комітету негоціантів [379], що й визначило яскраво виявлений протекціоністський характер тарифу. “Положение о нейтральной торговле в портах Белого, Балтийского, Черного и Азовского морей, и по всей западной сухопутной границе” [255] на 1811 р., відповідно до якого митний тариф 1810 р. набрав чинності, набуло юридичної сили у грудні 1810 р. Митним тарифом обмежувався імпорт іноземних товарів, у першу чергу французьких [426, с. 163]. Інтегрованою частиною цього плану стали торговельно-політичні заходи. Вони передбачали: заборону ввезення предметів розкоші, які не є гостро необхідними; збільшення мита на загальний імпорт; зменшення номенклатури дозволених імпортних товарів; посилення системи митного контролю. У той же час рекомендувалось заохочувати експорт і стягувати з нього невеликі мита лише у тому разі, коли це безпечно, коли монополія експорту належить державі. М. Сперанський був насамперед прихильником економічного лібералізму (хоч у той час формувався новий компромісний напрямок в економічній політиці, об'єднував протекціонізм із лібералізмом, яскравим представником якого був М.

С. Мордвинов) і схилився скоріше за все до вільної торгівлі.

Але реальний стан речей не передбачав іншого підходу, крім заходів, за допомогою яких держава захищалась від іноземного імпорту товарів і заохочувала експорт власних. Маніфест 19 грудня 1810 р., що запроваджував митний тариф та “Положення про нейтральну торгівлю”, містив заклик до патріотизму: “издавая правила сии, Мы надеемся, что верные наши подданные, вникнув в истинный их разум, будут всемерно содействовать попечениям Нашим о собственном их благе отсечением излишних издержек, умеренностью в образе жизни и обращением капиталов их не в пищу чужеземной роскоши, но в поощрение собственных наших отечественных фабрик и изделий; в сем предположении Мы ожидаем, что с удовольствием пожертвуют они мгновенными прихотями прочному устройству внутреннего трудолюбия” [255].

“Положення про нейтральну торгівлю 1811 р.”, реалізоване М.

Сперанським, було не просто протекціоністським, а категорично забороненим заходом щодо напівоброблених продуктів та напівфабрикатів. Воно було пов’язано з основним мотивом російської торговельної політики, який проявився наприкінці XVIII ст. і продовжував визначати торговельно-митну політику до кінця XIX ст. – з мотивом збереження платіжного балансу та підтримкою курсу грошей. Слід зазначити, що доба митних заборонних заходів кінця XVIII – початку XIX ст. характеризувалась боротьбою між двома державно-господарськими мотивами, що впливали на митну політику: фіскальним (отримання прибутку від митних зборів); грошово-політичним (намагання впливати на платіжний баланс на користь держави), цей мотив викликав заборонні заходи та дії, що дуже суперечили фіскальному інтересу. Із ситуації, що склалася, напрошувався висновок про необхідність розробки нових технологій митної політики, які б спирались на розвиток внутрішньої інфраструктури країни.

Іншим ідеологом митної політики першої чверті XIX ст. був М. С. Мордвинов (1754–1845), видатний державний і громадський діяч, член Російської Академії наук, Державної ради, голова Вільного економічного товариства з 1834 р.

На рубежі XVIII–XIX ст. серед російської правлячої еліти популярністю користувалась англійська модель суспільного устрою. Значна увага приділялась прозорості британської фінансової політики. Багаторічне проживання М. Мордвинова в Англії наклало свій відбиток і зробило його стійким прихильником англійської економічної науки. У той же час біограф М. Мордвинова В. С. Іконников підкреслював, що, розділяючи погляди А. Сміта, він пропонував обережно ставитися до автоматичного перенесення англійських методик на російський ґрунт. Свої погляди на розвиток промисловості адмірал у відставці ґрунтовно виклав у праці “Некоторые соображения по предмету мануфактур в России и о тарифе” (1815 р.) [453], де багато уваги приділив зовнішньоторговельній політиці й активно відстоював запровадження заборонного тарифу та обмеження імпорту. М. Мордвинов зайняв принципову позицію, захищаючи ідеологію митного тарифу 1810 р. Критикуючи своїх опонентів, він відкидає як необґрунтовану позицію, що в майбутньому

Російська імперія має залишатися аграрною країною, землеробство становитиме основне джерело прибутку, а всі інші галузі можна й не розвивати, а замінити імпортом. Особливо критичного аналізу зазнала праця А. Шторха 1815 р. “Политическая экономия” і висновки її автора про неспроможність російського суспільства перейти на фабричне виробництво [453, с. 109]. М. Мордвинов у своїй праці робить такий принциповий висновок: митний тариф обмежить повну свободу іноземної торгівлі; сприятиме промисловим інвестиціям; зміцнить державний суверенітет; ліквідує перешкоди на шляху розвитку творчої праці населення; зміцнить фінансову систему країни; створить сприятливі умови для розвитку науки та освіти. У зв’язку з цим цікаве ставлення автора до вільної торгівлі. Так, М. Мордвинов зазначав, що вільна торгівля охопить усі народи за умови, що останні добровільно визначать загальний закон “свободы взаимных обменов”. Починати ж такий рух із Росії він вважав недоцільним, тому що надання необмеженої свободи торгівлі іноземцям призводило до знищення вітчизняної промисловості. Ця думка автора відображена в його полемічному запитанні: “Разве с негодованием смотрели бы на помещика, имеющего обширные земли, леса, нивы, который покупал у своих соседей сено, дрова и пр., и не напоминает ли такого помещика российский народ, который может у себя производить все, что только для него необходимо?” [453, с. 100–101]. Закономірно вважаючи, що промисловий розвиток неможливий без відповідної щільності населення, М. Мордвинов слідом за М. Ломоносовим зробив висновок про важливість збільшення чисельності населення країни.

В основу протекціоністських ідей М. Мордвинова покладено принципи про розвиток внутрішнього ринку й поділ праці. Ратуючи за розширення внутрішнього ринку, адмірал одночасно пропонував збільшувати й обсяги вітчизняного експорту, розвиваючи цукрову галузь, виробництво бавовни, розвивати виноробство, концентрувати зусилля на виробництві продуктів, імпорт яких виводить з країни капітали. Саме фактом відсутності поділу праці і перевагою сільського господарства в країні він пояснював російську економічну відсталість. “Можно сказать, – писав Мордвинов, – что Россия отстала от прочих народов в обогащении только потому, что предпочитала доселе сельские занятия городской промышленности, а известно, что народ просто земледельческий всегда бывает беден” [126, с. 203–204]. Також зазначав про гостру необхідність розвитку транспортної інфраструктури: будувати, в першу чергу, залізниці. Одним із перших у Росії він пропонував розв’язувати проблему захисту вітчизняної промисловості не лише одним митним тарифом, а комплексом заходів, які включали розвиток банківської системи, транспортних комунікацій, підвищення культури виробництва, розширення внутрішнього ринку споживання.

Впливовим творцем і виконавцем багатьох конкретних кроків у сфері економічної політики та урядових постанов був міністр внутрішніх справ (з 1810 р.) Осип Петрович Козодавлев (1754–1819 рр.) [329], який за своїми поглядами зарекомендував себе радикальним протекціоністом, урядовцем, що багато зусиль віддав справі розвитку вітчизняної промисловості. Основою його

економічних поглядів стала концепція, згідно з якою економічний розвиток країни неможливий без твердої урядової підтримки. Важливою умовою цього О. П. Козодавлев вважав здійснення протекціоністської митної політики. Орієнтація на заборонний митний тариф під час реалізації митної політики стала підґрунтям його економічних поглядів. Розуміючи важливість державного регулювання економіки, важливою умовою якого міністр вважав протекціонізм, він, у першу чергу, виступав за статус-кво тарифу 1810 р., у той час, як Міністерство фінансів навпаки намагалось надавати для торгівлі більше пільг. У зв'язку з цим О. Козодавлев писав: “проект ... полагает обратить Россию к хлебопашеству, забывая, что и хлебопашество без фабрик процветать не может, и что народ, занимающийся единственно земледелием, навсегда остается в нищете и невежестве ... фабрики и мануфактуры наши истребятся, тысячи подданных наших разорятся и придут в нищету; употребленные на разные заведения капиталы, выданные из казны ссуды и все благотворные меры наши обратятся в ничто... Фабриканты обратят тогда капиталы свои на другие промыслы, особливо же на винные откупы и заводы, которые они теперь у нас токмо и покровительствуются всячески средними властями; когда же иностранцы увидят, что наши фабрики рушены, тогда обложат свои изделия ценою по произволу, и мы будем совершенно в их руках” [426, с. 172–174].

Послідовно виступаючи проти радикальних фритредерських пропозицій, О. П. Козодавлев вважав відсутність вітчизняної промисловості подібною до втрати незалежності, що, як він зазначав, гірше воєнної поразки. Помиляється той, хто вважає, що вільна торгівля викликає підйом промисловості унаслідок конкуренції з іноземною. Досканалість і дешевизна іноземних товарів могли призвести лише до закриття російських фабрик. Високі мита не знищать конкуренції іноземців, тому що навіть за великих ставок мита ввезення не припиняється, а лише робиться таємним. Заборона ввезення іноземних товарів слугує накопиченню капіталів усередині країни. Висока ціна – це прямий наслідок заборони ввезення, не перешкоджаючи накопиченню “державного капіталу”, гроші утримуються всередині країни. Дороговизна – явище тимчасове, тому що перспектива великих прибутків змусить багатьох фабрикантів розпочати виробництво тих предметів, на які зросли ціни; кількість їх збільшиться, ціна на них зменшиться [565, с. 362]. З метою сприяння промисловості О. П. Козодавлев, створив заохочувальний фонд для підприємців, нагороджував від імені імператора промисловців, що досягли успіхів у справі вдосконалення виробництва [256], убачав своє основне завдання в поширенні ідей протекціонізму й залишався на цих позиціях навіть в умовах повернення уряду до більш м'яких форм митного захисту.

Зниження рівня митних ставок у митних тарифах 1816, 1819 рр. слід розглядати як своєрідну реакцію російського уряду на територіальні зміни в Східній Європі після Віденського конгресу 1815 р. Йдеться про включення до складу Російської імперії східних територій етнічної Польщі. Конвенція 1818 р. встановила ліберальні правила торгівлі на польських землях і максимальний розмір митних ставок 10 % від вартості товару [266, с. 364]. Від запровадження тарифу 1819 р. найбільші вигоди на території польщі отримала Прусія.

Польський сейм на 6 років звільнив іноземних виробників від усіх видів фіскальних зборів. Вони отримували право ввозити до Польщі необхідне обладнання без тарифного обкладення. Але головне було не це. Пруські підприємці мали короткі комунікації, що позитивно впливало на собівартість і на конкурентоздатність їх товарів [338, с. 195]. Зменшення темпів промислового зростання внаслідок Конвенції 1818 р., а також протекціоністських заходів пруського уряду 1821 р. змусило російський уряд знову повернутися на позиції, які відстоював О. П. Козодавлев.

Значний внесок у теорію і практику російського протекціонізму вніс міністр фінансів Єгор Францевич Канкрін, який народився 1774 р. у м. Ганау (земля Гессен), після закінчення Марбургського університету в 1797 р. приїхав у Росію, вступив на службу до Комерц-колегії. Батько Єгора Канкріна – Людвік Канкрін перебував на російській службі з 1783 р. і завідував казенними соляними заводами. На службі новій батьківщині Є. Ф. Канкрін проявив себе як талановитий генерал-інтендант російської армії під час Вітчизняної війни 1812 р. і європейського походу проти наполеонівської Франції (1813–1815 рр.).

Зірковий час службової кар'єри Є. Ф. Канкріна пов'язаний з діяльністю на посаді міністра фінансів Росії, яку він обіймав з 1823 по 1844 рр., проявив себе як прибічник німецько-російської економічної школи протекціоністів і виступив противником космополітичних ідей А. Сміта. Службова діяльність нового міністра спрямовувалась на вдосконалення митно-тарифної справи і в цілому митної системи Росії.

У своїх заходах Є. Канкрін намагався поєднати з протекціонізмом традиційний фіскалізм російської митної політики, виступав за збереження інтересів фіску й бачив у митах ідеальний метод обкладення. “Запретительная и охранительная система, – зазначає Є. Канкрін в огляді своєї десятирічної діяльності, – может подлежать большим возражениям, но в частности для многих государств уже не возможно от оной отойти, особливо и по видам дохода, здесь всегда большое влияние имевшим”. Утім увесь смисл його діяльності, як керівника російської торговельної і митної політики в тому, що він відійшов поступово від заборонної системи й перейшов до охоронної.

Фіскальний мотив Є. Канкріна в митній політиці можна знайти у зростанні митного прибутку: з 1825 по 1843 рр. останній збільшився з 15,5 до 29,5 млн руб. Для послідовного проведення охоронної системи Є. Канкрін здійснив такі митно-політичні заходи: 1825 р. – зменшено кількість заборон і знято деякі експортні мита; 1830 р. – наступне зменшення заборон на імпорт і в той же час для захисту збільшені імпорتنі мита; 1831 р. – фіскальне збільшення мит на 12,5 % на цілий перелік товарів у зв'язку з польським повстанням; 1831 р. – набув чинності новий митний тариф і кодифіковані попередні заходи; 1836 р. – знову відбулось зменшення заборон імпорту і деяких імпорتنих мит, ці ж заходи повторені у 1838 та 1841 рр. [596].

Є. Канкрін двічі у систематизованій формі виклав свої погляди на митну політику. У 1821 р. в книзі “Weltreichtum, Nationalreichtum und Sraarswirtschaft oder Vtrsuch neuer Ansichten der politischen Ekonomie” [362] та 1845 в праці “Die Ekonomie der menschlichen Gesellschaften und das Finanzwesen” [396], де

зведено досвід 22-річної діяльності його на посаді міністра фінансів. У своїх працях Є. Канкрін намагається теоретично обґрунтувати протекціоністську систему. Він виходить із принципу розумної економічної автаркії, що часто згадується у протекціоністській літературі: будь-яка нація повинна, за можливості, становити єдине замкнуте ціле. Але цей чіткий і абсолютний принцип він розтлумачує в досить поміркованому напрямі: “Всякая нация во всех главных своих потребностях, к удовлетворению которых она имеет хотя бы некоторую среднюю возможность, должна быть независима, т. е. не должна зависеть совершенно или в большей части от иностранцев. Этого требует единство национальной жизни. Эти средние возможности достигают, однако, у всех наций значительного размера. Напротив того, не следует вынуждать производство того, для чего существует лишь минимум возможностей, а покупать такие блага у тех, кто обладает максимумом их” [396, с. 123]. Таким чином, як практичний урядовець Є. Канкрін не ставить вимоги абсолютної автаркії. Але якщо він досить широко збільшує сферу національного господарства, то таке формулювання ідеї було обумовлено глибоким переконанням про неосяжні природні ресурси Російської імперії.

Далі він наводить цікавий факт. “Не так давно один английский министр хотел доказать, что для России всего выгоднее остаться при одном земледелии. Но она и теперь не может освободиться от излишков хлебных злаков и производит так много конопли, льна, сала, что всегда лишь с трудом может продать их ...” [396, с. 127]. У той же час, коли Є. Канкрін писав це, Російська імперія переживала аграрну кризу: виробництво розвивалось занадто швидко і перевищувало збут. Міністр прямо посилається на цей факт, який проявився у величезних коливаннях цін. Криза посилювалась ще й відсутністю зручних шляхів сполучення. Але тут він виявився консерватором: противником розвитку залізничного транспорту. За спогадами сучасників, у нього була гіпертрофія консерватизму. Утім те, чого він не розумів, а саме, що основна причина незручностей зі збуту зерна полягає в недоліках шляхів сполучень, усвідомлював його колега, міністр державного майна П. Д. Кисельов, який доповідав імператору про необхідність форсувати розвиток залізниці. Повернімось до обґрунтування протекціонізму в Є. Канкріна, який наголошує: економічно відстала нація страждатиме не лише в торговельному значенні, а також не розвиватиметься і в культурному напрямі. У той же час прихильники вільної торгівлі порушували цілком логічне питання: чому дорожчас задоволення потреб для населення, а товари пропонуються паганої якості? Чи не на тій підставі, що суспільство зацікавлено в добробуті в цілому, що внутрішня конкуренція спричинить здешевлення, як тільки буде покладено важкий початок.

Для запобігання контрабанді “следует завести нечто вроде системы сыщиков – это средство хотя и не симпатично, но приносит существенную пользу. К надзору за неводворением контрабанды должны быть, по возможности, привлечены депутаты от фабрикантов” [396, с. 234]. Є. Канкрін виступав против митних пільг, незалежно від того, якому відомству або особам вони надавались.

Така система практичних заходів, рекомендованих Є. Канкріном для реалізації протекціоністської системи. Слід зазначити, що більшість із них і в наш час не втратили свого державного змісту.

Радикальна митна політика уряду постійно піддавалась критиці з боку фритредерськи налаштованих друкованих видань (це, в першу чергу, “Дух журналів” 1815–1821 рр., друкований орган економістів-лібералів, що ві добрав на своїх сторінках фритредерські симпатії авторів публікацій, і в той же час презентував широкий спектр політичних думок. Головний редактор Григорій Максимович Яценко). Прихильники вільної торгівлі мали підтримку серед широких верств російського дворянства, як основних постачальників експортної сировини і споживачів європейського імпорту. Відомим адептом вільної торгівлі був міністр фінансів Дмитро Олександрович Гур’єв (роки життя 1751–1825, на посаді міністра фінансів 1810–1823 рр.), який запропонував у 1813 р. запровадити “вільний” митний тариф [426, с. 172–174]. Свою пропозицію він мотивував тим, що за його підрахунками, на споживання сукна за високих митних ставок споживачі переплачували до 24 млн руб. на рік, а уряд втрачав 4,5 млн руб. Д. Гур’єв не бачив зростання ефективності вітчизняної промисловості від проведення протекціоністської політики. У процесі полеміки з протекціоністами він захищав вільну торгівлю, вважаючи, що уряд при запровадженні нових мит повинен зважати на необмежену систему торгівлі й намагатися до неї наблизитися. Він писав 1813 р.: “Запретительная система оказывает вред внутреннему производству, отнимая у промышленников всякое побуждение к соревнованию и усовершенствованию своих изделий и возбуждает промышленную спекуляцию” [596, с. 219].

Микола Іванович Тургенєв (1789–1870 рр.), декабрист, економіст, літератор і публіцист, твори якого й сьогодні залишаються актуальними в контексті сучасної глобалізації, як і Д. О. Гур’єв, в основу програми митного регулювання клав тезу про відміну будь-яких обмежень і проголошення абсолютної свободи торгівлі. М. Тургенєв у першій половині ХІХ ст., визначив основну мету митного регулювання – фіскальний інтерес, що, у свою чергу, створювало сприятливі умови для контрабанди, а також захисні митні заходи з боку інших держав.

М. І. Тургенєв опублікував (1818 р.) економічну працю “Опыт теории налогов”, яка була схвалена членами Державної ради Росії, що свідчило про популярність фритредерських ідей навіть серед сановників імперії. Користь вільної торгівлі він убачав у широкому забезпеченні населення високоякісними імпортними товарами за дешевими цінами, вважаючи, що конкуренція мусить стати конкретною формою функціонування ринкових відносин, важливим елементом ринкового механізму “гораздо важнее собираемых пошлин” [568, с. 97]. У той же час аналіз економічних поглядів М. Тургенєва дозволяє стверджувати, що його позиція в галузі митної політики не була лише фритредерською. З одного боку, основу зростання суспільного багатства він бачив у розвитку сільського господарства, але в той же час визнавав і роль промисловості. Він також поділяв погляди протекціоністів, закликаючи встановлювати за необхідності високі мита для захисту внутрішнього ринку.

Є. Ф. Канкріна змінив на посаді міністра фінансів Ф. П. Вронченко. Незважаючи на несамостійність нового міністра фінансів, у часи перебування намітився поворот у бік лібералізації митного режиму. У 1840-х рр. під впливом розквіту англійської промисловості, що диктував британському уряду завдання розширення ринків збуту, Англія починає зменшувати митні ставки, сподіваючись, що її приклад наслідують інші країни. В 1844 р. англійські урядові представники запропонували російському урядові зняти експортні мита з ряду продуктів російського експорту: льон, прядиво, сало. У той же час інтереси російського експортера стикались з пропозиціями британців. 1840-х рр. російське сільське господарство перебувало у стані кризи: розширенню виробництва не відповідав ринок споживання й збуту; останній мляво розвивався, головним чином унаслідок слабкого розвитку комунікацій і банківського сектора. Потерпав не лише внутрішній, але й зовнішній збут.

Представником інтересів російського експортера виступив радник комерції В. А. Попов [511]. Одночасно з британською пропозицією з'явився й проект В. Попова під назвою “О мерах к распространению внешней торговли России”. Цей проект зіграв значну роль в історії торговельної політики Російської імперії. Виступ В. Попова як представника інтересів російського експортера на захист вільної торгівлі характерний, тому що ілюстрував зацікавленість представників торгівлі у відміні тарифних обмежень та їх схильність у бік фритредерства. У його проекті вперше з повною ясністю було сформульовано проблему про конкуренцію російським експортерам на зернових ринках з боку Австралії, Північно-Американських Сполучених Штатів, Канади. В. Попов зазначає, що ці країни постійно збільшують експорт, вони можуть продавати свій хліб дешевше, тому їхня конкуренція може стати крахом для російської експортної торгівлі, якщо не буде вжито термінових заходів щодо здешевлення російського зерна на іноземних ринках. Сам радник пропонував такі превентивні кроки:

- Розвиток торговельного флоту і портів
- Поліпшення внутрішніх шляхів сполучення.
- Заснування складів у портових містах.
- Відкриття кредитів торговцям сировиною (на нашу думку, саме цей пункт найбільш руйнівний для економіки, він яскраво демонструє вузько-егоїстичні інтереси дворянства).
- Повна відміна вивізних мит.
- Перегляд митного тарифу в бік лібералізму [74, арк. 43].

У результаті розгляду питання про нову редакцію митного тарифу створюється особливий Комітет під головуванням графа А. Ф. Орлова. Цьому Комітету міністр фінансів Ф. П. Вронченко надав проект В. Попова зі своїми коментарями, зауваживши, що загрози, про які попереджає В. Попов, перебільшені. Слід зазначити, що Комітет, очолюваний графом А. Орловим, був фритредерськи орієнтований. До його складу, крім графа Орлова, входив міністр МВС Л. А. Перовський. Посилаючись на приклад Англії, де зниження мита мало сприятливі наслідки, члени Комітету піддали суворій критиці редакцію митного тарифу 1841 р. У рекомендаціях Комітету зазначалося:

“Тариф сей облагает высокими пошлинами не только товары, привозимые для непосредственного потребления, но и некоторые материалы, необходимые для наших фабрик, отчего, несмотря на покровительство привозного тарифа, облагающего мануфактурные произведения иностранцев от 30 до 250 % с ценности товара и даже более, наши собственные фабричные изделия дороги и встречают затруднение в сбыте их во внутреннее потребление. Между тем столь высокие пошлины составляют сильное возбуждение к тайному водворению товаров, которые подрывают и таможенные доходы и добросовестную торговлю” [74, арк. 56–57].

Практичні ж результати діяльності Комітету не вражали. У 1845 р. відбулась часткова реформа – відміна деяких експортних мит, зниження тарифних ставок на матеріали для фабрик і порцеляни. Цією реформою справа не обмежилась. Для підготовки перегляду митного тарифу було проведено “комерціальне дослідження” проекту нового митного тарифу. Новий проект підготовлений Л. В. Тенгоборським і обговорений в особливому Комітеті під його головуванням. Потім до обговорення проекту – за ініціативою імператора Миколи I – залучено представників купецтва, фабрикантів. Таким чином, практика залучати до підготовки нових редакцій митного тарифу широкі кола промисловців і купців свідчила про те, що в Російській імперії митно-тарифна справа стає важливим механізмом народного господарства, суспільство поступово втягується в капіталістичні відносини.

Людвіг Тенгоборський, польський дворянин, більшу частину свого життя провів на імперській службі. Із середовища російських учених – економістів того часу він відзначався як цікава і характерна фігура. Будучи представником ліберальної бюрократії з космополітичними тенденціями, він залишався вірним слугою російської держави, готовий служити їй навіть в ущерб своїй батьківщині: під час польського повстання 1831 р. в якості консула у Данцигу він завідував продовольчим забезпеченням російської армії під час бойових дій у Царстві Польському. Л. Тенгоборський у 1845 р. узяв безпосередню участь у роботі тарифної Комісії під головуванням міністра фінансів П. Ф. Брока. Узявшись за перегляд митного тарифу, Л. Тенгоборський “поставил первой своей задачей – научить Россию во всех отношениях и верно оценить ее производительность, ее источники дохода и ее нужды” [555, с. 16]; результати цієї роботи відобразились у його чотиритомній праці “*Essai sur les forces productives de la Russie (1852–1858 pp.)*”. Частину її праці перекладено на російську мову професором І. В. Вернадським, за висловом якого, “лише після видання творів господина Тенгоборського Європа почала вивчати і розуміти нашу вітчизну”. Л. Тенгоборський у своєму бюрократичному фритредерстві створив симбіоз економічних ідей, які будуть сприйняті в оцінюванні розвитку російської промисловості 1870-х рр. російськими народниками.

Про перспективи російського промислового розвитку учений сформулював такі тези: “Так как Россия не в состоянии сравниться или превзойти другие страны на поприще мануфактурной промышленности и не имеет всех условий, потребных для того, чтобы сделаться страной мануфактурной, то мы должны преимущественно стараться о распространении тех отраслей

промышленности, которые наиболее соответствуют положению нашей страны, в высшей степени земледельческой, и наилучше могут быть соединены с нашей сельской промышленностью, и вообще должно поощрять те отрасли промышленности, для которых наша почва производит в изобилии сырой материал. Это общее правило свойственно всем странам, но в особенности России” [397, с. 19]. Л. Тенгоборський не був радикальним фритредером-доктринером і поєднував з традиційними ідеями економічного лібералізму визнання законності й бажаності поміркованого захисту промисловості. Він лише висловлювався проти розвитку всіх можливо існуючих галузей промисловості й зазначав, що в Росії переважають несприятливі умови, а саме: недостатня концентрація капіталів, занадто високий банківський відсоток, нерозвинутість шляхів сполучення, які є основною причиною високої ціни сировини й товарів. Він також виступає за поміркований митний захист не тотальний, а лише тих галузей промисловості, які здатні розвиватися. Митний захист, за його концепцією, має на меті надати внутрішньому виробництву варіанти розвитку, вдосконалення, щоб було можливо конкурувати з європейським виробником. Такі були погляди автора концепції митного тарифу 1850 р., цей тариф став перехідним етапом у процесі еволюції російської митної політики до помірковано-протекціоністського періоду.

Перша половина XIX ст. характеризувалась інтенсивним розвитком капіталістичних форм господарювання в промисловості й торгівлі в губерніях Російської імперії. Про це свідчить промислова статистика: обробка бавовни 1804 р. – вироблено 6 млн. аршинів тканини, зайнято у виробництві 8181 працівників; 1814 р. – 26 і 39210, відповідно. Загальна кількість фабрик у 1804 р. – 2399, працівників – 95,2 тис., в 1814 – 3731 і 170,6, відповідно. Щорічне виробництво цукру не змінювало показники з 1801 по 1808 рр. (0,2 тис. пуд.) [588, с. 49], у 1809 р. виготовлення зростає до 1 тис. пуд. У період чинності тарифу 1822 р. в Російській імперії розпочався процес промислового перевороту, зазначений документ неодноразово переглядався. У 1824, 1825, 1830, 1831, 1836, 1838 і 1841 рр. до нього вносилися зміни, які залежали від стану розвитку тієї чи іншої галузі економіки. Митна політика набула прогнозованого й послідовного характеру. Митні прибутки бюджету в період з 1823 по 1844 рр. зросли на 250 % (з 11 до 26 млн руб.) [278, с. 13]. Промисловість під захистом тарифу 1822 р. також досягла помітних успіхів. За промисловою статистикою з 1814 по 1825 рр. кількість суконних підприємств зросла з 235 до 324; з 1825 по 1850 рр. – з 324 до 492. Металургійних підприємств: з 1814 по 1825 рр. – з 75 до 170; з 1825 по 1850 рр. – з 170 до 416 [278, с. 411–412, 594].

У цей же період в українських губерніях інтенсивно формувалися товарно-грошові відносини. Це сприяло не тільки швидкій товаризації, а й створенню значної кількості переробних підприємств в аграрному секторі. Промисловість виконувала подвійну функцію: створювала для землеробства ринок збуту, за безпечувала насичення сільських регіонів через ринки промисловими товарами. Виробництво товарів руйнувало економічну замкнутість поміщицьких господарств. Зв'язок із ринком був тим ширше, чим більшим було підприємство. Характерним типом поміщицьких підприємств стали вотчино-

посесійні. На капіталістичній основі працювали головним чином купецькі мануфактури та фабрики, яких у ті роки було ще мало. Найпоширенішими галузями у помістях України стали: горілчана, суконна, селітроварна, а починаючи з 1830-х рр. – цукрова [135; 360].

Нову промислову галузь підтримував російський уряд, що було закріплено в митно-тарифному законодавстві. Починаючи з 1819 р., повністю заборонялося ввозити імпорتنий цукор-рафінад, а цукор-пісок з тростини обкладався митом у розмірі 75 коп. з пуда. З 1821 по 1823 р. мито на імпорتنий цукор збільшується до 2 руб. 50 коп. з пуда. Мито постійно зростало і в 1840 р. досягло 3 руб. 80 коп. з пуда, а рафінад дозволено ввозити тільки через Одеський порт [8, арк. 45–47].

У 1848–1849 рр. в Російській імперії було вироблено 796500 пудів цукру, в українських губерніях – 637640 (81 %). Лідером у цукровій галузі стала Київська губернія. На її території розміщувалося приблизно 20 % загальної кількості цукрових заводів України, на неї припадало 58 % вартості усієї виробленої продукції. Середина 1840-х рр. стала поворотною в розвитку цукрової промисловості на Правобережній Україні – починалася технічна модернізація заводів. Підприємства переходили на парову технологію. Звичайно, така модернізація потребувала величезних коштів і була під силу тільки великим підприємцям. Приблизний кошторис вартості обладнання для модернізації заводу з урахуванням транспортних видатків був немалим – 48200 руб. [576, с. 23].

Зростанню кількості промислових підприємств заважали такі фактори: недостатня концентрація капіталів, невелика щільність населення, нерозвинута банківська мережа, а головне – розвиток транспортної інфраструктури відбувався низькими темпами. У той же час стабільна динаміка кількісного зростання промислових підприємств і поступове витіснення дворянства з цієї галузі свідчило про виникнення на теренах Російської імперії нової верстви – підприємці. Отже, можна було очікувати зростаючу активність нової соціальної групи і у сфері торговельної та митної політики держави.

З 1825 по 1861 рр. кількість промислових підприємств в Україні збільшилася втричі. Помітну роль почали відігравати підприємства металургійної й машинобудівної промисловості. Наприкінці 1850-х рр. в Україні працювало 11 заводів з виробництва чавуну, 32 металообробних та 16 механічних [160]. Пореформене економічне життя в Україні характеризувалося зростанням товарного обігу та збільшенням торгово-промислової верстви населення. Розвивались форми й методи торгівлі, змінювалась ярмаркова торгівля, яка почала більше орієнтуватися на оптові операції з певними товарними класифікаціями. Кількість ярмарків в Україні 1860–1895 рр. зросла у 1,8 раза, а обсяг товарів та їх продаж збільшились відповідно в 1,3, 2,3 рази [437, с. 26–27]. Ярмарки поділялись на 3 класи залежно від обігу капіталів. До 1 класу належали ярмарки з товарним обігом від 140 млн руб., 2 клас – від 10 млн руб., 3 клас – від 3,5 млн руб. На території українських губерній до 1 класу належали такі ярмарки: Хрещенський, Успенський (м. Херсон); Ільїнський (м. Ромни Полтавської губернії); Покровський у Харькові; Онуфріївський (м.

Бердичів Волинської губернії). До ярмарків 2 класу – Кролевецький (м. Кролевець Чернігівської губернії); Успенський, Великопосний (м. Суми); Ведемський, Отданський, Похвальний (м. Бердичів); Вознесенський (м. Ромни). До переліку ярмарків 3 класу належали: Козмодем'янський (м. Бердичів); Покровський (м. Нежин); Троїцький (м. Харків); Сретенський, Іванівський (м. Кременчук); Миколаївський (м. Чернігів) [383, с. 157–163]. Торгівля трансформувалась і набувала якостей, властивих індустріальному суспільству. Ці трансформації потребували постійних змін в митній політиці для адекватної відповіді викликам часу. Саме тому важливим став аналіз теоретичних засад, на яких будувалась митна ідеологія пореформеного часу.

На початку ХІХ ст. зовнішня торгівля трансформується у важливу галузь народного господарства. Усвідомлення цього факту вплинуло на бажання регламентувати зовнішню торгівлю через комплексне митне оподаткування. Міністерство фінансів стало основним центром з розробки теоретичних засад митно-тарифної політики та їх запровадження у практику. Протягом другої половини ХІХ ст. міністерство очолювали люди, пов'язані з українськими губерніями науковою та професійною діяльністю. Це такі наукові та політичні постаті, як Микола Християнович Бунге, Іван Олексійович Вишнеградський і Сергій Юлійович Вітте.

Слід зазначити, що на той час важливе місце в урядових програмах, які регулювали зовнішньоторговельну та митну політику відводилось саме митно-тарифному регулюванню. Тариф впливав на регулювання ринкових цін, на попит і пропозицію, сприяв розвитку того чи іншого виробництва. Тому в програмах вищезазначених урядовців законодавчому регулюванню цієї проблеми приділялась значна увага.

Складна зовнішньополітична ситуація для Російської імперії, що склалась після Східної війни 1853–1856 рр., Польське повстання 1863 р., формування нових міждержавних суперечностей на Балканському півострові потребували зміни економічних і політичних орієнтирів. Ситуація, що складалась із суперечності між негайною потребою розвитку промисловості й браку фінансів, змушувала уряд з 1860-х рр. знову схилитися до курсу радикального протекціонізму. Та вже 1869 р. з урядової ініціативи були скликані збори промисловців, на яких перед урядом було порушено питання про посилення саме протекційного напрямку у митній політиці держави [325, с. 117].

З середини ХІХ ст. в Російській імперії точилася тривала дискусія між прихильниками протекційного та ліберального митного курсу [325, с. 113]. Так І. В. Вернадський пропонував підтримати концепцію вільної торгівлі. Він вважав, що захисні тарифи звільняють промисловця від “тревожного соперничества, не дающего ни спуска, ни отдыха, вечно державшего в напряжении наши нравственные и умственные силы”, а низькі тарифи сприяють зниженню цін, отже, покращується добробут населення [330, с. 603]. Саме цей дискусійний процес, С. Вітте охарактеризував як безкомпромісну боротьбу у своїй публіцистичній праці “Национальная экономия и Фридрих Лист” [334, с. 158–159]. Але слід враховувати, що публіцистика С. Вітте з'явилась як результат полеміки з економістами-лібералами, тому мала відверто

пропагандистський характер і це на наш погляд, дозволяло автору достатньо “вільно” оперувати фактами, та іноді їх підгоняти під власну теоретичну модель.

В таких складних умовах М. Х. Рейтерн вступив на посаду міністра фінансів у січні 1862 р. Ми можемо виділити такі основні програмні позиції його діяльності, що безпосередньо пов’язані з митно-тарифним регулюванням та торговельно-промисловою політикою. Постійний контроль за тарифним законодавством і внесення змін у його зміст залежно від економічних і політичних потреб держави. Застосування більш суворого тарифного законодавства, яке б сприяло “обмеженню нашого привозу і до збільшення вивізної торгівлі, поки не буде досягнута рівновага міжнародних і наших платежів”. Особлива увага тарифному регулюванню під час розгляду питань розвитку промисловості. Прийняття тарифної системи, “яка схиляється до отримання імпорту з-за кордону в більш поміркованих розмірах: разом із тим це слугуватиме захистом для фабричної промисловості й мусить мати вигідний вплив на її зміцнення” [432, с. 143–178].

Серед перших, підготовлених М. Рейтерном документів, було Подання у 1862 р. до Комітету фінансів, у якому пропонувалось “цілком припинити вилучення, що допускаються для різних місць та осіб у сенсі безмитного імпорту товарів, тому що це позбавляє казну митного прибутку, наносить шкоду промисловості та збільшує вивіз коштів” [432, с. 41].

Дух підприємництва, що запанував у суспільстві в пореформений час, нерідко спонукав “шляхетних” підприємців до нечесних шляхів наживи, а іноді й відвертого шахрайства. Досить точну характеристику цього періоду дав відомий дослідник буржуазії П. Берлін: “На кінець 60-х рр. і на початку 70-х особливо яскраво розгорається промислово-банківська вакханалія. Не тільки купці й промисловці, а й знатні дворяни беруть якнайширшу і жадібну участь у нашвидкуруч організованих справах. Жадоба нажити капітали на промислових затіях, на залізничних концесіях, на підрядах і поставках охоплює добросердних учорашніх поміщиків, які здатні були лише проживати гроші” [306, с. 116]. У підсумку чимало високопосадовців, осіб, вхожих до міністерств та інших вищих установ, добре опанувавши ситуацію, ставали ділками, які скупували акції, не гребуючи навіть послугами підставних осіб.

У ролі таких посередників виступали як найвпливовіші особи з бюрократичних верхів і придворного оточення, так і дворянські товариства та земства [298]. Наприклад, у 1868 р. завдяки своїм зв’язкам гофмейстер А. Абаза разом з К. Унгерн-Штернбергом отримали концесію на спорудження Харківсько-Кременчуцької залізниці [91, арк. 16]. Наприкінці 60-х – на початку 70-х рр. із клопотанням про надання залізничної концесії виступило Харківське земство, яке, отримавши його, передало потім свої права відомому залізничному ділку С. С. Полякову, обмежившись порівняно невеликим баришем. Барон Н. П. Фредерікс, завдяки своєму родичу міністру імператорського двору барону В. Б. Фредеріксу, на початку 90-х рр. ХІХ ст. очолював Лозово-Севастопольську залізницю [39, арк. 16].

Наприклад, завдяки зв'язкам великого поміщика Полтавської губернії князя С. В. Кочубея в урядових і придворних колах “Новоросійське товариство кам'яновугільного, залізного і рейкового виробництва”, засноване в 1869 р. валлійцем Д. Юзом, отримало від уряду цілу низку привілеїв і пільг, а сам С. В. Кочубей став членом товариства й брав у його роботі активну участь [506].

Такий характер “підприємництва” цілком відповідав ступеню обуржуазнення тогочасного дворянства, яке ще не завершило процес первісного нагромадження. І це впливає на оцінку та характеристику російського протекціонізму, під час реалізації якого досить часто економічні заходи підмінялись гіпертрофовано адміністративними методами. Одна з основних проблем протекціоністської політики – це співвідношення державних і ринкових регуляторів. Універсальних рецептів не існувало, тому уряд кожної держави обирав власну методологію протекціонізму, відповідно з помилками і перемогами.

У зв'язку з цим, професор Київського університету святого Володимира Д. І. Піхно вважав, що питання про роль держави у розвитку економіки країни “є одним із найбільш важких питань в теорії і практиці економічної науки”. В умовах ринкової економіки, коли взаємозв'язок і взаємозалежність приватних господарств з народним господарством перетворює їх на органічну складову останнього, питання полягає “не в тому, чи доречно втручання держави у господарську діяльність, а в доцільних межах такого втручання” [506, с. 4].

Міністерство фінансів із цього приводу прийняв відповідне рішення, яке було затверджено Олександром II. Однак, не дивлячись на таку категоричну заборону, у 1860-х – на початку 1870-х рр. розвинулась практика індивідуального звільнення від сплати мит, залежно від увезення тих чи інших товарів. Митні пільги надавались нерідко залізничним товариствам і підприємствам з обробки металів. Так, в українських губерніях мотивацією цих пільг було прагнення якомога швидше прискорити розвиток залізничного транспорту й зміцнити металургійну та машинобудівну галузі.

У травні 1876 р. за ініціативою М. Рейтерна затверджено відповідне положення Комітету міністрів “Про заборону безмитного ввезення рейок” [390]. На продовження цих дій у 1877 р. затверджено не менш важливе положення Комітету міністрів “Про заходи по зміцненню в Росії внутрішнього виробництва паровозів і залізничного транспорту”. Згідно з цим положенням вирішено включити в статuti залізниць умови щодо обов'язкового придбання в Росії всіх паровозів і вагонів як для початкових потреб, так і на час подальшої експлуатації залізниці. Рішення уряду 1877 р. виявилось перспективним для українських губерній. Міста Харків і Луганськ на початку ХХ ст. перетворились на потужні центри з виробництва паровозів та рухомого складу для залізниць Російської імперії [432, с. 42].

Про значення цієї урядової постанови при визначенні впливу спорудження залізниць у Російській імперії, в тому числі в країнських губерніях, на розвиток внутрішнього виробництва рейок та іншого залізничного устаткування й розвиток металообробної промисловості взагалі свідчать дані, наведені П. Іоссом: “За весь період спорудження російських

залізниць по 1876 рік включно, на обладнання 18,5 тис. верст було використано 134 млн пудів рейок, у тому числі іноземного виробництва – 107 млн пудів, із яких тільки за 4,8 млн пудів було сплачено мито” [577, с. 44]. Митна статистика надала наступні показники по митним пільгам, як результат недотриманих коштів до бюджету. У період з 1869 по 1876 рр. з імпорту складних машин та металевих вирбів згідно розрахунків за діючим тарифом 1868 р. очікували надходжень від сплачених мит – 94, 8 млн руб., але внаслідок існування нерегульованих пільг надійшло 37,3 млн руб. [159].

Якщо врахувати, що значні обсяги індустріального розвитку в досліджуваній період здійснювались в українських губерніях і більшість виробів, необхідних для розбудови залізничної мережі, могла бути виготовлена на українських підприємствах, то перспективи останніх залишалися не найкращими [542, с. 162]. Дійсно, імперський уряд зіткнувся з явищем митних пільг, які негативно впливали на становлення промисловості. Імпортні вироби залишали її без вигідних замовлень, без капіталовкладень, таких необхідних в умовах початкового розвитку [369].

З точки зору фіскальних інтересів бюджету, заходи Міністерства фінансів під головуванням М. Рейтерна можна назвати задовільними і такими, що мали перспективний вплив у подальшому. Якщо за період з 1857 по 1876 рр. зростання митних прибутків становило 97 %, то в наступні 20 років (1876–1896) цей показник збільшився до 294 % [442, с. 64].

Про сприятливий вплив на стан державних фінансів митно-тарифної програми М. Рейтерна свідчить оцінка міністра фінансів М. Х. Бунге (1881–1886): “Досвід минулого п’ятиріччя показав, що митні прибутки мають можливість значно збільшити фінансові кошти, сприяти більш рівномірному обкладанню платників податків, а показники зовнішньої торгівлі свідчать – ресурси митних податків ще далеко не вичерпані” [577, с. 47]. За даними М. Н. Соболева, підвищення митних ставок сприяло зростанню митних прибутків у середньорічному підрахунку з 71,2 млн руб. за 1870–1876 рр. до 115,3 млн руб. за період з 1887 по 1891 рр. Таким чином, відбулося збільшення митного прибутку в середньому за рік на 43,1 млн руб. [549, с. 696]. Подібний факт переконливо свідчить, як зазначав М. Рейтерн, що тарифні питання майже у всіх державах належать до найважливіших економічних і політичних питань. Зміни будь-яких податків, без сумніву, не можуть не впливати на побут населення, полегшуючи його, або, навпаки, обтяжуючи підданих. Наприклад, посилення акцизу стосується виробників і споживачів, але воно не здійснює суттєвого перевероту в умовах власне виробництва, отже, народної праці. Зміна двох-трьох тарифних статей, за М. Рейтерном, легко може зупинити цілі галузі фабричної промисловості й не тільки розорити фабрикантів, але кардинально змінити умови життя в усіх областях країни [432, с. 121].

Слід зазначити, що зусилля М. Рейтерна були спрямовані на створення збалансованої митно-тарифної системи для розв’язання в тому числі такої суперечності, як існуючі митні пільги для російських імпортерів і протекційний курс з боку головного експортера – Німеччини. Обсяги німецької продукції у загальноросійському імпорті за 15 років (1858–1872) зросла з 28 до 44 % [306, с

. 24]. У той же час пільгова ставка мита має визначення як ставка, що застосовується до товарів з інших країн або економічних союзів, які користуються режимом найбільшого сприяння. Але про режим найбільшого сприяння з боку Германської імперії не йшлося [288, с. 34]. Ще 1825 р. створено “Центральний союз німецьких промисловців”, під його тиском канцлер О. Бісмарк проголосив у рейхстазі гасло на захист національної праці. Фактично програмні напрацювання М. Рейтерна у сфері митно-тарифного регулювання були закономірною відповіддю на посилення протекційних заходів з боку Німеччини [289, с. 123].

Наступний етап становлення теоретичних основ нової митної політики, на наш погляд, пов’язаний з діяльністю на посаді міністра фінансів Миколи Християновича Бунге. Одним із головних напрямків політики протекціонізму було створення умов надходження в країну не іноземних готових виробів, а саме фінансових інвестицій. Важливим критерієм успішної інвестиційної політики є створення потужної національної грошової системи. Саме з цієї позиції треба розглядати його діяльність як натхненника нових тенденцій в економічній діяльності держави [548].

У зв’язку з цим діяльність Міністерства фінансів другої половини ХІХ ст. була присвячена реформам спрямованим на зміцнення грошової системи. Це вимагало ліквідації інфляційного паперово-грошового обігу і введення золотої валюти. Для проведення грошової реформи, забезпечення розміну паперових грошей на золото необхідний був величезний золотий запас. Через те з 1884 р. міністр фінансів М. Х. Бунге продовжив діяльність щодо накопичення у Державному банку золота з надходжень від мит. Для регламентації сплати мита у золотому еквіваленті щорічно коректувались “Временные правила об оплате таможенных сборов”. Згідно з цими положеннями, повноваження збирачів “золотих” мит покладались тільки на філії Держбанку [37, арк. 145]. Таким чином, Міністерство фінансів через розгалужену мережу Держбанку контролювало надходження мит, що сприяло акумулюванню грошових коштів і спрямовуванню їх на виконання стратегічних завдань.

С. Загорський про урядову діяльність М. Бунге писав: “Його особистість викликала загальну повагу й давала підстави вважати, що в складі нашої вищої адміністрації з’явився діяч, ім’я якого, тісно пов’язане з кращими днями “добі великих реформ”, внесе у новий державний курс соціальну та економічну справедливість” [377, с. 134].

М. Бунге був прихильником прямих податків і відкидав ідею посилення непрямих податків. Але повністю здійснити реформу непрямих податків йому не вдалося. Вже дуже легкою і доходною вважалася справа стягування акцизів і мита. Тому проти відміни цих податків виступали консерватори, які мали щодо цього значну підтримку впливових верств суспільства. Перший і єдиний акциз, який лібералам удалося відмінити, – соляний акциз. Скориставшись неврожаєм 1880 р. у деяких губерніях імперії, ліберали запропонували відмінити соляний акциз. 23 листопада 1880 р. імператор підписав указ, у якому проголошувалося: “у важку годину неврожаю, що спіткав деякі зі східних і південних губерній імперії, явити ввіреному нам божественним промыслом народу нашому новий

доказ наших турбот про його добробут”, а також висловлювалася надія, що відміна соляного акцизу не тільки зменшить тягар бідніших верств населення, а й сприятиме розвитку землеробства, скотарства й низки галузей промисловості [171].

Наслідком відміни соляного акцизу був швидкий розвиток соляної промисловості. За статистичними даними, протягом десятиріччя виробництво солі зросло з 48 до 85 млн пудів, експорт збільшився з 27 до 48,2 тис. пудів, імпорт скоротився з 9,5 до 1,2 млн пудів, споживання на одну особу жителя зросло з 24,2 до 30,2 фунта за рік. Ціни у місцях видобування солі скоротилися на суму акцизу, а доходи від рибних промислів зросли з 829 тис. у 1879 до 1,9 млн руб. у 1891 р. [410, с. 11–14].

Розвиток цукрової промисловості дозволив запровадити акциз на цукор: з 1881 р. його розмір встановлювався у розмірі 50 коп. за пуд цукру-піску в 1881–1883 рр. і 65 коп. – у 1883–1886 рр. Вирощування цукрового буряку і виробництво цукру від оподаткування були звільнені. Такі сприятливі умови призвели до надмірного виробництва цукру, яке значно перевищувало внутрішні потреби. Щоб уникнути кризи перевиробництва, уряд вимушений був стимулювати експорт цукру. З цією метою була встановлена премія у розмірі 1 руб. за пуд цукру. Такий підхід дозволив збільшити експорт цукру з 34 тис. пудів у 1883–1884 рр. до 4254 тис. пудів у 1885–1886 рр. [410, с. 223].

У центрі уваги М. Бунге була тарифна політика, яка сприяла розвитку експорту та обмеженню імпорту. Але протекціонізм М. Бунге був дуже поміркованим. Він добився незначної переваги експорту над імпортом, яка утримувалася протягом тривалого часу. М. Бунге виступав проти обмеження імпорту, вважаючи, що це призведе до розвитку монополізму.

З продовженням протекційного курсу також була пов’язана діяльність уже згаданого Івана Олексійовича Вишнеградського (міністр фінансів 1886–1892 рр.). До посади міністра фінансів І. О. Вишнеградський обіймав керівні посади в правлінні Південно-Західної залізниці, мав великий досвід роботи щодо виконання експортних та імпортних перевезень, чудово знав особливості розвитку українських губерній. Як член Державної ради з Департаменту державної економії І. О. Вишнеградський отримав доручення Олександра III опрацювати пропозиції стосовно покращання фінансового стану імперії. У своєму щоденнику щодо цього державний секретар О. Половцов, зокрема писав: “Відповідаючи на запитання Олександра III стосовно його думки про стан фінансів, І. Вишнеградський зазначав їх тяжкий стан і говорив, що неможливо знайти вихід зі складнощів збільшенням дрібних податків, а необхідно змінити докорінно засади фінансової й митної політики” [166, с. 471]. Ці та інші ідеї І. О. Вишнеградського відображені в доповіді “О задачах финансовых учреждений в деле устранения дефицита в государственном бюджете. 1886 год”. Крім горілчаної та тютюнової монополії, збільшенню державних прибутків могла також сприяти раціональна постановка тарифної справи на залізницях, що підвищило б ефективність їх використання і принесло користь торгівлі [577, с. 75–76].

Ситуація дійсно була складна. Як зазначає Л. Б. Кафенгауз, потреби країни у спеціальних машинах на початку 90-х рр. XIX ст. задовольнялися головним чином іноземним увезенням, на частку місцевого виробництва припадали конструктивно недосконалі механізми [400, с. 42]. Комплекс урядових заходів, до розробки яких були причетні М. Х. Рейтерн, М. Х. Бунге, І. О. Вишнеградський, дав позитивний результат [6, арк. 100, 102]. Такий же висновок робить на початку XX ст. і дослідник цієї проблеми М. Соколов: “Найбільш вагомими результатами вжитих заходів вплинули на імпорт сільськогосподарських машин і устаткування, сумарна вага яких за період з 1881 по 1885 рр. скоротилася з 867 до 435 тис. пудів – майже у 2 рази” [549, с. 602]. Тільки з 1894 до 1899 рр. вартість продукції, виготовленої металобробними підприємствами, збільшилась у 3,5 рази [390, с. 23]. З точки зору валових показників для українських губерній друга половина XIX ст. стала свідченням продовження промислового зростання. За період з 1860 до 1897 рр. кількість фабрик і заводів лише у Київській губернії зросла у 4 рази – з 45 до 177 [388, с. 130]; в Херсонській губернії у 1837 р. було 110 підприємств, у 1900 р. – 486 фабрик і заводів виробляли продукції на 59 млн руб. [393, с. 91]; у Харківській губернії в 1871–1899 рр. кількість промислових підприємств зросла з 79 до 259. Зростання промислового потенціалу українських губерній позитивно впливало на прискорення процесу формування професійних кадрів технічної інтелігенції, робітників.

Слід зазначити, що керівництвом Міністерства фінансів протягом 1870 – початку 1890-х рр. застосовувався комплексний метод в умовах перебудови економічного й політичного життя країни та головної політичної домінанти – протекційного курсу. На думку авторів програм, митна політика та її складова, митно-тарифне регулювання повинні сприяти розвитку тісно пов’язаних компонентів: транспорту, машинобудівної, паливної галузей, міжнародної торгівлі.

Значне місце у процесі формування й практичного застосування теорії протекціонізму належить С. Ю. Вітте. Обіймаючи високу адміністративну посаду в правлінні Південно-Західної залізниці, С. Ю. Вітте виступив ініціатором наукового підходу до розробки залізнично-тарифної справи. У 1883 р. він видав науково-практичну працю “Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов”. Головна ідея цієї книги в тому, що залізничні тарифи повинні визначатися не випадково, а базуватися на економічному законі попиту й пропозицій [335]. У другому виданні цієї праці автор сформулював не тільки політекономічні, але й соціально-політичні погляди. Виходячи з положень книги, симпатії С. Вітте тяжіли до “реалістичної школи” Г. Шмоллера та А. Вагнера. Свої ідеї про залізничні тарифи С. Вітте багаторазово впроваджував у практику на підпорядкованих йому залізницях.

З метою розвитку та впорядкування залізнично-торговельних операцій С. Вітте уклав ряд угод з управліннями австрійських, німецьких, румунських прикордонних залізниць і заснував на цих прикордонних станціях митні агентства (аналог сучасних контор митних брокерів) [350, с. 237]. 10 березня 1889 р. С. Ю. Вітте призначають директором новоствореного Департаменту

залізничних справ при Міністерстві фінансів. Створення цього департаменту стало наслідком політики радикальних протекційних реформ. Саме 1889 р. відбулася реформа залізничних шляхів сполучення, залізнична система була націоналізована державою.

У цей же рік у Києві вийшла нова книга С. Ю. Вітте “Национальная экономия и Фридрих Лист”. Як і Лист, Вітте критикував класичну політ економію за космополітизм та ігнорування національних інтересів, за “безжиттєвий” матеріалізм, який не враховує моральних і політичних факторів. Він виступив рішучим прихильником “національної економії”, яка ставить на перше місце інтереси нації, держави. Багатство й міць держави залежить від досконалої, незалежної національної економічної системи. Основу такої системи, на думку С. Вітте, має становити індустріальний розвиток, на якому базуються зовнішня й внутрішня торгівля, мореплавство, вдосконалення землекористування. Важливим заходом розвитку промисловості повинен слугувати протекціонізм. [349, с. 124].

Погляди С. Вітте щодо протекціонізму набули більш чіткого змісту в його урядовій програмі 1893 р. Автор програми, обґрунтовуючи проблему співвідношення приватного підприємництва і державного начала в економічному розвитку, до загальних заходів державної підтримки зараховував: охоронний митний тариф; сприятливі для держави зовнішньоторговельні угоди; розробку й прийняття раціональних залізничних тарифів; доступність кредиту для підприємців [577, с. 90].

Захистити місцевих виробників від конкуренції з іноземними виробами на внутрішньому ринку можна завдяки протекціоністській політиці, але С. Вітте розумів це не як абсолютну істину. Суть проблеми в тому, що країна потребу вала не тільки захисту промисловості, але й вітчизняних виробів високої якості у достатній кількості і за доступними цінами для широкого кола споживачів. При цьому малось на увазі, що після досягнення конкурентоспроможності власними товарами, уряду потрібно поквапитися, щоб справедливі вимоги споживачів не опинились під монопольною владою окремих промислових привілейованих груп. Інакше кажучи, потрібно повністю виключити можливість того, щоб митний тариф сприяв створенню необґрунтованих привілеїв приватним підприємцям, а навпаки, дійсно надавав позитивного захисту вітчизняній промисловості в цілому.

Саме на зазначену особливість протекціонізму звертав увагу М. Соболев. Він зазначав: “Якщо зробити приблизні підрахунки тих матеріальних жертв, які приносить народ на вівтар вітчизняної промисловості ... Загальний підсумок усіх переплат російського народу завдяки діючій митній системі сягає 631 млн руб. на рік. Якщо підрахувати суму переплат, викликаних митною політикою, за II половину XIX ст., то ми отримуємо вражаючу цифру близько 14–15 млрд. руб.” [549, с. 843]. Таким чином, промисловці в умовах становлення виробництва для отримання надприбутків штучно підтримували тенденцію на високі ціни, користуючись загальнодержавним протекційним політичним курсом. Отже, як перед промисловцями, так і перед урядом існувало головне завдання – отримати максимальні фінансові надходження для форсування

індустріалізації. С. Вітте усвідомлював усі риси, характерні для методу форсування подій, особливо в умовах бурхливого економічного розвитку країн Західної Європи та США. Тому для пошуку коштів з метою їх подальшого інвестування в розвиток промисловості держава мала здійснити цей крок і покласти важкий тягар на плечі вітчизняного споживача. Саме про ці аспекти модернізації зазначав і урядовий “Вестник финансов” у 1895 р., у якому йшла мова про перекачку коштів з села у промисловість і ця політика тривала вже більше двадцяти років.

У зв’язку з цим значно зростали завдання Департаменту торгівлі й мануфактури, серед них: інтенсифікація й нові форми регулювання торгівлі; контроль за розвитком фабрично-заводської промисловості; торгове судноплавство й суднобудування; реформування митної та податкової систем; піднесення на новий якісний рівень страхової справи в умовах інтенсивної капіталізації господарського життя країни; удосконалення торговельно-промислової статистики.

Особливе місце в програмі відводилось зовнішній торгівлі. З 1892 р. митна політика країн Західної Європи набула суттєво нового спрямування із широким використанням у практичній діяльності взаємних тарифних конвенційних поступок, інакше кажучи, встановлювався режим найбільшого сприяння в торгівлі між країнами Європи. Доступ російських товарів до нових ринків збуту значно звузився. Репресивні заходи, в першу чергу, позначилися на українських промисловцях, які становили значний відсоток у загальноросійському експорті: цукор – 87,8 % (на початок 1890-х р.); вовна – 50 %; зерно – 50 %; марганець – 100 %; залізна руда (криворізька) – 100 % [127, с. 64–67]. Якщо ж брати загальні відсотки, то частка України в експорті Російської імперії наприкінці ХІХ ст. дорівнювала 26, а в імпорті – 11,5 % [419, с. 225–33].

Тому для покращання стану зовнішньої торгівлі та її пристосування до нових реалій програма передбачала такі заходи: ознайомлення російських товаровиробників зі зразками товарів, які за кордоном користувалися найбільшим попитом; створення торговельно-промислових компаній для збуту певного роду товарів за кордон; установлення пільгових провізних тарифів; спрощення процесу надання пільгових кредитів для зовнішньої торгівлі; заснування інституту комерційних агентів. У подальшому ці положення зафіксовано в таких законах: “Закон о биржах” (1905 р.) , “Закон об основном промышленном налоге” (1904 р.) [364, с. 184–185].

Питання, пов’язані з переорієнтацією експорту із сировини на готові вироби, С. Вітте обґрунтовував так: “Наш вивіз до цього часу зосереджується переважно на сировині, на найменш прибутковому в міжнародній торгівлі товарі. Шляхом ретельного вивчення іноземного попиту, вимог споживачів іноземної промисловості, узгодженими діями можна поступово підготувати перехід до збільшення вивозу саме перероблених продуктів, завдяки чому народна праця отримає більше вигоди з експорту” [577, с. 97]. Таким чином, стратегічне завдання Департаменту торгівлі й мануфактур, згідно з ідеями С. Вітте, полягало у формуванні пропозицій щодо проведення митно-тарифного курсу, який відповідав би головному завданню урядової політики – сприяння

перш за все розвитку галузей переробної промисловості. Ці галузі не тільки б задовольняли попит внутрішнього ринку, але й успішно конкурували б за кордоном.

У зв'язку з цим перед Департаментом торгівлі і мануфактур ставилось завдання прогнозувати вплив чинних та перспективних митних ставок на різноманітні галузі економіки й відслідковувати досягнення мети від їх застосування. Програма С. Вітте 1893 р. мала логічне продовження у наступних програмних документах: “Замечания Министерства финансов на записку предводителей дворянства о нуждах дворянского землевладения” (травень 1897 р.); “О необходимости установления и затем непременно придерживаться определенной программы торгово-промышленной политики империи” (лютий 1899) [149, с. 173–195].

Таким чином, можна визначити наступні періоди в історії розвитку теоретичних засад торговельно-митної політики Російської імперії:

1. 1720–1790 рр. Цей період характеризується зародженням політико-економічних вчень паралельно зі створенням мануфактурної промисловості. Як правило, російські проекти розвитку торговельної й митної політики ґрунтувались на західноєвропейських концепціях меркантилізму і протекціонізму. Але з самого початку ідеї протекціоністської спрямованості мали перевагу і підтримувались урядовими колами. Слід зазначити, що ці концепції мали прямий вплив на митний режим у Лівобережній Україні. В них пропагувались положення щодо розширення ринків збуту для російських мануфактур, у тому числі Гетьманщини, а також стверджувалось, що саме українська митна автономія була “вікном” для контрабанди в імперській системі протекціонізму. І це стало однією з причин скасування митної автономії Гетьманщини у 1754 р.

2. 1802–1875 рр. Поступова інтеграція Російської імперії в світову торговельну систему відкрила шлях для промислового перевороту і збільшення учасників торговельно-промислових відносин. У таких умовах митна ідеологія вже концентрувала і виражала політичні інтереси різних соціальних верств. Але митний лібералізм так і не набув у XIX ст. в Російській імперії достатнього потенціалу, щоб впливати на митно-тарифну політику.

3. 1876–1914 рр. Період, коли протекціонізм без вагань стає державною політикою Російської імперії. При цьому митна ідеологія акцентувала увагу на геополітичних завданнях, які б допоміг вирішити протекціонізм.

Які можна зробити висновки. Процес становлення теоретичних засад митної політики в Російській імперії був напряму пов'язаний із економічними реформами початку XVIII ст. Досвід діяльності перших промислових підприємств змушував російських урядовців у процесі митно-тарифного регулювання використовувати елементи уніфікації як для самих митних процесів, так і торгівлі та виробництва. Із запровадженням I Малоросійської Колегії завершився перший етап у російській політиці, спрямований на уніфікацію митних систем Лівобережної України і власне імперії.

Провідним методом реалізації цієї політики у першій чверті XVIII ст. стає адміністративний примус, у тому числі в митно-тарифній сфері. Фактично

українське купецтво все більше й більше втягувалось у сферу нової зовнішньоторговельної та митної політики Росії. Ця політика, в свою чергу, формувалась під впливом меркантилістських реформ другої половини XVII ст. французького міністра фінансів Ж. Кольбера.

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

Упродовж XVIII – на початку XX ст. ідеологія російської митної політики знаходилась у протиріччі між фіскальними завданнями, для яких є більш ефективною вільна торгівля і основним завданням – модернізація народного господарства країни в цілому. Відбувся генезис митної політики від суто дворянської до загальнонаціональної, що проходив у складних умовах боротьби прихильників аграрного та промислового розвитку країни.

На початку XIX ст. дуже різко окреслилась закономірність: індустріальна слабкість держави породжувала й слабкість на міжнародній арені. Одночасно новий досвід тарифної справи відкрив урядовцям нову проблему – в умовах індустріальної економіки одним митним тарифом неможливо ефективно керувати процесом. У нових умовах митний тариф діяв лише в тандемі з такими заходами, як розвиток внутрішнього споживчого ринку, банківської системи, шляхів сполучення. Але виконання цих заходів російські урядовці розпочали вже після реформ 1864–1874 рр.

На впровадження протекційного політичного курсу в Російській імперії суттєво вплинули кризові явища у міждержавних стосунках. Для подальшої активної участі у міжнародних відносинах російський уряд мусив перебудувати погляди на соціально-економічний розвиток.

У другій половині XIX ст. протекціоністський політичний курс фактично охоплював усі сфери економічного й політичного життя суспільства: промисловість, торгівлю, транспорт, освіту. На піднесення ролі протекціоністської політики як одного із засобів розбудови національних економік вплинув фактор підготовки до великих збройних конфліктів. Провідні світові країни в другій половині XIX ст. намагались збудувати власну індустріальну базу для виконання військових програм. У свою чергу, потужні збройні сили дозволяли державам проводити активну зовнішню політику, “відкривати” нові ринки збуту і силового підкріплення митної політики.

У той же час вже Д. І. Піхно переконливо доводив небезпеку надмірного захоплення протекціонізмом, під яке більшість країн, у тому числі й Російська імперія, знову підпали в останній чверті XIX ст. Фатальне протиріччя у діяльності народів та урядів Д. Піхно вбачав у тому, що вони, “... з одного боку,

полегшують зносини і здійснюють колосальні витрати праці та капіталу на облаштування залізниць, каналів, портів та ін., а з іншого – зводять високі митні бар'єри з метою утруднити міжнародну торгівлю” [506, с. 16]. Загальний протекціонізм, як і загальний мілітаризм, епоху якого переживала Європа, “так само роз'єднує народи, накладає на них важкий тягар і спричиняє величезну втрату народних сил. Необхідно рахуватися з цим напрямом у практичних заходах, але завдання науки і освіченої державної політики полягає в тому, щоб з'ясувати небезпечність цих явищ та прагнути до подолання їх загальними зусиллями” [507, с. 25].

Зосередження питань митно-тарифного регулювання в департаментах Міністерства фінансів дозволило централізовано запроваджувати в практику нові теоретичні моделі торговельної та митної політики. Важлива роль в цьому процесі належала керівникам Міністерства фінансів. Вони, як правило виступали ініціаторами корінних змін у митній політиці держави.

2.2. Митні тарифи XVIII – початку XX ст. та їх реалізація в Україні

Конкретним механізмом реалізації митної політики виступає тарифна справа, яка включає обґрунтування відповідних тарифних ставок, що відповідають комплексу соціально-економічних умов та виконують ряд функцій. Для XVIII–XX ст. найбільш адекватними з цих умов і функцій можна назвати такі: митний тариф має враховувати в народному господарстві співвідношення різних галузей, у тому числі тих, що конкурують між собою, й тим самим позитивно впливати на структуру економіки. Одна з важливих функцій митного тарифу – створення умов для розвитку місцевого виробника. Завдання тарифної справи напряму пов'язано з насиченням внутрішнього ринку товарами на основі розвитку митного тарифу, завоювання позиції на зовнішніх ринках за рахунок розширення експорту, але не за рахунок потреб внутрішнього споживача. У рамках митної політики принциповим питанням стало відпрацювання тарифних механізмів, спрямованих на стимулювання досягнень технічного прогресу, на залучення до країни нових технологій.

З другої половини XIX ст. сформувалась соціальна функція митно-тарифного регулювання: стимулювання підприємців для запобігання вивезення капіталу за кордон і розширення зайнятості населення.

Головне, що митний тариф має сприяти реалізації основного завдання митної політики індустріальної доби, тобто перетворити імпорт товарів на імпорт капіталів.

Першими тарифами індустріальної доби стали митні тарифи Франції й Англії другої половини XVII ст. Ці митні законодавчі акти закріплювали радикальні економічні зміни в Англії після революції 1640–1648 рр. та Франції у період фінансово-економічних реформ Ж. Кольбера, тобто перехід до протекціоністських заходів для стимулювання розвитку мануфактури і виробництва в цілому. Французький митний тариф 1664 р. складався з 1600

статей, англійський 1660 р. – з 490 основних статей і 1140 доповнень до них [415, с. 29–30].

Тарифи того часу містили велику кількість ставок, залежно від походження товару, способу перевезення і т. п. Крім основної ставки, з цього ж товару стягувалось додаткове мито й перераховувалось у різні каси. Унаслідок цього англійський тариф 1660 р., що містив 37 різних категорій з масою виключень і доповнень, являв собою лабіринт, у якому важко було розібратися. Для купців цей тариф був державною таємницею, й це давало митним службовцям можливість підштовхувати купців на порушення митних правил та хабарі від них. Для виправлення ситуації у 1787 р. було проведено уніфікацію британського тарифного законодавства за дорученням парламенту.

У Пруссії ще на початку ХІХ ст. діяло 67 різних митних тарифів: шведських, саксонських, прирейнських, які лише 1818 р. замінено одним загальним. Російський митний тариф 1857 р. значно спростив класифікацію товарів зовнішньоторговельної номенклатури і кількість статей скоротили з 700 до 500. Ще менше статей містилось у тарифі 1867 р. – 300. Німецький тариф 1879 р. узагалі складався з 43 статей. Але наприкінці ХІХ ст. знову зростає кількість ставок у митних тарифах. Причина у формуванні нових галузей промисловості й виробництві нових видів товарів. Унаслідок цього зростає спеціалізація митного тарифу, його диференціація, встановлення окремих мит на той чи інший товар. Спеціалізація митного тарифу посилюється з розвитком митного протекціонізму. За низьких ставок об'єднання в одну групу товарів, різних за ціною й способом виробництва, не може викликати неподобств, тому що різниця в оподаткуванні в обох випадках незначна. Протекційні мита потребують, для запобігання несправедливого оподаткування ретельнішого розподілу товарів за якістю й ціною [479, с. 95].

Ще більшій деталізації тарифів сприяє бажання обминути обов'язковість однакового оподаткування товарів, не залежно від їх походження (принцип найбільшого сприяння), бажання, однією рукою надавши всім рівні права, іншою – у той же час їх повертати. Виділяються безпідставно товари певного сорту, форми, упаковки; для них запроваджуються більші мита, ніж для інших подібних товарів; так непомітно формується підвищене оподаткування виробів тієї країни, де товари, що в ній виробляються, відрізняються цими індивідуальними ознаками.

У результаті з'явилися величезні, громіздкі митні тарифи. Так, наприклад, німецький тариф 1902 р. складався з 1464 ставок, а якщо додати 545 статей, обумовлених торговельними угодами, то – з 2000. Майже 2000 ставок міститься у шведському тарифі 1911 р. У російському митному тарифі 1891 р. було 700 тарифних ставок, із приєднанням 355 конвенційних ставок зріс до 1055 статей. Та рекордсменом у цій справі стало Перу, де митний тариф 1902 р. мав 3300 статей [415].

Таким чином ми можемо помітити цікаву закономірність. На початку західноєвропейської індустріалізації, коли ще діяв перехідний симбіоз від меркантилізму до протекціонізму та спостерігалось бажання держави якомога більше регламентувати діяльність підприємців, митні тарифи були

складнішими за структурою і механізмом дії документами. З розвитком і вдосконаленням фабричного виробництва вони спрощуються й піддаються уніфікації. Але наприкінці XIX ст., у зв'язку з новою технологічною революцією, загостренням міжнародних економічних відносин, митні тарифи знову перетворюються на громіздкі закони й починають виконувати не лише регулятивно-фіскальну функцію, а переважно виступають механізмом міжнародної політики в умовах конкурентної боротьби між державами.

Справжній перший митний тариф з'явився в Російській імперії лише 1724 р. Якщо Новоторговий статут 1667 р. був збіркою різноманітних статей, де тарифним постановам відводилась невелика частина й незначна роль, то Митний тариф 1724 р. став результатом досвіду щодо розвитку промисловості й був фактично підготовлений більш ранніми тарифними заходами.

Новоторговий статут 1667 р. визначав головним вікном європейської торгівлі м. Архангельськ і на початку царювання Петра I розглядався як порт, що заслуговує на протекцію. На користь порту ухвалюється ряд заходів, що стали яскравим прикладом безцеремонного втручання держави в економічне життя країни. Так, 1700 р. царським указом від 18 серпня наказувалось: прядиво з України за кордон вивозити не через Литву, а через Ярославль, Вологду до Архангельська і реалізовувати його там. Отже, з початком реформ українські експортні товари поступово включалися до реєстру товарів державної монополії. Але ці умови контактів Росії й Заходу докорінно змінилися з моменту заволодіння Балтійським узбережжям. Однією рукою російський цар створював промисловість, а іншою – конкуренцію для неї, тому що, крім фізичних умов, – можливості безпосередніх стосунків завдяки приєднанню Прибалтики – життєвий устрій, що змінився, мусив у великих обсягах притягувати продукти західноєвропейського виробництва на російський ринок. За таких обставин формувалась промислова політика Петра I. Наприкінці свого правління він зрозумів, що така політика не досягає своєї мети, і це змусило його, звернути особливу увагу на торговельну й митну політику. В таких умовах створювався митний тариф 1724 р. [446]

Товари, що в достатній кількості вироблялись у Росії, були обкладені 75 % -вим митом (деякі з них: парусина, шовк та його різновиди – тафта й канаус, віск, крохмаль, поташ (технічна назва калію карбонату), купорос, скипидарна олія, залізо, голки, пергамент); 50 % обкладались голландські полотна, оксамит, срібло; 25 % – усі вовняні тканини, крім сукна, оброблена шкіра, панчохи, канцелярський товар, скляні вироби та посуд; 10 % обкладались споживчі речі – мідний посуд, віконне скло, дешева тканина, продукти харчування. Багато інших товарів обкладались старими митами в розмірі 4–6, у тому числі на рибу та хутра і, що цікаво, на сукна ².

Ця обставина може бути парадоксальною на перший погляд: предмет, на який було звернуто особливу увагу уряду, обкладався низькими митами. Але ці заходи можуть здатися дивовижними, коли їх розглядати окремо від історичних умов. Якщо ми пригадаємо, як розвивалась російська суконна промисловість, якими вимогами (обов'язково поставляти товар державі) вона оточувалась, то

зрозуміємо, чому мито на сукно було низьким: це робилося для усунення конкуренції між приватним і державним попитом. За низького обкладення було легше покривати приватний попит з-за кордону. Внутрішнє виробництво слугувало державному попиту. Цікаво, але питання, чому сукна у тарифі 1724 р. мали такі низькі ставки, зовсім не відображено в “Истории русского таможенного тарифа” К. М. Лодигенського.

Зазначимо, що цілий перелік товарів у ХІХ ст., обкладений високими ставками мита, тарифом 1724 р., допускався на внутрішній ринок безмитно: цитрусові, вироби з дорогоцінних металів. На вино була ставка зменшена, а на цукор – збільшена [176]. До більшої половини товарів застосовувався механізм нарахування мита *ad valorem* (митом нараховується на підставі фактурної вартості товару); інші товари обкладалися специфічними митами, залежно від ваги й габаритів.

Тариф 1724 р. можна розглядати як російський навігаційний акт, не такий, правда, радикальний і переможний, як британський Навігаційний акт 1651 р., але в ньому була чітко визначена тенденція сприяння протекційними заходами російському судноплавству. Російські купці, які вивозили товари на своїх судах, сплачували вивізне мито в розмірі 1/3 ставки. На суму, що дорівнювала вартості вивезених російських товарів, з надбавкою 25 %, такий купець міг увезти іноземних товарів, сплативши за них мито, втричі менше порівняно з тарифною ставкою. За цим розрахунком іноземцю з товаром на 1000 руб. доводилось сплачувати 60 руб., а російському купцеві – 11.

Одночасно нова модель митно-тарифного регулювання для Російської імперії відкрила раніше невідомі фактори, які не дозволяли повністю реалізувати закладені у цей документ завдання. Застосування адвалерного механізму для нарахування мита мали наслідки, яких його автори не передбачали: сам імпортер на митниці під час митного контролю визначав вартість товару, на підставі якого й формувалося мито. Але інструментів, за допомогою яких перевірялась би достовірність купецького оголошення про митну вартість на той час не було, отже можна занижувати митну вартість товарів, що, у свою чергу, відкрило шлях для прихованої контрабанди. Ці фактори знижували економічний ефект тарифу і завдавали удару по фіскальних очікуваннях уряду. Наприклад, заборонні мита на такий транспортабельний товар, як швацькі голки, не дали очікуваних результатів для підприємців; виробники голок фабриканти Рюмін і Томілін (1725 р.), скаржились: голки, що вироблялися на їх фабриках “в продажу не производят и стоя ржавеют и портятся напрасно”, тому що з ними успішно конкурують голки, які контрабандно ввозяться через Україну та Прибалтику [175]. Таким чином, серед російських фабрикантів поступово формувалась економічна програма, яка, крім захисного тарифу, передбачала й розбудову повноцінної системи охорони митного кордону. Одним із перших кроків на цьому шляху російські урядовці вважали уніфікацію митних правил у різних регіонах імперії та створення єдиного митного простору. Але ця програма почала втілюватися в практику лише з середини ХVІІІ ст., а поки що стала очевидною передчасність радикального протекціонізму, його технічна безпорадність, брак великого організаційного

інтересу, якому цей захист суперечив, а саме інтересу іноземного купецтва, яке як культурніша частина купецтва менше російського бажало користуватися прибутком від контрабанди. Ця умова робила неможливою підтримку петровського протекціонізму.

Російське купецтво на початку XVIII ст. становило торговий стан, зацікавлений лише в розширенні торговельного обігу. Крім того, цей стан не був однорідним, а являв градацію економічних відносин і залежав від іноземних купців. У російській торгівлі тієї доби сформувалась система відносин, яку німці називали *Verlagsystem*. Іноземні купці займали положення *Verlager* стосовно російських, які за їхнім дорученням, за їх рахунок купували російські товари. Отже реальні інтереси було прикріплено не до виробництва на початковому етапі, а до торгівлі. За цих умов будь-які утиски торгівлі мали сприйматися хворобливо й зустрічати опір. У даному разі можна згадати, чому Нідерланди не змогли розвинути промислову силу та вийти на рівень Англії. У Нідерландах, у першу чергу, отримали розвиток і перевагу торговельні інтереси, вони не збігалися з промисловим протекціонізмом. У добу рішучого змагання (мова про загострення англо-нідерландських інтересів у другій половині XVII ст.) перевага торговельних інтересів не дозволила підтримувати виробництво у період боротьби з Англією.

Механізм дії тарифу 1724 р. постійно викликав незадоволення й скарги з боку російських фабрикантів. Як приклад візьмімо митне оформлення цукру й сукна. Власники цукрових мануфактур після запровадження тарифу, який визначав для цукру 30-відсоткове мито, скаржилися, що на імпортований цукор купці “объявляют в таможене низкие цены, с которых и пошлина берется, от чего сахарной фабрике их чинится разорение”. В результаті цієї скарги в тариф з 1726 р. внесено зміни: мито з цукру стягувалось не з оголошеної купцем ціни, а з ціни, що визначав своїм указом сенат (5–7 руб. за пуд залежно від сорту), і, відповідно, вона не могла бути нижчою 1,50–2,10 руб. з пуду. Обкладення за ціною було замінено специфічним [54, арк. 71–72]. Непорозуміння й конфлікти, які виникали у зв’язку з класифікацією й оцінюванням сукна, також призвели до того, що питання про них Комерц-колегія змушена була винести на розгляд сенату. Вирішивши це окреме питання, сенат зробив висновок: “Да к тому ж какие есть в тарифе тягости той Коллегии рассмотришь и с кем надлежит иметь суждение” [53, арк. 355]. Цей висновок відобразився в сенатському указі від 10 грудня 1725 р., який наказував Комерц-колегії збирати відомості про “пользу” й “тягости” тарифу для російського купецтва та державної казни. Однак указ сенату реальних наслідків не мав, реальна робота з перегляду тарифу розпочалась зі створенням спеціальної Комісії у березні 1727 р. на чолі з А. І. Остерманом, а також, від сенату: кн. А. М. Черкаський, Ф. В. Наумов, від Комерц-колегії – О. А. Соловійов, від Головного магістрату – І. С. Стрежнев, від дворянства – М. Павлов, С. Карпов [68, арк. 14–15].

Робота цієї Комісії отримала суперечливу оцінку в радянській історіографії 1940–1950 рр. Так, С. А. Покровський характеризує роботу Комісії і розробленого її членами проекту митного тарифу 1731 р. як тотальне німецьке засилля, як таку, що не відповідала інтересам російської промисловості. Але

разом із послідовним вивченням архівних фондів результати діяльності Комісії, на наш погляд, мали отримати іншу оцінку.

Комісія сформулювала концепцію про гнучку митну політику, яка для регулювання експорту та імпорту потрібних та “ненадобних” державі товарів може “отягощати” чи полегшувати їх митами. Одночасно Комісія констатувала позитивні результати нового тарифу – митний збір Петербурзької портової митниці за 1731 р. не лише не знизився, а зріс до суми 242129 єфимок, чого “никогда в прошлых годах до тарифу здесь зборе не бывало” [69, арк. 68]. Запровадження диференційованого оподаткування то-варів, що вироблялись і не вироблялись у Російській імперії, обкладення низькими митами сировини для потреб місцевої промисловості, запровадження безмитного увезення інструментів, обладнання, необхідного для мануфактур, з одного боку, та заборона експорту сировини, необхідного для промисловості, заохочення готових виробів шляхом повного їх звільнення від мита – така сукупність рис, що були характерні тарифу 1731 р.

Основна відмінність між тарифом 1731 та 1724 рр. спостерігалась на рівні обкладення. Однак співвідношення двох тарифів неможливо обмежувати арифметичним порівнянням 75 і 20-відсоткового обкладення, тому що перший тариф будувався на принципі обкладення за цінністю, а другий був специфічним. Реальний рівень обкладення за тарифом 1724 р. був значно нижчим 75 %; реальний рівень обкладення за тарифом 1731 р. залежав від оцінок, прийнятих для розрахунків його авторами. Система обкладення, що базувалась на оцінках тарифу 1731 р., призводила до того, що реальний рівень обкладення багатьох російських товарів сировинної групи становив 20 % і більше, а для дорогих іноземних товарів, навпаки, у 2–3 рази нижче. В результаті цього тариф 1731 р. оберігав від іноземної конкуренції продукцію вітчизняних фабрик, що була розрахована на широкий внутрішній ринок і одночасно полегшував доступ до Російської імперії високоякісних іноземних товарів, що задовольняли потреби вищого дворянства та імператорського двору

Одночасно з продукцією мануфактур тариф захищав продукцію дрібних товаровиробників. Причина полягала в тому, що у другій половині 1720-х рр. загострилось питання платоспроможності селян щодо державних податків. Ту рбота про податкові борги та можливість руйнації дворянських господарств змусили державу використати митний тариф як механізм поліпшення фінансового становища селянства. Полегшення у сплаті податків мало супроводжуватися збільшенням грошових надходжень. Таке збільшення, на думку урядовців, можна було б досягнути різними заходами. Так, 1727 р. скасовується обов’язковість вивезення експортних товарів лише через Петербурзький порт. Для селянства джерелом грошових надходжень міг стати продаж на експорт виробів своїх господарств (зерно, льон, прядиво, домоткане полотно). На думку урядовців Верховної Таємної Ради, поміщики мали своїх селян “в лутчее состояние приводит, в промыслах и в размножении всяких деревенских заводов сильное вспоможение учинять”. “Селянські заводи” заохочувалися урядовими заходами митного захисту: експорт “селянських

товарів” був спрощений, це стосувалось вовни та полотна.

Складна історія митного тарифу 1731 р., у якому відбулися значні зміни у бік зниження митних ставок, не могла не накласти на нього відбитку: в ньому бракувало прямолінійності тарифу 1724 р., але характерно тенденції захисту промисловості. Основна різниця між ними – це ступінь захисту промисловості. Від радикального протекціонізму до поміркованого, обережного – такий шлях подолано за семиріччя 1724–1731 рр.

Митний тариф 1731 та 1724 рр. на територію Гетьманської України не поширювався. Але розвиток подій в економіці та фінансах Росії, що витікали з реалізації тарифної політики, готували ґрунт для включення Гетьманщини в митний простір імперії, а саме намагання власників мануфактур отримати дешевшу сировину за рахунок скасування української індуки й евекти та російських прикордонних мит і загострення проблеми контрабанди внаслідок строкатості митного кордону імперії. Ці завдання, на думку частини російських урядовців та промисловців, можна було вирішити шляхом включення української території в митну систему імперії.

Потреби економічного розвитку імперії, намагання пристосуватися до зростання товарно-грошових відносин, а також фіскальні очікування призвели до зміни урядового курсу в торговельній та митній політиці у 1750–1760-х рр. Це відміна внутрішніх мит та ліквідація більшої частини приватних і державних монополій.

У досліджуваній нами період у бюджеті абсолютистської держави, якою була Росія початку XVIII ст., важливе місце займали прибутки від збору мит із внутрішньої та зовнішньої торгівлі. Для феодальної держави характерний був фіскальний підхід до оподаткування торгівлі митами та експлуатації митної системи. Митне оподаткування охоплювало головним чином посадське населення, яке займалося торгівлею та промислами й менше торкалося інтересів пануючого класу – дворянства, тому на початку XVIII ст. більшість державних діячів Росії вважала мита найбільш “легкими” для населення і продуктивнішими для держави. Виходячи з цього принципу, уряд усіма засобами намагався збільшити прибутки від митних зборів.

Зростання товарно-грошових відносин у першій половині XVIII ст. супроводжувалось широким розвитком селянської торгівлі, чому сприяв і митний тариф 1731 р. Одночасно відбувалось утягування поміщицького господарства в ринкові відносини. Торговельно-промислові змагання селян були вигідні поміщикам, тому що збільшували їхні прибутки. Отже, дворянство енергійніше виступає за свободу селянської торгівлі. Зростання дрібної селянської торгівлі призвело до того, що в 1740-х рр. уряд намагався збільшити митне обкладення для селян під тиском їхніх потужних конкурентів – купецтва. Але позиція дворянства вплинула на відхилення цього проекту Комерц-колегією [342, с. 88–89]. Дворянство, що втягнулось у промислову та комерційну діяльність також виступало за відміну внутрішніх мит. Ці тенденції сходилися з основними урядовими тенденціями у сфері митного регулювання часів правління Єлизавети Петрівни: 1) розвиток привілейованих промислових компаній, що відродили інтерес до підвищення митного тарифу; 2) фіскальні

очікування з фінансовим інтересом держави, поєднаним із підвищенням митного обкладення. На час приходу до влади Єлизавети на теренах Російської імперії діяло 17 внутрішніх видів мита. Ця система у зв'язку з митним відкупом була найважчою для населення.

На території Гетьманської України також не залежно від індукти й евекти діяла власна система внутрішніх торговельних мит. Український історик початку 20-х рр. ХХ ст. В. Руднєв розрізняв такі митні збори на Гетьманщині у першій чверті ХVІІІ ст.: довізні, транзитні та внутрішні. Довізні – індукта й евекта, тобто ті, що застосовувалися до імпорту й експорту; транзитні – що збиралися з перевозів, мостів і гребель із проїжджих купців. Внутрішні мита, за інтерпретацією Руднева, – це мита, що накладалися під час продажу на торгах і ярмарках, а саме: вагове, кругове, скатне, поковшеве, зі збіжжя, що призначено на продаж, із возів з крамом, ярмаркове – з торгуючих [532, с. 139].

У 1747 р. розпочала роботу Комісія з реформування внутрішніх мит. Одночасно з Комісією граф П. І. Шувалов запропонував свій проект відміни внутрішніх мит, роль його в цій справі трактується дослідниками по-різному. Граф Шувалов був представником аристократії, що, спираючись на свій історичний вплив, сконцентрувала в своїх руках значні виробничі сили країни. Це була доба найбільшого поширення “монополій” та “відкупів”: у сфері виробництва панували привілейовані компанії, у сфері збору державних прибутків поширилася відкупна система. Але між компанійщиками-монополістами та відкупниками все ж існувала велика різниця. Яким би злом не була відкупна система, однак це був спосіб отримання прибутків казною, а монополії в промисловості – спосіб прямого спустошення казни і населення – своєрідний протекціонізм на користь небагатьох, фактично колосальне знаряддя захоплення виробничих сил країни окремими особами для особистого збагачення й без економічного виправдання.

Такою класичною постаттю був і Петро Шувалов. Починаючи з 1748 р., за сенатським указом від 6 липня Шувалов отримував у відкуп рибні промисли Білого, Каспійського морів, Астрахані, Північного Льодовитого океану на 20 років зі сплатою в казну 5 коп. з кожного рубля вартості товару. Але якщо під управлінням Шувалова з 1749 по 1762 р. промисли принесли в казну 47292 руб., то під державним управлінням ці промисли за 1742–1747 рр. дали прибуток 65934 руб. [90, арк. 23].

Деякі сучасники, як наприклад князь Я. П. Шаховський, у своїх мемуарах (його думку підтримав і дослідник фінансової системи Росії ХVІІІ ст. М. Фірсов) писали, що граф П. Шувалов керувався у своєму проекті реформ корисливими інтересами [574, с. 96]. У сучасних умовах важко розкрити дійсне співвідношення інтересів у той час, але, на нашу думку, правий Д. А. Толстой, який писав: “Неправдоподобно, чтобы Шувалов провел целую крупную реформу ради того, чтобы получить льготу, которую он мог бы, пользуясь своим влиянием, получить гораздо проще и легче” [561, с. 95].

Імператорським маніфестом від 20 грудня 1753 р. скасовано 17 видів внутрішніх мит з торгівлі й перевезення товарів, а недобір коштів компенсовано додатковим збором 13 % ad valorem з усіх експортних та

імпортних товарів. Для стягнення нового збору створюється “табель нормальних цен” [177]. З фіскального боку митна реформа досягла своєї мети. Митні збори 1751, 1752 та 1753 рр. дали 3 млн 885 тис. руб., у середньому за рік – 1 млн 295 тис., а 1754, 1755 та 1756 рр. – 6 млн 866 тис. руб., або в середньому за рік 2 млн 285 тис. руб. Позитивна різниця 990 тис. руб. [182].

Ця реформа порушила питання про необхідність розробки нового митного тарифу. Укладання нового тарифу необхідно було вже тому, що тариф 1731 р., який діяв більше 20 р., морально застарів. На світовому ринку з’явилась велика кількість нових товарів, які вже на початку 1750-х рр. почали ввозитися на російський ринок. Механізм формування мита не завжди відповідав новим цінам на ринках і таким чином митним службовцям доводилось керуватися великою кількістю нормативно-правових актів, які від базової редакції тарифу 1731 р. практично нічого не залишили. Одночасно новий тариф 1757 р. являв собою повернення до петровського радикального протекціонізму. На практиці митні ставки тарифу 1757 р. були навіть більшими, ніж у тарифі 1724 р. Мінімальна митна ставка за тарифом 1724 р. становила 6 % (3 коп. з 1 руб.), за тарифом 1757 р. – 12,5 % (5 коп. з 1 руб.) [426, с. 90].

Зовнішні мита стягувались єфимками і золотою монетою, при цьому єфи мок коштував 50 коп. Реальна ж ціна єфимків – 1 руб. 50 коп., тому якщо мито визначалось у розмірі 10 коп. з рубля, то насправді доводилось сплачувати 25 коп. Російським підданам, які вивозили чи ввозили товари на власних суднах надавались преференції.

Поєднання єфимкового та рублевого мита робили митні ставки тарифу 1757 р. надзвичайно великими. Мінімальні мита становили 12 %. Більша частина імпортних товарів, які не мали урядової підтримки, обкладались єфимковим митом 7–10 коп. (17,5–25 % ad valorem), і внутрішнім митом 13 % – усього ж 30–33 % з цінності. Значна кількість товарів обкладалась митом 60–80 %, на деякі мито перевищувало їх ціну [426, с. 99–100].

Мотив, який підштовхнув урядовців розробити тариф такої ідеології, – це фіскальні очікування. Тим більше у 1757 р. Росія вступила у складі союзної коаліції держав (Австрія та Франція) у Семирічну війну з Пруссією, а ця тривала війна потребувала значних фінансових витрат.

Важкий фінансовий стан, у якому опинилась Росія внаслідок колосальних витрат на війну з Пруссією, змусили урядові кола вжити додаткових заходів для розвитку торгівлі й промисловості в країні і таким шляхом збільшити державні прибутки. Про це свідчать проекти розвитку комерції, запропоновані Шуваловим, Волковим та Сукіним. Посилення урядового інтересу до торгівлі було викликано тим, що на початку 60-х рр. XVIII ст. воно вичерпало всі можливості збільшити прибутки за рахунок підвищення акцизів на сіль, вино, а також карбування мідної монети. Нові принципи економічної політики уряду були досить повно викладені в протоколі засідання Конференції при імператорському дворі 5 січня 1761 р. Участь Росії в Семирічній війні, за справедливим зауваженням Конференції, спустошило казну, погіршило торговельний баланс, посилювало вимивання срібної монети за кордон. Щоб виправити економічне становище, Конференція знайшла “ближайшее средство

к получению в государстве денег, а именно: тотчас отныне и гораздо прежде весны позволить все те здешнего продукта товары за море отпускать, кои каким-либо образом донныне запрещены были”. Існуючі монополії різко критикувались, унаслідок чого “многие” товари “из комерции выбыли”, погіршились умови збуту російських товарів на зовнішньому ринку. “Арапов одевать нашли способ и без наших холстов, – зазначалось на Конференції, – а на пряжу, хотя ее продажа и позволена, не является еще и донныне охотников”. Тому вирішили взагалі відмінити стягнення будь-яких мит на експорт полотна, вовни, “дабы тем скорее и надежнее сей засыпанный источник отворился”. При цьому члени Конференції запропонували ліквідувати монополії та привілеї в промисловості: “В экономических государственных делах более всего смотреть, много ли людей такими промыслами питаются и буде много, то отнюдь не надлежит делать монополии, хотя бы казне и прибыль казася, ибо будет оной только маловременной и собою исчезнет” [55, арк. 89–91]. За рішенням Конференції, необхідність знищення монополій казни в торгівлі і промисловості викликана економічними обставинами: “Искусство показало, что в казенном содержании не только расходы превышают доход, но часто и самое дело упадет” [55, арк. 95]. Отже, необхідність усунення перешкод для розширення торгівлі та промисловості, викликане потребами економічного розвитку країни та інтересами фіску, мотивувалось абсолютистською державою фіскальними очікуваннями.

Запропонувавши заходи для розширення торгівлі, Конференція зробила висновок, що особливо вигідно для російської казни збільшити експорт лісу й заліза, а також обсяги східної торгівлі, тому це збільшувало митні прибутки й давало дешеву сировину для російських фабрик, у тому числі дозволяло безмитну торгівлю на деякий термін через Астраханський порт.

У рішенні Конференції від 5 січня 1761 р. було записано також питання про необхідність заходів підйому вітчизняної промисловості, без чого не може успішно зростати і комерція. Конференція запропонувала збільшити кількість полотняних, суконних та шкіряних мануфактур. Заслугує на увагу та обставина, що члени Конференції виступили за підтримку дрібної селянської промисловості для активнішого втягування селянства у товарно-грошові відносини. Знайомство з протоколом Конференції 1761 р., яка визначила зміни економічної політики російського уряду в 1760 рр., свідчить, що вона врахувала побажання, які містились у проектах купців і дворян. Результати обговорення питань економічної політики вказують на те, що уряд вирішив реалізовувати курс на лібералізацію в торгівлі і промисловості, не відмовляючись від протекціонізму в промисловій політиці в цілому. Намагання створити сприятливіші умови для експорту російських товарів було продиктовано не лише піклуванням абсолютистської держави про потреби економіки, а більшою мірою уряду щодо наповнення казни без запровадження нових непрямих податків.

Переважаюча частина практичних пропозицій з протоколу Конференції від 5 січня 1761 р. була включена в іменний указ Петра III від 28 березня 1762 р., за яким дозволялося вивезення зерна за кордон, а мито зменшувалось удвічі.

Чинність цього указу поширювалась і на Гетьманську Україну: мито знижувалось на українські аграрні продукти. Наступний указ Катерини II 28 липня 1762 р. скасовував державні й приватні монополії і остаточно митний відкуп [319].

У цілому законодавчі акти 60-х рр. XVIII ст. створювали сприятливі умови для розвитку внутрішньої й зовнішньої торгівлі в Російській імперії. Одним із результатів зміни урядового курсу в економічній політиці стало постійне зростання зовнішньої торгівлі та збільшення державних прибутків від мита. Який же прибуток отримував уряд від торгівлі у період, що досліджується, (з 1724 по 1769 р.), коли почав діяти перший закон про митний тариф? У табл. 2.2.1 подано сумарні показники митних прибутків казни, отриманих із різних джерел.

За період 1724 р. відомості, отримані з документів Камер-колегії і оброблені П. М. Мілюковим, містять фактичне надходження й не включають боргів за минулі роки. Дані за 1730, 1735, 1742–1762 рр., отримані за підрахунками І. Патлаєвського [498, с.169]. За 1732–1734 рр. відомості отримані з табелів сенату [66, арк. 278]. Збори за ці роки зменшилися, тому що за указом від 9 листопада 1731 р. мита з продажу солі переводилися до соляного збору [180]. Усього з переліку митних зборів вилучалось 80–100 тис. руб., у загальні відомості також не включалися митні збори з Гетьманщини та Сибіру. Відомості за період 1735 – 1768 рр. отримані з документів Штатс-контори (“Генеральная табель о приходе и расходе”) і Камер-колегії, але без даних з Лівобережної України. За 1769 р. цифра митних зборів, отримана з “Ведомостей о государственных доходах за 1769 г.”, була складена К. Вяземським.

Таблиця 2.2.1

Митні прибутки бюджету Російської імперії (1724–1769 рр.) [553, с. 145]

Роки	Збір (тис. руб.)	Роки	Збір (тис. руб.)	Роки	Збір (тис. руб.)
1724	1159	1746	1055	1758	2559
1730	523 тис. талерів	1747	950	1759	2654
1732	731,5	1748	886	1760	2625
1733	769	1749	1052	1761	2669
1734	669,5	1750	1227	1762	2881
1735	547 тис. талерів	1751	1230	1763	1998
1738	1495,8	1752	1427	1764	2379
1740	539 тис. талерів	1753	1460	1765	2876
1742	950	1754	2134	1766	3223
1743	1060	1755	2412	1767	2792

1744	1001	1756	2320	1768	2300
1745	1031	1757	2516	1769	3233

Таким чином ліквідація внутрішніх митниць сприяла вільнішому розвитку торгівлі. Відміна державної монополії на продаж ряду важливих товарів і видання помірковано-протекціоністського тарифу 1766 р. створили умови для подальшого зростання обсягів зовнішньої торгівлі. У цілому фактичні збори з торгівлі за 45 років зросли майже в 4 рази, що було наслідком не лише урядової політики заохочення торгівлі, але й відображенням загальних успіхів російської економіки в 1760-х рр. [531]. Значне підвищення прибутків держави від зборів з торгівлі стало показником подальшого поглиблення й розвитку процесів суспільного розподілу праці й формування загальноросійського ринку. Такий розвиток подій форсував інтеграцію Гетьманщини в загальноімперський економічний і політичний простір.

З початком правління Катерини II уряд знову звертає увагу на зовнішньоторговельну галузь. 8 грудня 1763 р. іменним указом створюється спеціальна Комісія з покращання комерції. До складу Комісії увійшли відомі фахівці-адміністратори того часу І. Неплюєв, Я. Шаховський, Е. Мініх. Комісія приступила в тому числі й до розробки нового митного тарифу, який набрав чинності з 1767 р. і формувався на основі 17 “тарифних регул”. Сам тариф містив принцип виховного протекціонізму. Більшість імпортованих товарів мали митну ставку 12, 20 та 30 %, але зустрічалися й ставки 200 % стосовно товарів, що вироблялися в достатній кількості в імперії. У той же час Комерц-колегії доручалось кожні 5 років переглядати весь тариф і вносити в нього зміни.

Після укладання Кучук-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 пожвавленню. Власне, це були поправки до загального Тарифу 1766 р. Чорноморський тариф на 25 % зменшував митні ставки на турецькі, левантійські, грецькі та російські товари. Мито на срібні та золоті тканини з Туреччини було зменшено на 2/3 і розраховувалося з ваги товару, стягувалося російськими митами. Крім того, власники або шкіпери суден не сплачували ластовий збір, який залежав від тоннажності судна. Через 7 років – 27 вересня 1782 р. – було перевидано загальний тариф у зв’язку зі значними змінами в промисловості й торгівлі Російської імперії та сусідніх країн. Однак новий тариф зберіг пільги для чорноморської торгівлі за окремими винятками. Проект нового “Генерального таможенного тарифа”, затвердженого Катериною II 27 вересня 1782 р., був складений А. М. Радищевим, який на той час служив помічником директора Санкт-Петербурзької митниці. Він розробив не лише загальну частину тарифу, яка містила правила класифікації іноземних товарів, склав абетковий реєстр товарів, виданий в 1783 р. для практичної роботи митниць. Однак на примірнику проекту тарифу, наданого членами Комісії з комерції Катерині II, прізвище Радищева не зазначалося [524, с. 51]. В історіографії щодо цього тарифу існують різні позиції. К. Лодиженський вважав тариф 1782 р. більш поміркованим, ніж тариф 1766 р. М. Туган-Барановський з такою оцінкою не

згоден, він зазначає, що “тарифом 1782 г. пошлины по важнейшим товарам (шерстяне изделия, железные, полотняне, бумажные) не только не были понижены, но даже повышены (правда, незначительно) сравнительно с 1766 г.” [566, с. 49]. Черговий тариф опубліковано 16 вересня 1796 р., у ньому підтверджувалися пільги для чорноморської торгівлі, але знову з’явилися винятки. Тепер з усіх купців і на всіх митницях мито стягувалося єфимками (1 єфимок = 1 руб. 25 коп.). Якщо купцеві не вистачало єфимків для сплати мита, тоді дозволялось приймати будь-яку срібну або золоту валюту чи дорогоцінні метали в зливках. Мито з експорту сплачувалося російськими монетами.

Цим же тарифом було відмінено пільгу щодо сплати мита, яка надавалася, коли товари везли на російському судні з російською командою. Для правильного нарахування мита купець мав дотримуватися певних правил. По-перше, вартість кожного товару слід було зазначити для кожної тари окремо (тобто для бочки, ящика і т. д.). 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 змушувало купців вести ретельний облік своїх товарів, але не завжди це було можливо, тому інколи призводило до невиправданих конфіскацій. 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, крім ставок курсу єфимків. Кожен єфимок тепер коштував 1 руб. 40 коп. Як і раніше, існувало правило, що змушувало купців не занижувати ціну товарів в оголошенні: митні службовці мали право викупити товар, доплативши ще 20 % оголошеної ціни, якщо вважали, що купець установлює занижку ціну. Тариф набрав чинності з 1 січня 1798 р.

Напрями торговельної та митної політики завжди визначаються складною сукупністю мотивів, з яких головну роль відіграє то грошово-політичний: бажання зміцнити і зробити сприятливим для країни платіжний баланс, то фіскальний: тенденція в бік збільшення прибутків фіску, то захисний: намагання розвивати виробничі сили і заохочення торгівлі та промисловості. Ми бачимо, що грошово-політичний мотив дуже впливав на митну політику російського уряду у зв’язку з падінням вексельного курсу, але не викликав із його боку будь-яких активних заходів для виправлення важкого стану грошового ринку. Що стосується протекціоністського мотиву, то у катерининську добу він не відігравав такої ролі, як у ХІХ ст. Тарифи катерининського царювання мали помірковано-захисний характер, але ґрунтувалися на петровських принципах. Укладені в той період торговельні договори обумовлювали надання взаємних пільг та привілеїв купцям сторін, що домовлялися. Але слід ураховувати, торговельна угода це більший зовнішньополітичний компроміс, аніж теоретичний економічний розрахунок. М. І. Туган-Барановський дав таку оцінку митним заходам Катерини ІІ для розвитку промисловості: “Фабричная промышленность в течение почти всего царствования Екатерины не пользовалась покровительством высоких та возможных пошлин и тем не менее развивалась успешнее, чем раньше. Из этого

ясно, что нельзя видеть важнейшую причину развития у нас фабричного производства только в мерах правительства или, еще хуже, в нашей таможенной политике, а именно этим грешат почти все наши экономисты – как протекционисты, так и фритредеры” [566, с. 50–51].

Залишається встановити фінансове, фіскальне значення митного прибутку при Катерині II. Аналіз цифр цього прибутку приводить до цікавих висновків. М. Д. Чечулін наводить такі показники митних надходжень (табл. 2.2.2) [583].

Таблиця 2.2.2

Митні прибутки бюджету Російської імперії (1770–1795 рр.) [583, с. 176].

Роки	Збір (тис. руб.)	Роки	Збір (тис. руб.)	Роки	Збір (тис. руб.)
1770	2860	1779		1788	5462
1771	3136	1780		1789	5634
1772	3100	1781	3132	1790	6567
1773	2998	1782	4078	1791	7212
1774		1783	5417	1792	7228
1775		1784	4749	1793	5017
1776	2902	1785	4825	1794	5924
1777	2711	1786	4866	1795	5409
1778		1787	5445		

Динаміка зміни митного прибутку відбувалася без різких стрибків. Це свідчило про еволюційність тарифних принципів. З 1770 по 1790 рр. сума митних надходжень зросла майже втричі, але це пов'язано більше з приростом населення та збільшенням цін на всі продукти, яке, відповідно, тягло за собою і підвищення митних ставок, при визначенні їх *ad valorem*. Найбільше зростання митних прибутків спостерігається в період з 1781 р. – з 3132 до 5417 тис. руб. у 1783 р. Зростання пов'язано із запровадженням нової редакції тарифу, в якому ретельно поставилися до визначення митної вартості. Таким чином, поміркований тариф 1782 р. викликав більше зростання прибутків, ніж суворіший тариф 1766 р. у порівнянні з 1764, 1765 рр. У 1767 р. було зібрано на 11 % більше, а 1783 та 1784 рр. на 15 % у порівнянні з 1770-ми рр. За останні чотири роки (1793 – 1796 рр.) митні прибутки помітно знизились: вони давали 22 млн. проти 26 зібраних у попередні чотирьохліття 1789–1792 рр., в цьому відображається фінансова криза останніх років правління Катерини II. Але митний прибуток у російській фінансовій системі залишався єдиною прибутковою статтею бюджету, надходження від якої не прибували від нищих податних класів. У той час, як сума подушних та корчемних зборів (1765–1795) рр. зросла з 14,6 млн. руб. до 50 (242 %), митні збори за той же час зросли на 138 % [582, с. 217–218, 220–223].

З метою отримання об'єктивних даних щодо ролі мита у фінансовій системі Російської імперії слід проаналізувати, як у провідних західноєвропейських державах XVIII ст. уряди ставилися до фіскального потенціалу мита.

У фінансовій системі Франції напередодні революції 1789 р. більшу половину бюджету формував соляний збір: майже 300 млн ліврів від загальних прибутків 575 млн ліврів. До того ж продаж солі належав до державної монополії, тому соляний прибуток визначався не справжнім споживанням цього продукту, а шляхом призначення для кожної громади квоти, яку потрібно було викупляти, що перетворювало цю процедуру на загальний податок. Подушна подать мала назву *таль* (taille) становила 20 % бюджету – 107 млн ліврів. Інші джерела прибутку давали Франції такі суми: винний акциз – 60 млн (10 %), тютюновий – 32 млн (5 %), актові збори – 44 млн (7,5 %), митні збори – 24 млн (3,5 %), поштові збори – 12 млн (2 %), інші дрібні податки – 4 млн (менше 1 %). У той же час в Російській імперії соляний податок рідко сягав 10 % усього бюджету, корчемний становив від 18–25 % бюджету; подушна подать – 45 %, митні збори – 17 %, 3 % – дрібні податки. Зазначені пропорції складових бюджету Франції і Росії у другій половині XVIII ст. яскраво демонструють ступінь розвитку капіталізації в цих країнах. Франція з населенням 24 млн сплачувала 570 млн ліврів, тобто приблизно 25 ліврів з людини; у Росії з населенням 12–14 млн у 1763 р. надходило до бюджету 18 млн руб., – приблизно 1,5 руб. з людини. А населення наприкінці катерининського правління (25 млн чол.) сплачувало 68 млн руб., не більше 3 руб. з людини. При цьому об'єктивні ознаки демонстрували, що платіжні сили населення були вже перенапружені.

Різниця стане відчутнішою, якщо провести ще одне порівняння. На ті прибутки, що отримувала російська казна у 1763 р., можна було купити 24000 пудів срібла (на придбання одного пуду працювало 750 чол.), у Франції казна могла на свої прибутки купити більше 170000 пудів срібла (на один пуд срібла працювало 140 французів). Саме низький рівень капіталізації населення й змушував традиційно російський уряд відводити більшу роль митним зборам у формуванні бюджету [358, с. 146].

У Прусському королівстві за часів правління Фрідріха II прибутки бюджету становили 20 млн талерів, з них митні прибутки – 3 млн, що дорівнювало 15 % у бюджеті. Але на відміну від Франції і Росії прибутки прусського бюджету формувались не за рахунок податного населення, а завдяки ефективному господарюванню в королівських доменах, а також розміщенню вільних коштів під відсотки в англійських банках.

Бюджет Австрійської імперії другої половини XVIII ст. мав таку структуру. Перше місце у австрійському бюджеті належало так званій *Contri-bution* – прямому податку з осіб нищих класів, він приносив 23 млн флоринів (флор.), із загальної суми бюджету 63 млн флор. (23 %); наступне місце в бюджеті займали: соляний прибуток – 10 млн флор., акцизні збори – 10 млн флор.; прибутки від державного майна приносили 3,5 млн флор. (5 %); земельний податок – 2 млн флор.; пошта, податок на спадщину, податок на гірничі

промисли – 4,5 млн флор. У той же час митні збори давали в бюджет 17 %.

Фінансова система Швеції впродовж XVIII ст. знаходилась в зруйнованому стані. Податки з селян становили 2/3 їхнього прибутку, а шведський державний борг дорівнював 15-ти річним бюджетам цієї держави. Північна війна (1700–1721 рр.) зруйнувала шведську зовнішню торгівлю. Запровадження в обіг однієї мідної монети, високі податки на право створювати мануфактуру робило заняття промислами і торгівлею взагалі нерентабельним [305, с. 411].

Таким чином, в абсолютистських континентальних державах XVIII ст. бюджети мали схожу структуру і майже однакові джерела прибутку, крім Франції, яка першу хвилю своєї індустріалізації пройшла у другій половині XVII ст. завдяки реформам Ж. Кольбера й мала більш структуровану економіку, що дозволяло зменшувати митне навантаження. У той же час Австрійська імперія, Пруссія, Росія з запізненням, але повторювали еволюційні кроки Франції, і в першу чергу, в питаннях визначення принципів митної політики. У порівнянні з XVII ст., коли митні прибутки становили майже 40 % бюджету, це був прогрес.

На зовнішньоторговельну політику Російської імперії на початку XIX ст. значно вплинули наполеонівські війни і система континентальної блокади. Так склалось, що суть системи “континентальної” блокади в історіографії розкривають лише як інструмент військової стратегії Наполеона I, який використали в умовах загострення боротьби з Англією. Але французька історіографія пояснює зміст заходів під назвою “континентальна” блокада дещо по-іншому. “Континентальна” блокада – це комплексний механізм боротьби з економічною експансією Англії на європейському континенті. Французька промисловість потребувала захисту за будь-яку ціну. Фактично були об’єднані як інтерес буржуазії Франції, так і адміністративна воля державного апарату. Крім того, вдало склались військові кампанії. Континентальна Європа контролювалась французькою армією, це дозволило реалізувати ідею самодостатнього європейського ринку, захищеного від англійської товарної експансії високими тарифами та військовою силою. Слід зазначити, що Англія за час дії “континентальної” блокади пережила дві найгостріші кризи (1808, 1811 рр.). У першому кварталі 1808 р. доходи від експорту впали з 9 до 7 244 млн. ф. ст. У другому – з 10 754 млн ф. ст. до 7 688 млн у порівнянні з 1807 р. [569, с. 175].

Російська імперія приєдналась до “континентальної” блокади з липня 1807 р. Імператорський указ запроваджував повну заборону на англійський імпорту, на англійські судна та майно купців, що знаходилися в російських портах, накладався арешт. Конфісковані англійські товари продавались на публічних торгах, про що регулярно повідомлялось у газетах 1811–1811 рр. Приєднання до континентальної блокади мало негативні наслідки для зовнішньої торгівлі і фінансів Російської імперії. Це підтверджується динамікою чисельності торгових суден, які забезпечували експортно-імпортні перевезення з російських портів. До початку блокади загальна кількість суден, що прийшли до російських портів була такою: 1802 р. – 2769, 1803 – 2863, 1804 р. – 2371, 1805 – 3818, 1806 – 4574 [536]. За період дії континентальної блокади

ці показники склали: в навігацію 1808 р. – прибуло 1144 судна, 1809 р. – 1606. У тому числі до чорноморських портів за навігацію 1808 р. (Одеса – 325, Євпаторія – 157, Феодосія – 92); за навігацію 1809 р. (Одеса – 116, Євпаторія – 18, Феодосія – 20) [535]. У грошовому еквіваленті скорочення торговельних операцій виглядало так: обсяги зовнішньої торгівлі Російської імперії напередодні приєднання до блокади становили: у 1806 р. – 87,2 млн руб.; під час участі в континентальній блокаді 1807 р. – 67,6 млн руб., 1808 р. – 44,5 млн руб., 1809 р. – 54,3 млн руб. І лише з 1814 р. Російська імперія за обсягами зовнішньої торгівлі вийшла на показники 1806 р. – 86 млн руб. [379, с. 10–12]. При цьому ціни на імпорتنі товари з початком блокади різко зросли, а ціни на російські товари значно впали. Для прикладу розглянемо співвідношення цін 1804 р. з цінами 1809 р. на окремі товари, що експортувались: сало (– 45,8 %), прядиво (– 30,5 %), віск (– 28,1 %), поташ (– 56 %), залізо (– 46,7 %), льон (– 36 %); а також на товари, які імпортувались до Російської імперії: цукор (+71,4 %), вино (+150 %), сукно (+92,6 %), барвники (+147 %) [379, с. 142]. Помітними були втрати для бюджету і за митним надходженням: 1806 р. – 10181 млн руб., 1807 р. – 9134 млн руб., 1808 – 5523 млн руб., 1809 р. – 8428 млн руб., і лише після скасування блокади з 1811 р. митні прибутки знову зростають. Так, за 1810 р. вони становили 11185 млн руб., 1811 – 15828, 1812 – 19315, 1813 р. – 31599 млн руб. [150, с. 616]. Крім того, континентальна блокада перешкоджала реалізації урядових заходів щодо технологічного переобладнання виробництва. 20 травня 1806 р. видається указ про дозвіл безмитного ввезення машин та устаткування для сільського господарства й промисловості. Указом від 16 січня надавались митні пільги виробникам та експортерам чавуну й заліза [250]. 27 червня 1808 р. створюється Головне правління мануфактур для керівництва всіма фабриками, заводами, піклування про збільшення ними обсягів виробництва їх продукції.

Під впливом внутрішніх економічних та політичних факторів 19 грудня 1810 р. імператорським маніфестом ухвалюється “Положение о нейтральной торговле на 1811 год у портах Белого, Балтийского, Чорного и Азовского морей и по всей западной сухопутной границе” і новий митний тариф. Ці законодавчі акти виводили Російську імперію із системи континентальної блокади й дозволяли приймати в російських портах судна під нейтральним прапором, а це відкривало шлях до російського ринку британським товарам. Згідно з новим тарифом значно збільшувалися мита на вина, що вироблялися на території Франції, Італії, Австрії, Греції, на цукор, каву, французькі шовкові тканини. Одночасно звільнялися від митних зборів експортні товари такі як: залізні напівфабрикати, зерно, хутра, шкіри, льняні тканини. За низькими митами дозволялося імпортувати ткацькі верстати, вовну, папір [190]. Промисловці й купецтво отримали можливість безмитно купувати імпорتنі верстати для мануфактур. Слід зазначити, що саме з тарифу 1811 р. виноробна і цукрова галузь отримали довготривалий постійний протекційний захист з боку держави. В цілому урядові заходи першого десятиріччя ХІХ ст. мали позитивну динаміку. Про це свідчить промислова статистика: обробка бавовни 1804 р. – вироблено 6 млн аршинів тканини, зайнято на виробництві 8181 працівник, 1814 р. – 26 і

39210 відповідно. Загальна кількість фабрик у 1804 р. – 2399, працівників – 95,2 тис., 1814 – 3731 і 170,6 відповідно. Щорічне виробництво цукру не змінювало показники з 1801 по 1808 рр. (0,2 тис. пуд.) [397, с. 49]. У 1809 р. виготовлення зростає до 1 тис. пуд. Різко збільшився видобуток солі у південних губерніях.

Після остаточної поразки Наполеона (1815 р.) і створення Священного конгресу на Європейському континенті поширюються ідеї довготривалого миру, роззброєння і головне вільної торгівлі. Одним із важливих питань економічної політики російського уряду після завершення наполеонівських війн було питання про митну політику. У той же час для утримання влади й збереження панівного становища в країні російському дворянству необхідно було пристосовуватися до нових економічних умов. Від обраного курсу митної політики залежав подальший шлях економічного розвитку країни – аграрний чи промисловий. Це, у свою чергу, прямо впливало на соціальну структуру суспільства, на політичні процеси.

Серед ліберально налаштованого дворянства на той час ще не сформувалося єдиної думки з економічних питань, але консервативні кола дворянства виступили єдиним фронтом проти форсованого розвитку промисловості та протекційних тарифів, за зменшення переліку товарів, заборонених до ввезення [312, с. 129–130]. Що ж стосується купецтва й власників мануфактур, то вони активно виступали на захист протекціоністської політики, за збереження заборонного тарифу. Боротьба цих двох ідей і стала причиною створення в уряді Олександра I двох угруповань, які боролися за визначення перспективного курсу митної політики. Спори ці виходили за рамки звичайних міністерських дискусій, мали принциповий характер. Обидві сторони розуміли: неможливо забезпечити державний суверенітет за економічної залежності від інших держав, але вузькогруповий егоїзм та економічна зацікавленість окремих груп дворянства переважали над загальнодержавними інтересами.

Розвитком економічних зв'язків із Європою російський уряд намагався зміцнити позиції дворянства, та розвиток товарно-грошових відносин у дворянських господарствах, зрештою, руйнував основи феодалізму. Проведення державою протекціоністської митної політики призводило до зміцнення фабричного виробництва й посилення позицій промислової буржуазії і як наслідок – руйнації феодальної формації.

У цих умовах політика протекціонізму викликала незадоволення й опір з боку частини феодальної верхівки. Дворянство, що було зорієнтовано на експорт сировини, мало фритредерські симпатії та відстоювало інтереси щодо лібералізації протекціонізму. На рівні уряду цей напрям підтримували наближені до імператора В. П. Кочубей, М. А. Строганов, М. М. Новосільцев, державний канцлер М. П. Румянцев [358, с. 262]. Іншу групу, яка відстоювала інтереси дворян-підприємців та купецтва, очолював на той період міністр внутрішніх справ О. П. Козодавлев, до неї входили М. С. Мордвинов та М. М. Сперанський.

Ще з 1813 р. уряд починає поступовий відхід від принципів жорсткого захисного тарифу, а 19 березня 1815 р. створюється особливий комітет для розгляду підготовленого міністром фінансів Д. А. Гур'євим проекту нового

митного тарифу. Головою цього комітету призначили В. П. Кочубея. Таким чином, поворот уряду в митній політиці став фактом, було зроблено кроки назустріч фритредерським настроям дворянства [250].

На внутрішню боротьбу лібералів і протекціоністів значно впливали й зовнішні події. Олександр I став активним творцем і учасником Віденського конгресу. Під час роботи цього міжнародного органу неодноразово порушувалися побажання покращання торговельних зв'язків між європейськими країнами, усунення митних тарифних перешкод для міжнародної торгівлі [250]. Робота особливого комітету Д. А. Гур'єва втілена у маніфесті царя про запровадження Закону про митний тариф 31 березня 1816 р., де зазначалося: "... по восстановлении свободных политических и торговых отношений между европейскими державами признано за благо, для пользы общественной допустить некоторые перемены в запретительной торговой системе и разрешить привоз разных иностранных товаров, ранее запрещенных в течение многих лет" [190].

Усього було заборонено імпортувати 175 найменувань різних товарів, серед яких сировина для промислової обробки, продукти харчування, вина, а також інші товари, що вироблялись російським сільським господарством. Отже, враховувались інтереси головним чином дворян-землевласників, які отримали можливість реалізовувати продукцію своїх маєтків без іноземної конкуренції. Мито в розмірі від 15 до 35 % вартості застосовувалося до 251 предмета, а всі інші товари, що становили більше половини імпорту, дозволялось увозити безмитно. Серед них були всі види машин для промисловості. Більша частка товарів, що вироблялись на теренах Російської імперії, вільно експортувалась за кордон. Дворянство отримало вигідні умови й за допомогою експорту могло поліпшити фінансовий стан кріпацьких господарств.

Розширення кордонів Російської імперії за рахунок включення до її складу Фінляндії, Бессарабії, частини земель Польщі призвело до необхідності розробки нових принципів їх економічної інтеграції з імперією. Процес цей проходив дуже складно, тому що кожна з приєднаних територій мала сталі торговельні зв'язки. І хоч європейські війни початку XIX ст. вплинули на зміну товаропотоків, основним торговельним партнером Росії залишалась Англія. Поряд із цим Росія намагалась максимально точно виконувати постанови Віденського конгресу, згідно з якими втрата суверенітету Князівством Варшавським мусила компенсувати створення умов для сприяння торгівлі [435, с. 346]. Добивався ухвалення цього рішення князь Адам Чарториський, який намагався зберегти економічний зв'язок польських територій навіть в умовах їх політичної роздробленості. Російському уряду в цій ситуації необхідно було знайти найвигідніші умови для розвитку власної зовнішньої торгівлі, яка базувалась на протекціоністських принципах [382, с. 349]. Зазначені зовнішньополітичні фактори вплинули на підготовку та запровадження митного тарифу 1819 р.

Європейська тарифна політика Росії в другому десятиріччі XIX ст. перебувала під впливом декількох факторів. З одного боку, внутрішньоекономічного, в основу якого було покладено потреби розвитку власної промисловості, вигоди фіску, державного господарства в цілому. З іншого – зовнішньополітичного, що визначалось активною участю Росії в міжнародних справах. Включення до складу Росії Царства Польського створювало додаткові проблеми, які вимагали негайного розв'язання. Положення Віденського конгресу про єдиний економічний простір для польських територій були у протиріччі з тарифом 1810 р. [426, с. 148]. У той же час поляки бачили вихід із важкого економічного стану, в якому опинилась Польща внаслідок наполеонівських війн, в облаштуванні міжнародних ярмарків та сприянні міжнародній торгівлі. Центром торгівлі між Сходом і Заходом мала бути Варшава [179]. Першим кроком на цьому шляху стало проголошення Варшави місцем складування товарів. Потім 12 лютого 1817 р. російський намісник ухвалив постанову, згідно з яким двічі на рік – у травні й листопаді – у Варшаві проводитимуться європейські ярмарки [183]. Іноземні товари звільнялись від митного огляду, внесення застави, експортні товари звільнялись від транзитних мит. Для створення ярмаркової інфраструктури російський уряд виділив 300 тис. руб. Одночасно відкривалась біржа, створювалось митне управління, судовий відділ. На засіданнях спеціального комітету обговорювалась можливість зменшити митні ставки на іноземні товари, що відправлялись із варшавського ярмарку через Брест-Литовську та Устилузьку митниці в Росію [184].

У той час як польський уряд намагався створити режим найбільшого сприяння ярмаркам, європейські монархи наприкінці 1815 р. створили у Варшаві тристоронню комісію (Commission trilaterale) для врегулювання правил судноплавства і торгівлі, облаштування митниць Царства Польського в польських провінціях Австрії і Пруссії [553, с. 157]. 26 лютого 1816 р. Комісія почала роботу. Переговори її учасників проходили складно: представники Пруссії та Австрії наполягали на наданні пільг усім своїм товарам, що надходили до Російської імперії, Австрія запропонувала російській стороні, щоб одна з російських митниць безмитно пропускала австрійські товари, не заборонені тарифом 1816 р. (раніше вони ввозилися лише через Одесу). Пруссія вимагала зменшити також митні ставки на більшість пруських товарів, що експортувались у Росію. Найбільшою проблемою російсько-пруських торгових відносин стала заборона на транзит пруського сукна в Китай [426, с. 180].

Упродовж березня – листопада 1816 р. Варшавська комісія розробила 9 конвенцій, лише умовно погоджених російським урядом, тому що не була виконана основна вимога – обмеження доступу

пруського сукна і австрійських товарів на внутрішній ринок Російської імперії [132]. У лютому 1817 р. засідання цієї комісії переносяться у Петербург, де й було створено спеціальний комітет [133], учасникам якого належало узгодити інтереси промисловості й торгівлі польських територій і Росії та ув'язати їх із вимогами віденських угод.

Робота комітету затягнулась майже на два роки і лише 5 серпня 1818 р. було підписано “Дополнительный акт о торговле и промышленности в польских провинциях, принадлежащих Австрии и России”, за яким дозволялося провезення через Гусятинську митницю різних товарів зі зниженням мита [185]. Торговельна конвенція з Пруссією від 7 грудня 1818 р. передбачала встановлення в областях колишньої Польщі необмеженої свободи торгівлі. Оптовий продаж та купівля аграрних продуктів і промислових виробів звільнялися від оподаткування. Певні товари дозволялось вільно продавати впродовж 6 місяців. Після завершення цього терміну підприємець мусив або зареєструватися у місцевій громаді, або доручити продаж свого товару купцю з місцевих громадян. Також дозволялась дрібна торгівля на підставі місцевих поліцейських статутів [436, с. 334–349]. Конвенція відміняла заборонені для ввезення тарифом 1816 р. вовняні, льняні, шкіряні вироби. Окремі статті як додаток до Конвенції визначали, що транзитне мито з прусського сукна в Азію залишається на рівні 12 коп. з аршину, “а за то, что свыше пошлины требовать по-прежнему только одно поручительство” [436, с. 355–365], подібна поступка в подальшому принесла великі збитки для російської промисловості і торгівлі з Китаєм.

Регулювання економічних відносин між європейськими монархіями після Віденського конгресу набуло форми торговельних договорів, які визначали принципи експлуатації шляхів сполучення, умови переселення, розміри митних зборів. Згідно з рішеннями конгресу створюється спеціальний конвенційний митний тариф, з допомогою якого можна було домовлятися про взаємне зниження ставок мита, розміри котрого залежали не лише від особливостей економічного становища країн-учасниць, але й від рівня розвитку тих чи інших галузей промисловості. Завдяки торговельним договорам мусив реалізуватися принцип взаємності в економічних відносинах окремих держав і як наслідок зменшити загрозу митних конфліктів.

Росія і Царство Польське приступили до підготовки нових митних правил з 14 лютого 1819 р. У цей день створюється Комісія митних і торговельних справ, головне завдання якої полягало в тому, щоб укласти загальний тариф для Росії та польських територій, підготувати пропозиції про організацію нової системи митного управління. 15 жовтня 1819 р.

вийшов указ “Об установлении полной свободы в торговых сношениях между подданными Империи Всероссийской и Царства Польского”. У цьому документі зазначалося, що сировину, призначену для внутрішнього споживання, пропускати вільно, не вимагаючи документів про її походження, й безмитно. Фабричні вироби, витвори мистецтв та ремесел мали супроводжуватися посвідченнями місцевої влади. Товари, вироблені з сировини власного походження, пропускати безмитно [186]. 20 листопада 1819 р. видано “Общий тариф для всех портовых и сухопутных таможен Российской империи и Царства Польского по Европейской торговле” [187]. Розмір мита, відповідно до укладеного з Австрією та Пруссією трактатами, не повинен був перевищувати 10 % ціни [185]. Тому на товари, які дозволялось увозити, запроваджувався консумаційний збір 60 % від ціни [187].

Запровадження нових митних правил показало, що вони не завжди відповідають економічним інтересам імперії. Поміркований митний режим не влаштував, у першу чергу, російських фабрикантів, тому що протекціоністський режим дозволяв їм здійснювати концентрацію капіталів під захистом держави, а вони не бажали відмовлятися від надприбутків. Тому вже у 1819 р. розпочинаються переговори з Пруссією для перегляду конвенції з метою скасування ліберальних положень тарифу 1819 р.

Основним протиріччям російсько-пруських переговорів став транзит пруського сукна в Азію. Відповідно до торговельної конвенції Віденського конгресу від 7 (19) грудня 1818 р. російський уряд брав на себе це зобов'язання. Подібні пільги діяли недовго. Відносини між Росією та Пруссією загострилися після запровадження Регламенту зовнішньої торгівлі Царства Польського 31 липня 1821 р. і нового пруського митного тарифу від 25 жовтня 1821 р. [134, 284]. У першому документі дозволялось увозити колоніальні товари лише водним шляхом. У другому – розмір митних ставок на традиційні товари експорту Росії та Польщі збільшувався у 3–4 рази. Офіційний Петербург кваліфікував це як повернення Пруссії до системи заборонних тарифів і порушення конвенції 1 грудня 1818 р. [436, с. 369], а також угод, укладених під час Віденського конгресу, в тому числі Угода про вільну навігацію річками та каналами, й договір про єдиний торговельний простір на кордонах Польщі 1772 р.

Упродовж лютого – липня 1822 р. Олександр I і Фрідріх-Вільгельм III жваво листувалися. Російська сторона намагалась довести необхідність перегляду конвенції 1 грудня 1818 р. і зберегти протекційний захист внутрішнього ринку. Пруссія відстоювала незмінність умов конвенції. Безкомпромісність позицій спричинило затягування переговорів з однієї сторони і практичні дії з іншої. 10 квітня 1823 р. Пруссія, у відповідь на російський митний тариф запровадила свій новий тариф. У ньому було значно підвищено (від 40 до 200 %) увізні мита на товари з Росії та Царства Польського [531, с. 387].

Такий хід подій змусив російський уряд і в першу чергу міністра фінансів Д. А. Гур'єва знову повернутися до посилення охоронної складової тарифної політики. Так з'явився проект митного тарифу 1822 р. Ще один цікавий історіографічний момент: міністр фінансів Д. А. Гур'єв істориками за раховується до прихильників вільної торгівлі, але його урядова практика зовсім протилежна. Під час його міністерської кар'єри митні тарифи мали виражений протекційний характер [338].

Відомий економіст другої половини XIX ст. І. І. Янжол писав: "... от всего остального света Россия была ограждена высокой стеной запретительного тарифа, и лишь Польша представляла собой ворота в этой сплошной стене, и при том ворота ... плохо оберегаемые. Поэтому главной заботой русского правительства становится борьба с проникновением под видом польских произведений изделий из Пруссии" [610, с. 35–36].

Вихід із ситуації, що склалася, бачили в тому, щоб посилити процедуру видачі посвідчень про походження товару [258, с. 554]. 30 червня 1824 р. видано "Общее учреждение о провозе собственных изделий Империи российской и Царства Польского из одного государства в другое". Згідно з цим документом російські товари, що експортувались до Царства Польського, поділялись на три категорії і супроводжувались свідоцтвами про походження. Також на три розряди ділились свідоцтва про походження на товари, що експортувались із Польщі до Росії [189]. Упродовж літа 1823 р. на засіданнях Петербурзького комітету намагались остаточно врегулювати питання торговельних відносин Росії та польських земель. Одне з основних питань полягало в необхідності припинити потік австрійських і пруських виробів під виглядом польських на російський ринок. Для цього польська й російська сторони обмінювалися переліком існуючих і новостворених фабрик; інформацією про фабричне маркування товарів. Російські товари пропонувалось увозити в Царство Польське згідно зі статтями тарифу 1822 р. [188].

Яким же чином у дореволюційній і радянській історіографії митний тариф 1819 р. отримав характеристику максимально ліберального митного тарифу в історії Російської імперії. Саме за цим митним тарифом з "легкої руки" міністра фінансів Є. Ф. Канкріна закріпилась характеристика, що нібито цей законодавчий акт "вбив російську промисловість". Такий саме епітет використав С. Ю. Вітте в своїх полемічних працях під час ідеологічної боротьби з противниками його економічного курсу. В результаті питання про радикальний лібералізм та тарифу 1819 р. сформувалось і було привнесено в історичну науку не науковцями, а політиками, державними діячами. У подальшому поширилась традиція протиставляти "ліберальний" тариф 1819 р. протекціоністському 1822 р., ця методологічна модель, перетворившись на класичну, стала обов'язковою для наукових праць з історії торгівлі та митної політики. Але більш уважне ознайомлення з торговельною, митною та промисловою статистикою зазначеного періоду змушує по-іншому оцінювати роль тарифу 1819 р.

Один із ключових моментів, на який дослідники фактично не звертали увагу, – це механізм нарахування мита. За тарифом 1819 р.

мито нараховувалось не з ціни товару, а з фактурної вартості. Нові правила, на думку їх упорядників, мали сприяти покращанню організації митного оформлення, значно зменшити можливість зловживань. Але, з точки зору технології митного оформлення, це був крок, який випереджував реалії того часу. У першій чверті XIX ст. ще не існувало міжнародної системи підтвердження країни походження товару, що відкривало шлях для підробки митних документів і, відповідно, контрабанди.

Якщо брати до уваги шкалу митних ставок тарифу 1819 р., то їх важко назвати ліберальними. Аналіз російських митних тарифів першої половини XIX ст., за рівнем максимального та мінімального оподаткування демонструє, що навіть найбільш поміркований тариф 1819 р. був значно протекційним, аніж захисний митний тариф ПАСШ 1860 р.: максимальні 60 % російського проти максимальних 45 % північноамериканського. Що стосується балансу зовнішньої торгівлі, то найбільше негативне сальдо припадає на роки напередодні чинності митного тарифу 1819 р., про що свідчать такі показники: 1818 р. – імпорт – 257356 млн руб., експорт – 171218 млн руб.; 1819 р.: імпорт – 215140 млн руб., експорт – 111093 млн руб.; 1820 р. : імпорт – 231418 млн руб, експорт – 245171 млн руб.; 1821 р.: імпорт – 210623 млн руб., експорт – 208038 млн руб. [426, с. 188]. У той же час аналіз товарної номенклатури імпорту свідчить, що значну її частину становило звільнене від оподаткування тарифом 1816 р. технологічне обладнання для фабрик, а також напівфабрикати, які в Росії не вироблялись. Таким чином, імпорт, у якому значна частка належить засобам виробництва, підтверджує протекційне спрямування тарифної політики, тому що основною метою протекціонізму є розвиток внутрішнього виробництва.

Отже, навіть незначні поступки в бік митного лібералізму не виправдали теоретичних сподівань фритредерів щодо зменшення контрабанди за низьких мит. Обсяги контрабанди лише зростали, особливо на кордонах із Пруссією та Австрією. В таких умовах залишався єдиний крок – повернутися знову до протекційного митного тарифу.

Тариф 1822 р. знаменував собою “закінчення періоду впливу політичних союзів на митну політику”. Ініціатором розробки та запровадження нового митного тарифу став Є. Ф. Канкрін, який, будучи міністром фінансів, перетворив тарифну справу з вузької фіскальної функції у комплекс заходів держави, спрямованих на захист, у першу чергу, галузей економіки. Новим тарифом заборонялось експортувати 21 та імпортувати 3110 видів товару, всі імпортні товари розподілялися на чотири групи: перша – товари, які могли ввозитися безмитно. Заборонені до ввезення були вироби з льону, прядива, вовни, шкіри. Дозволялось

увозити після сплати високої ставки мита лише ті види вовняних тканин, які в силу природних умов не могли виготовлятися в Росії. Із запровадженням нового захисного тарифу російська промисловість на деякий час захищалася від конкуренції з боку технологічно досконаліх іноземних товарів, але це був вимушений крок. Саме в період дії тарифу 1822 р. в Російській імперії розпочався тривалий процес промислового перевороту. Зазначений тариф неодноразово переглядався. До нього вносилися зміни, які залежали від стану розвитку тієї чи іншої галузі економіки. Результати цієї політики були в цілому сприятливі. У період 1824 – 1859 рр. вартість експортованих вовняних виробів зросла з 180 тис. до 3 млн 450 тис. руб. і це незалежно від того, що з 1847 р. митна ставка на вовняний імпорт постійно знижувалась [296, с. 218–220]. Митні прибутки з 1823 по 1844 рр. зросли з 7,4 до 31,9 млн руб. [310, с. 111]. Зростання кількості фабрик за галузями (1822 – 1831 рр.) у відсотках становила: бавовняно-полотняна – 230 %, шовкова – 25, суконна – 30, шкіряна – 12, паперова – 10, цукрова – 34 % [539, с. 132]. Промисловість в умовах тарифу 1822 р. продовжувала планомірно розвиватися. Як свідчить промислова статистика, з 1814 по 1825 рр. кількість суконних підприємств зросла з 235 до 324; з 1825 по 1850 рр. – з 324 до 492. Металургійних підприємств: з 1814 по 1825 рр. – з 75 до 170; з 1825 по 1850 рр. – з 170 до 416 [278, с. 411–412, 594]. Динаміка промислового зростання підтверджує наш висновок про те, що в історії російської митної політики не існувало класичних фритредерських митних тарифів. Вони завжди залишалися протекційними за своєю ідеологією та еволюціонували від радикального протекціонізму до поміркованого і навпаки.

В українській історіографії історії народного господарства першої чверті ХХ ст., що представлена працями О. Оглоблина та М. Слабченка, роль тарифу 1822 р. для економіки українських губерній характеризувалась інакше. Так, О. Оглоблин наголошував, що економіку українських губерній першої половини ХІХ ст. у складі Російської імперії можна вивчати “виходячи тільки з принципу господарської автономії України” [548], яка з кінця ХVІІІ ст. поширилася практично на всі терени Наддніпрянщини, що перебували під владою Росії. Економічна “автономність” Наддніпрянщини, на думку О. Оглоблина, мала визначальний вплив не тільки на господарський розвиток, але й на всю українську історію ХІХ ст. Українська “господарча автономія”, на переконання зазначених теоретиків, унаслідок політичної підпорядкованості змушена була мати нерівноправні й збиткові для себе економічні взаємини з політично домінуючою Росією. Колоніальний визиск здійснювався через примусове використання України як ринку збуту російських промислових виробів завдяки протекціоністській митній політиці [343, с. 51]. М. Слабченко та О. Оглоблин розглядали російський протекціонізм як фактор, що перешкоджав економічним зв'язкам України із Заходом, або встановлення свого контролю над цими зв'язками, в цьому ж контексті згадувалися тариф 1822 р. і його редакція 1832 р.

., що усунули з “українського ринку” польські суконні товари [343, с. 54]. Щоб розібратися з сутністю цієї історичної проблеми, доцільно ґрунтовно розглянути митні протиріччя, що виникли в Східній Європі після Віденського конгресу 1815 р., які, на думку О. Оглоблина та М. Слабченка, вплинули на економіку України.

Розглянувши обставини запровадження митних тарифів 1819 й 1822 рр., а також митні й зовнішньоторговельні процеси, викликані ними, проаналізуємо чи дійсно в ХІХ ст. могла існувати “господарча автономія” України з погляду формальних ознак і фактичного стану політико-економічних відносин.

Наприкінці ХVІІІ ст. українське купецтво в межах обох регіонів фактично структуризувалося, набуло юридичного оформлення як стан і чисельно становило значну силу не лише в місцевій економіці, а й загалом у Російській імперії. Інтеграція українського купецтва в правову систему імперії виключала будь-які елементи господарської автономії. Купецтво тепер діяло в правовому та економічному просторі, який формувався виключно російським урядом, особливо після міністерської реформи 1802–1811 рр., яка посилювала управлінську дисципліну, систему звітності і вносила нові елементи централізації [366].

Постійна територіальна експансія Російської імперії спричинила й відповідну цій політиці державну посаду генерал-губернатора та його Канцелярію. Особливість інституту генерал-губернаторства в тому, що вона легітимізувалась іменем самодержця й здійснювала інтеграційні заходи, зокрема і в Україні, як вища регіональна влада. Задумана як тимчасова, вона пройшла шлях розвитку від вищої за міністерську владу в регіоні в усіх повноваженнях і функціях, через період майже паритетних відносин, до перетворення надалі в політичну інституцію з передачею місцевій, губернській владі контролю за господарсько-управлінськими справами. Які з них переважали – залежало від соціально-економічного й політичного стану регіону.

Вища надгубернська регіональна влада в Україні виконала основну функцію коригування глибинних процесів інтеграції, ініціювала легітимні шляхи опанування кожним краєм. Генерал-губернаторська влада була органічною в системі поліцейсько-бюрократичного управління, вона навіть більше, ніж звичайні органи в державі, відповідала імперським методам приєднання територій. Українські регіони поступово було введено в загальноросійську систему державного життя [587].

Щодо зовнішньополітичних умов експортування української продукції, то з кінця ХVІІІ ст. основним продуктом експорту губерній Правобережної, Лівобережної України та Новоросії залишались зернові культури. Найбільшим попитом у платоспроможних країнах Західної Європи: Англії, Франції, Італійських князівствах, Голландії, Іспанії користувалась пшениця, але продаж великих обсягів пшениці у цих країнах за відсутності свободи комерційного мореплавства по Чорному морю був би дуже ускладнений. До укладання у 1774 р. Кучук-Кайнарджийського миру султан Османської імперії мав особисте монопольне право на перевезення зерна акваторією Чорного моря. Тому перемоги Російської імперії у війнах з Портою дозволили підключити до

зернового експорту чорноморські та середземноморські комунікації, які не мали потужних конкурентів у торгівлі сухопутним шляхом через західні кордони. Йдеться про потужних виробників пшениці: Польщу та Пруссію. Ці країни також були активними експортерами зернових на англійський ринок і створювали цінові перешкоди для українських експортерів. Якщо в період з 1816 по 1846 рр. англійські компанії купували в Одесі зерно за ціною від 5, 40 до 6, 57 руб. сріблом за чверть, а в самій Англії – від 10,30 до 15,30 відповідно [171, с. 93–95], то у Гданську польські компанії-посередники пропонували 2, 12–2,35 руб. сріблом за чверть пшениці [566, арк. 34]. Вивезення через Польщу та Пруссію було вигідним лише у 1816, 1835 та 1847 рр., коли неврожаї в цих країнах обмежували їх експортні можливості.

Хоч експорт зернових це й не найкращий варіант зовнішньої торгівлі, тому що зерно все ж класифікується як сировина, але на той період іншого масового експортного продукту в Україні не існувало. Війни з Османською імперією впродовж усього XVIII ст. потребували від російського уряду зосередження колосальних ресурсів, у тому числі ресурсів України. Навіть в умовах існування України у XVIII–XIX ст. як самостійного суб'єкта міжнародного права, вирішення чорноморського питання для неї було б непосильним завданням. Зі світового досвіду відомо, що морські перевезення вважаються найрентабельнішими й дешевими. Починаючи з рішень Комісії з комерції від 1763 р., йшлося не про викачування ресурсів, а про інтеграцію в імперський економічний простір. Вхідження Гетьманської України в митно-правовий простір Російської імперії, який тривав з 1754 по 1776 рр., поширював однакові митно-правові норми на всіх підданих імперії незалежно від географічного розташування. У митних нормативно-правових актах XVIII–XIX ст. неможливо віднайти положення, які б надавали особливі преференції купцям залежно від їх національного походження, або місця проживання.

Історичний досвід Франції, Англії XVII–XVIII ст. свідчив, що необхідна наполеглива довгострокова державна політика, щоб навчити національних підприємців виробляти власний продукт, а не спекулювати виробленим іншими народами. Реальне становище змушувало державу застосовувати для цього і суворі примусово-адміністративні заходи, ігноруючи протести суспільства. Чекати, поки в країні природним шляхом сформується свідоме верства буржуа, було безпідставною утопією.

Тепер доречно звернутися до промислової статистики, щоб з'ясувати факт, чи дійсно митний тариф 1822 р. позбавив українські губернії польського сукна. Спочатку розглянемо питання щодо реальних поставок польського сукна в Російську імперію, в тому числі в українські губернії. Нагадаємо, що згідно з тарифом 1819 р. польське сукно, вироблене з іноземної сировини, обкладалось 1–3-відсотковим митом. Користуючись же корупційними зв'язками, пруські підприємці отримували у місцевій поліції фальшиві свідоцтва про польське походження сукна, й таким чином російський ринок наповнювався величезною кількістю контрабандного сукна. За офіційними відомостями польських воєводських комісій, виробнича потужність польських фабрик дорівнювала 40–60 так званих “половинок” сукна на рік, а в митних оголошеннях цей

показник сягав 500. Це призвело до того, що в торгівлі з Царством Польським торговельний баланс (1823 – 1830 рр.) залишався негативним [86, арк. 216]. Навіть незважаючи на польське повстання 1830 р., російський уряд не поспішав збільшувати митну ставку на польське сукно, не реагуючи на тиск з боку російських фабрикантів. І лише в Законі про митний тариф для Імперії й Царства Польського від 13 листопада 1834 р. мито на польське сукно зросло до 15 %, але за такою ж ставкою обкладались і російські бавовняні тканини, що ввозились у Польщу. Таким чином, теза, що тариф 1822 р. відірвав український ринок від європейських товарів, не зовсім коректна, твердження, що тариф 1822 р. відкрив Україну для експансії російських фабрикантів, на зовсім, на наш погляд, точна. Інтенсивне відкриття фабрик та мануфактур, у тому числі в українських губерніях, розпочалось після ухвалення митного тарифу 1810 р., а серед засновників фабрик значне місце займали дворяни українського походження.

Як приклад розглянемо динаміку розвитку цукрових заводів та суконних мануфактур як підприємств найбільш прибуткових у той період, що користувались державною підтримкою у вигляді прямих субсидій та тарифних преференцій. Так, лише в правобережних губерніях (Київська, Волинська, Подільська) кількість суконних мануфактур сягало 1814 р. – 35; 1832 р. – 82; 1859 р. у правобережних, лівобережних і південних губерніях працювало 121 підприємство з виробництва сукна. Щодо цукрових заводів, то першим у 1820 р. запрацював завод Понятовського, а вже в 1861 р. кількість працюючих цукрових заводів досягла 260 [296, с. 18, 176–190]. Не слід шукати й складного пояснення більшої активності підприємців з російських губерній. Створення мануфактурної промисловості в них спостерігається на початку XVIII ст., цей процес заохочувався російським урядом.

Подальшу еволюцію митного тарифу розглянемо в контексті промислового перевороту, в Російській імперії у 40–50-х рр. XIX ст. В середині XIX ст. промисловість імперії досягла помітних успіхів, розпочалось будівництво та експлуатація перших залізниць. Ці зміни в економіці безпосередньо вплинули на визначення курсу зовнішньоекономічної політики. Додатковим поштовхом, що прискорив прийняття заходів у тарифній політиці, стала Східна війна 1853–1856 рр., а основним мотивом позиції російського уряду стало пом'якшення протиріч, що формувались у російському середовищі, між дворянством і підприємцями внаслідок протекційної політики. Стимулювання в першій половині XIX ст. промисловості сприяло започаткуванню капіталістичних відносин, але цей рух загрожував знищити кріпацтво й відштовхнути дворянство на узбіччя суспільно-політичних відносин. Для промислового перевороту потрібно було вивільнення значних трудових ресурсів, кріпацтво заважало цьому. Якщо у 1825 р. вільнонаймані працівники становили 54 % від загальної кількості зайнятих в обробній промисловості, то вже в 1860 р. – 87 % [430, с. 531]. Однак це були ті ж самі кріпаки, які виконували таким чином грошовий оброк для поміщика.

На зовнішній торгівлі Російської імперії в середині XIX ст. позначався вплив гострих суперечностей, характерних для кризи феодальної форми організації. В оцінці митної політики Росії напередодні реформ 1860 р. історіографія до 1918 р. основну увагу приділяла зовнішньому фактору – переходу Англії до митного лібералізму, або проблемі підвищення митних прибутків [445]. У зарубіжній історіографії цим обставинам також приділено значну увагу, визнається вплив зовнішніх та внутрішніх факторів [291]. Радянська історіографія 1960–70 рр. надавала перевагу ролі станових інтересів у процесі формування зовнішньоторговельного та митного курсу держави [308]. Ґрунтовний аналіз джерел не дозволяє ігнорувати ролі класових протиріч, що обов'язково посилювались у подальшому форсуванні індустріалізації та зростанні класу найманих працівників, а це створювало цілком зрозуміле побоювання російського уряду.

Тариф 1850 р. – останній етап митної політики миколаївського правління залишається маловідомим. К. Лодигенський, який досліджував історію російського митного тарифу з середини XVII до 1870-х рр. зробив висновок, що “в 1850 году был сделан под влиянием требований внутренней политики более решительный шаг по пути свободной торговли” [426, с. 228]. М. Соболев характеризує тариф 1850 р. не як рішучий крок до митного лібералізму, а лише маленьку спробу на цьому шляху. При цьому він стверджував, що “действие тарифа 1850 г. было более моральное, чем экономическое, и что реформа только до тронулась до таможенной рогатки и, слегка приподняв ее, отдернула руку, как бы отложив исполнение намерения до следующего раза” [445, с. 74–75]. Якщо К. Лодигенський розглядав тариф 1850 р. як результат внутрішньої політики, то М. Соболев зводить усі мотиви тарифу 1850 р. виключно до фіскальних сподівань: “Этот фискальный интерес, как можна видеть из общих соображений Тарифного комитета и из специальных указаний объяснительной записки по отдельным статьям тарифа, – зауважує М. Соболев, – играл главную роль в таможенной реформе 1850 года” [445, с. 79]. Полярніші оцінки цього тарифу розміщено на сторінках праць радянських істориків та економістів. П. Лященко дійшов висновків, що тариф 1850 р. був прийнятий під тиском дворянства. П. Хромов, солідаризуючись з думкою Лященка “про тиск на уряд дворянства”, все ж не розцінює тариф як перехід до митного лібералізму: “С введением этого тарифа протекционистская политика правительства приобретала более умеренный характер” [578, с. 104].

У той же час, якщо проаналізувати російські митні тарифи першої половини XIX ст. за рівнем максимального та мінімального оподаткування, говорити про перемогу в “тарифній” битві того чи іншого

російського соціального стану недоцільно. На нашу думку, більш раціональну позицію зайняв С. Покровський, який вважав, що “в целом тариф 1850 г. представлял собою робкий и несмелый шаг по пути разрешения проблемы индустриального развития страны” [512, с. 266].

Щоб розібратися у складному комплексі причин, що сприяли створенню тарифу 1850 р., й дати йому об'єктивну оцінку, слід відмовитися від спрощеного для того часу уявлення про протекціонізм як політику, спрямовану на захист інтересів буржуазії, рівно як і уявлення про фритредерство, політику, що виражала виключно інтереси землевласників-дворян. Запровадження ліберального тарифу в середині XIX ст., крім того що загрожувало підризом життєво важливих для економіки держави галузей промисловості та позбавляло його конкурентоздатності на східних ринках, швидко вплинуло б і на поміщицьке господарство. Не буде перебільшенням стверджувати, що ліберальний тариф 1840–50-х рр. відразу викликав би не лише розорення промисловців, але й поміщиків. Це було невідступним, оскільки скорочення кількості промислових підприємств тягнуло за собою руйнацію значної кількості оброчних господарств, і характерно, що це було відображено в клопотанні промисловців, яке останні подали Миколі I. У зв'язку з розробкою нового тарифу, ця взаємозалежність інтересів поміщика і фабриканта в протекціоністському тарифі сформульована до сить чітко. Відмічаючи, що тариф 1822 р. мав позитивний вплив на економіку, делегати від промисловців писали: “Это событие достаточно определило, чем может держаться в России фабричная и мануфактурная промышленность, от которой зависит и благосостояние крестьянина, а вследствие того и помещика. Фабрики и мануфактуры не сеют и не жнут, но потребляют земные произведения, покупая их на наличные деньги, и, кроме того, дают средства остающимся от земледельческих работ людям приобретать деньги работою на фабрике, что самое поддерживаает села и дает возможность поселянам платить государственные подати и оброки помещикам” [67, арк. 3]. Ліберальна митна політика мала вплинути також на поміщицькі господарства.

На початку 1840-х рр. почалось падіння російського сільськогосподарського експорту. Причому це явище пов'язувалось не з тимчасовими кризовими ситуаціями, а з появою на європейських ринках потужних конкурентів, рахуватися з якими було неможливо. Тому пов'язане з ліберальним тарифом падіння споживчих можливостей національного споживача завдало б потужного удару по землевласникам. У документі, що цитувався вище, показано залежність поміщика від падіння сільгоспекспорту. У другій частині документа наводився конкретний матеріал: “Те самые, которые теперь жалуются на

дороговизну русских изделий, почувствуют, что и дешевое иностранное будет дорогим, когда вотчины не станут приносить верных доходов. Напрасно надеются, что так называемый русский товар, т. е. шерсть, пенька, лен, сало, кожи, которые иностранцы будут покупать у нас, ввозя свои мануфактурные изделия, заменят нашу внутреннюю мануфактурную деятельность в общем народном благосостоянии” [67, арк. 4–5]. Цей абзац завершується багатозначним зверненням купців до царя. “Что было в старину, то уже не воротится”, – пишуть купці Миколі I, доводячи всю утопічність розрахунків на вивезення аграрної продукції за кордон. За цим слідували відверті цифрові показники.

У 1848 р. Російська імперія з експорту вовни до Англії займала шосте місце. Перше належало Австралії, друге – Південній Америці. При цьому австралійський експорт перевищував російський у 13 разів. У 1849 р. Росія займала п'яте місце. Перше знову – Австралія, яка за рік збільшила експорт вовни на 25 %, друге – Південна Америка. Ця ситуація стосувалась, у першу чергу, українських губерній, які належали до другої групи виробників як сировини – вовни, так і фабричних товарів – сукна. Українські губернії з 1809 р. спеціалізувались на виробництві тонкорунної вовни, у тому числі для експорту в Європу, але якість вовни була незадовільною, тому експортувалась за низькими цінами. Щоб виправити ситуацію, у Харкові 1837 р. за ініціативи купців створюється акціонерна компанія для торгівлі вовною. Та слабка технологічна дисципліна поміщиків у процесі підготовки вовни на продаж не дозволяла її використовувати для виготовлення тонких сукон першого розряду на англійських і німецьких фабриках, що засвідчила комісія Харківського акціонерного товариства, яка перебувала на англійських фабриках в 1847 , 1858 рр. Тонкорунна вовна з новоросійських губерній за якістю знаходилась на одній позиції з вовною Угорщини та Богемії, але поступалась німецькій вовні, тому була дешевшою від німецької на 25 %. До того ж втрати під час обробки вовни становили 45 %, у той час як австралійської вовни – 30 %. Це було викликано тим, що українські виробники використовували застарілу технологію промивки вовни, внаслідок чого вона втрачала свою якість.

Основними споживачами російської вовни в середині XIX ст. стали країни східного Середземномор'я, Іран та головний споживач Китай. Так, із загальної вартості вивезення російського сукна у 1859 р. 3 450000 руб. на європейську торгівлю припадало лише 76000 руб., у тому числі простих сукон – на 6000 руб., інших вовняних виробів – на 70000 руб. Головним стимулятором зростання вівчарства та кількості суконних фабрик у Російській імперії залишався внутрішній попит і колосальні державні замовлення сукна для армії та флоту. Отже, зрозумілою була

стурбованість купецтва напередодні розробки тарифу 1850 р. утопічними сподіваннями фритредерів щодо перспектив сировинної торгівлі Росії [296, с. 218–220].

Однак повернімось до звернення купців 1850 р. Наскільки швидко зростало ввезення вовни від інших учасників світового ринку, ілюструють такі дані з документа: "... в 1816 году из Австралии вывезено 245 фунтов шерсти, а в 1834 году вывезено оттуда же 3 699793 фунта. Из Ост-Индии вывезено шерсти в 1835 г. 255840 фунтов, а через 8 лет вывезено оттуда до 4,5 млн. фунтов". Усе вищезазначене належить не лише до експорту вовни. "В такой же пропорции увеличиваются и размножаются все отрасли хозяйства в английских колониях и в Южной Америке, которой торговля находится в руках англичан. Уже значительное количество сала и кож вывозится в Англию из Австралии и Южной Америки, строевым лесом снабжают Англию также Австралия и Канада и вообще все, что прежде Англия вывозила из Европы и особенно из России, доставляется ей в значительном количестве из стран, от нее зависящих, в которых она уничтожила всякую мануфактурную производительность, снабжая своими дешевыми изделиями" [67, арк. 5].

Немає сумніву в тому, що під час розробки нового тарифу 1850 р., так як і попередніх тарифів, фіскальні очікування мали велике значення, але не вирішальне. Загальна сума митних зборів з 1846 р. була стабільною. 1846 р. дав 46 967202 руб., 1847 – 45 744122, 1848 – 44 488 714, 1849 – 45 591936, 1850 р. – 46 087178 руб [85]. Тарифний комітет, розробляючи новий тариф, ставив за мету не стільки збільшення суми митних зборів, скільки розширив перелік дозволених до ввезення товарів та змінив деякі ставки, щоб зберегти суму прибутків. Після введення тарифу 1851 р. знов-таки бюджет отримав 46 899436 руб., у 1852 р. – 48 204034 руб., у 1853 р. – 42 293980 руб. Таким чином, середня сума прибутків за п'ятиріччя до нового тарифу дорівнювала – 45 776000 руб., а за три роки його застосування – 45 796100 руб.

Тариф 1850 р. згідно з проектами його укладачів мав вирішити й зовнішньополітичні питання. Політичний мотив тарифу 1850 р. пов'язаний із розрахунками уряду на можливість економічного зближення з Англією, за бажанням Миколи I зблизити дві імперії на Близькому Сході. Економічний зв'язок з Англією намагались зміцнити через відміну існуючих заборон на ввезення деяких промислових виробів, особливо бавовняних, та зниження мит на коштовні речі. Так, на бавовняні вироби ставки знижувались на 40 %, на сировину і напівфабрикати – на 7,5 %. Правда, фабриканти різко критикували ті статті тарифу, що полегшували доступ іноземним виробам на російський ринок. І хоча, як вони

стверджували, іноземна конкуренція призведе їх до банкрутства, насправді намагалися захистити не бавовняну промисловість, а надприбутки, якими вони до 1850 р. користувалися внаслідок надзвичайно високого ступеня митного захисту.

Як уже зазначалося, протекціонізм у середині XIX ст. відповідав не лише інтересам промисловців, а також інтересам поміщиків. Слід додати й деякі специфічні риси, характерні російському протекціонізму середини XIX ст. Російський протекціонізм проявив себе лише з одного боку. По-перше, на той час не існувало постійно діючої системи державних субсидій для капіталістичної промисловості. С. Боровий визначає, що з середини 20-х рр. XIX ст. повністю припинилося надання державних позик промисловцям [316, с. 229].

Архівні матеріали вказують, що банківськими позиками користувалися виключно власники кріпацьких підприємств, і, в першу чергу, уральських заводів. Отже, російський протекціонізм середини XIX ст. повністю зводився до митно-тарифного регулювання. Від цієї політики царський уряд не відступав як за часів міністра фінансів Є. Ф. Канкріна, так і міністра фінансів Ф. П. Вронченка. Тут могли мати місце не вагання від протекціонізму до лібералізму й навпаки, а лише зміни в “ступені” реалізації цього принципу. Ф. Енгельс чудово розкрив ці обставини в листі до Н. Даніельсона: “В одному можна не сумніватися: якщо Росії дійсно потрібна вітчизняна велика промисловість і вона твердо вирішила створити її, то вона не могла її отримати лише за допомогою відомої ступені протекціонізму. З цієї точки зору, питання про протекціонізм перетворюється тільки на питання ступеня, а не принципу; сам же принцип залишався незмінним” [164, с. 165].

І це дійсно було так. Деяке зниження ставок митного тарифу 1850 р. ні в якому разі не стало порушенням принципу захисту російської промисловості, а лише коригуванням ступеня цього захисту. Це виявилось і в значному зниженні митних ставок на хімічні продукти, барвники, вкрай необхідні для бавовняної промисловості. Що стосується металургійної промисловості, то тариф 1850 р. залишався заборонним для імпорту. Доставка в Росію імпортного заліза й чавуну морським шляхом заборонялась, а на сухопутному кордоні встановили єдину митну ставку – 50 коп. з пуду, що робило імпортне залізо, з урахуванням транспортних видатків, дорожчим за російське на 20 коп. за пуд. Важливою для українських губерній була повна заборона імпорту цукру-рафінаду. Залишалось безмитним увезення технологічного обладнання для підприємств. Але якщо стосовно ряду галузей промисловості тариф 1850 р. свідчив про зменшення ступеня захисту, то щодо експорту

продуктів поміщицьких господарств слід визнати явну тенденцію до зростання захисту. Так, новий тариф дозволив безмитно вивозити основні продукти поміщицьких господарств – шкіри та зернові, знижувались мита на традиційні аграрні продукти: льон, прядиво, клоччя.

Еволюція митного тарифу після 1850 р. обумовлена процесом подальшого розвитку промисловості. У 1859 р. знижено мита на чавун і залізо, що потрібно було для розвитку машинобудування. Ввезення чавуну дозволялося через усі чорноморські порти, але заборонялося в азовські.

Пожвавлення промислового і в цілому економічного життя позначилось збільшенням імпорту: з 1857 по 1859 рр. імпорт, за даними митної статистики, збільшився на 58 %, тоді як експорт – на 37 %. Це, відповідно, відбилося на платіжному балансі держави. Міністерство фінансів розробило проект боротьби з негативним зовнішньоторговельним балансом за допомогою зростання експорту, а не збільшення мита. Фінансові потреби після Східної війни змусили використати старий перевірений часом спосіб – збільшення митних ставок. Мита зростали на 5 % на всі імпортні товари, крім цукру, який і так мав надійний тарифний захист.

З 1861 р. митно-тарифний механізм стає важливим інструментом технологічної модернізації промисловості та сільського господарства. Серед таких заходів: дозвіл власникам машинобудівельних заводів безмитно купувати обладнання для виробництва; у південні порти дозволялось безмитне ввезення комплектуючих для сільгоспзнарядь; зниження мита на прості сільськогосподарські знаряддя. Ці заходи проводились упродовж 6 років. У 1863 р. пільговий режим був чинний для ввезення сільгоспобладнання через південно-західний кордон. У цьому ж році звільняється від мита імпортна бавовна, а з 1864 р. суттєво знижується, а на деякі товари скасовується, експортне мито, в тому числі на ліс та лісові товари.

Тариф 1868 р. дає багато цікавого матеріалу для розкриття загальних мотивів і факторів митної політики. Тарифні зміни було здійснено в добу промислового підйому. Результатом цього стали невігідні з грошово-політичного боку наслідки в торговельному балансі. Після тривалого часу, упродовж якого торговельний баланс Російської імперії був активний, настала доба пасивного торговельного балансу. Статистичні дані за п'ятиріччя (1816–1865 р.) свідчать про активність торговельного балансу. Починаючи з 1865 р., ситуація змінюється: баланс стає пасивним. З 1865 по 1870 рр. експорт у середньому був менше імпорту на 27 млн руб., з 1871 по 1875 рр. – на цілих 81 млн руб. [553, с. 229].

Ці обставини мали важливе значення, вплинули на орієнтацію митної політики: стан торговельного балансу, відповідно, викликав побоювання. А з іншого боку, уряд зрозумів, що попередні митні тарифи 1850-х рр. не дали, з фіскального боку, сприятливих, очікуваних результатів. Під впливом цих факторів і склався митний тариф 1868 р. Щоб його охарактеризувати, корисно навести деякі цифрові дані, які попри всю умовність мають демонстративне значення. Згідно з розрахунками М. Соболева, простежується така динаміка змін у тарифі 1868 р., порівняно з тарифом 1850 та 1857 рр. У попередніх тарифах відсоток знижених ставок становив у цілому 60 %, а в 1868 р. – лише 46 %. Якщо в 1857 р. підвищення торкнулись усього 2,4 %, то 1868 – 30,7 %, майже третини ставок. У 1857 р. більше 1/4 ставок (27,4 %) були знижені від 26 до 50 %, а 1868 р. таке зниження торкнулось лише 1/6 ставок (16,4 %) [549, с. 301].

Для розвитку промисловості та успішного функціонування митного захисту має значення не лише наявність відповідного мита, але й загальна економічна ситуація, в якій розвивається промисловість. У другій половині XIX ст. стан торговельного балансу був тісно пов'язаний з економічною кон'юнктурою.

Пасивний стан торговельного балансу для Російської імперії у 1860-х рр. обумовлювався економічним розвитком, що в періоди підйому ввезення іноземних товарів, за загальним правилом, мав тенденцію до зростання. Ця тенденція стає тим помітнішою чим слабкіше індустріальний розвиток, тому що зростає попит самого виробництва на сировину, паливо, обладнання. Коли розвивається промисловість і зростає ввезення, фіскальний мотив отримує широке поле застосування. Захист відступає на другий план, вітчизняне виробництво не задовольняє попит. Увезення не конкурує з вітчизняним виробництвом, а доповнює його. Ця тенденція була характерна і для 1890-х рр., за більш розвинутої промисловості. Промисловий підйом кінця XIX ст. призводив періодично до чавунного, цементного та іншого “голодування”. Промисловість потребує посиленого забезпечення необхідними матеріалами, ввезення яких зовсім не заважає інтересам внутрішнього виробництва. Траплялись випадки, коли російські виробники змушені були організувати цей імпорт. Так, 1897 р. ряд цементних заводів імпортували цемент для своїх споживачів. Теж саме здійснював рейнсько-вестфальський вугільний синдикат, імпортуючи для своїх споживачів англійське вугілля.

За таких умов фіскальне завдання митного оподаткування не вступає у конфлікт з протекціонізмом. Якщо підприємство само купує імпортні

матерали, то, очевидно, воно не потребує захисту від іноземної конкуренції. Звідси важливий висновок: митний захист узагалі має різне значення для підвищення кон'юнктури та депресії. При загальному підйомі фіскальне завдання здійснюється завдяки оподаткуванню зростаючого ввезення, і це зовсім не загрожує інтересам промисловості. Зі зниженням кон'юнктури фіскальна функція митного захисту стає неможливою, внутрішньо суперечливою. Тому значення фіскального і протекційного мотивів повинно оцінюватися відповідно до кон'юнктури. Аналіз економічної кон'юнктури обов'язковий в оцінюванні впливу митного тарифу на промисловий розвиток країни. Митний захист – лише один із багатьох факторів, що визначає розвиток промисловості, економічна кон'юнктура серед цих факторів лідирує.

У 1870-х рр. в російській митній політиці знову яскраво розкривається взаємодія фіскального і протекціоністського моментів. Першим рішучим проявом фіскальності стало встановлення так званих “золотих мит” у 1876 р., тобто стягнення митних зборів золотом. Цей захід був викликаний підготовкою війни з Османською імперією. Завдяки урядовим діям напередодні війни 1877–1878 рр. удалося збільшити золотий фонд з 65 до 310 млн руб. Курс кредитного рубля зріс із 76 до 85 коп. Чергова війна з Туреччиною стала важким випробуванням для російських фінансів. Загальні витрати перевищили 1 млрд руб., що змусило уряд застосувати грошову емісію в 400 млн руб. [337, с. 75]. Фактичне збільшення мита по відношенню до валютного курсу становило 50 %. Таке різке зростання мит стало радикальним кроком на шляху зміцнення протекціонізму. Пропонуючи встановити стягнення митних зборів у золотій монеті, міністр фінансів М. Х. Рейтерн вважав, що цей захід дав би уряду значні кошти для закордонних виплат, зменшив би імпорт іноземних товарів і, таким чином, вимивання грошей за кордон. Упровадження “золотих мит” у 1876–1878 рр. стало відправною точкою для фіскального зростання ставок тарифу всього наступного періоду. Ця взаємодія призвела до створення митно-тарифної системи, верхньою ланкою еволюції якої став тариф 1891 р., а тариф 1903 р. був лише модифікацією тарифу 1891 р.

Провідну участь у створенні митно-тарифної системи Російської імперії кінця XIX – початку XX ст. брав міністр фінансів М. Х. Бунге. Талановитий економіст, вихованець ліберальної економічної школи, за спогадами його сучасників, у душі переконаний фритредер. Утім його митна політика визначалась залізною державною необхідністю, що змушувала знаходити заходи збільшення державних прибутків, змінювати торговельний баланс в активний бік. В історіографії постать цього адміністратора отримала неоднозначну характеристику. На думку П. Б. Струве, як економіст М. Бунге не був оригінальним. М. І. Туган-

Барановський назвав його “не ярким человеком и мыслителем”, “человеком “серой теории”, но теории тусклой и чужой, лишенной какой бы то ни было оригинальности”. Але в той же час, продовжував Туган-Барановський, Бунге став “истинным реформатором нашей финансово-экономической политики именно потому, что он был теоретиком и пришел на пост министра финансов как добросовестный ученый, который был хорошо знаком с экономической и финансовой политикой Запада” [565, с. 146–147].

Міністр фінансів змушений працювати і знаходити відповіді не на теоретичні питання, абстрактні для більшості членів суспільства, а на складні реальні щоденні проблемні питання, від успішності вирішення яких залежала безпека суспільства й держави. Тому М. Бунге діяв під впливом обох мотивів: грошово-політичний мотив змушує обмежувати імпорт, що йде всупереч вимогам фіскального мотиву. Але стан державних прибутків не дозволяв теоретизувати про послідовність упровадження одного з принципів. Бюджет потребував надходжень щодня й тому доводилось знаходити все нові й нові джерела прибутків.

За такого стану державного господарства М. Х. Бунге вдалося провести ґрунтовні фінансові реформи, оздоровити податкову систему й підготувати валютну реформу С. Ю. Витте. Міцне підґрунтя цієї реформи було закладено завдяки систематичним заходам митної і торговельної політики, реалізованим М. Бунге. З 1880 р. починається процес 10-відсоткового підвищення ставок на всі товарні групи, у тому числі й на імпортовану сировину. Громадянська мужність його полягала в тому, що він відмовився приховувати реальну мету тарифної реформи ліберальними аргументами й відверто вказував на сувору необхідність підвищення державних прибутків. До цієї мети, на думку міністра фінансів, ведуть два шляхи: “Збільшення державних прибутків може бути досягнуто зниженням митних ставок, якщо можна розраховувати на збільшення споживання, іноді поміркованим збільшенням, якщо можна сподіватися, що споживачі сплатять більш високий податок”. Із цих двох систем міністр ратує за другу. Справа в тому, що “зниження мит обіцяє зростання митного прибутку лише у віддаленому майбутньому і за досить високого рівня народного добробуту; однак потреби державного казначейства не дозволяють розраховувати на перспективне зростання прибутків через декілька років” [309, арк. 470].

Далі М. Бунге, знову спираючись, на державно-господарську точку зору, правильно називає грошово-політичні причини на користь тарифної реформи. Це проблема платіжного балансу, загроза вимивання грошей за кордон і внаслідок цього погіршення вексельного курсу. Тому міністр

фінансів наголошує на потребі встановлення вигіднішого для Росії співвідношення між імпортом і експортом. Підвищення митних ставок дало б можливість зробити торговельний баланс більш вигідним; нові мита “вплинуть на заміну закордонних товарів туземними і тим самим здійснять суттєву підтримку нашій грошовій системі”. Ще один аргумент міністра щодо підвищення тарифних ставок пов’язаний із завданням захисту новостворених галузей промисловості. Еволюційним кроком митної стратегії М. Бунге став митний тариф 1891 р. У радянській історіографії 1970-х рр. сформувалась думка, що тариф 1891 р. став відповіддю на посилення протекційних заходів Німеччини, спрямованих проти російського аграрного експорту, для захисту німецького зернового ринку. Однак після ґрунтовного аналізу урядових документів, джерел, міжнародних митних угод можна стверджувати, що тариф 1891 р. став результатом тривалої еволюції російського протекціонізму, а не хаотичною відповіддю на чергову торговельну кризу.

Починаючи з 1880 р., відбувається тотальне підвищення митних ставок спочатку на 10 %, у 1882 р. ще на 10, у 1885 р. вже на 20 % [415, с. 52]. Уряд чудово розумів “важкість” таких тарифних змін і погоджувався з необхідністю перегляду митного тарифу в цілому. Тим більше, що підвищення мит 1880 та 1882 рр. дало замість запланованих 105 млн руб. – 85 млн [89, арк. 45]. Підвищуючи мита, російський уряд виходив із того, що уряди Німеччини і Франції, підтримуючи свою аграрну галузь, у перспективі ускладнять зерновий експорт з Росії. Також з’явилися нові зернові конкуренти на світовому ринку – це Північно-Американські Сполучені Штати та Австралія. Навпаки, в Державній раді вважали побоювання Міністерства фінансів необґрунтованими, Німеччина та Франція споживатимуть імпортне зерно у великих обсягах, а радикальні протекційні мита лише обмежать російський аграрний експорт. Побоювання дійсно не виправдалися, експорт зерна не скоротився, у той же час підвищення мита призвело до скорочення імпорту й збільшення різниці у торговельному балансі на користь російського бюджету.

Сам процес підвищення мита йшов лавиноподібно. У 1878 р. встановлюються мита на імпорту бавовну, а потім і на імпорту бавовняні вироби. 1884 р. на вимогу гірничих промисловців запроваджується мито на імпорту вугілля, цей тимчасовий захід протримався 30 років. У 1880 р. скасовується пільгове ввезення чавуну і встановлюється мито в розмірі 5 коп. з пуду, а вже 1886 р. мито зростає до 15 коп. з пуду, в 1887 р. до 30 коп. У 1885 р. спеціальним законом встановлюється мито на імпорту обладнання для заводів та сільськогосподарських машини – 50 коп. за пуд ваги одиниці обладнання. У підвищенні мита на метал та чавун Німеччина побачила удар,

спрямований проти неї, і 1887 р. значно підвищила мито на російське зерно, як з'ясувалось потім, не стільки в інтересах німецького сільського господарства, скільки як “покарання” Росії [548, с. 105].

Зростання мит призводило до зіткнення інтересів різних груп промисловців і комерсантів. Торговці вугіллям протестували проти мит на цей товар, власники машинобудівельних підприємств – проти мит на чавун, текстильні фабриканти вважали мито на бавовну занадто великими, але більша частина протиріч інтересів закінчувалася тим, що одночасно з обкладенням сировини збільшувалася ставка на напівфабрикат, а за цим послідовно збільшувалися ставки на фабричні вироби – на практиці ланцюг взаємних і постійно зростаючих мит. Такі дії призводили до скорочення імпорту, збільшували перевищення експорту над імпортом. Але скорочення імпорту, могло суперечити урядовій меті – збільшенню митних надходжень. Однак побоюватися високих ставок не доводилось; скорочуючи імпорт, вони все ж давали великі надходження до бюджету. Завдяки такій політиці доба радикального протекціонізму 1876–1891 рр. характеризується збільшенням митних надходжень з 72 у 1870–1876 рр. до 84 ,3 млн руб. у 1877–1881 рр., 101,5 млн руб. у 1882–1886 рр., і 115 млн руб. у 1887–1891 рр. [87, арк. 15]. Частка мит у вартості імпорту в різні роки була такою:

1857–1868 рр. – 18 %;

1869–1876 рр. – 13 %;

1877–1880 рр. – 16 %;

1881–1884 рр. – 19 %;

1884–1890 рр. – 28 %;

1895 р. – 31 %;

1906–1910 рр. – 30,5 % [85, арк. 89].

Багаторазові підвищення ставок митного тарифу, який не переглядався з 1868 р., і чисельні зміни окремих його частин створили громіздку систему, що й стало причиною чергової тарифної реформи. Отже, митний тариф 1891 р. – це не відповідь на німецький утиск російських експортерів, а передбачуваний крок тарифної еволюції, яку наполегливо впроваджував російський уряд. Навпаки, російський приклад викликав чергову хвилю протекціонізму в країнах Західної Європи. Це німецький тариф 1879 р., французький тариф 1885 та 1892 рр., італійський – 1878 р., австрійський – 1882 р. [415, с. 50–56].

Для запобігання неконтрольованим обсягам імпорту напередодні вступу в дію тарифу 1891 р. російський уряд здійснив загальне підвищення митних ставок у 1890 р. Новий тариф не лише зводив у єдину систему зміни митних ставок, починаючи з 1877 р., але й підвищував їх, особливо на сировину й напівфабрикати. Для 63 % усього імпорту обкладення зростало; з 530 пунктів тарифу за 270 пунктами було зроблено підвищення; причиною стала необхідність рівномірного захисту всіх галузей промисловості. Правда, один із найвпливовіших протекціоністів Д. І. Менделєєв все ж вважав, що внаслідок обмеженості в Росії вільних капіталів та інтелектуальних сил слід задовольнятися охороною лише найбільш важливих і здатних до розвитку галузей промисловості [443]. Таким чином, тариф 1891 р. закріпив результати тривалої протекціоністської політики, зробив повне коло від поміркованої митної охорони до заборонної системи оподаткування. У порівнянні з тарифом 1868 р. здійснено суцільне збільшення митних ставок – з 620 тільки 34 залишилися без змін, тобто 6 %; 432 статті, або 70 %, зросли, а п'ята частина (114) безмитних ставок знову підлягала оподаткуванню. При цьому майже 25 % усіх статей збільшено на 100 %, а також зустрічались підвищення у розмірі 500 і навіть 1000 %.

В історіографії цей процес також отримав неоднозначну оцінку. С. Ю. Вітте, який розробляв програму протекційних заходів і втілював їх у життя, так оцінював результати цієї політики: “Ось підсумки 20-річного (1877–1897) промислового розвитку країни: виробництво вугілля зросло з 110 до 684 млн пудів, чавуну – з 23 до 134, заліза – з 16 до 30, сталі – з 3 до 74 млн пудів, нафти – з 13 до 507 тис. т. Загальна вартість вироблених машин і обладнання збільшилася з 52 до 142 млн крб. У 6 разів зростає загальна вартість продукції хімічної промисловості, в 3,5 раза – бавовняної. Зовнішньоторговельний баланс з 1877 р. став активним із перевищенням вартості експорту над вартістю імпорту в 1895–1897 рр. у середньому майже на 140 млн руб” [336, с. 209]. Та існував і зворотний бік цього успіху. Навіть занижені офіційні дані свідчать, що за час управління С. Ю. Вітте Міністерством фінансів і його відповідальності за впровадження політики протекціонізму державний борг Російської імперії збільшився з 4,9 до 6,7 млрд руб. Фактичне зростання було ще значнішим. За оцінкою дослідника народногосподарського комплексу П. Ляшенка, протягом 1890 рр. “розміри державного боргу для фінансування будівництва залізниць, заохочення промисловості, накопичення золотого фонду й інших фінансових операцій зросли більш, ніж на 3,5 млрд руб., з яких 2,5 млрд руб. – за рахунок внутрішнього грошового ринку, а 1 млрд руб. – шляхом закордонних державних позик” [431, с. 390]. Якщо врахувати, що, за даними перепису 1897 р., 77 % населення Російської імперії становило селянство, то стає зрозумілим: саме ця верства населення несла на собі головний тягар фінансової політики держави. Цей недолік в економічній системі С. Вітте був досить очевидним також для його сучасників. П. М. Мілюков писав у біографічній статті про міністра

фінансів, що його політика дала “поштовх прискореному розвитку промисловості за рахунок добробуту села”. Б. Глинський у “Русских ведомостях” наводить таку ретроспективну оцінку: “Але молодий промисловий капіталізм можна було створити лише за рахунок когось: цей рахунок сплачувало селянство. За час своєї енергійної діяльності С. Ю. Вітте знайшов дуже мало часу для турбот про селянина” [350, с. 237].

У дореволюційній та радянській історіографії з часу видання книги Ю. Е. Янсона “Опыт статистического исследования о крестьянских наделах и платежах” (1877 р.) дотримуються концепції, згідно з якою індустріалізація в Російській імперії відбувалась за рахунок добробуту народних верств. У західній історіографії з кінця 1970-х рр. намітилась ревізія цього погляду. Німецькі історики С. Плаггенборг і С. Мерль вважали цю концепцію помилковою [440]. Сучасний російський історик Б. М. Миронов запропонував застосувати методи антропологічної історії для вирішення питання: хто сплачував за індустріалізацію в Російській імперії у 1890–1905 рр. під час дії радикального протекціоністського митного тарифу 1891 р. Використавши антропологічні дані чоловіків європейських губерній Російської імперії 1881–1915 рр. народження, а також відповідну методичку, Б. Миронов дійшов висновку, що індустріалізація 1890–1905 рр. і митний тариф 1891 р. як механізм цієї індустріалізації супроводжувались підвищенням добробуту населення, й відповідно здійснювались не за рахунок життєвого рівня селян і робітників [447]. Але слід зазначити, що до антропологічної концепції Б. Миронова є багато запитань і критичних зауважень від науковців, вона не завжди може дати пояснення складних процесів соціальної історії Російської імперії останньої чверті ХІХ ст.

Ураховуючи критичні аспекти, притаманні політиці протекціонізму в цілому, ми не можемо не відзначити довгострокові позитивні тенденції, які впливали на соціальні процеси. Тарифна політика, яка включала інтенсивну розбудову залізничної мережі, тарифне заохочення експорту, державне регулювання хлібних цін, розвиток переробної промисловості в сільській місцевості спричинило скорочення витрат на транспортування аграрних продуктів від місць виробництва до місць споживання, а потім і зрівняння цін у портах та на внутрішньому ринку за рахунок підвищення місцевих цін на землеробські вироби. Сприятливу тенденцію підвищення місцевих цін посилювала нова залізнична тарифна політика, починаючи з 1889 р., що базувалась на диференціації ставок залежно від відстані перевезення (зі збільшенням відстані тариф зменшувався), від призначення зерна для внутрішнього чи експортного збуту (поставки на експорт та у великі промислові центри отримували тарифні переваги) та від напрямку руху (одні напрями заохочувались, інші – блокувались). Надаючи привілеї периферійним віддаленим районам з низькими хлібними цінами, нові тарифи сприяли втягуванню максимальної кількості губерній у внутрішній і світовий ринок. Спеціально складені експортні тарифи заохочували розвиток підприємств для переробки зерна на борошно та комбікорм, які користувались великим попитом на закордонних ринках.

Будівництво залізниць, тарифна політика, заохочення експорту, державне регулювання цін суттєво збільшували прибутки землеробів. Це можна побачити з таких розрахунків. З 1890 по 1899 рр. середні місцеві ціни в 50 європейських губерніях імперії в золотій валюті (1 руб. = 1/15 золотого імперіала) за жито зросли з 61 до 68 коп. за пуд – на 7 коп., або на 11,5 %, у той час як ціни в основних портах, через які вивозився хліб, зросли з 74,6 до 76,2 коп. – на 1,6 коп., або на 2,1 %, а ціни на світовому ринку знизилися з 1руб. до 93 коп. – на 7 %. Аналогічно на овес: місцеві ціни зросли з 56 до 60 коп. за пуд – на 7,9 %, у той час як ціни в російських портах знизилися з 73,9 до 71 коп. – на 3,8 %, на світовому ринку зі 1руб. до 86 коп., тобто на 14,7 %. З кожного пуду проданого жита землероб вигравав 7 коп., з пуду овса – 4,4 коп. [265, с. 4].

Розвиток промисловості і залізничне будівництво створили тисячі робочих місць для селян, що потерпали від аграрного перенаселення: на 1900 р. надлишок робочої сили на селі за різними оцінками становив від 22–52 % загальної кількості робітників [427, 493, 534]. За словами С. Вітте: “Если вследствие развития при моем управлении сети железных дорог я отвлек от земли 4–5 млн людей, а значит с семьями миллионов 20–25, то этим самым я как бы увеличил земельный фонд на 25 млн десятин” [130, с. 483]. Слід зазначити, що всі наведені урядові заходи не стали випадковими епізодами, а були результатом реалізації економічної програми. Визнаємо, що економічна політика С. Ю.

Вітте була також еволюційним продовженням політики М. Х. Бунге, яка спиралася на теорію представників німецької “молодої історичної школи” А. Вагнера, Г. Шенберга, А. Шеффле, Г. Шмоллера. Вони однаково не сприймали крайнощі як соціалізму, так і економічного лібералізму. Сутністю розробленої ними теорії “державного соціалізму” було зміцнення союзу монархії та народу з допомогою перетворень, спрямованих на підвищення матеріального рівня і створення правового захисту широких верств населення [290, с. 223–302]. За Г. Шмоллером, “ідеї соціальної справедливості повинні йти на компроміси з суворою необхідністю сильного уряду, тому що демократизм, доведений до останньої межі, закінчується тиранством і цезаризмом” [599, с. 19].

Ідеї німецьких економістів із зацікавленістю сприймалися у Російській імперії, де прихильники реформ пов’язували свої сподівання з “верховною владою”. “Очевидно, – писав М. Бунге, – что между настоящим социализмом и социализмом государственным различие огромное: первый имеет в виду подорвать существование государства; второй хочет усилить хозяйственную деятельность государства настолько, насколько это необходимо для устранения гибельных последствий неограниченной свободы интересов” [567].

Оцінюючи історичні етапи митно-тарифної політики Російської імперії, особливо останньої чверті ХІХ ст., бачимо, що методологічній базі німецької історичної школи в оцінюванні ролі держави щодо проведення економічної модернізації відводилось провідне місце в урядових програмах міністрів фінансів М. Х. Бунге та С. Ю. Вітте.

Наведені спостереження свідчать про те, що політика протекціонізму – це складне соціальне явище. Держава, яка опинилась у ситуації, коли мала постійно наздоганяти, змушена вдаватися до форсування подій. У результаті

збігу таких обставин, як обмеженість фінансових ресурсів і одночасні складні зовнішньополітичні проблеми, держава мала свідомо жертвувати частково соціальними й економічними інтересами суспільства.

Таким чином, у результаті дослідження еволюції митного тарифу в Російській імперії з першої чверті XVIII й до початку XX ст. ми можемо запропонувати періодизацію даного процесу. В основу періодизації, на наш погляд, доцільно покласти принцип соціального завдання, що виконує вала тарифна політика, а не характеристики тарифних ставок, яка за великим рахунком нічого, крім абстрагованих цифрових значень, не дає. У нашому випадку під соціальним завданням слід розуміти роль митно-тарифного механізму в процесі функціонування різних економічних та суспільних інститутів держави.

I період: 1724–1766 рр. – початок цілеспрямованої тарифної політики Російської імперії. У цей період головне завдання, яке мав виконати митний тариф, – заохочувати й привчати місцеве купецтво до “правильної” організації зовнішньої торгівлі, а також створювати умови для формування мануфактурного виробництва.

II період: 1767–1810 рр. – митні тарифи 1766, 1782, 1796 рр. за ідеологією їх укладачів регулювали комерційні інтереси купецтва, дворянства, селянства. Саме в цей час митному тарифу належить провідна роль у включенні України до митного простору імперії. На спеціальну редакцію митного тарифу 1775 р. покладалась функція економічної інтеграції Азовсько-Чорноморського регіону до Російської імперії. Останнє десятиріччя XVIII ст. з подіями Великої французької революції відкрило шлях для використання митно-тарифного регулювання як інструмента зовнішньополітичної боротьби. Мова про тарифні заборони 1793 р. на торгівлю з якобінським урядом Франції.

III період: 1811–1876 рр. У XIX ст. в імперських митних тарифах закріплюються дві функції: фіскальна і жорсткий захист внутрішнього ринку та виробника. В основу тарифів першої половини XIX ст. покладено концепцію сприяння промислового перевороту і відстоювання економічних інтересів дворянських господарств через протекціонізм щодо фабрикантів, як це не парадоксально звучить. Одночасно митні тарифи 1810, 1816, 1819, 1822, 1857, 1867 рр. непрямо, але руйнували економічну базу дворянства, поступово формуючи нову соціальну структуру Російської імперії.

IV період: 1877–1891 рр. – остаточне закріплення в тарифній політиці радикальних протекціоністських заходів. Митний тариф стає важливим інструментом у комплексній політиці індустріалізації, під якої припадає на 1890-ті рр. Завдяки тотальному підвищенню мит як на імпорту, так і на

експорт вдалося отримувати й рекордні фіскальні надходження до бюджету. Тому митний тариф перетворюється на надійний інструмент підтримки активного торговельного балансу держави.

В історіографії впродовж XIX–XX ст. сформувалось стійке переконання про постійну боротьбу в Росії прихильників протекціонізму і фритредерства та про те, що ця боротьба думок прямо знаходила втілення в митних тарифах. Слід визнати цей погляд помилковим. Починаючи з першого російського митного тарифу 1724 р. основними завданнями цих державних актів стала підтримка активного зовнішньоторговельного сальдо та розширення внутрішнього споживання й виконання фіскальних планів. До 1876 р. структура митних тарифів неодноразово змінювалась: залежно від економічної кон'юнктури переваги надавались або заборонним методам, або фіскальним, але мета тарифу завжди залишалась незміною – захист внутрішнього ринку і власного виробника.

Тариф 1819 р. в історіографії називають максимально ліберальним, але це помилка, яка перетворилась у історіографічну традицію. Аналіз структури тарифу 1819 р. свідчить, за рівнем митного оподаткування він був наймаксимальнішим і суворим у порівнянні з митними тарифами інших держав цього періоду. Дискусія про ліберальність цього тарифу виникла внаслідок невдалої спроби об'єднати суперечливі торговельні інтереси Росії, Австрії, Пруссії та Царства Польського, а також браку надійного механізму митного контролю за походженням товарів, які надходили на російський ринок через Царство Польське, фактично це була прусська й австрійська контрабанда.

Російські митні тарифи XVIII–XIX ст. слід розглядати не як вузько фіскальні інструменти, а значно ширше. Митний тариф виконував функцію інтеграції й централізації територій, що входили до складу імперії, яскравий приклад такого призначення тарифу – включення Гетьманської України в імперську митну систему.

2.3. Міжнародні торговельно-митні угоди XVIII – початку XX ст.

Починаючи з XVIII ст., торговельний договір як міждержавна політико-економічна угода обов'язково включає розділ, присвячений регулюванню митно-тарифних процедур. Вивчення цієї проблематики важливо для повнішого розуміння міжнародного правового та тарифного “поля”, в якому діяли митні інститути Російської імперії. Відповідно до нашої загальної наукової проблеми зосередимо увагу, в першу чергу, на торговельних угодах, що поширювали свою юрисдикцію на українські території, Азово-Чорноморський регіон, а також базові загальноімперські законодавчі акти у

сфері зовнішньої торгівлі, у правових рамках яких діяли суб'єкти господарювання українських губерній і митні установи південно-західних та південних митних округів.

Окремі аспекти досліджуваної проблематики відобразились у дореволюційній, радянській і сучасній історіографії. У першу чергу, слід відзначити роботи В. О. Ульяницького [571], М. В. Познера [511], Є. І. Дружиніної [373], А. І. Юхта [607], Н. В. Козлової [404], П. І. Лященко [429]. Дослідження правового забезпечення зовнішньої торгівлі щодо застосування тих чи інших норм міжнародного права висвітлено в працях видатних російських юристів-міжнародників останньої чверті XIX ст. Г. Шершеневича – “Учебник русского торгового права” (1896 р.), П. Цитовича – “Лекции по торговому праву” (1873 р.), А. Мартенса – “Опыт комментария русского торгового права на основании судебных решений” (1880 р.). Але наше завдання пов'язано з дослідженням митної складової в міжнародній договірній практиці, визначенні узагальнюючих тенденцій. Про важливість такого аналізу свідчить вислів відомого дослідника міжнародної торгівлі І. М. Кулішера, що друга половина XIX ст. до початку Першої світової війни – це доба панування міжнародних торговельних договорів.

Перші згадки про торговельно-митні угоди належать до античної доби, збереглися зразки середньовічної договірної практики між північноіталійськими містами XIII ст.: ганзейці через складання договорів отримували значні привілеї в Англії, Фландрії, Скандинавських державах, Північно-Західній Русі. Без таких угод торгівля з самого початку обійтися не могла. Та з XVI ст. ми вже знаходимо договори, головним чином з питань торгівлі і мореплавства.

У 1702 р. з'являється відомий Метуенський трактат між Англією та Португалією, який уперше запровадив режим торгівлі найбільшого сприяння. Подібний трактат укладається між Англією та Росією (1734 р.). З приєднанням держав до міжнародної торгівлі зростала потреба в точному регулюванні торговельних відносин. Поступово формувались і встановлювались уніфіковані правила для всіх купців незалежно від їх походження. У XIX ст. в торгові договори додається новий зміст: поряд із постановами, що регулювали права іноземних підприємців (право проживати в країні, купувати нерухомість, обов'язки зі сплати податків), з'являються положення щодо розмірів мит. Центром уваги договорів другої половини XIX ст. стає вже митний тариф; тим із них, які не містили такого тарифного додатка, навіть відмовляли у назві “Торговельний договір”. Поступово з'явилися нові різновиди таких договорів: конвенційні, або тарифні.

Для нас найцікавіші торгові договори, які укладались Російською імперією з Австрією, а потім Австро-Угорщиною, Німеччиною, Францією, Італією, Британією і т. п. Статті цих договорів за своїм змістом і за формою сходяться, так що можна говорити про єдиний тип торговельного договору, що укладався російським урядом. Починаючи з XIX ст., будь-який торговельний договір надавав підданам іншої країни право приїжджати в іншу країну, оселятися в ній, займатися промислами і торгівлею, купувати нерухомість.

Окремо підтверджувався принцип свободи торгівлі в усіх державах, що домовлялися (торговельний договір Росії та Бельгії 1858 р.). Лише в Далекосхідних державах зберігалась норма щодо обмеженої кількості морських портів, де іноземні підприємці могли займатися комерцією, також цей тип договору передбачав рівність у різновидах податків між іноземцями й місцевими купцями: іноземець сплачував ті ж самі податки, що й місцеві купці. Зустрічалось положення, яке надавало право покупцю і продавцю вільно визначати між собою ціну товарів (наприклад російсько-нідерландський договір 1846 р.). При цьому в Російській імперії, Нідерландах, Швеції з такої групи іноземних підприємців, як комівояжери, стягувався промисловий податок, в інших державах обмежувались вимогою надавати легітимаційну картку про сплату на батьківщині відповідних податків (Німеччина, Австро-Угорщина, Франція, Англія) [533].

З другої половини ХІХ ст., з початком проведення промислових виставок, у торговельних договорах фіксується право безмитного імпорту зразків та моделей продукції, щоб упродовж року вони були вивезені. Зворотне вивезення забезпечувалось сплатою мита у заставу, яке потім поверталось власнику. Вагоме місце в торговельних договорах нового часу належало регулюванню транспортних сполучень і перевезенню вантажу. Як правило, іноземним підприємцям дозволялось на рівних умовах із місцевими користуватися шляхами, залізницями, каналами, шлюзами, мостами, фарватерами, портами. Морський транспорт займав провідне місце у світових перевезеннях того часу, внаслідок цього більшість торговельних угод називалися трактатами про торгівлю і мореплавство. Основним принципом у цій галузі стало зрівняння іноземних суден із власними. В російсько-англійському трактаті 1858 р. цей принцип фіксувався у статтях, що регулювали імпорт, експорт, розміщення товарів, завантаження і розвантаження суден, причому додавалось, що намір обох сторін, які домовлялись, полягає в тому, щоб не допускати будь-яких переваг місцевого прапора, перед прапором іншої сторони [295, с. 180–186].

У 1870-х рр. ідеологія торговельних договорів знову змінюється від впливу посилення міжнародної конкуренції. Нова система відрізнялась від попередньої тим, що поряд із договірним чи конвенційним тарифом застосовувався і загальний (генеральний) тариф, який, на відміну від першого, мав автономний характер. Виходила подвійна тарифна система³.

Роль торговельних договорів докорінно змінилася після того, як принцип вільної торгівлі поступився місцем обережному зважуванню у кожному окремому випадку, наскільки вигідно подальше зниження митної ставки, а тим більше в міру переходу до протекціонізму, коли країни намагалися піднімати митні ставки якомога більше й тримати їх такими довгий час. В умовах протекціонізму держава дивилася на будь-яку торговельну поступку як на жертву і намагалася дати як можна менше й отримати як можна більше. Для цього й потрібен був загальний тариф, без якого держава була обеззброєною.

Посилення протекціоністського курсу в Російській імперії й одночасне поглиблення міжнародної торгівлі змушувало урядовців знаходити

міждержавні тарифні компроміси. Механізмами цих компромісів і стали торговельні договори. Європейські держави вимагали від Росії зниження суворих заборонних митних ставок для отримання хоча б мінімальних можливостей виходу на її ринок. У 1893 р. в комплексі з військово-політичним договором із Францією російський уряд знизив ставки за 10 статтями; відповідно до торговельного договору з Німеччиною 1894 р. була заморожена 71 ст. митного тарифу, у той же час Німеччина, підтримавши компроміс, підписала конвенційну угоду. Так, у Росії виникло два митних тарифи. Загальний тариф 1891 р. по мірі укладання нових договорів поступився на практиці конвенційному. Інші тарифні договори – російсько-французький 29 вересня 1905 р., російсько-австрійський 15 лютого 1906 р., російсько-італійський 28 червня 1907 р. – розглядались як своєрідні додатки до основного трактату з Німеччиною, отримавши від нього зміст і спрямованість. Усі п'ять тарифних договорів утворювали єдиний конвенційний тариф з європейської торгівлі.

Майже в усіх країнах напередодні укладання нових договорів відбувалось максимальне підвищення митних ставок. Завдяки цьому уряди отримували простір для широкого маневру під час переговорів з іншими державами. Отже, торговельні угоди виконували роль тимчасового миру на час тривалої політичної боротьби. Деякі економісти хотіли бачити в торговельних угодах засіб запобігання митним війнам і спробу підтримати економічний мир. Вони вважали, що економічний мир дасть можливість для політичного зближення націй, а це зближення створить міцніші господарські організації та в майбутньому митні союзи. Війна 1914–1918 рр. показала утопічність цих мрій і сподівань про економічну гармонію у світі.

Повертаючись до територіальних меж нашого дослідження, ми стикаємося з питанням, яке раніше в історіографії належно не висвітлювалося. Мова про періодизацію: з якого історичного моменту слід поширювати вплив міжнародної торговельно-митної договірної традиції на виробничі й торговельні сили України. В історіографії XIX ст., у працях О. Шафонського [589], О. Лазаревського [418], Н. Василенка [148], Д. Багалєя [299], постановка проблеми не знайшла відображення. Українські історики першої половини XX ст. В. Барвінський [302], М. Тищенко [557; 558; 559], І. Джиджора [370] головним чином досліджували фінансово-податкові відносини Гетьманської України та Росії. Для визначення контрольних дат нашої періодизації пропонуємо застосувати такі критерії.

Перший критерій пов'язаний із правовим оформленням купецького стану, як основного суб'єкта міжнародної торгівлі. Формально це може бути регламент Головного магістрату від 16 січня 1721 р., що встановлював обов'язкові купецькі об'єднання 1-шу та 2-гу гільдії та поширював юрисдикцію на територію Гетьманщини. Але остаточне видалення купецтва в повноцінний стан юридично відбулося по всій Російській імперії згідно з царським маніфестом від 17 березня 1775 р. [366]

Другий критерій – це історичний період, коли Російська імперія приєдналась до західноєвропейської системи спеціалізованих торговельних договорів (початок 1780-х рр.). 8 жовтня 1782 р. – торговельний трактат з Данією, 10 липня

1783 р. – торговельний трактат з Османською імперією, 1 листопада
 1785 р. – торговельний договір з Австрійською імперією і т. п. Отже, українське купецтво з останньої чверті XVIII ст. є суб'єктом спеціалізованих міжнародних торговельних угод. Одночасно ця дата сходиться з оформленням митної інфраструктури на західних і південних кордонах Російської імперії.

У західноєвропейській літературі XVIII ст., що присвячена організації комерції, панувала концепція, згідно з якою національною вважалася лише та торгівля, що здійснювалася морським транспортом під національним прапором. Інакше, місцеві купці позбавлялися можливості самостійно торгувати з іншими країнами, а суттєва частка прибутків залишалась іноземцям – посередникам. Національні законодавства Англії, Франції, Іспанії того часу взагалі дозволяли ввезення у свої порти товарів іноземних держав за двох умов: або держава має свій торговельний флот, або повинна перевозити товари лише на англійських, іспанських чи французьких суднах. Це були наслідки міжнародно-правової традиції “Навігаційних актів” Британії 1651 р.

Зазначені традиції міжнародної торгівлі пояснюють намагання російської влади на початку XVIII ст. розвивати морські портові міста та орієнтувати торгівлю через них. До 1704 р. у Францію, Голландію та Англію було відправлено п'ять суден під російським прапором. У подальшому вже через Санкт-Петербург уряд за участю Комерц-коллегії спрямовує зусилля на встановлення торговельних відносин з Італією (1717–1718 рр.), Францією (1723–1726 рр.), Іспанією (1725–1726 рр.) [528, с. 142], куди на кошти казни й окремих купців споряджались кораблі з різними товарами. Однак суворі конкуренція та ворожість з боку купецтва Англії, Голландії, Гамбурга, невідома специфіка нових для російського купецтва ринків, брак досвіду та необхідних професійних навичок призвели експедиції до банкрутства. За висловом секретаря російського посольства у Франції І. Фоккеродта, “расходы поглотили весь капитал, имевшие долю в барышах от этой торговли получили немного или ничего” [575, с. 73].

Російський уряд не лише своїм прикладом намагався залучити купецтво до торгівлі напряму з європейськими країнами на своїх суднах, а також здійснював комплекс заходів, спрямованих на заохочення й забезпечення подібних операцій, а саме: заснування торговельних консульств в Амстердамі (1707 р.), Венеції (1711 р.), Гамбурзі (1713 р.), Парижі (1715 р.), Антверпені (1717 р.), Відні (1718 р.), Нюрнберзі (1722 р.), Кадіксі (1723 р.), спроба створити постійно діючу систему закордонного навчання купців, запровадження митних пільг для тих купців, що перевозили товари на російських суднах. Але всі ці заходи недостатньо вплинули на активізацію самостійної торгівлі купців на закордонних ринках.

Головний, за свідченням І. Фоккеродта, намір Петра I: “... чтобы сделать из своих подданных настоящих купцов и довести до того их, чтобы они отвозили товары и сбывали их в чужих краях не через посредство других мореплавательных народов, а на собственный счет и на своих перевозных судах” [575, с. 77], здійснено не було не лише у петровську добу, але й упродовж усього XVIII ст. Не зважаючи на зростання присутності російського

купецтва на іноземних ринках і наприкінці століття в Петербурзі – найбільшому порту імперії, за даними митних відомостей, опрацьованих Б. М. Мироновим, на їх частку припадало 8–9 % власного експорту та 11–15 % імпорту [449, с. 139].

Аналогічна ситуація була характерною і для південних азово-чорноморських портів останньої чверті XVIII ст., після початку розбудови там торговельної та митної інфраструктури. Так, за відомостями (період 1777–1782 рр.) митниць Керченського і Таганрозького портів Азовської губернії, учасники морської торгівлі за підданством розподілялись так: “греки” (26 %), “турецько-піддані греки” (18 %), “малоросіяни” (13 %), “турки” (8 %) та “російсько-піддані греки” (7 %) [124, с. 4].

Характерною організаційною особливістю російської зовнішньої торгівлі першої половини XVIII ст. стало вивезення та ввезення товарів переважно на іноземних суднах, у першу чергу, англійських. Продаж товарів, як казенних так і приватних, відбувався через купців-комісіонерів із країн Західної Європи, коли ж купці самостійно проводили комерційні операції на європейських ринках, прибутки за всіх витрат становили значний відсоток. Наприклад, за звітом російських купців, після торгівлі у Ліворно в 1766 р. від реалізації на італійському ринку таких товарів, як парусина і полосне залізо прибуток дорівнював 32–35 % [58, арк. 183]. Навіть якщо купці здійснювали на рік усього одну закордонну операцію без участі комісіонерів, то в такому разі їхній капітал зростав удвічі за три – п’ять років [609, с. 416].

Таким чином, за стандартами організації міжнародної торгівлі XVIII ст., велике значення мала розвинута зовнішньоторговельна інфраструктура, яка включала: певний правовий статус купецтва, наявність обігових коштів у підприємців, комерційного флоту, розвинуті портові господарства, спроможність держави підтримувати власних купців на закордонних ринках. Лише мінімальне наближення до зазначених стандартів дозволяло державам того часу приєднуватися до існуючої системи торговельно-митних договорів. Щоб повніше уявити складнощі, які виникали на цьому шляху, розглянемо процес формування відповідних умов для налагодження зовнішньої торгівлі в Азово-Чорноморському регіоні у першій – середині другої половини XVIII ст.

Упродовж XVIII ст. в результаті активної зовнішньої політики Російська імперія досягла успіхів у боротьбі за вихід до Чорного моря. Одним із важливих стимулів цієї політики став намір активізувати й розвивати південну торгівлю як західними державами, так і малоазійськими. Крім того, торгівля як економічний інститут виконувала функцію інтеграції новоприєднаних територій до імперії. Сферою внутрішньої торгівлі Російської імперії уряд переймався перш за все в контексті її сприяння розвитку зовнішньої торгівлі, адже, за традиційними тогочасними поглядами, тільки зовнішня торгівля могла давати значний прибуток, тому й потребувала підтримки. Система пільгових тарифів, створення розгалуженої мережі митниць, підтримка торгових фірм, що вели торгівлю через чорноморські порти, створення умов для транзитної торгівлі, результати реалізації заходів уряду щодо покращання зовнішньої

торгівлі.

На початку XVIII ст. Чорне море знаходилось у повному володінні Османської імперії, яка вважала його своїм внутрішнім водним басейном. Воно було закрито для військових і торговельних суден будь-яких країн, крім самої Туреччини та її васалів. А перевезення зерна взагалі належало монополії султана [571, с. 20]. Незважаючи на це, в самому Константинополі, Смірні, Північній Африці західноєвропейські купці вели досить жваву торгову діяльність. Як доносив російський резидент у Туреччині Андріан Неплюєв, провідна роль серед іноземних купців в Османській імперії належала французам, друге місце займали голландці, потім венеціанці, неаполітанці, англійці [64, арк. 217]. Для останніх найбільше значення мала транзитна торгівля з Іраном через Ізмір та Алеппо, яку вела англійська Турецька компанія, але купці цих європейських держав не мали права вести комерційні операції в Чорному морі, навіть купці Франції, що мали в Туреччині найбільше сприяння згідно з турецько-французьким договором “Про дружбу та комерцію” 1525 р. [392, с. 324].

Росія, навпаки, була зацікавлена у відкритості Чорного моря для судноплавства різних країн, цього російські урядовці намагалися досягти дипломатичним і військовим шляхом упродовж XVIII ст. При цьому йшлося не лише про інтереси власного купецтва, яке могло прибутково торгувати з Османською державою, Російська імперія намагалась установити торговельні контакти також з країнами Південно-Західної і Західної Європи через Чорне й Середземне море. Таким чином через російську територію вдалось би спрямувати інтенсивні потоки товарів, а це зростання митних та інших державних прибутків. У перспективі можна було б організувати транзит товарів російською територією з півночі Європи через Петербург і далі Чорним морем на Близький Схід. Про це прямо зазначалось в одній із пропозицій Комерц-колегії, яку направили у сенат в 1741 р. Президент Комерц-колегії І. О. Меліссіно (за походженням грек) зауважував: “Англия и Голландия станут охотно пользоваться сухопутным путем от Петербурга к Черному морю, и что удастся “переключить” английский левантский торг к русским портам” [328, с. 92]. Слід зазначити, що в 1734 р. був підписаний торговий договір з Англією, згідно з яким англійці отримали право транзитної торгівлі з Іраном через російську територію.

Перші суттєві поступки з боку Туреччини щодо торгівлі та судноплавства на Чорному морі Росія отримала лише після укладення Белградського миру 1739 р. Згідно з цим договором право торгувати в портах Азовського та Чорного морів отримали російські купці наряду з підданими Османської імперії, однак для перевезення товарів вони змушені фрахтувати лише турецькі судна, оскільки судна інших держав у Чорне море не допускались [571, с. 68].

У 1740 рр. деякі з російських купців уже направляли свої товари до Константинополя на турецьких суднах. Торгівля йшла через Черкаськ і новий порт, відкритий в пониззях Дону, – Темерник. 1742 р. у Константинополі торгували 7 підданих Російської імперії, 1744 – 14. Потім їх активність знижується: в 1745 р. у столицю Османської імперії прибуло всього п'ять

російських купців [64, арк. 255]. На думку російських урядовців, обсяги торгівлі з Туреччиною залишалися дуже малими, й вони були готові залучити до цієї торгівлі західноєвропейських купців, оскільки українським та російським комерсантам не вистачало капіталів і торговельних контактів у Європі ⁴.

Розуміючи це, уряд у Петербурзі 1740 р. доручив резиденту Андріану Неплюєву знайти в Константинополі іноземних купців, які б виявили інтерес щодо встановлення торговельних контактів між Росією і Західною Європою через Чорне море та турецькі володіння [64, арк. 222], але західноєвропейські фірми, акредитовані в Константинополі, не поспішали відкривати комерцію з Росією. Зацікавленість проявив лише один італійський торговий дім Андрія Магринія, що перебував під патронажем голландців. У той же час А. Магриній також відмовився відправляти судна й товари по Чорному морю. Для нього та інших іноземців це був зовсім новий напрямок торгівлі, й вони не хотіли ризикувати, тому що довелося б фрахтувати турецькі судна, що потребувало значних витрат, у тому числі на страхування товарів. А. Магриній вимагав, щоб його товари обов'язково купувалися російськими купцями на свій страх та ризик.

Таким чином, на відміну від портів Білого та Балтійського морів, де західноєвропейські купці стали вже постійними клієнтами, малоазійські контори європейців без суттєвих пільг з боку російського уряду продовжували ігнорувати Азово-Чорноморський регіон. У таких умовах сенат відмовився затверджувати пропозицію Магринія [405, с. 93].

Лише 1748 р. венеціанський купець Франциско Сарацено через російського резидента в Константинополі А. Неплюєва запропонував створити у Черкаську торговий дім за участю декількох венеціанських негоціантів, які сподівались, що через Чорне море доставляти товари в Росію буде швидше й дешевше, ніж через Балтійське [60, арк. 7]. Одночасно Ф. Сарацено прохав для себе і майбутньої компанії дозволу російського уряду на торгівлю оптом і вроздріб у внутрішніх містах Росії, в першу чергу в Казані та Астрахані, при цьому сплачувати мита на рівні російських купців, і щоб ніхто з інших іноземців з Черкаська у внутрішні міста для торгівлі не з'являвся [61, арк. 57]. Комерц-колегія в Петербурзі підтримала проект венеціанця. Чиновники погоджувалися з тим, щоб торговий дім Сарацено міг відправляти товари з Черкаська у внутрішні міста, але зі сплатою мита для іноземних купців. Колегія погоджувалась також із тим, щоб венеціанці мали можливість торгувати вроздріб, не лише в Черкаську, а діяльність венеціанців сприяла б залученню англійської Турецької компанії до торгівлі з Близьким Сходом через Балтику й Росію. Однак з головного магістрату надійшла "пропозиція", підписана великими московськими купцями, які заперечували проти права італійців торгувати вроздріб, вимагали жорсткого контролю за їх торгівлею й

Унаслідок того, що мита за тарифом 1724 р. стягувались єфимками із розрахунку 50 коп. єфимок, через те що курс єфимка був у двічі більший, усі цифри митного оподаткування збільшуються удвічі. Тому мито в розмірі 37,5 % вказується як 75 %, 10-копійчана як 20-копійчана.

недопущення безпосередніх контактів із селянами і дрібними торговцями на Дону [61, арк. 96]. Як би там не було, але конкретних відомостей про діяльність компанії Ф. Сарацено в Росії поки не знайдено, скоріш за все ця діяльність так і не розпочалась.

На початку 1750-х рр., за даними М. Д. Чулкова, які наводить А. І. Юхт, відновились переговори А. Магрінієм, який пропонував заснувати компанію за участю російського купецтва. Була спроба залучити до організації такого підприємства групу московських купців на чолі з Г. Журавльовим, але закінчилась безуспішно: російським купцям ця справа здалася надто ризикованою, італійських партнерів вони не знали [607, с. 133]. Це була формальна причина, насправді московське купецтво не бажало допускати іноземців у російські міста. Щодо ризику, то той же Г. Журавльов у 1740 рр. організував три відправки товарів до Константинополя [404, с. 180].

Стало зрозумілим, що іноземці на той час не могли брати активну участь на даному напрямку без надання їм великих пільг, а для російського купецтва потрібно об'єднання капіталів та урядова підтримка. Тому 1757 р. виникла привілейована Темерниківська компанія, яка отримала монопольне право на торгівлю з Туреччиною через Темерниківський порт. Провідна роль у ній належала таким заможним російським купцям: В. Хастатову, А. Ярославцеву, М. Шемякіну [607, с. 139]. Після ліквідації у 1762 р. будь-яких монополій компанія припинила своє існування, а 1776 р. виникла компанія Сіднев, Джеймс і К°. Для її створення використано як досвід та зв'язки іноземців (узяли участь британські купці Джеймс та Ітон), так і підтримка уряду. Монополій компанія не мала, але російське Адміралтейство надало в її розпорядження чотири великих судна.

Постанови Кучук-Кайнарджийського миру 1774 р., які відкрили Чорне море для Російської імперії, та потужні зусилля з облаштування новоприєднаних земель, заходи у сфері дипломатії та митної політики сприяли залученню іноземних купців у порти Новоросії.

З приєднанням Криму в розпорядження Росії перейшли порти півострова: найбільш облаштований Кафа (Феодосія), а також Єнікале і Керч. Будувались нові портові міста. Головна роль серед них в ті роки відводилась Херсона, який мав стати центром усього Причорномор'я. Уряд уживав адміністративних та зовнішньополітичних заходів для підтримки зовнішньої торгівлі Херсону. Ще в 1775 р. заборонено будувати великотоннажні судна у Таганрозі, який був конкурентом Херсона на Півдні. Князь Г. О. Потьомкін видав розпорядження про відкриття у Херсоні ярмарків [571]. Ці заходи не можуть не нагадувати адміністративні заходи з розвитку торгівлі Петербурга на початку XVIII ст. Міжнародні торговельні договори, укладені в 1780-х рр. Росією, також в основному були спрямовані на розвиток торгівлі в Чорному морі. Не випадково більшість із них підписано з країнами, з якими було зручніше підтримувати зв'язки через чорноморські порти, а саме з Туреччиною, Австрією, Неаполітанським королівством (виняток договір з Данією 1783 р.)

Російський уряд був готовий надавати привілеї іноземним купцям, дозволити їм сплачувати мито російською монетою, знизити мито на ряд

важливих товарів. Відповідно аналогічні пільги передбачалися у договорах і для російського купецтва у відповідній країні. Але на практиці російські купці на той час майже не мали можливості розгорнути самостійну торгівлю з державами Південно-Західної Європи через Чорне море. За договором із Францією піддані цієї держави отримували привілеї в шести портах. Крім Петербурга, Ревеля, Архангельська згадувались три чорноморські гавані: Херсон, Севастополь, Феодосія. Зазначимо, що Таганрог навіть не згадувався. Зацікавленість розвивати контакти саме з південними портами виявляли й торговельні фірми інших середземноморських держав. Так, неаполітанські купці в 1780-х рр. заявляли про погану інформованість щодо фарватерів Балтійського моря, товарної кон'юнктури у Петербурзі, тому погоджувалися розвивати торгівлю з Росією через Чорне море [246].

У результаті в нових російських портах на Півдні з'явилися іноземні купці, у тому числі західноєвропейських держав. Значну увагу вони приділяли Херсону. Одними з перших у новоствореному Херсоні закріпилися француз Антуан Ігнас Антуан і купець з Відня Антон Маттіас Віллесхофен. У 1782–1783 рр. Віллесхофеном було організовано торгові експедиції Дунаєм до Херсона й доставлено великі партії товарів (продукція державних порцелянових і скляних фабрик Відня, суконних мануфактур Лінца). Успіх цього підприємства відкривав вихід промисловості Австрійської імперії на нові ринки. Для продажу цих товарів у Херсоні створюється спеціальна торгова компанія Віллесхофена. Торгові контакти з землями Габсбургів здійснювалися не лише по Дунаю, а також через адриатичний порт Трієст. Цьому сприяла політика Габсбургів, які в 1769 р. у Трієсті встановили режим безмитної торгівлі “порто-франко”.

Антуан був одним із відомих французьких купців у Константинополі в 1770–1780 рр. Опинившись у Херсоні, він створив торгову компанію Антуан і К^о з наміром розгорнути торгівлю зерном з Корсикою, Провансом, Ліворно, Барселоною. В 1781 р. Антуан зміг заручитися підтримкою Г. О. Потьомкіна. Французу надали право піднімати над зафрахтованими суднами російський прапор, що дозволяло комерсанту економити на митах [540, с. 166]. У подальшому, за підтримки польської влади і російського посла у Варшаві Штакельберга, Антуан організував транспортування лісу з маєтків князя Понятовського під Бобруйськом. Ліс сплавлявся Березиною і Дніпром до Херсона, звідки на суднах вивозився в Тулон для потреб військового флоту Франції [317, с. 501]. У подальшому впродовж декількох років компанія Антуана здійснювала постійне судноплавство головним чином між Херсоном і Марселем. З Херсона в Марсель (1785 р.) відправлено 12 суден, 7 із них належали братам Антуанам. 1787 р. з Марселя до Херсона прибуло 18 суден [540, с. 178], таким чином компанія Антуан і К^о стала провідною у здійсненні торговельних контактів між Херсоном і середземноморськими портами Франції

Не зважаючи на очевидний прогрес діяльності іноземних купців, у Херсоні зовнішня торгівля нового порту в цілому мала суттєві ускладнення. Край ще був малозаселений, у місті мешкала незначна кількість заможних людей. Це

створювало труднощі в реалізації імпорتنих товарів, стримувало розвиток кредиту, а відповідно й діяльність іноземного купецтва, яке розраховувало продавати тут недешеві імпорتنі товари. Щодо імпорتنих товарів, то Херсон не мав ще тісних контактів із власне російським ринком. У регіоні було дуже мало російських купців, які б могли доставити свої товари для продажу іноземцям: з великих місцевих комерсантів, що закріпилися в Херсоні на той час, відомий лише Михайло Фалеєв [606, с. 179]. Інші прибували з Єлизаветграда, Кременчука. Складалось враження, що в Херсоні у 1780 рр. іноземних комерсантів закріпилось значно більше, ніж російських підданих. 1787 р. розпочалась чергова війна з Туреччиною. Військові дії проходили в безпосередній близькості від Херсона, його зовнішня торгівля припинилась, і лише після переможного завершення цієї війни в 1791 р. та закріплення за Росією всього Приазов'я і Північного Причорномор'я виникли умови для безперешкодного розвитку зовнішньої торгівлі на цьому напрямку.

Як свідчать дані, незважаючи на колонізаційні заходи російського уряду, провідна роль у зовнішній торгівлі Росії в Азово-Чорноморському басейні, навіть після завершення війни з Туреччиною (1787–1791 рр.), все ж належала Таганрогу. На відміну від того ж Херсона, цей порт на Азовському морі мав більш розвинуті зв'язки з російським ринком. На Таганрог орієнтувалися 12 російських губерній. Зовнішня торгівля Хаджибея (Одеси) ще тільки зароджувалась. 1793 р. вивезення через Таганрог становило 428 тис. руб., через Очаків – 209, Херсон – 149 тис. руб. Значним після завершення війни був експорт через порти Криму, в тому числі через Євпаторію – 334 тис. руб., Феодосію – 54 тис. руб. Наприкінці десятиріччя більша частина експорту продовжувала концентруватися в Таганрозі, який вважався найзручнішим для російського купецтва і для ввезення товарів із внутрішніх губерній. У 1797 р. товарообіг Таганрога становив 1072 тис. руб. (у тому числі експорт – 693 тис. руб.), а через Євпаторію пройшло товарів на 330 тис. руб. (експорт – 244,5 тис. руб.) [41, арк. 81]. Роль нових портових міст могла змінитися лише після інтенсифікації колонізації, яка б зв'язала економічно нові губернії з центральними, у тому числі з українськими, після усвідомлення купецтвом колосального потенціалу південної торгівлі.

Наприкінці XVIII ст. після Ясського миру деякі західноєвропейські купці взяли участь у розвитку безпосередніх контактів із Константинополем та іншими портами Османської імперії спільно з греками, вірменами, російськими підданими. Це свідчило про економічну доцільність обраного урядового курсу щодо зусиль із приєднання чорноморсько-азовських земель. Митна політика російського уряду у зазначений період з питань пільг обмежувалась лише тарифними преференціями, що не завжди влаштовувало іноземне купецтво, але відповідало інтересам російських урядовців – перетворити старі й новозбудовані чорноморські порти на джерело прибутку російського бюджету.

Початок торгівлі на Півдні багато в чому нагадував розвиток торгівлі в Петербурзі в період становлення столичного порту. Фактично роль Херсона, нового порту на Півдні, нагадувала роль Петербурга на Півночі на початку XVIII ст., як і роль Архангельська на Півдні виконував Таганрог із його

розвинутішими зв'язками з внутрішнім ринком імперії. Очакову і портам Криму належала та ж сама роль, що й Нарві, Выборгу, Ревелю на Північному Заході. І на Балтиці, і в Криму ці міста були старими центрами міжнародної торгівлі на територіях, що приєдналися до Росії, й попервах конкурували з новими російськими портами. Але Херсон наприкінці XVIII ст. так і не став головним центром міжнародної торгівлі на Чорному морі. На початку XIX ст., як відомо, ця роль перейшла до Одеси, а на час розбудови Одеси іноземні купці найактивніше проникали на російський ринок через Таганрог.

У той же час одного бажання та ентузіазму окремих купців, навіть капіталів і комерційного досвіду, не вистачало. Потрібна була підтримка уряду, пільги та привілеї, крім того – розвиток відповідної інфраструктури, логістики в нових портах, облаштовані навігаційні умови для судноплавства.

Держава прагнула залучити новий регіон до економічної системи імперії. Міста повинні були виконувати роль форпосту економічної політики. Уряд застосовував усі важелі для перетворення міст в економічні центри з толерантним населенням. Але, на думку А. В. Бойка, в останній чверті XVIII ст. відсутність достатньої кількості промислового населення, нерозвиненість інфраструктури, віддаленість від торговельних шляхів, усталена ще з Запорозьких Вольностей традиція товаропотоків стали на заваді урядовим намаганням зробити міста не тільки адміністративними, але й економічними центрами [314, с. 196]. Створення еволюційним шляхом економічної інфраструктури потребувало часу, якого у держави не було, тому з самого початку уряд удався до радикальних заходів. Так, для налагодження ярмаркової торгівлі в Катеринославі були розігнані ярмарки в Кодаку, Олександрівська влада вдалася до перенесення митниці та карантину з Білозірки.

Мінімальне виконання зазначених умов, поява стабільної нормативної бази у вигляді міжнародних торговельних договорів дозволили зламати старі, традиційні уявлення місцевого українського та російського купецтва про міжнародну торгівлю та переорієнтувати товарні потоки на чорноморські порти

Для активізації торгівлі через Чорне та Середземне моря в 1784 р. сенат постановив надати всім народам свободи торгівлі в містах Херсон, Севастополь, Феодосія з використанням власних чи зафрахтованих суден. Також дозволялося іноземним купцям оселятися на постійній основі у зазначених містах, переходити в російське підданство зі збереженням свободи віросповідання [217].

Відновлення міжнародної торгівлі в Чорному морі зацікавило й країни Східної Європи. У 1775 р. укладається російсько-польський торговельний договір, який дозволяв польському купецтву транзит товарів і вивезення їх через Херсонський порт. Зазначений договір зробив суттєвий крок у модернізації польської митної системи: польська влада зобов'язувалась ліквідувати шляхетські приватні митниці і взагалі впорядкувати митні процедури на своїй території. З 1784 р. надано право польським купцям користуватися пільговим митом для портів Чорного та Азовського морів [219].

У 1780-х рр. для правобережних губерній, крім торгівлі із сусідніми країнами та доставки зерна в Данциг, Мемель, Ригу, набирала обертів і чорноморська торгівля. Поміщики Правобережжя шукали менш затратні шляхи збуту своєї продукції. Потоцький, Подоський, Чарторизький, Любомирський та інші почали збувати свій хліб через Херсон та Очаків [276]. Тоді й розпочалася діяльність торговельної компанії подільського поміщика П. Потоцького. Хоч відомостей про її торгові обороти не збереглося, відомо, що остання займалася не тільки закупівлею і доставкою зернових у чорноморські порти, але мала й власні судна. Вона здійснювала торгівлю з Єгиптом, Іспанією Францією. У ці країни доставляли зерно судна “Польша”, “Подолія”, “Город Ямполь”, “Святий Прот” та ін [276, с. 212].

Початок діяльності одеського порту сходиться в часі з приєднанням Правобережжя до Російської імперії, що дало змогу поміщикам безмитно направляти туди хліб на продаж. Через зручне розташування Одеса незабаром стала основним портом для експорту зерна, вона втягнула у свій товарообіг навіть такі віддалені губернії, як Волинська та Київська.

У контексті аналізу міжнародно-договірної практики зазначеного періоду доцільно охарактеризувати найважливіші торговельні договори, що діяли в басейні Чорного моря. Мова, в першу чергу, про тарифну складову договорів. З Османською імперією (1783 р.) укладається спеціальний торговельний договір, що мав зміцнити зовнішньоторговельні відносини, принципи яких зафіксовано у Кучук-Кайнарджийському мирі 1774 р. Російські піддані отримували право вільно торгувати на всій території Османської держави, відкривати торговельні склади й крамниці, а також придбавати іншу нерухомість та передавати її у спадок рідним. У питаннях митного оподаткування російське купецтво набувало з англійцями й французами рівних прав і сплачувало мито в розмірі 3 %, у той же час турецькі піддані на території Російської імперії сплачували мито відповідно до статей митного тарифу 1782 р.⁵ Османська імперія зобов'язувалась не вимагати мито за прохід проток російськими суднами великого каботажу, які перевозили товари з Білого моря в Чорне. Митні ставки мали переглядатися кожні 12 років [212].

Для встановлення між Російською та Австрійською імперіями прямої торгівлі договором 1785 р. австрійським підданим надавався торговий режим найбільшого сприяння, дозволялось сплачувати мито російською монетою, з угорських вин, що ввозилися австрійськими, або російськими купцями, стягувалось пільгове мито. У портах Чорного моря на австрійців поширювалося право зменшення мита на 1/4. У приморських містах помешкання австрійських купців звільнялись від солдатського постою, все нерухоме майно австрійських

Після видання останнього російського автономного тарифу 1903 р., унаслідок укладених в 1904–1906 рр. договорів з Німеччиною, Австро-Угорщиною, Францією та Італією, майже половина митних ставок становила конвенційний тариф; друга половина залишилась у загальному тарифі і могла змінюватися Росією односторонньо, що й робилося на практиці. Подібним чином митні тарифи Німеччини, Франції та інших європейських держав також були зв'язані конвенційними зобов'язаннями. Таким чином, критика російських лібералів кінця XIX ст. про те, що митний тариф 1891 р. робив неможливим російському споживачеві купувати імпортні товари, не відповідає реаліям того часу.

підданих у російських містах після смерті власника успадковувалось підданими Австрії. Митні пільги діяли 12 років. Такі ж правові норми поширювались і на російських підданих, які вели торгівлю у портах Адріатичного моря.

Торговельний договір з Францією 1786 р., крім зазначених у договорі з Австрією норм, містив положення про звільнення від мита з фрахту, якщо французькі судна наймалися російськими негоціантами. Російські судна у французьких портах звільнялися від усіх додаткових мит. До укладання договору судна під російським прапором у французьких портах сплачували підвищені збори. Наприклад, власники французьких суден сплачували портовий збір у розмірі 1 франк 10 сантимів тоннажного збору, російські власники – 4 франки 12 сантимів, лоцмани отримували з французьких суден за послуги 24 франки, з російських – 36 франків. Експортери продовольчих товарів як у Марселі, так і в Херсоні та інших портах звільнялися від взаємного 30-відсоткового мита. Сторони зафіксували домовленість про зниження російською стороною мита на французькі вина з 40 до 20 %, відповідно, французи зменшували мито до 20 % на російське залізо, віск [218].

Аналогічні торговельні угоди в 1787 р. укладаються з Неаполітанським королівством та Португалією на 12 років. Крім того, ці договори зв'язував факт підтримки і приєднання Австрії, Франції, Португалії, Неаполітанського королівства до Конвенції про систему озброєного нейтралітету, що була запропонована Російською імперією 1783 р. з метою захисту суверенних прав країн під час війни між Англією і Північноамериканськими колоніями, унаслідок якої британський флот, користуючись призовим правом, фактично паралізував морську торгівлю в Атлантичному океані під приводом боротьби з військовою контрабандою.

М. М. Фірсов дав цікаву характеристику торговельних договорів катерининського царювання: “Мета, якою керувалась Катерина під час укладення торговельних договорів з різними державами, – поставити нашу, початкову торгівлю на Чорному морі у найкращі відносини з іноземними тарифами і митницями. Цією метою, чітко визначеною в законодавчих актах, пояснюється, з одного боку, велика кількість торговельних трактатів за короткий проміжок часу (1782–1787 рр.), після довгого утримання від них: якраз лише з 1780 рр., особливо після приєднання Криму, з'явилася для російського уряду можливість по-справжньому зайнятися організацією чорноморської торгівлі, і уряд, як бачимо, взявся за цю справу енергійно. З іншого боку, цією ж метою може бути пояснено більшу увагу Росії до держав, що мали порти на Середземному морі, до торгівлі, куди тепер, після укладення договорів з Туреччиною, можна було безперешкодно проникати через Чорне море. А щоб проникнути до портів Середземномор'я на пільгових умовах, довелось надати аналогічні пільги і середземноморським державам; звідси й торговельні трактати з Австрією, Неаполем, Францією, Португалією. Не можна піддавати сумніву те, що названі торговельні трактати 1780 рр., маючи в цілому користь від російської зовнішньої торгівлі, непрямо передбачали боротьбу з комерційним пануванням Англії. Без англійців ми не змогли б обійтися у зовнішній торгівлі, але їх виключне домінування в цій сфері пригнічувало, і цей

гніт хотілось так чи інакше послабити” [572, с. 332].

Як бачимо, в останню чверть XVIII ст. склалась система типових торговельно-митних договорів, які поклали в основу принцип рівноправності сторін, а також режим найбільшого сприяння. Але у подальшому, з переходом до фабричного виробництва і поєднанням економічного інтересу з національним, міжнародна договірна практика змінюється.

З початком нового XIX ст. у зовнішньоторговельному законодавстві все більше уваги відводиться Азово-Чорноморським портам. Відповідними указами заохочувалося вивезення за кордон хліба, шкір, вовни [172]. У травні 1803 р. відновили чинність тарифу 1776 р. про зменшення мита в чорноморсько-азовських портах на 1/4 порівняно з іншими портами імперії, що був скасований у 1797 р. [221]. Через брак обігових коштів у місцевих купців і поміщиків вийшов сенатський указ про тривале зберігання в складах-магазинах у чорноморських портах товарів без сплати податків. Спочатку таке право отримала Одеса у 1804 р., а потім Феодосія і Таганрог у 1806 р. [223]. Крім того, у 1802 р. поміщики отримали право на оптову торгівлю на суднах, які вони будували за власні кошти [220].

У той же час, на прохання австрійської сторони у 1847 р. зменшити ввізне мито до 30 коп. з пуду зерна російський уряд відповів відмовою. Тому, що цей крок загрожував прибутковості місцевих маєтків і відповідно впливав на податкову платоспроможність поміщиків південних губерній [267].

Зовнішня торгівля в умовах фабричного виробництва перетворилась на складну галузь економіки. Одночасно на світових ринках у цей період загострюється конкурентна боротьба. Ці обставини змусили державу активніше втручатися і за можливості адміністративними заходами підтримувати своїх промисловців у складній конкурентній боротьбі. Ступінь підтримки залежав від багатьох факторів, у тому числі й від курсу митної політики і відповідно митного законодавства, якості та кількості кадрів, здатних в автономних умовах виконувати складні завдання, від матеріального забезпечення цієї функції.

У першій чверті XIX ст. у Російській імперії зазначена важлива функція була покладена на консульську службу, а в подальшому на інститут комерційних агентів Міністерства фінансів. Згідно з Консульським статутом від 21 січня 1829 р. (був чинний на рубежі XIX–XX ст.), зі змінами, внесеними у 1858 р., на консулів покладено обов’язок “заботиться о выгодах русской торговли и промышленности”. Консул мусив повідомляти про фінансові та економічні заходи тієї чи іншої країни, в якій він перебував, і сприяти розвитку торговельних відносин Росії з цією державою, надавати тричі на рік відомості про ввезені й вивезені товари, щотижнево – інформацію про товарні ціни та вексельний курс, щорічно – огляд руху всієї торгівлі в означеній країні. Крім того, консули здійснювали різні функції юридичного характеру: виконували роль третейського судді в спорах з торгових справ між російськими підданими, а також обов’язки судового слідчого під час здійснення злочинів російськими підданими; засвідчували законність актів, що уклалися в консульському окрузі [547, с. 274].

Унаслідок завантаженості консулів політичними та юридичними функціями їхня роль як органа, що допомагав би підприємцям на практиці, була незначною. Для забезпечення економічних інтересів Росії й торговельних відносин з іноземними державами, а також сприяння в торгових справах російським підданам, що мешкають за кордоном, було ухвалено рішення про запровадження посади комерційних агентів Міністерства фінансів за кордоном. Посади таких агентів запроваджувались у найкрупніших центрах міжнародної торгівлі [223]. 27 грудня 1893 р. це було реалізовано в Законі “О коммерческих агентах Министерства финансов за границею” [245]. Цим Законом міністру фінансів надавалось право встановлювати штатну чисельність зазначених агентів, розмір їх утримання в межах виділених асигнувань, а також визначати місце перебування і район їх відповідальності. У 1894 р. комерційні агенти вже працювали в Лондоні, Парижі, Берліні, Генуї [159, с. 83]. У подальшому такі посади з’явилися в далекосхідних державах – Кореї та Китаї [397, с. 449]. 1901 р. функції комерційних агентів виконували: в Берліні – таємний радник В. І. Тимірязєв, у Парижі – дійсний статський радник А. Г. Рафалович, у Лондоні – колезький радник С. С. Татищев, у Вашингтоні – дійсний статський радник М. В. Рутковський, у Константинополі – губернський секретар Є. Л. Кочетов, у Римі – колезький регістратор Г. Е. Франкенштейн, в Іокогамі – дійсний статський радник К. А. Олексієв [268, с. 2].

Комерційні агенти консульських служб (1905 р.) були підпорядковані Міністерству торгівлі і промисловості й повинні були постійно інформувати своє відомство про економічний стан іноземних держав, окремих ринків і відповідати на запити міністерства.

Особлива роль у забезпеченні російських зовнішньоторговельних інтересів відводилась торговим договорам з іноземними державами. До 1893 р. Росія дотримувалась системи одного автономного митного тарифу, який застосовувався до іноземних держав, незалежно від того чи був з ними укладений торговельний договір. Але на початку 1890-х рр. між різними європейськими державами укладаються нові торговельні трактати, наслідком яких стало запровадження диференційованих митних тарифів. Це пільгові ставки тарифів для країн-союзниць і підвищені – для інших держав. У нових умовах міжнародних митних відносин виникла необхідність радикально переглянути митну політику і перейти від одного автономного тарифу до системи подвійного тарифу – загального і конвенційного (тариф, що застосовувався до товарів, вироблених у країнах, які формували пільгові ставки для російських товарів). Відповідно, це впливало й на характер укладених Росією з іноземними державами торговельних договорів [533, с. 756–758].

Першою угодою нового типу, що встановлювала російський конвенційний митний тариф, стала Торговельна конвенція з Францією 17 червня 1893 р., у якій із 10 пунктів дозволялося конвенційні зниження ставок російського митного тарифу в розмірі від 10 до 25 % замість зниження французького тарифу на сиру нафту і нафтопродукти. Ця Конвенція слугувала доповненням до Торговельного трактату, укладеного між Францією та Росією ще 1874 р. на основі принципу найбільшого сприяння “у всьому, що стосується ввезення, вивезення, транзиту,

складу, зворотного вивезення, місцевих зборів, митних тарифів та обрядів, відповідно до всього, що стосується виробництва, торгівлі і промислів” [533, с. 758]. Наступним за французькою Конвенцією став Договір про торгівлю і судноплавство з Сербським Королівством 15 жовтня 1893 р., згідно з яким на 45 % було знижено російське мито на фрукти з відповідним зменшенням сербського мита на рибу і мінеральні мастила російського виробництва.

Особливе місце в історії міжнародних митних угод займав російсько-німецький торговельний договір 1894 р. Зазначений торговельний трактат отримав великий резонанс серед підприємців двох імперій і був укладений в результаті торговельної війни. Тому буде цікаво подивитися яким чином цей договір оцінювався німецькими та російськими торговельно-промисловими колами і громадськістю.

На початку 1890-х рр. економічний розвиток деяких європейських держав підштовхнув Германську імперію впорядкувати з ними торговельні відносини. Стримкий розвиток німецької промисловості загострював питання про нові ринки збуту, тому було прийнято рішення зробити поступки Австро-Угорщині, Бельгії, Італії, Швейцарії з ввезення до Німеччини сільськогосподарських товарів, головним чином зернових, в обмін на зниження вказаними країнами митних ставок на вироби німецької промисловості [384, с. 195]. Намагання впорядкувати тарифні ставки призвело до укладання конвенційних торговельних угод із зазначеними державами Центральної та Західної Європи. держави, що підписали таку угоду отримали право найбільшого сприяння в торгівлі. Ці угоди набули чинності з 1 лютого 1892 р. Більшість сусідів Німеччини, згідно з новими угодами, стали сплачувати ввізне мито, наприклад на пшеницю, в розмірі 3,5 марок за 100 кг, у той час як для експортерів Російської імперії таке мито складало 5 марок за ті ж самі 100 кг. Таким чином виникло диференційоване оподаткування товарів, не вигідне для Російської імперії [307, с. 22].

В квітні 1893 р. відбулись переговори, на який російський уряд вимагав надавати рівні права з країнами, що уклали конвенційні угоди з Німеччиною. Німеччина, у свою чергу вимагала надати їй пільги на ввезення в Росію металів, вугілля і фабричних виробів. Але переговори завершилися безрезультатно. З серпня 1893 р. розпочалась російсько-німецька “митна війна”, яка тривала вісім місяців [444, 548, 143, 439, 138, 273, 152].

Після тривалих переговорів 29 січня 1894 р. укладається Трактат про торгівлю і мореплавство з Німеччиною терміном на 10 років, яким установлювалось 135 знижених і 71 заморожена ставка російського митного тарифу. Договір набув чинності 20 березня цього ж року. У відповідь російські промисловці отримали право на території Німеччини користуватися правом найбільшого сприяння. Німеччина надавала підприємцям Російської імперії статус найбільшого сприяння та зрівнювала їх у правах з іншими західноєвропейськими сусідами. Мито на ввезення зерна знижувалась з 5 марок до 3,5 за 100 кг. Безмитно дозволялось ввозити лен та прядиво [484, с. 25–26].

Російський уряд оцінював договір як “вірно та раціонально розрахований і такий, що не може загрожувати вітчизняній промисловості”. Міністр фінансів

С. Ю. Вітте стверджував, що Російська імперія уклала договір на вигідних для себе умовах [151, с. 303]. Однак, торгівельний договір розділив російське суспільство на його прихильників та ворогів. Серед підтримавши цей договір були відомі економісти: І. Янжул, М. Соболев, П. Берлін, М. Туган-Барановський. Кожен з них в тій чи іншій мірі вважав, що договір для імперії корисний, тому що розвиває основну експортну галузь того часу - сільське господарство, обмежує заборонні статті тарифу 1891 р. і таким чином створює здорову конкуренцію для місцевої промисловості з німецькими промисловцями [439, с. 11]. Підтримало договір і біржеве купецтво. Так біржові купці Харків просило “повергнуть к стопам Государя Императора чувства верноподданнической любви и преданности и принять поздравление с заключением торгового договора, который послужит ко благу обоих народов“ [279, с. 3]. Подібні телеграми надходили Одеського біржевого комітету. Міський голова Одеси Г. Маразлі запропонував міській думі обрати С. Ю. Вітте почесним громадянином Одеси, мотивуючи це тим, що він “завжди приймав близько до серця потреби Одеси та одеської торгівлі [589, с. 2]. Дуже обережно до укладеного договору віднеслось московське купецтво і намагались повірити, що угода викликана вищими державними інтересами. Аналіз біржових телеграм демонструє наступну закономірність: у першу чергу договір підтримали підприємницькі кола які спеціалізувались на експорті аграрних продуктів та імпортом сільськогосподарського обладнання у найбільші зернові регіони імперії – Південно-Український та Поволзький.

У той же час, новий торгівельний договір став зручною підставою для промисловців Російської імперії знову відкрити питання про компенсацію, у вигляді нових бюджетних та тарифних преференцій. Серед клопотаючих були і представники південного гірничозаводського району [141, с. 365]. Незадоволення зниженням тарифних ставок на німецьку вовну, також виявили вівчарі Харківської губернії і були підтримані Московським товариством сільського господарства, які виступали за підтримку місцевого тонкорунного вівчарства [165, с. 367].

В Германській імперії цей договір також був сприйнятий критично. Так у Рейхстазі, під час голосування його вдалося ухвалити з невеликою перевагою голосів – 200 против 146. В результаті договір із задоволенням сприйняли промислові кола, та з незадоволенням аграрії [167, с. 454]. На противагу ним, промисловці, які були зацікавлені в торгівлі з Російською імперією, об’єднались навколо “Союза захисту інтересів хімічної промисловості”, який користувався активною підтримкою директора “Дойче Банка” фон Сіменса. Газета “Reih Anzeiger” на своїх сторінках робила висновок, що у даному випадку більш перспективно підтримати німецьких експортерів, які розвивають високотехнологічні та прибуткові галузі національної економіки [144, с. 407].

Історія з російсько-німецьким торгівельним трактатом 1894 р. підтвердила світову тенденцію торговельної політики, коли митний тариф стає зручним інструментом для внутрішньої і зовнішньої політики європейських урядів, у тому числі і російського. Новий трактат дозволив стабілізувати зерновий експорт і тим самим підтримати покупу здатність сільського

населення Російської імперії на товари фабрично-заводської промисловості. У той же час, гірнична та металургійна промисловість під захистом високих мит набувала темпів розвитку швидше зростання попиту на її вироби, позабувши про конкурентну боротьбу. Що створювало надзвичайні ризики під час кризових явищ в економіці. В цілому договір дозволив покращити товарообіг з Німеччиною. Так, якщо Російський вивіз у 1893 р. склав 353 млн марок, то вже у 1897 р. – 708 млн марок. Германська імперія також змогла покращити результативність свого східного експорту. У 1892 р. Німеччина експортувала до Російської імперії товарів на 240 млн марок, у 1897 р. – експорт німецьких товарів на російському ринку досяг 370 млн марок [307, с. 33].

9 липня 1895 р. була прийнята Конвенція про торгівлю та мореплавство з Португалією, причому з російського боку мита знижувалися на 20 % на наступні товари, як: корок у сирому вигляді та після промислової обробки, а з португальського – робилися зниження за 15 статтями тарифу. Крім того, до товарів, у яких була зацікавлена кожна зі сторін, застосовувалось право найбільшого сприяння, тобто за найменшими ставками митного тарифу.

14 липня 1897 р. ухвалюється Торговельна конвенція із Князівством Болгарським, згідно з якою знижувалися ставки російського тарифу на сушене м'ясо, яйця та дубову кору, а рожеве масло дозволялося до безмитного ввезення в Росію замість цілого ряду знижок у болгарському митному тарифі для російських товарів і на умовах взаємного користування правом найбільшого сприяння.

Торговельні договори Російської імперії з азіатськими державами (крім Японії, з якою 1895 р. був укладений Трактат про торгівлю й мореплавство за зразком європейських угод) за своїм характером істотно відрізнялися від договорів з державами Європи й Америки. Торговельні відносини Росії з Китаєм визначалися цілим рядом трактатів (Кульджинський трактат 1851 р., Тянь-Цзиньський – 1858 р., Пекінський – 1860 р., С.-Петербурзький – 1881 р.) Зазначені угоди забезпечували російським підданам у Китаї права й містили правила сухопутної торгівлі, в тому числі дозвіл на вільну та безмитну торгівлю уздовж російсько-китайського кордону, 50 верст углиб території. 10 вересня 1912 р. С.-Петербурзький договір 1881 р. був пролонгований ще на 10 років, але з 1 січня 1913 р. відбулось скасування безмитної торгівлі на російській території [227].

У досліджуваний період були чинні договори, укладені Росією з такими іноземними державами: Персією (10 лютого 1828 р.), Північно-Американськими Сполученими Штатами (12 грудня 1832 р.), Швецією, Норвегією (8 травня 1838 р.), Нідерландами (13 вересня 1846 р.), Грецією (24 червня 1850 р.), Бельгією (9 червня 1858 р.), Великобританією (12 січня 1859 р.), Австро-Угорщиною (14 вересня 1860 р.), Туреччиною (3 лютого 1862 р.), Італією (28 вересня 1863 р.), Гавайськими островами (19 червня 1869 р.), Швейцарією (26 грудня 1872 р.), Францією (1 квітня 1874 р.), Перу (16 травня 1874 р.), Китаєм (4 серпня 1881 р., 10 вересня 1912 г.), Кореею (25 червня 1884 р.), Францією (додаткова Конвенція 17 червня 1893 р., 6 лютого 1906 р.), Сербією (15 жовтня 1893 р.), Німеччиною (10 лютого 1894 р., 29 січня, додаткова Конвенція

10 лютого 1905 р.), Австро-Угорщиною (додаткова Конвенція 18 травня 1894 р., 2 лютого 1906 р.), Іспанією (7 лютого 1895 р.), Данією (2 березня 1895 р.), Японією (7 травня 1895 р.), Португалією (9 липня 1895 р.), Болгарією (14 липня 1897 р., 12 січня 1906 р.), Румунією (17 березня 1906 р.), Єгиптом (ратифікований 1 квітня 1909 р.), Чорногорією (7 лютого 1910 р.), Мексиканськими Сполученими Штатами (3 квітня 1910 р.) [226].

З другої половини ХІХ ст. російський уряд у нормативно-правовому порядку надавав різні преференції та пільги вітчизняним виробникам, створюючи тим самим зручні умови імпорту або експорту окремих видів продукції та сировини. Їхньому проникненню на зовнішні ринки сприяли такі заходи: повернення акцизів і мит; прямі та приховані вивізні премії за рахунок державних коштів. До заохочувальних заходів належали також умовно-безмитне ввезення для переробки і безмитне ввезення окремих видів продукції та сировини. Для забезпечення успіху на зовнішньому ринку імперський уряд звільняв окремі види товарів (вироблені в Російській імперії у надлишковій кількості) від навантаження внутрішнього оподаткування, повертаючи акциз. Такий порядок практикувався у більшості держав стосовно товарів, обкладених акцизами. Порядок повернення акцизів під час вивезення за кордон цукру [194], сірників [215], спирту й спиртних напоїв [198], пива, тютюнових виробів, нафтових масел та цигаркових гільз визначався Положенням Комітету Міністрів.

У другій половині ХІХ – на початку ХХ ст. у державах, які надавали великого значення експорту вітчизняних виробів та опануванню іноземними ринками, широко застосовувалась практика повернення мит, стягнених під час увезення напівфабрикатів або сировини. Мита поверталися у разі вивезення товарів, виготовлених з іноземної сировини або напівфабрикатів, тому що на товари, вироблені з таких матеріалів під час реалізації їх на іноземних ринках ціна зростала з урахуванням сплаченого мита. Ця ситуація змушувала державу повертати мито.

У Росії в законодавчому порядку процедура повернення мит спочатку запроваджувалась для бавовняних виробів. У рішенні Державної Ради від 3 лютого 1892 р. зазначалось [204]: “З метою сприяння більш успішному розвитку нашої мануфактурної промисловості та покращення для виробів російського бавовняного виробництва конкуренції на іноземних ринках встановлено повернення мит за використанні при виготовленні бавовняних тканин і пряджі матеріали, при вивезенні цих товарів як по європейському кордону, так і по азіатському, за винятком Закавказької ділянки, що пролягає до Турецької Вірменії” [426, с. 447]. Підтвердивши 10 червня того ж року [205] вивезення бавовняних виробів із поверненням мита за матеріали, 5 січня 1898 р. новим законом [215] це положення було поширено й на бавовняні вироби, які експортувалися в Туреччину через закавказький кордон.

У подальшому митне законодавство значно розширювало застосування зазначених заохочувальних заходів, визначало дві системи повернення мит: 1) під час увезення іноземного товару видавалась “митна квитанція” на сплачене мито, а під час вивезення відповідних товарів за кордон мито поверталось за

пред'явленою квитанцією; 2) під час вивезення експортер отримував “ввізне свідоцтво”, що надавало йому право за вивезення певної кількості товару ввезти безмитно відповідну кількість іноземного товару. Ще в добу меркантилізму популярним способом торговельної політики стало заохочення вивезення премією. Наприкінці XIX ст. премії за експорт видавалися підприємцям на обмежений перелік товарів, навіть тоді, коли державна влада вважала за необхідне розвивати експорт за рахунок інтересів державного казначейства. Надавши премії, уряд створював умови для зниження ціни товару, і в такий спосіб більш вдало конкурував з подібними товарами на міжнародному ринку. Вивізні премії існували у двох формах: відкритій (прямій) і прихованій. У Росії відкриті премії видавалися на експорт цукру (1885–1891 рр.), спирту і горілчаних виробів (1865–1917 рр.).

З викладеного вище можна зробити такі висновки. Формування міжнародної торговельно-договірної практики починається з XVIII ст., коли самі інститути міжнародної торгівлі набувають регламентованих, стійких традицій. Цей процес пов'язаний зі зміною фінансових, виробничих і правових принципів у державах Західної Європи. Торговельно-митний договір одночасно стає інструментом дипломатії, тобто у XVIII ст. при одночасному формуванні космополітичних економічних ідей і традицій держава намагалась використовувати комерційний інтерес неогоціантів для досягнення своїх зовнішньополітичних цілей. З розвитком мануфактурного, а потім і фабричного виробництва формується так званий “мануфактурний патріотизм”, що вплинув на зародження підгалузі міжнародного права – морського і міжнародного торговельного права.

З другої половини XIX ст. торговельний договір фактично перетворюється на складовий елемент міжнародних митних відносин. В умовах посилення міжнародної економічної конкуренції та захисних митних тарифів торговельний договір виступає як компроміс для конкуруючих сторін, знижуючи на деякий час загострення митних протиріч, не дозволяючи їм перерости у збройний конфлікт.

Розвиток міжнародної торговельної практики впливав і на соціальні процеси. Торговельний договір закріплював майнові, фінансові, особисті права підприємців в іноземних державах. Подальша еволюція торговельного договору наприкінці XIX ст. відкрила шлях для юридичної формалізації й захисту міжнародних інвестицій. Починається міжнародний рух капіталів.

Укладення, або приєднання до того чи іншого торговельного договору, стає показником здатності як держави, так і її економічних інститутів працювати в умовах міжнародних стандартів. Особливо це характерно для Азово-Чорноморського регіону Російської імперії, де міжнародні торговельні угоди виконували функцію залучення вільних іноземних капіталів в організацію торговельної інфраструктури в умовах фінансової слабкості місцевого купецтва.

Висновки до розділу II

Процес становлення теоретичних засад митної політики в Російській імперії був напряму пов'язаний із економічними реформами початку XVIII ст. і постійно впливав на політику інкорпорації неросійських територій до складу імперії. У нашому випадку мова йде про Лівобережну Україну.

Досвід діяльності перших промислових підприємств змушував російських урядовців у процесі митно-тарифного регулювання використовувати елементи уніфікації як для самих митних процесів, так і торгівлі та виробництва. Провідним методом реалізації цієї політики у першій чверті XVIII ст. стає адміністративний примус, у тому числі в митно-тарифній сфері. Із запровадженням I Малоросійської Колегії завершився перший етап у російській політиці, спрямований на уніфікацію митних систем Лівобережної України і власне імперії. І фактично цей процес митної інтеграції завершився 1790-х рр., після останнього розподілу Польської держави. Таким чином українське купецтво все більше й більше втягувалось у сферу нової зовнішньоторговельної та митної політики Росії.

Об'єктивними факторами, котра прискорили ліквідацію митної автономії України, стали Північна війна, що форсувала адміністративні та економічні реформи в самій Росії. У зв'язку з цим змінювалась і роль митної політики, яка, крім суто фіскальних функцій, набувала ще й регулятивних. Лівобережній Україні у виконанні зазначеної імперської програми відводилась важлива роль. З формуванням же російських промислових кіл, зацікавлених в українському ринку, момент включення його до загальноімперської митної системи ставав закономірним.

Упродовж XVIII–на початку XX ст. ідеологія російської митної політики знаходилась у протиріччі між фіскальними завданнями, для яких є більш ефективною вільна торгівля і основним завданням – модернізація народного господарства країни в цілому. В умовах розбудови індустріального соціуму митний тариф діяв лише в тандемі з такими заходами, як розвиток внутрішнього споживчого ринку, банківської системи, шляхів сполучення та ін. Але виконання цих заходів російські урядовці, у тому числі в українських губерніях, розпочали вже після реформ 1864–1874 рр.

Зосередження питань митно-тарифного регулювання в департаментах Міністерства фінансів дозволило централізовано запроваджувати в практику нові теоретичні моделі торговельної та митної політики. Важлива роль в цьому процесі належала керівникам Міністерства фінансів. Вони, як правило виступали ініціаторами корінних змін у митній політиці держави.

Грунтовний аналіз еволюції митного тарифу в Російській імперії дозволяє впевнено стверджувати про їх постійний протекціоністський характер, та відсутність підстав вважати, що мали місце періоди фритредерства. Ставлення держави до промисловості носило патрональний характер і об'єктивних умов для переходу економіки у режим вільної торгівлі на той час не існувало. Починаючи з першого російського митного тарифу 1724 р. основними завданнями цих державних актів стала підтримка активного зовнішньоторговельного сальдо та

розширення внутрішнього споживання й виконання фіскальних планів. До 1876 р. структура митних тарифів неодноразово змінювалась: залежно від економічної кон'юнктури переваги надавались або заборонним методам, або фіскальним, але мета тарифу завжди залишалась незміною – захист внутрішнього ринку і власного виробника.

Російські митні тарифи XVIII–XIX ст. слід розглядати не як вузько фіскальні інструменти, а значно ширше. Митний тариф виконував функцію інтеграції й централізації територій, що входили до складу імперії, яскравий приклад такого призначення тарифу – включення Гетьманської України в імперську митну систему.

Розширення російської митної інфраструктури в Азовсько-Чорноморському регіоні з другої чверті XVIII ст. співпало з новими тенденціями у міжнародній договірній практиці. Торговельний договір перетворюється на складовий елемент міжнародних митних відносин. В умовах посилення міжнародної економічної конкуренції та захисних митних тарифів торговельний договір виступає як компроміс для конкуруючих сторін, знижуючи на деякий час загострення митних протиріч, не дозволяючи їм перерости у збройний конфлікт.

Розвиток міжнародної торговельної практики впливав і на соціальні процеси. Торговельний договір закріплював майнові, фінансові, особисті права підприємців в іноземних державах. Особливо це характерно для Азово-Чорноморського регіону, де міжнародні торговельні угоди виконували функцію залучення вільних іноземних капіталів в організацію торговельної інфраструктури в умовах фінансової слабкості місцевого купецтва з другої половини XVIII ст.

З другої половини XIX ст. українські підприємці діяли у нормативно-правовому порядку, який надавав різні преференції та пільги місцевим виробникам, створюючи тим самим зручні умови імпорту або експорту окремих видів продукції та сировини. Їхньому проникненню на зовнішні ринки сприяли такі заходи: повернення акцизів і мит; прямі та приховані вивізні премії за рахунок державних коштів. Але, у той же час це створювало умови надзвичайної монополізації в самій Російській імперії, негативно впливаючи на ринкові регулятори (для українських губерній такі тенденції були характерні у гірничо-металургійній та транспортній галузях).

РОЗДІЛ 3

МИТНА СИСТЕМА РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНСЬКИХ ГУБЕРНІЙ

3.1. Поширення російської митної інфраструктури на територію України у першій половині XVIII ст.

Попередні розділи нашого дослідження розкрили історичну еволюцію митно-тарифної політики Російської імперії та її безпосередній вплив на політико-економічну інтеграцію Гетьманської України, території Війська Низового (Запорозької Січі) до Російської імперії. Ми змогли визначити, у рамках яких моделей митного регулювання розвивалися виробничі та соціальні сили українського суспільства з XVIII до початку XX ст. Наступним етапом стане дослідження генезису співіснування автономних митних систем Гетьманської України, Запорозької Січі та Російської імперії та поступові кроки російської влади щодо уніфікації митних систем в умовах поширення імперського централізму. Вивчення даних питань пов'язано з аналізом структури зовнішньої торгівлі і митних структур означених держав.

Система управління, політичне і правове становище Гетьманської України, сформовані в ході війни з Річчю Посполитою 1648–1667 рр. знайшли юридичне закріплення у так званих “Статтях” – нормативно-правових актах, укладених між Україною і Росією. “Гетьманські Статті” визначали особливості адміністративного устрою, організації військових сил, судової, фінансової та митної системи Гетьманщини. Ці статті чималою мірою визначали у тому числі митне регулювання і закріплювали існування між Гетьманською Україною та Російською державою митного кордону. У період з другої половини XVII до середини XVIII ст. в Лівобережній Україні сформувався правовий режим, за якого Гетьманщина мала автономну митну систему і в той же час суттєві обмеження щодо суверенних міждержавних відносин з іншими державами, отже Гетьманська Україна не могла як суверен укласти міжнародні торговельні трактати.

Із певними застереженнями період 1734–1775 рр. в історії Запорозжя (Нова Січ) можна кваліфікувати як добровільний протекторат Російській імперії. Відповідно до термінології щодо законодавчої регламентації взаємодії різних рівнів влади в системі управління національними регіонами Росії це означає договірний, взаємовигідний і добровільний характер протекторних відносин зі збереженням міжнародної правосуб'єктності [302].

Правову основу всього спектра російсько-запорозьких узаємин часів Нової Січі – господарських, торговельно-митних, політичних тощо – забезпечували нормативні акти центральних органів Російської імперії; міжнародні російсько-турецькі трактати – Адріанопольський 1713 р., Белградський 1739 р., Кучук-Кайнарджийський 1774 р. Протягом 1739–1768 рр. взаємини між підданими Османської та Російської імперій регулював Белградський трактат 1739 р., який визначав механізм розв'язання прикордонних спорів, створював загальні умови розвитку торгівлі та дипломатичних зв'язків, а також розмежував російсько-турецький кордон без урахування традиційних сфер впливу та господарського використання земель запорожцями й татарами. Зазначені міжнародно-правові аспекти дуже впливали на тривалість процесу приєднання до імперського митного простору Гетьманщини і Нової Січі.

В історії розвитку державно-правових установ України другої половини XVII ст. роль гетьмана Богдана Хмельницького визнається вирішальною. У складних умовах війни, руйнації стратифікаційного середовища було збудовано управлінську систему, що проіснувала до остаточної ліквідації гетьманського правління в Україні (1764 р.). Одне з перших місць у новозбудованій управлінській системі зайняло митне регулювання. 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., що мали мануфактурну індустрію, міг спиратися лише на кустарне ремісництво і транзитну торгівлю, митна справа виконала роль головного інструмента в забезпеченні фінансовими ресурсами війни. Кроки Б. Хмельницького у митному регулюванні було спрямовано на виконання 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 [348].

У першій половині XVIII ст. в Україні склалася митна система, що включала правові норми Речі Посполитої (Конституція польського сейму 1643 р. про запровадження індукти та евекти), традиції реєстрових полків щодо організації збирання мита, норми магдебурзького права, які регулювали митні процедури в містах. 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. Усі вони йшли до гетьманського скарбу й розподілялися на адміністрацію гетьмана, військо та озброєння. До так званих внутрішніх мит слід зарахувати митні збори з мостів, гребель, перевозів, вагове, кругове тощо.

Слід зауважити, що в історіографії немає єдиної думки про зміст і правову природу митних зборів (індукти та евекти) на Гетьманщині в даний період історії. Більшість російських істориків вважали українські мита індукту й евекту “внутрішніми митами”, але внутрішніми митами власне Російської держави. Це пов’язано насамперед із тим, що Україна розглядалась як певна частина території Російської держави після 1654 р. Так, російський історик XIX ст. Є. Осокін зараховував індукту й евекту до внутрішніх мит [492, с. 139]. Інший російський історик останньої чверті XIX ст. К. Лодигенський також зараховував українські мита індукту й евекту до внутрішніх мит [426, с. 88]. Слушну думку з цього приводу висловив М. Слабченко. Він, зокрема, підкреслював: “Общее название сборов привозных и вывозимых из Украины товаров было индукта и эвекта..., а размер сбора в среднем равнялся 2 % с продажной цены ... Сверх того 2 % не представлялось точно установленным размером обложения, известны были и иные размеры; 2 % было наиболее распространенным размером... И термин и самое содержание сборов остались от времени “польского панования”... В Польском государстве индукта-эвекта введена была в XVII столетии” [543, с. 159]. Офіційне введення індукти та евекти в Польщі Слабченко пов’язує з конституцією Польщі 1643 р., але, на відміну від останньої, на Гетьманщині збирали її також у містах, і це виходило з практики, коли “отдельные части Украины, в силу отрыва от командующих центров и общего упадка, были предоставлены самим себе и могли осуществлять права верховенства. В “пунктах” гетьманов об этом поборе не говорится, и этим воспользовались русские власти впоследствии. На практике индукта-эвекта принята была уже Хмельницким в ограниченных размерах” [543, с. 160].

У свою чергу, український історик початку 20-х років XX ст. В. Руднєв поділяв митні збори на Гетьманщині у першій чверті XVIII ст. на довізні, транзитні та внутрішні мита. Довізні мита – індукта й евекта, тобто ті, що за стосовувалися до імпорту й експорту; транзитні – ті, що збиралися з перевозів, мостів і гребель, із проїжджих купців; внутрішні мита, за інтерпретацією Руднєва, – це мита, які накладалися під час продажу на торгах і ярмарках, а саме: вагове, кругове, скатне, поковшеве, зі збіжжя, що призначено на продаж, з возів із крамом, ярмаркове з торговельного люду [532].

Універсал Богдана Хмельницького від 28 квітня 1654 р. став першою спробою врегулювати тарифну справу Гетьманської України в умовах ліквідації польського правління. У подальшому гетьмани продовжували цю традицію. Універсали 8 грудня 1667 р. 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” [541, с. 442].

Індукта та евекта, як інші збори, віддавалися за певну суму на відкуп окремим особам. Але такий спосіб стягнення зборів викликав велике незадоволення з боку населення, хоча ця система проіснувала до 1762 р. Документи Російського державного архіву давніх актів дають можливість частково відновити прізвиська відкупників та суми митного відкупу в Гетьманщині

у першій половині XVIII ст. У період з 1709 по 1722 рр. митним відкупом завідували брати С. та Г. Рагудзинські і перераховували до казни приблизно 9000 руб. за рік. У 1722 р. митний відкуп передавався компанії П. і М. Шереметєвих за 15180 руб. за рік. З 1723 р. відкуп передали П. Тернавіоту, який за 1723 р. зібрав 18698 руб., 1732 – 20000 руб., 1735 – 30000 руб., 1746 – 27000 руб. . 1751 р. митний відкуп був відданий О. Крижановському, котрий зобов'язувався перерахувати у розпорядження гетьмана 50000 руб. [45, арк. 96].

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 по 1 вересня 1705 р. розмір зібраних індукти та евекти полками Лівобережної України становив 13066 руб. 93 коп. У відомостях Малоросійської колегії, направлених у сенат 1724 р., загальна сума зібраних податків на Гетьманщині за цей рік становила 114495 руб. 09 коп., у тому числі індуктовий збір – 18697 руб. 62 коп. [168].

За одиницю оподаткування у стягненні мит з перевозів, мостів та гребель із проїжджих купців брався віз та голова товару (мовиться про худобу), але враховувалося легкий віз, чи важкий, іноземний чи тутешній. Так, у Миргородському полку стягували мито з легкого воза в розмірі 15 коп., із воза з рибою – 25, з тютюном – 30, із сіллю – 40, з яйцями – 20, з голови товару (худоби) – 2 коп.; у Лубенському полку з іноземних возів – по 6, 10, 20, 30, 40 та 50 коп. з воза; в Чернігівському – по 1, 2, 3, 4 та 6 коп. з воза; в Переяславському – по 1, 2, 4, 8 коп.; у Ніжинському полку “с коломиїцев” – з в олових важких возів – по 8 коп., з інших важких та легких возів – по 2 коп. [532, с. 152].

Вагове разом із круговим (від бочки), помірним та скатним до заснування Малоросійської колегії здавалося в оренду за 200 руб. Після заснування колегії вагове збирали з пуда по 2 коп. в усіх полках, крім 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 – 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 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. [532, с. 153].

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 Гданська. 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 в Гетьманщині міста були ізольовані від українського життя магдебурзьким правом. У містах, на які поширювалося магдебурзьке право, діяло дві влади: козацького сотника та міщанська. З приходом до влади гетьмана Івана Мазепи митна система на Гетьманщині була остаточно сформована. Основні зусилля нового гетьмана спрямовувались на те, щоб виробити дієві механізми контролю в системі зовнішнього оподаткування, відмежувати внутрішню торгівлю від зовнішньої, а також розділити повноваження між полковою канцелярією та адміністрацією ратуш. Так, у 1691 р. Іван Мазепа написав листа екзотору Фотію, в якому наказував повернути жителям Седнева (Чернігівський полк) 9 золотих, що були незаконно стягнуті факторами з товару внутрішньої торгівлі [116, арк. 22]. Згодом гетьман видає аналогічного змісту універсал, у якому контроль за правильністю збору індукти покладався не на стародубський магістрат, а на полкове управління. Як зазначено в документі, полковник мусив контролювати, щоб “фактори індуктарские з его подданих неналежали и не вимагали жадного податку” і не забирали в іноземних купців підвід [541, с. 37].

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. Російські 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 [600].

У перші десятиліття XVIII ст. сума зібраного індуктового збору становила близько 10 000 руб. У 1731 р. вона зросла до 20 000 руб., 1740 р. – до 27 000 руб. на рік [169]. На час скасування російським урядом митних зборів на Гетьманщині, тобто на 1754 р., евета й індукта, які надходили до військового скарбу з усіх полків, крім тих земель, що відійшли до Нової Сербії, становили 48 148 руб. 85 коп. – 1/4, а в 1730–1740 рр. – 1/3 – 1/2 гетьманського скарбу [411].

Таким чином, на початку XVIII ст. прибутки від зовнішньої торгівлі в структурі фінансових систем як Гетьманської України, так і Росії займали провідне місце. Але якщо в Гетьманщині митні збори були 35–50 % у структурі бюджету, то в Росії вже на початку XVIII ст. тенденції радикально змінилися. У 1680 р. митні прибутки в російському скарбі становили 53 % (650 223 руб. з 1 220 367 руб. загальних прибутків), у 1724 р. – 13,5 % (при загальних прибутках скарбу 8 654 727 руб.) [401, с. 269]. Таке співвідношення доводило, що у фіскальній системі Гетьманщини продовжував панувати непрямий податок, а це свідчило про слабкий рівень промислового розвитку й нестачу капіталів українського купецтва для створення мануфактурного виробництва.

Структура та зовнішня торгівля Гетьманської України, аналіз її складових дає можливість з’ясувати фактори, що підштовхували російський уряд уніфікувати митні системи. Тому розглянемо зовнішньоекономічні зв’язки Гетьманщини за різними географічними напрямками у першій половині XVIII

ст. Найважливіше джерело, що розкриває зміст торгівлі й митне регулювання між Україною та Росією, – це Курські митні книги 1720 р. У цей рік власне митні статті було виділено в окрему книгу, тобто звітність про митний збір отримала самостійне справочинство. У митній книзі 1720 р. детально показана транзитна торгівля через Курськ. У джерелах XVII ст. відомості про транзит не фіксувалися взагалі. Порядок заповнення курських митних книг на 1720 р. порівнянно з XVII ст. значно змінився. В документі найретельніше стала фіксуватися транзитна торгівля, склад придбаних товарів, пункти їх призначення, у статтях про реалізовані товари почали вказувати місця, де вони були закуплені, різницю початкової та продажної ціни. Для реєстрації товарів, що відправлялися з Курська в інші місця, обов'язковим став підпис власників товарів, чого не вимагалось у XVII ст. Зміни, що відбулися, пов'язані з загальними тенденціями поглиблення бюрократизації державного апарату, впорядкування адміністративної звітності й посилення урядового нагляду за діяльністю різних органів влади в центрі та на місцях, що намітилися в роки правління царя Олексія Михайловича, й особливо проявились у роки реформ Петра I [56, арк. 113].

На початку XVIII ст. Курськ був важливим вузлом сухопутних шляхів. Він знаходився на так званому “Московському”, (“Посольському”) шляху, що проходив за маршрутом Тула – Мценськ – Орел – Кроми й далі через Белгород до Криму. Крім нього, за “Поверстной книгой” XVII ст., від міста в різних напрямках розходило ще шість шляхів, у тому числі на Суми, Глухів, Київ, Новгород-Сіверський, Чернігів. Через своє географічне розташування Курськ у першій половині XVIII ст. був не лише великим торговельним центром, але й важливим митним пунктом на російському кордоні, де розміщувалась прикордонна митниця, в функції якої входив контроль за товарами, що експортувалися з Росії в Лівобережну Україну і в зворотному напрямі. Завдяки цьому в курських митних книгах відображено не лише ринкові операції в самому Курську, а також російсько-українську торгівлю.

Транзитна торгівля через Курськ 1720 р. здійснювалась тільки в меридіальному напрямі – з Росії в Україну та з України в Росію. В митній книзі зафіксовано лише один випадок провезення товару (хлібне вино) у широтному напрямі – з Путивля до Воронежа. Дані про розподіл кількості явок і сукупної вартості товарів, провезених через Курськ з Росії в Україну та в зворотному напрямі, наведено у табл. 3.1.1.

Таблиця 3.1.1 [525, с. 45]

Транзитна торгівля через Курську митницю за 1720 р.

Вивезення товарів з Росії в Україну				Вивезення товарів з України в Росію			
Явки		Сума		Явки		Сума	
К-сть	%	руб.	%	К-сть	%	руб.	%
266	35,3	42 549,495	28,3	488	64,7	108 031,915	71,7

Сукупна вартість товарів, вивезених з України в Росію 1720 р., у 2,5 раза перевищувала сукупну вартість товарів, відправлених з Росії в Україну. Кількість явок товарів, увезених з України в Росію, була у 1,8 раза більше, ніж тих, що надійшла у зворотному напрямі. Важливо зазначити, що транзитна торгівля через Курськ знаходилась головним чином у руках мешканців Росії. На їх частку припадало 718 явок (94,8 %) і 123 443,23 руб. від сукупної вартості привезених товарів (82 %). Українським купцям у транзитному товарообігу відводилась менша роль. Упродовж 1720 р. ними зареєстровано лише 34 явки товарів на загальну суму 11 283,18 руб. Відправку товарів з Росії до Гетьманщини здійснювали мешканці 24 міст та повітів (у тому числі з 2 українських міст). Найактивніше в цій сфері товарообміну діяли курські, московські, тульські купці. При цьому курські купці, які вивозили товари до України, практично нічого не вивозили назад (у всякому разі, через курську митницю). За 1720 р. зафіксовано лише один такий випадок. Можливо, курські купці поверталися з поїздок в Україну порожніми й потім укладали отриманий прибуток у придбання товарів у російських містах. Географічне представництво купців, що вивозили товари з України, було ширшим: серед них зафіксовані мешканці 34 міст та повітів (у тому числі 7 українських). Основним пунктом збуту українських товарів, що ввозилися через Курськ, була Москва, де реалізовувалось 48,8 % товарних партій, привезених з українських міст. Їх сукупна вартість становила 67,9 % від загальної вартості українського імпорту [525, с. 48-49].

З Росії в Україну через Курськ 1720 р. було вивезено товари 174 найменувань, а ввезено з України в Росію 71 найменування. Товарообмін між Росією та Україною мав чітко виражену взаємоспрямовану товарну спеціалізацію. Серед товарів, що вивозилися з Росії, переважали в основному різні промислові вироби російського та іноземного виробництва – тканини, одяг, галантерея, метали та залізні вироби, хімічні речовини. У зворотному напрямку рухалась, у першу чергу, сільськогосподарська продукція.

Провідне місце в російському експорті в Україну належало різним іноземним і російським тканинам. Лише у складі суто товарних партій (без супутних товарів) їх було вивезено на суму 17 660,98 руб. – 41,5 % від загальної вартості всіх товарів, відправлених в українські міста через Курськ. Серед тканин, що експортувались в Україну, домінувало полотно, придбане в центральних повітах Росії. У складі товарних партій тканин їх сукупна вартість дорівнювала 11 578,56 руб. [525, с. 59].

Другий товар, що мав суттєве значення в російському експорті, це чорний метал. Його сукупна вартість – 4735 руб. (11,1 % від загальної вартості товарного вивезення). В українські міста в основному йшло тульське залізо у зв'язках. Листове залізо купувалось у Москві.

З непромислових товарів, що провозилися через Курськ, відзначається хутро. Сукупна вартість цього цінного товару у складі чистих явок становила 5323,55 руб. (12,5 % загальної вартості товарного вивезення). Основний обсяг хутра для України закупувався в Москві. На експорт ішли головним чином дешеві хутра білок та зайців. Явок хутра тварин коштовних порід (соболь,

норка, куниця) взагалі не відмічено [525, с. 60-61].

З товарів, що надходили з України через Курськ, головне місце займала велика рогата худоба. На її частку припадає 48,1 % сукупної вартості всього українського імпорту. В 1720 р. 69 % українських волів та корів (13030 голів на суму 35 505,85 руб.), що прогнали через Курськ, потім було продано в Москві. Крім Москви, українська велика рогата худоба збувалася в 9 російських містах: Тулі – 1589 голів, Петербурзі – 1446, Калюзі – 1416, Серпухові – 284, Болхові – 265, Белеві – 182, Орлі – 156, Вишньому Волочку – 110, Лівнах – 87. Привертає увагу значна кількість худоби, реалізованої в Петербурзі. Немає сумнівів, що доставка з України в нову російську столицю живої худоби – справа нелегка (досить нагадати, скільки природних перешкод доводилось долати на своєму шляху худобі та її погоничам). Ця справа вважалася прибутковою, тому що великому місту потрібна була значна кількість провіанту, в тому числі м'ясо, а місцеві ресурси не могли повністю задовольнити всі потреби.

Крім великої та дрібної худоби, регулярно поставлялися такі продукти українського тваринництва, як яловиче сало, вовна, сирі яловичі шкіри, коров'яче масло. Загальна вартість усієї тваринницької продукції, що надходила з України в Росію через Курську митницю, становила 68 663,14 руб. – 63,6 % від загальної вартості українського товарного привозу. Слід зазначити, що з України ввозилась, як правило, необроблена шкіра, увезення обробленої шкіри (червоної юхти) за 1720 р. відмічено всього один раз.

Сукупна вартість товарів промислового і ремісничого виробництва, ввезених з України в Росію через Курськ, дорівнювала у 1720 р. 21 194 руб. (19,6 % від загальної вартості малоросійського імпорту). Визначити за митними книгами місце виробництва промислових виробів з України можна не завжди. Втім, упевнено можна говорити про те, що значна їх частина до продукції українського ремісництва не належала. Так, до товарів іноземного виробництва можна зарахувати бавовняну та шовкову тканину, а також коси прусського виробництва [398, с. 296–297].

Бавовняна тканина становила важливу статтю українського імпорту в Росію. Ці товари в 1720 р. регулярно ввозились через Курську митницю. Їх сукупна вартість була 6291,65 руб. (5,8 % усього українського імпорту і 29,7 % загальної вартості ввезених українських товарів).

Велике значення для російської оборонної промисловості мав імпорт з України такого стратегічного товару, як селітра. Упродовж 1720 р. через Курськ увезено селітри на суму 19 614,40 руб. (18,2 % сукупної вартості товарного ввезення), при цьому більша частина селітри (79,7 %) за указом Петра I відправлена в Москву до Артилерійської канцелярії без сплати митних зборів.

Із сировинних товарів аграрного походження з України важливе значення мав віск. У загальній вартості українського імпорту на його частку припадало 4,2 %. Більша його частина продавалась у Москві, Ярославлі, Архангельську. Вивезення з України в Росію хліба, що мало виключно важливе значення у пізній період, у 1720 р. здійснювалось у мінімальних обсягах. У митних книгах відзначено всього дві товарні партії невеликої кількості (36 чвертей), що відправлені для продажу до Москви.

Відомості з митних книг дозволяють встановити норму прибутковості в торгівлі деякими товарами, що купувались у російських містах для продажу в Україні (табл. 3.1.2).

Таблиця 3.1.2 [525, с. 66]

**Прибутковість торгівлі російськими товарами в Україні
(за даними 1720 р.)**

Товар	Середня норма прибутку (%)
Залізо	29,5
Риба	24,8
Тканини	22,0
Хутра	19,5
Папір	10

Виходячи з даних курських митних книг про механізм стягнення мита з торгуючих, як з української, так і російської сторін після видання Торговельного (1653 р.) і Новоторговельного (1667 р.) статутів, суттєвих змін у 1720 р. не відбулось. Основним видом митних зборів у Російській державі залишалось рублеве мито. Під час продажу товару воно сплачувалось продавцем у розмірі 5 % від вартості товару. Купуючи товар для подальшого перепродажу, покупець сплачував спочатку рублеве мито в розмірі 2,5 % від вартості товару за місцем купівлі, потім у такому ж розмірі – у пункті його продажу. Сплата мита підтверджувалась ярликами, що видавались купцям на руки. Існувало декілька типів ярликів. Якщо покупець, купуючи товар для подальшого перепродажу, не вносив рублевого мита, він отримував відпускний ярлик і сплачував рублеве мито у повному розмірі (5 коп. з рубля) у пункті продажу товару, якщо товар вивозився за кордон Росії в прикордонній митниці. Якщо покупець сплачував рублеве мито в пункті купівлі товару в розмірі 2,5 коп. з рубля, то він отримував заліковий ярлик, і в цьому разі в місці продажу товару чи в прикордонній митниці додатково сплачував рублеве мито з різниці між ціною закупівлі й продажу (тобто з отриманого прибутку) в розмірі 5 коп. з рубля. Після реалізації товару і стягнення з нього в місці продажу другої половини рублевого мита покупець зобов'язувався надіслати в митницю міста, в якому цей товар був придбаний платіжний зворотний ярлик, що підтверджував цей факт. У пункті придбання товару чи прикордонній митниці купці обов'язково повинні були отримати підпис довіреної особи, який заносився в митну книгу. Довірена особа ручалась, що платіжний ярлик буде надіслано у визначений термін. Загальна сума митних зборів по Курській митниці за 1720 р. дорівнювала 4820 руб. 29 коп. [525, с. 73–74].

Наведені дані добре сходяться з відомостями комісії В. І. Блеклова. Комерц-колегія для з'ясування обсягів та напрямків переміщення товарів через українські лівобережні міста створила спеціальну комісію під головуванням Василя Івановича Блеклова. Тоді ж київському генерал-губернатору П. А. Голіцину надійшло розпорядження про надання допомоги В. Блеклову, а гетьману І. Скоропадському – грамота такого ж змісту. На початку 1721 р. В. Блеклов доповів у Комерц-колегію про виконання завдання й додав до рапорта 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 вивозять із міст Гетьманщини в Польщу, Туреччину, Пруссію, 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 порівняльні дані про прогін через митниці худоби на продаж; 4) які російські й іноземні товари продаються на Свинському ярмарку і якими товарами там торгували на початку століття; 5) яку індукту й евекту збирає відкупник, 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., отже, він не міг знайти дані про торгівлю початку XVIII ст. У рапорті він зазначив, що мито з відкупу збирає ніжинський індуктор П. Лукін з розрахунку 3 коп. з 1 рубля російськими грошима, що скарги купців на утиски відкупника він не чув. Додані до рапорта В. Блеклова в Комерц-колегію 11 реєстрів дозволяють визначити напрямок торговельних шляхів, асортимент і товарні маси експорту та імпорту щодо кількості. Реєстри В. Блекова складено на підставі реєстрів факторів (індукторів, екзакторів) різних міст і митниць: Києва, Ніжина, Переяслава, Стародуба, Ромен, Чернігова, Переволочної [590].

Відповідно до змісту реєстрів можна стверджувати, що 1715 р. із міст Гетьманщини за кордон відправлялися переважно хутро (30 найменувань), воли, полотно, крашенина, китайка, шовк, юхта, ладан, чай, бадан. Це були товари російського, українського, а також східного походження. 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, шкури астраханських овець тощо. Що стосується достовірності, то дані, які потрапили в реєстри, можуть бути тільки заниженими. Індукторам не було ніякого сенсу завищувати відомості, а знижені показники давали й меншу суму зібраного мита, яке вони взяли у держави на відкуп, отже під час чергового взяття мита на відкуп можна було заплатити в державну скарбницю меншу суму [590].

З середини XVIII ст. у зв'язку зі зростанням промислового виробництва, появою нових міст, розширенням державного апарату, армії відбувається збільшення ємності внутрішнього ринку, що позитивно впливає на інтенсифікацію торгівлі. Важлива роль у цьому відводилась демографічному зростанню (табл. 3.1.3).

Збільшення населення відкривало перед виробником і купцем нові перспективи, а це вело до подальшої торговельної спеціалізації та активності. В середині та другій половині XVIII ст. номенклатура українських товарів

Лівобережної України суттєво не змінилась, лише після скасування митного кордону між Гетьманщиною та Росією її обсяги зросли. Серед найпопулярніших українських товарів залишались: худоба і продукти тваринництва, тютюн, вовна, горілчані вироби. Українське купецтво та землевласники щорічно вивозили в Росію тисячі пудів тютюну. Бунчуковий товариш Лубенського полку П. Політика повідомляв у 1751 р. до канцелярії гетьмана К. Розумовського, що він купив у Ромнах і зібрав на своєму маєтку 2712 пудів тютюну й просив дозволу на право продажу його в Москві [301]. До Москви лише у березні – липні 1755 р. з України вивезено 11209 пудів тютюну [29, арк. 1–3]. Усі товари, що експортувались українським купецтвом, а також імпортувались іноземцями з України після 1754 р., проходили через прикордонні митні застави: Васильківську, Стайківську, Переяславську, Кам'янську, Сорокошитську, Кременчуцьку. За 1767 р. митні збори з імпорту – експорту на цих митницях становили 145 776,74 руб. та 824 єфимки, 824 півєфимка та 60 чвертьєфимків. Зазначимо, що до 1754 р. електра та індукта давали 44–48 тис. руб. на рік [119, арк. 27].

Таблиця 3.1.3

Середньорічний приріст населення по районах Росії і країнах, які визнавали російський протекторат (у %) [611]

Район	1678–1719 рр.	1719–1782 рр.
Північ	0,26	0,42
Північний захід	0,65	0,72
Нечорноземний центр	0,47	0,40
Прибалтика	–	0,81
Північний Урал	0,26	1,14
Чорноземний центр	1,11	0,88
Лівобережна Україна	1,11	1,02
Середнє Поволжя	1,84	0,81
Нижнє Поволжя, Південний Урал	1,84	2,33
Новоросія	–	3,53
Північний Кавказ	–	–
Сибір	2,19	1,32

Митно-торговельні статистичні матеріали, особливо першої половини XVIII ст., розпорошені, фрагментарні й не дозволяють повністю систематизувати інформацію щодо кількісних показників зовнішньої торгівлі Лівобережної України за різними географічними напрямками. Виходячи з наявних джерел, ми можемо стверджувати, що більша частина товарів тваринницького походження реалізовувалась у Росії. Якщо брати показники реєстру В. Блеклова за 1715–1720 рр. та Курські митні книги, то з такого товару, як велика рогата худоба, перевага російського ринку над східноєвропейським за кількістю голів була приблизно 25 %, а за вартістю – 49 %. У той час, як до Росії спрямовувались лише сирі шкіри, до Східної Європи – оброблена шкіра (юхта).

Аналіз даних уже російських митниць (1758–1762 рр.) демонструє, що експорт промислових товарів і сільськогосподарських продуктів значно збільшився: за 4 роки вивезення текстильних виробів зріс у 2 рази, заліза – у 8,9 рази, паперу – у 7,8 рази, канатів – у 4 рази. При цьому українське купецтво виступало в 70 % комерційних угод як імпортери. Лише в 1762 р. в митницях Лівобережної України пройшли митне оформлення такі промислові російські товари: 6875 пудів заліза, 2175 пудів чавуну, 159 аршинів білого полотна, 3700 шовкових поясів “московської роботи” [117, арк. 5, 6, 7]. Це свідчило, що після скасування україно-російського митного кордону територія Гетьманщини втратила транзитний статус, митний кордон імперії просунувся до кордонів Австрійської імперії та Речі Посполитої, що дозволило здешевити російські експортні товари, а також отримувати дешевший імпорт. Фінансовий вигравш від ліквідації гетьманської евекти та індукти можна зараховувати до провідних факторів, що вплинули на інтеграцію Лівобережної України до імперської митної системи.

До початку повноцінної роботи чорноморських портів наприкінці XVIII ст., як свідчить зовнішньоторговельна статистика, українська ділянка імперського митного кордону приймала й обробляла імпорتنі товарні потоки, в той час як балтійські порти Росії спеціалізувались на обробці експорту (табл. 3.1.4).

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

Таблиця 3.1.4 [558, с. 105]

Співвідношення експорту та імпорту Російської імперії за різними географічними напрямками (за 1783 р.)

Географічний напрямок	Імпорт		Експорт	
	у тис. руб.	%	у тис. руб.	%
Архангельський порт	435,6	17,4	1439	41,6
Балтійські (Петербурзький, Ревельський, Нарвський та ін.)	601,9	24,2	1099,6	31,8
Чорноморські	248,2	9,9	284	8,2
Митниці:				
Українські	890,1	35,8	476,9	13,8
Білоруські	315,8	12,7	158,7	4,6

Екстенсивна економіка господарювання як татар, ногайців, так і запорожців передбачала господарське освоєння нових земель, а різниця в господарсько-культурних типах давала можливість територіям у безпосередній близькості до російсько-турецького кордону 1739–1740 рр. стати зоною не тільки серйозної конкуренції, але й інтенсивного взаємопроникнення економічних систем Запорозжя й Криму.

В умовах тривалого миру прискорилися процеси заселення та соціально-економічного розвитку Південної України, запорозька та кримська адміністрації намагалися слідкувати за колонізацією регіону. Можна спостерігати тенденцію до посилення господарського освоєння південних па ланок Запорозьких Вольностей та колонізації закордонних територій на півдні, що пов'язано з російським просуванням із півночі. Багато запорозьких стаціонарних поселень розташовувалося на татарській території зі збереженням протекції Коша. Запорозжя й Крим конкурували в організації перетинання кордону і довозу товарів. Бажання збільшити прибутки Коша спонукало запорожців влаштовувати і контролювати перевози на татарській території, перешкоджати встановленню татарських перевозів.

На середину XVIII ст. від транзитної торгівлі запорожці отримували порівняно невеликі прибутки. М. Слабченко наводив такі дані: 1745 р. – 284.55 руб., 1749 р. – 591.59 руб., 1751 р. – 798.63 руб. індукти–евекти. Остання, за його підрахунками, становила 2 %, а, відтак, прибутки від транзитної торгівлі дорівнювали мінімум 13 тис., максимум 40 тис. руб. [544, с. 353]. Разом із тим з другої половини XVIII ст. російський уряд почав уживати заходів щодо контролю над південним напрямком транзитної торгівлі Запоріжжя, які особливо посилились після проведення 1753–1755 рр. у Росії митної реформи. Вони конкретизувались регламентацією предметів транзитної торгівлі, що йшли потоком до Туреччини та Криму; упровадженням на Микитинському перевозі посади перекладача, який призначався Колегією іноземних справ і видавав білети всім, хто їхав у південному напрямку. Посилилось намагання встановити контроль і над зборами з перевозів. Саме через це зросло значення Бугогардівського перевозу, де посилювався потік товарів південно-західного напрямку. Це не залишилось непоміченим російським урядом. 11 червня 1774 р. командуючий другою армією В. Долгоруков ордером кошовому П. Руденку повідомляв про вільний проїзд Переволочанським, Кременчуцьким, Кодацьким та Микитинським перевозами, в той час як при проходженні через Бугогардівський перевіз сплачувалось з воза по 20 коп. [107, арк. 52]. Гроші з перевозу ділили на три частини і лише одна з них надходила до Коша [107, арк. 42]. За рапортами полковників І. Сухини та О. Колпака, з 6 липня по 14 жовтня 1772 р. було зібрано 300 руб., а 24 жовтня 1772 р. – 194 руб. 40 коп. [107, арк. 29, 18]. 7 серпня 1774 р. в рапорті полковника В. Пугача повідомлялось, що за липень з перевозу було зібрано 155 руб. [107, арк. 60, 75].

Зовнішня торгівля Війська Запорозького розвивалась південним, північним та західним напрямками. М. Слабченко визначав її річною сумою 100 тис. руб. [544, с. 349]. Серед предметів запорозького експорту пріоритетними були риба,

худоба та хутра. Певною мірою можна погодитись із поглядом О. Єфименка, що рибі належало провідне місце у запорозькому експорті, а українці, поляки та турки самі приїздили по рибу, яку запорожці могли заготовляти завдяки запасам солі [544, с. 351].

На південному напрямку торговельними партнерами були Кримське ханство і Османська імперія. За Белградським трактатом, Росія не могла мати власних кораблів на Чорному морі, а торгівлю дозволялось проводити лише за посередництвом турецьких суден, що змушувало запорожців везти свої товари до Очакова, а там або продавати, або міняти. У свою чергу, Крим-Гірей з Очаківським пашею заборонили великим турецьким суднам прохід до Запорожжя. Відтак, товари розвантажували у невеликих річкових гаванях і лише потім везли їх до Січі [108, арк. 293]. Пізніше Крим-Гірей, заснувавши Гезлевську (Козловську) митницю, змусив судна, що йшли в Запорожжя, розвантажуватись і відправляти товари суходелом у Гезлев. Негативно впливала на запорозьку торгівлю й російська система відкupu мита. Шемякін, що 1758 р. уклав контракт з російським урядом на збір митних податків, ініціював розпорядження не пускати турецькі судна з Чорного моря в Запорожжя, мотивуючи це відсутністю у запорожців відповідного капіталу для торгівлі. Отже, Запорожжя знаходилося під тиском об'єктивних факторів конкуренції в сфері міжнародної торгівлі.

Торгівля запорожців з татарами була найбільш традиційною і вже впродовж першої половини XVIII ст. значно розширилася. Головними місцями торгівлі запорожців із татарами були Січ, Перекоп, Кафа, Гезлев (Козлов). Із Запорожжя вивозили хутро, полотно, шкіру, тютюн, частково хліб. У 1750 р. Кадій Кафи Абдульфаттах у листі до київського генерал-губернатора М. Леонтьєва запрошував торговців приїздити торгувати [108, арк. 410–411]. Проте Вольності перебували залежно від тих умов, які пропонував кримський уряд. Тому такі розпорядження кримського хана, як заборона торгувати за кримські башлики та ввозити на півострів мідну монету, обмежували торгівлю. *У той же час* традиції зносин Війська Запорозького з Кримом були настільки міцними, що торгівля між ними не припинялась навіть під час російсько-турецької війни 1768–1774 рр.

Головними торговельними партнерами Запорожжя на північному напрямкові були Росія та Гетьманщина. Звідти Січ довозила найбільше товарів. А. Скальковський серед партнерів окремо виділяв Нову Сербію та фортецю св. Єлизавети, В. Голобуцький – Лівовобережну Україну як головного торговельного партнера Запорожжя. І дійсно, Гетьманщина була одним із пріоритетних напрямків запорозької торгівлі. Запорожці вивозили різні товари на ярмарки Стародуба, Миргорода, Лубен, Ромен тощо. При цьому не виключався обмін товарами, наприклад продукцією скотарства, яку запорозькі купці обмінювали на горілку.

У 30-х рр. XVIII ст. торговельний обіг Запорожжя був невеликий, тому російський уряд не надто втручався у ведення торгівлі запорожцями. Після 1755 р. ситуація змінилась і контроль як за товарами, так і за запорозькими прибутками з боку російського уряду став жорсткішим. На запорозький експорт

на цьому напрямку впливала політика обмеження, до якої вдавався російський уряд, тому запорожці не могли везти у північному напрямку більше товарів ніж дозволяв уряд. Згідно з указом від 25 січня 1760 р. встановлювався перелік товарів, які можна було безмитно провозити в Січ, проте заборонялося везти до Криму й Польщі сукна, шовкову матерію, китайку, шнурки, коси, камфору, ножі, леза.

Серед товарів, які йшли на південь і позначені у запорозьких реєстрах 1755 р., були: житнє та пшеничне борошно, пшоно, горілка, винні солоди, мед, нитки на риболовецькі сіті, тканини, сало, шкури рогатої худоби та овець, овеча вовна, порох, рушниці. До Гетьманщини козаки везли рибу, сіль, лисяче та вовче хутро, коней, рогату худобу [106, арк. 8–10]. У додатковому реєстрі, складеному 1 жовтня 1755 р., серед предметів, що ввозилися для продажу на Запоріжжі, зазначено: залізо, конопляна олія, сорочки та свити, папір та сургуч, овечі смушки, гречане борошно, риболовецькі сіті та неводи, конопляні мотузки та канати для риболовецьких неводів, тютюн, дьоготь, рогожі, циновки, перець. У реєстрі від 1 жовтня 1755 р. серед товарів, що надходили з Гетьманщини до Січі, зазначались: сукна, тканина, нитки, голки, наперстки, точильне каміння, залізо, цинк, мідь, сало, тютюн та ін. [591, с. 15].

Давні традиції мали торговельні відносини Запорожжя з Польщею. Головними центрами польсько-запорозької торгівлі були Умань, Корсунь, Торговиця. Із Запорожжя везли коней, рогату худобу, хутра, рибу, сіль, сало, сир, віск тощо. Польські купці, в свою чергу, їздили у Запорожжя по сіль. Також через Польщу запорожці часто їздили до Львова, де продавали солону та в'ялену рибу, а також і волів, якими привозили товар. Щорічно з Польщі запорожці довозили товару на 20–30 тис. руб. В. Голобуцький зазнавав, що головним товаром польсько-запорізької торгівлі була горілка [352, с. 305].

Збільшенню зовнішньоторговельного обігу Запоріжжя сприяло й те, що серед запорожців, усупереч усталеній традиції, формувався прошарок купецтва. Кількісний склад, а особливо активність запорозьких купців, можна простежити, проаналізувавши проходження товарів через Переволочанську, Кременчуцьку та Царичанську митниці у 1764–1767 рр. (російські митниці на кордонах Запорожжя). За цей час через митні пункти пройшло 100 торговців. За своїм походженням у 1764 р. це – три російських купці, 4 українських, один незазначений та 12 запорозьких козаків; у 1765 – 1 російський купець, 4 українських та 18 запорозьких козаків; у 1766 р. – 1 російський купець, 10 українських купців та 21 запорозький козак, у 1767 р. – 5 українських купців, один грецький, один священик та 16 запорожців [105, арк. 23]. Така соціальна еволюція структури Запорожжя вказувала на поступове розмивання військового елемента. Козацький елемент перетворювався на звичайного суб'єкта господарських відносин. Це призводило до еволюційної руйнації звичаєвих правових норм, тому що правила комерції XVIII ст. потребували юридичного забезпечення. Але господарювання та комерція в умовах формального права гостро порушувала питання фіску. В умовах мануфактурної економіки й удосконалення державної бюрократії будь-яка держава, в тому числі й Російська імперія не могла довго спокійно споглядати величезну територію, яка

знаходилась за межами фіскального нагляду.

Про складний характер функціонування митних систем Росії, Запорожжя, Гетьманщини свідчить архівний документ: записки курського купця Михайла Однорядкіна [354]. На початку 60-х рр. XVIII ст. в Російській імперії було проведено декілька урядових заходів, з метою сприяння розвитку зовнішньої торгівлі, а точніше експорту російських товарів та вдосконаленню митної системи держави: так, було ліквідовано торгові монополії, митниці переведено на державне утримання, велася підготовка нового тарифу і т. д. [582, с. 147–156]. З іншого боку, в цей час право російського купецтва торгувати на території Османської імперії вже було закріплено російсько-турецькими договорами, але фактичний стан справ у російсько-турецькій торгівлі свідчив тільки про початок розв'язання даної проблеми. На цей час європейське купецтво мало вигідніший статус у Туреччині, ніж російське, адже укладені між європейськими державами та Туреччиною договори надавали представникам цих країн суттєві привілеї щодо сплати мита та захисту їхніх прав на території самої Туреччини [450, с. 113]. З іншого боку, особливості організації внутрішньої торгівлі та в цілому внутрішньої політики Туреччини середини XVIII ст. самі по собі не сприяли розвитку російсько-турецької торгівлі, особливо враховуючи практичну відсутність державної підтримки російського купецтва на території Османської імперії [367]. Особливе значення у висвітленні стану російсько-турецької торгівлі в 60-х рр. XVIII ст. має думка безпосередніх учасників цього напрямку зовнішньої торгівлі, тобто представників купецтва. Саме погляд купця, який займався зовнішньою торгівлею, представлено в документі, що був виявлений Ю. І. Головка у справі “О доходах в Темерниковской таможене. 1765 г.” у фонді 19 (“Фінанси”) Російського державного архіву давніх актів [51, арк. 1–13].

“Сам документ з описом обставин торгівлі має назву “Обстоятельства о торге российского купечества от Темерниковского порта и Сечи Запорожской на судах турецких подданных” і підписаний курським купцем Михайлом Однорядкіним, який, згідно з його власним підписом, з 1752 знаходився у купецьких справах у Молдавії, Валахії, Туреччині, островах Архіпелагу, Середземному морі та в Єрусалимі. Документ має дві логічні частини: перша – складається з 1 по 21 пункти включно і присвячена опису головних проблем, які супроводжують торгівлю російського купецтва в Туреччині; друга – з прохань та пропозицій на ім'я Катерини II, які мали б допомогти усуненню описаних перешкод та запобігань їх впливу на розвиток російсько-турецької торгівлі.

Автор документа зосереджується на кількох проблемах, які, на його погляд, заслуговують особливої уваги уряду і потребують негайного розв'язання як найбільш принципові перешкоди розвитку російсько-турецької торгівлі: у першу чергу, це складність доставки товарів до Константинополя, яка виникає через необхідність фрахтувати турецькі судна, та недбале ставлення турецьких або грецьких шкіперів до виконання взятих на себе зобов'язань щодо доставки товарів.

Другим фактором, що ускладнював доставку товарів між Російською імперією та Туреччиною, була діяльність адміністрації Кримського ханства та масштаби хабарництва. У першій половині 60-х рр. XVIII ст. існувало ще одне ускладнення в транспортуванні товарів: перевезення товарів морем повз Кримський півострів було практично неможливо, оскільки турецькою владою товари дозволялося провозити тільки кримським суходолом через Перекопську фортецю до Козловського порту. З погляду Михайла Однорядкіна, така регламентація торгових шляхів мала на меті виключно збір додаткового мита в Перекопі та Козлові (сумарно близько 9 % вартості товарів).

Окреме місце в даному описі відведено Запорозькій Січі й не тільки як порту та частині торгового шляху між Російською та Османською імперіями – автор акцентує увагу на негативному впливові запорозького та донського козацтва на розвиток російсько-турецької торгівлі, у першу чергу, через систематичне провезення козаками контрабанди до Туреччини та неповернення боргів турецьким кредиторам, що, в свою чергу, не тільки завдавало збитків російському купецтву, але й підривало його авторитет у міжнародній торгівлі. Запорозькі та донські, козаки створювали практично окремий напрямок торгівлі з Туреччиною, який важко піддавався державному контролю з боку Російської імперії, був очевидним прецедентом невиконання вимог чинного законодавства й створював численні можливості для шахраювання не тільки для самих козаків, але й для торговців Османської імперії” [51].

Для повноти характеристики торговельно-митних процесів у Причорноморському регіоні (XVIII ст.) доцільно розглянути митні процедури Кримського ханства. Після укладення договору про військово-політичний союз Кримського ханства і Туреччини за турецькою митною зоною закріплювалось кримське узбережжя з портами Кефе, Азак, Керч, Тамань, Копу. На цю територію поширювався митний суверенітет Османської імперії. Мита на користь султанської казни стягувалися лише за експорт, імпорт та транзит, який проходив через порти Чорного моря. У той же час внутрішні й прикордонні перекопські мита залишалися в компетенції кримських ханів. Також до ханської казни стягувалися ринкові мита з торгівлі, яка відбувалася на території міст, що входили до турецької митної зони [554, с. 23].

У середині XVIII ст. Кримське ханство не мало вже тієї могутності й значення, якими славилася до того. Результати російсько-турецької війни 1736–1739 рр. змусили кримських ханів звернути увагу на розвиток сільського господарства, ремесел і торгівлі. [546, с. 222].

Торгово-економічні відносини стають основними для народів, що населяли півострів. Цьому сприяли такі умови: відносно висока щільність населення (на середину XVIII ст. проживало 400 тис. чол.); місцева татарська еліта, яка втратила звичні джерела збагачення (работоргівля), прагнули підвищити товарність господарства і вийти на зовнішній ринок; розвинута портова інфраструктура, експлуатація якої могла приносити нові прибутки. Морська торгівля відбувалася в Кефі, Гезлеві (Євпаторія), Балаклаві, Єнікале та Керчі. Кефа була не тільки великим портом, але й найбільшим містом Північного Причорномор'я. Турки називали її Кучук-Стамбулом (малим Стамбулом). За

спогодами французького мандрівника Шардена, Кефінський порт одночасно вміщував до 400 суден [556, с. 167].

Експортна торгівля кримських портів спеціалізувалася на відправці різних вантажів: солі, вина, овець, вовни, ікри, риби, зброї, овочів, фруктів, воску, земляного мила. Особливо багатим, за словами сучасників, півострів був на хліб. Російський дослідник Михайло Вольський писав: “Крим ... не тільки постачав необхідну кількість для потреб своїх жителів, а служив багатою житницею для Туреччини” [344, с. 53].

Зовнішня торгівля базувалася на митно-тарифній системі, що нагадувала турецьку. До правління останнього кримського хана Шагін-Гірея мито стягувалося за все: за ввезені товари, за ті, що вивозилися, від 3 до 6 відсотків з вартості всієї партії вантажу. У той же час 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 довгий час виступали політичними союзниками, сплачували тривідсоткове мито, з турків брали 4 %, а з українського, російського та польського купецтва – 6. Чіткіше збір мита регламентувався в тарифі Шагін-Гірея від 1 вересня 1780 р. Цей документ був важливою подією в економічному житті ханства навіть після приєднання Криму до Росії, відповідно до нього мито збиралося до 1787 р. [505].

Митна політика як Коша, так і Кримського ханства не завжди була виваженою, але її треба визнати як гнучку, що реагувала на зміни обставин і підтримувала торговельну вісь Запорожжя – Крим. Маючи митні пільги, Запорожжя перетворилося в специфічного посередника в транзитній торгівлі, від чого російська казна втрачала прибутки. Тому проекти уряду щодо перенесення державних митниць на запорозько-татарський кордон та обкладання митом запорозьких товарів викликали у січовиків протидію.

Запровадження 28 квітня 1722 р. Малоросійської колегії і скасування гетьманського правління не порушили практику митного управління в Україні, але велика кількість скарг до сенату щодо дій відкупників змусили сенат у 1731 р. ухвалити практику передання індукти на відкуп “охочих людей” на обмежений строк, не більше 6 років для одного відкупника. У тому ж таки році сенат ухвалив “дать торг” тільки українським мешканцям, “не примешивая греков и протчих приезжих из-за границ и великороссийских людей”. Згідно з імператорською резолюцією на сенатській доповіді відкуп у сумі 20 000 руб. 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 мала призначити для екзакції індуктового збору “из знатных природных и оседлых, искусных к тому малороссиян”. Ці екзактори мусили збирати індукту й віддавати її до Військового скарбу “и тех сборных денег без указа из сената ни в какие расходы не держать” [207]. Як ми вже зазначали, ефекта й індукта були одними з основних джерел надходження коштів до військового бюджету. Проте російський уряд намагався спрямувати прибутки з 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” [203].

Насправді ж російський уряд був засипаний скаргами про те, що указ від 11 грудня 1742 р. порушував одвічні права козацької старшини. До речі, остання користувалась особливим привілеєм, наданим ще гетьманом Б. Хмельницьким, який дозволяв їй провадити свої торговельні операції, не сплачуючи ні евекти, ані індукти. Царський уряд задовольнив вимоги козацької старшини. Потреба у людях для оборони Півдня змушувала Петербург прислухатись деякий час до цих вимог старшини. Тому російський уряд не наважувався втручатися в митні збори Гетьманщини аж до 1757 р. З відновленням у 1750 р. гетьманства в Україні індукту й евекту збирали вже на гетьманський уряд.

У той же час успішна реалізація проекту П. І. Шувалова щодо скасування внутрішніх мит на теренах самої Росії прискорила розгляд питання про порядки на території України [301, с. 821]. З січня 1754 р. портові та прикордонні митниці приступили до збирання мит на загальних підставах. Але в указі 4 січня 1754 р. не було спеціально обумовлено, як бути зі збиранням мит із товарів, які ввозилися з України та вивозились в Україну. Тільки стосовно найважливіших експортованих Гетьманщиною товарів (пряди́ва, сала, воску) містилася вказівка, щоб із них у Брянській, Сівській та Курській прикордонних митницях не брали 13-копійкового мита, оскільки воно буде зібрано в портах під час продажу цих товарів.

Установлення 13-копійкового мита на кордоні між Росією й Гетьманщиною торкалося також інтересів 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, крім пряди́ва, воску та сала, необхідно було звільнити від збирання 13-копійкового мита ряд інших товарів, що завозилися з України. Проти виступив лише колезький радник К. Матвєєв. Він висловився за звільнення від 13-копійкового мита лише пряди́ва, воску та сала, які були названі в указі від 20 грудня 1753 р. Із решти товарів, що вивозилися з Гетьманщини до Росії, необхідно, на його думку, стягувати в прикордонних митницях 13-копійкове мито. У сенаті це питання обговорювалося 11 січня 1754 р., сенат погодився з думкою К. Матвєєва, а думку більшості членів Комісії відхилив [340].

Після цього сенатського визначення (18 січня 1754 р.) митний бар'єр між Росією та Україною продовжував існувати. Так, під час ввезення українських товарів замість колишнього мита за явку грошей у розмірі 2,5 коп. з карбованця почали брати 13 коп, у тому числі з товарів, у яких була зацікавлена російська промисловість (вовна, шкіра, сира шкіра). Під час вивезення російських товарів на Гетьманщину замість внутрішнього 5-відсоткового 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 у Комісії було розглянуто ряд проектів, які відображали погляди великого російського

купецтва й мануфактуристів про 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 Переволочній. На думку Комісії, крім цих митниць, необхідно заснувати ще митниці в районі Стародуба, в Полтаві й 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 просування російського купецтва на український ринок. У зв'язку з цим представники старшини рішуче виступили проти плану перебудови митних порядків Гетьманщини. Їх погляд було викладено 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 индуктного сбора и о взимании с товаров, привозимых из Малороссии в Россию и из России в Малороссию, одних вновь положенных пошлин”. Отже, індукта й евекта в торгівлі між Гетьманщиною та Росією скасовувались.

Аналіз подальшого процесу поширення російської митної системи на Лівобережній Україні напряду пов'язаний з питанням визначення кордонів Гетьманської України на початку XVIII ст.

Згідно з Карловицьким договором 1698 р. Річ Посполита оволодівала територією південно-східної Київщини та Поділлям. Якщо зважити на те, що Волинь і решта земель Київщини вже жили під королівською владою, то наприкінці XVII ст. Польща добилася задоволення своїх експансіоністських потреб і отримала згоду інших країн східноєвропейського регіону на володіння майже всією Правобережною Україною. Водночас міжнародні відносини останньої чверті століття так і не вирішили питання з подніпровською територією Правобережжя. Крім того, зазначимо, що Карловицький мир, як і всі міждержавні договори XVII ст., виявився недовговічним. Політичний статус Правобережної України розглядався Нарвською угодою 1704 р. між Петром I і Августом II, а також був одним із головних питань, що порушувалися системою міжнародних договорів між Річчю Посполитою, Османською та Російською імперіями у 1711–1714 рр.

Не менш складна ситуація склалася і з визначенням кордонів на сході між Гетьманщиною та Російською державою. Справа в тому, що угоди, які укладались у різні часи між українськими гетьманами та російським царем,

паралельно з визнанням кордонів Гетьманщини передбачали присутність російських воєвод в українських містах (Київ, Переяславль, Чернігів, Ніжин). Згідно з пунктами угод влада російського воєводи обмежувалась лише управлінням російськими гарнізонами, але вони періодично втручались у фінансові та судові справи магістратів і полкових канцелярій, що викликало конфліктні ситуації. Історія воєводського правління від Б. Хмельницького до П. Скоропадського являє безперервну боротьбу між козацьким самоврядуванням і намаганням російського уряду запровадити в Гетьманщині російську адміністративну систему.

На початку XVIII ст. запроваджується поступово поділ Росії на провінції і губернії. Перший указ про це датується ще 1699 р., другий – 1708, а остаточний – 1719 р. [231]. У цей час київські воєводи отримують титул губернаторів (потім – генерал-губернаторів). Першим київським губернатором призначався Ю. А. Фамендін. Царський указ 10 лютого 1707 р. створював адміністративно-територіальну систему, яка фактично розмивала україно-російський кордон і була передумовою для інтеграції Лівобережної України до складу Росії [195]. У 1708 р. відбувся перший поділ Росії на губернії. У перелік цих губерній включена й Київська. На 1708 р. вона охоплювала частину сучасних областей України і Росії: Харківської, Курської, Орловської. З українських міст до неї було включено Київ, Переяславль, Чернігів, Ніжин. Адміністративний устрій 1708 р. був змінений у 1719 р. Губернії поділялись на провінції. У Київській губернії кількість міст зменшувалась з 56 до 41 і розподілялась на чотири провінції: Белгородську (20 міст), Севську (9 міст), Орловську (6 міст), Київську (11 міст) [195]. Київська провінція залишалась підпорядкованою губернатору лише у військовій справі, і справжнім адміністративним центром був не Київ, а російський Белгород. Фактично Київська губернія територіально ділилась державним та митним кордоном. У Севську, Курську діяли російські митниці. Таким чином перші кроки інкорпорації Гетьманщини до складу Російської держави були зроблені.

У період правління російської імператриці Анни Іоановни засновується українська вартова лінія від Дніпра до Дону, яка заповнювалась українськими полками ландміліції, що підпорядковувались київському генерал-губернатору. Одночасно радикально зростали повноваження російської губернаторської влади. У 1737 р. набуває чинності ґрунтовна посадова інструкція київському генерал-губернатору (на той час генерал-майор Сукін). Інструкція включала такі положення стосовно митного регулювання: “ 1) об отъезжих и приезжих для торговых промыслов, 2) о заповедных товарах и монете, 3) о приезжих с товарами из-за границы и о пропускных за границу, 4) о доходах, чтоб оных без указа не убавлять и не прибавлять” [564]. Особливо слід наголосити, що до повноважень генерал-губернатора перейшли функції з охорони державного кордону та дипломатичних зносин з іноземними державами. Таким чином, на сході російська влада наполегливо, крок за кроком, намагалась знівелювати статус україно-російського кордону, що дозволяло висунути російську митну інфраструктуру на кордони з Польщею.

На півдні ситуація з визначенням кордонів на початку XVIII ст. була такою: за Прутським трактатом 1711 р., Константинопольським та Адріанопольським договорами (5 квітня 1712 та 13 червня 1713 рр. відповідно) Росія зруйнувала укріплення Кам'яного Затону на Дніпрі та Новобогородицьку фортецю в гирлі р. Самари, її війська полишили Правобережну Україну. Кордон з Туреччиною (прикордонна комісія закінчила свою роботу 19.05.1714 р.) визначався по Орелі й Самарі, що суттєво наближало його до Кременчуччини [564, с. 624].

Отже, Кременчук у цей час перетворюється на важливий прикордонний центр. Причому петровські реформи (1722–1725 рр.), спрямовані на інкорпорацію України, призвели до утвердження у прикордонній смузі військової влади комендантів (спадкоємців старого інституту воєвод), які мали подвійне підпорядкування Малоросійській колегії (у цивільних справах) та київському генерал-губернатору (у справах військових і зовнішньо-політичних). Так, 12 липня 1722 р. російський сенат призначив комендантом Полтави та Переволочни полковника Івана Чичеріна, який де-факто також виконував обов'язки полтавського козацького полковника. Вже восени 1722 р. він прибув на нове місце служби, де його повноваження було підкріплено сотнею російських драгунів.

Вони й стали основою місцевих застав, які мали перешкоджати лівобережним українцям підтримувати торговельні зв'язки з опальними запорожцями та “предостерегать того накрепко, чтоб жители Малороссии на житье за Днепр также и в Запороги не переходили”. З мешканців прикордонних населених пунктів відбиралася порука, що вони не їздитимуть потайки за кордон, до своїх господарств на Дніпрових островах та на правому березі, дозволялось їздити лише з довідками від державців або старшини, в яких посвідчувалося, що будь-яких купецьких товарів проїжджі з собою не беруть. Неконтрольовані місцеві дороги завалювали лісом, перекопували рівчаками, ставили рогатки.

Одна з таких застав розташувалась і в Кременчуці. Першим її командиром був поручик Кондратьєв. Крім цього, тут було розміщено й спеціальний магазин (склад), де зберігалось продовольство для російської армії. Усе це сприяло зростанню впливу російського генерал-губернатора на кременчуцькі справи (коштом козацької старшини). Утім Росія в цей час постійно балансувала на межі нової війни з Туреччиною, відтак російська армія фактично перетворила Україну на свій постійний бівуак. На кордонах Гетьманщини та Слобожанщини в 1731 р. розпочалося зведення масштабних оборонних споруд, що отримали загальну назву Української лінії. Роботи проводились у 1731–1733 рр. напередодні та протягом російсько-турецької війни 1735–1739 рр. Щорічно на лінії працювало близько 20–40 тис. посполитих селян, козаків та солдат ландміліційних полків. Починалася Українська лінія біля Дніпра неподалік містечка Орлик, продовжувалася уздовж р. Орелі, Берестової та Береки й закінчувалася на Сіверському Донці, неподалік м. Ізюма [146, арк. 3].

На початку 1734 р. запорожці вийшли з-під влади Криму і повернулися у свої Вольності. Ніссська конвенція 1739 р. та Додаткова конвенція 1741 р. визначили новий кордон з Туреччиною. Розмежування проводилося спеціальними уповноваженими. Згідно з конвенцією, володіння запорожців із заходу визначалися прямою лінією від гирла р. Синюхи до гирла р. Берди (від польського кордону по р. Буг, через річки Ташлик, Гарбузену, Мертві Води, Солону, Єланець, Громоклюю, Великий Інгул, Ісунь, Малий Інгул і до гирла р. Кам'янка вище Кизикермену). Зі сходу кордон залишався, як у межовому запису 1705 р. [527, с. 291]. Новою угодою 1742 р. кордони зі сходу визначалися так: з верхів'я р. Конки до впадіння у Дніпро затверджується замість прикордонних знаків, а потім до впадіння р. Міус в Азовське море. Причому згаданими річками дозволялося користуватися підданим обох імперій без обмеження.

Таким чином, майже всі традиційні землі Війська Запорізького увійшли до складу Російської імперії. Але менш чітко офіційне розмежування не відповідало історично аморфному запорізько-татарському кордону. Наприклад, річки Білозерка і Рогачик, лимани Дніпровський і Бузький, Кінбурнські та Прогноїнські озера були традиційними для запорізьких промислів, знаходилися у спільному користуванні як запорожців, так і підданців Криму; тепер же вони залишилися за кордоном.

Визначивши міжнародно-правовий режим кордонів підконтрольних Росії державних утворень, Гетьманська Україна та Військо Запорозьке створили підстави для поступового поширення на них імперських митних установ.

Ми розглянули юридично-формальні підстави поширення російської митної системи на територію Гетьманщини, але практичні митні функції на території Лівобережної України російська влада розпочала реалізовувати вже у другому десятиріччі XVIII ст. Для контролю за зовнішньою торгівлею, а також для запобігання втечі селян та протидії гайдамацькому рухові російський уряд створив широку мережу прикордонних форпостів. Так, у 1714 р. київський губернатор Дмитро Голіцин дістав розпорядження заснувати на польському та литовському кордонах застави. Службовці цих форпостів також повинні були стежити, “щоб заборонених товарів через кордон не провозили”. Київські губернатори, які фактично контролювали зовнішню торгівлю Лівобережжя, намагалися спрямувати її в основному через Київ. Кожен купець, який хотів придбати або продати товари за кордоном, мусив спочатку дістати дозвіл місцевих урядових органів на виїзд: міщани – у магістраті або ратуші, представники інших верств населення – у сотенному або полковому правлінні. Згодом він подавав клопотання до Київської губернської канцелярії. Службові особи канцелярії перевіряли всі товари й гроші, що їх віз купець, установлювали особу купця, його челядників та фурманів, а дані про них надсилали до губернської канцелярії. Купців ознайомлювали з указом про заборону вивозити за кордон певні види товарів і вимагали від них письмове зобов'язання на його виконання. Сплативши в губернській канцелярії “печатную пошину”, купці отримували перепустку і їхали до форпосту, де знову ретельно перевіряли товари й гроші, а також осіб, що супроводжували

купця. Тут купці сплачували індукту й евеку. Такий же контроль проходили й іноземні купці.

Збереглося кілька таких документів, так званих “віденій”, які вносилися до “Книги права Магдебурзького Ратуши Киевской”. Наведемо окремі з цих документів: “1716 року, січня 13 дня за наказом “сиятельного и превосходительного” воєводи і губернатора Київського Дмитра Голіцина з’ясовано, що міщанин київський Человил хоче виїхати за кордон “... до ляхов за купецьким промислом. При собі має десять золотих талерів для закупівлі товарів. Поруку за Человила в Ратуші дав місцевий купець Михайло Малечко. Виїзд Человила за кордон дозволено” [35, арк. 6].

В іншому документі, датованому 10 січня того ж року, зафіксовано, що до магістрату звернувся міщанин, купець Іван Павлович із заявою, що він разом із двома “... хоча ехать за границу до Немецко” для закупівлі товарів. І для їх купівлі везе з собою “червеного золота талери” (суму грошей не зазначено). Поруку за І. Павловича дав Михайло Малечко. Виїзд “на ту сторону” купцеві і двом міщанам, що супроводжували його, дозволено. До документа прикладено печатку Київського магістрату [35, арк. 5–5 зв.].

Виконуючи доручення губернатора, магістрат не лише контролював в’їзд–виїзд іноземних купців до міста, стягував з них відповідні митні платежі, але й забезпечував нагляд за ввезенням і вивезенням з Києва російських та іноземних грошей, а також за таємним експортуванням заборонених (“заповедных”) товарів (тютюн, горілка, селітра, мідь, срібло та ін.) [35, арк. 13–13 зв.].

Поряд із наглядом за експортно-імпортними операціями, що здійснювалися київськими купцями та їхніми зарубіжними партнерами на території міста, магістрат контролював транзитні переміщення товарів як безпосередньо через Київ, так і його околицями. Таким чином, управа міста, з дозволу та на доручення губернського правління, практично перебрала на себе функції митного органу. Свідченням такого підходу може бути “віденіє” магістрату від 5 липня 1718 р. З документа видно, що за наказом губернатора Д. Голіцина магістрат перевіряв діяльність купців з міста Острога Василя Грабовецького і Михайла Марковича. Було встановлено, що волинські купці, які мали польські документи про засвідчення особи, наприкінці травня “... проехали з Польщі мимо Києва чрез Переяслав”, а тепер (тобто 5 липня 1718 р.) повертаються додому з 11 возами вовни і білих смушків. При собі мали 13 рублів копійками. В ратуші купцям зачитали царський указ, в якому було визначено перелік товарів, заборонених до вивезення з країни, купці заявили, що таких товарів не мають. Це й було зафіксовано у “віденії”. Після цього вони сплатили вивізні мито й отримали дозвіл на виїзд [35 арк. 2].

Незважаючи на складну процедуру переїзду через кордон, через форпости, що знаходилися поблизу Києва, вивозилося багато товарів. Звичайно значна кількість купців Лівобережжя вела торги на ярмарках Правобережжя, однак багато з них, особливо заможні, їхали до Польщі, а інколи й до Пруссії, чи Саксонії. Найчастіше вони бували в Шльонську (польська назва Сілезії), зокрема у Вроцлаві (Браславлі), а також у Данцигу й Варшаві. Основним

товаром, який експортувався з Лівобережжя у Польщу в першій половині XVIII ст. були воли. Найбільше худоби експортували з південних районів Лівобережжя, зокрема з Прилуцького, Лубенського, Полтавського, Переяславського й Миргородського полків. Так, у 1711 р. миргородський полковник Д. Апостол разом із опішнянськими і лубенськими обивателями відправив до Гданська “осм сот и килкадесят” волів на суму 16 000 руб. У 1718 р. з Лубенського, Прилуцького і Переяславського полків через київські застави до Шльонська було вивезено 1888 волів, 1724 р. з Миргородського та Ізюмського полків – 1200, а з Прилуцького, Ніжинського та інших полків – 1915 волів [558, с. 104].

Отже, ще до указу про скасування індукти та евекти українське купецтво вже ознайомилося з новими бюрократичними методами регулювання зовнішньої торгівлі, які діяли в Російській імперії. Одночасно перед нами постало завдання – визначення якомога точнішого періоду початку діяльності російських митниць на західних і південних кордонах Гетьманщини. Фактично проміжок часу, який розділяв початок роботи митної установи й остаточне юридичне закріплення її статусу, розділяв рік. До 1 грудня 1755 р. до оголошення нового Митного статуту мережа прикордонних митниць уже замкнулася й таким чином українські землі включаються до загальноімперської митної системи.

Так, Кременчуцька та Переволочанська митниці почали діяти з січня 1755 р. Але у 1740-х рр. на цих територіях функціонували форпости. Їх на чальники були зобов’язані також слідкувати за поширенням заразних хвороб. Із форпостів через кожні сім днів посиляли “рапорти” київському генерал-губернаторові, а він доповідав у Державну колегію іноземних справ. До форпосту прилягала певна територія (“дистанція”), яку охороняла спеціальна сторожа. Серед його начальників (комендантів) відомі секунд-майор Тарпалов, підполковник Рославлев [125], прем’єр-майор Іван Висленев, секунд-майор Василь Федцов [118, арк. 34], якого змінив прем’єр-майор Олександр Никифоров у 1752–1753 рр. [147, арк. 6]. В останні роки існування форпосту начальником його був полковник князь Євдоким Кільдишев, призначений на цю посаду в 1762 р. [96, арк. 14].

Першими цольнерами (директорами) новостворених митниць були митні чиновники, переведені з ліквідованих митниць на кордоні Росії з Гетьманщиною. До Переволочни з Воронежської митниці переїхав її колишній інспектор Петро Сахаров, у Кременчук – колишній інспектор Курської митниці Іван Кондратьєв [98, арк. 8]. З 29 жовтня 1755 р. останній згадується на посаді директора Переяславської митниці [115, арк. 21].

Серед наступників Кондратьєва, (у період 1755–1760 рр.), інспектор Василь Мальцев, цольнери Іван Пономарьов, Василь Анікеев, Кузнецов [122, арк. 28]. Нижні чини митниць комплектували з місцевих міщан. Для такого невеликого міста, як Кременчук, гідне розміщення нового державного чиновника було проблемним, про що свідчить скарга цольнера І. Пономарьова на кременчуцького сотника за спробу відведення його “квартири” в постій капітану Вастяріну, що тимчасово перебував у Кременчуці [97, арк. 54].

У зв'язку із заснуванням митниці Державна Медична Колегія надіслала у 1755 р. лікаря до Кременчука. Обговорювалось також питання про відкриття тут карантинного дому, що було визнано недоцільно [101, арк. 31].

Цікаво, однак, що так вважали не всі. Зокрема, отаман с. Кам'янки (Кам'яні Потоки) у 1753 р. самовільно встановив карантинний пост в урочищі Онуфрійська гребля та брав посули з проїжджих [102, арк. 9].

Утім зі становленням Нової Сербії Кременчуцька і Переволочанська митниці опинились далеко в тилу російського західного кордону, що створювало умови для розвитку контрабанди з боку “нових сербів” та запорожців. З кінця 1750-х рр. уряд обмірковує питання про перенесення цих митниць на нові прикордонні рубежі. В обговоренні цього питання взяв участь і кременчуцький цольнер Василь Анікеєв, що запропонував проект перенесення митниць на Микитинську заставу біля перевозу неподалік Нової Січі, де мав би бути побудований також порт, через який “иностранные товары водяным путем до Венеции и протчих земель отпускают и того получают станут”.

Кременчуцька та Переволочанська митниці були розформовані указом від 24 квітня 1763 р. (замість них відкривалися митниці у шанцях Архангельському, Новомиргородському, Крилівському та слободах Комісарівці, Юхнівці) [103, арк. 12].

На цей час вже працювала Васильківська митниця в Київській губернії. Відповідно до сенатського указу від 25 липня 1755 р. було встановлено прикордонні митниці в Царичанці, Ізюмі та Луганській станиці. Дві останні підпорядковувались Бахмутській, котра вважалася головною в межиріччі Дніпра та Дону. При всіх митницях передбачалося побудувати необхідні адміністративні та складські приміщення, а до Бахмута призначити ще й лікаря, у віданні якого знаходились би всі інші митниці [208]. Через ці митниці дозволялося провозити іноземні товари на Лівобережну Україну з умовою сплати мита за портовим тарифом [209]. На митниці покладался обов'язок не лише контролю за перевезенням товарів, карантинного нагляду за приїжджими купцями, але й гарантії безпеки їх пересування на підвладній митниці території. Наприклад, Бахмутська митниця зобов'язана була надавати купцям конвой на весь шлях до Криму, на Кубань і в інші місця за їхню оплату [210].

Згідно з реєстром митниць у митному Статуті від 1 грудня 1755 р. на території Гетьманської України мали розпочати службу такі митні установи: в Бахмуті, Ізюмському слобідському полку, Царичанці на Українській лінії, від Дніпра за 45 верст на р. Оріль, Кременчузі, Секерині, Переяславлі, Василькові від Києва за 35 верст, Стайкові на кордоні з Річчю Посполитою, у Межигор'ї – уверх по Дніпру, за 15 верст від Києва, Добрянці, на польському кордоні, у Вишкові, Білянці, фортеці Святої Єлизавети [211].

Скасувавши митні збори на Гетьманщині, російський уряд змушений був вирішити ще одне не менш важливе питання, а саме: митні збори, які існували в Лівобережній Україні у першій половині XVIII ст., надходили до гетьманського скарбу, а звідти направлялися на різні державні потреби. Як зазначалося раніше, евекта й індукта разом на 1753 р. становили 48 тис. руб. 85 коп. Тому, ліквідувавши митну систему Гетьманщини, а разом із нею й митні збори,

російському урядові необхідно було поповнити якимись доходами цю суму. У зв'язку з цим 26 червня 1755 р. на підставі указу Єлизавети Петрівни від 15 липня 1754 р. Комерц-колегія ухвалила видавати цю суму з мит, які планувалося збирати на Переволочанській та Кременчуцькій митницях, причому Переволочанська митниця мала видавати на це 24 148 руб. 85 коп., Кременчуцька – 24 000 руб. Якщо ж на цих митницях не вистачало зібраних грошей до цієї суми, то Комерц-колегія наказувала поповнювати недостачу з інших митниць [411].

Заведеного ладу на митницях дотримувались аж до 15 травня 1758 р., а потім усі митниці, відповідно до указу сенату, було передано на відкуп “Темеринковской компании Директору Шемякину и его товарищам” на 6 років [214].

У зв'язку з цим хотілось би більше уваги приділити функціонуванню відкупної системи в Російській імперії у першій половині XVIII ст. Використання митних відкупів як засобу розв'язання фінансових та адміністративних проблем часто застосовувалось у російській державній практиці. В роки Північної війни митні відкупи, скасовані наприкінці XVII ст., знову відновляються. Царським указом від 18 січня 1721 р. пропонувалось усім бажаючим узяти на відкуп митниці по польському кордону. Але після його опублікування з'ясувалось, що ні Камер-колегія, ні Комерц-колегія не мають повної інформації про зовнішньоторговельний обіг у цій прикордонній місцевості. Бажаючих прийняти митниці під управління не знайшлося, тому уряд тимчасово відклав виконання указу [57, арк. 72].

Запровадження нової системи митного оподаткування разом зі збільшенням розміру митних ставок за тарифом 1757 р., з одного боку, стало передумовою для зростання митних надходжень, а з іншого – викликало негативну реакцію купецтва. У цих умовах потрібна була особлива увага до процедури нарахування мита та підвищення якості здійснення митного контролю. Крім того, з утягненням Росії у Семирічну війну, уряд потребував додаткового джерела фінансування бюджету. Усі зазначені обставини змусили уряд поширити відкупну систему на всю територію імперії. Уряд Єлизавети Петрівни сподівався, що представники купецького стану поставляться до організації митного збору відповідальніше, ніж державні службовці, а це дозволить ліквідувати утиски, на які часто скаржились купці. На думку авторів проекту, відкупна система мала сприяти збільшенню державних прибутків та зменшенню контрабанди.

Відомо, що Микита Шемякін подав клопотання на отримання відкупу наприкінці 1757 р. Уряд обговорив його прохання і поспішив укласти договір до початку навігації 1758 р. На момент підписання контракту чиновники не встигли підрахувати розмір відкупної суми, тому можна вважати, що в цей час Комерц-колегія не мала регулярної інформації про митні прибутки держави. Відкупщики перераховували державі приблизно 2 млн руб. на рік [65, арк. 188].

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 заводити митні доповідні й подавати в Комерц-колегію правильні рапорти про ввезені товари. Розмір відкупної суми не було визначено, а товариство мусило сплачувати щомісячно стільки, скільки й надходило в 1755–1757 рр. та, крім цього, 170 тисяч 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 на десять років. Але вже через декілька місяців контракт було розірвано, тому що компанія Шемякіна не змогла сплатити відкупну суму за півроку й не надала звітів про хід торгівлі та отримані митні прибутки. За цим вийшов ще один указ сенату 26 серпня 1762 р. “О принятии в казенное ведомство всех портовых таможенных сборов и об определении к оным смотрителя”. Наглядачем над усіма митними зборами призначався статський радник Олексій Яковлев, його помічниками – надвірний радник Микола Самойлов, і ярославський фабрикант Іван Затрапезний. За вказівкою сенату спеціально створена комісія з’ясовувала розмір державного боргу відкупників та його стягнення. Під час роботи комісія визначила, що лише державний борг Шемякіна дорівнював 702535 руб., у тому числі з митних зборів – 303170 руб., за кредитом Мідного банку – 314000 руб., не враховуючи багатьох позик у купців [63, арк. 200–201]. За скаргою митних службовців регістратора І. П. Матвеева, підканцеляриста М. Г. Бикова та унтер-іспектора В. Анисимова було проведено слідство, яке встановило, що зі згоди Шемякіна купцям надавалися незаконні знижки мит, видавалися конфісковані бесфактурні товари, з іноземців мито стягувалось у рублях замість єфимків, як це передбачав тариф. Відкупники вели подвійну фінансову звітність, а митні документи фальсифікувались [62, арк. 31]. Після завершення слідства майно Шемякіна за борги описали, а сам він потрапив до в’язниці.

Численні порушення митного законодавства відкупниками не змусили Катерину II відмовитися від ідеї митного відкупу. Вона пропонувала знову віддати на 6 років на відкуп приватним особам, що мали капітал, усі портові та прикордонні митниці. На пропозицію відгукнувся ризький купець Я. Тіссен. Він погоджувався взяти всі митниці на 10-річний відкуп і перераховувати щороку до казни 500 тис. руб. за надання йому таких прав: 1) на свій розсуд зменшувати розмір митних ставок; 2) не підпорядковуватися Комерц-колегії, звітувати лише імператриці; 3) не звітувати про свою фінансову діяльність, якщо виконується план надходжень [70, арк. 9 зв.]. Умови, запропоновані Тіссеном, а також діяльність Шемякіна, говорять про те, що ставлення купецтва до митного відкупу було іншим, ніж передбачала держава. Купці вважали основною метою відкупу отримання особистого прибутку, заради якого можливо ігнорувати митне законодавство і зовнішньоторговельні інтереси держави.

З грудня 1763 р. питанням доцільності митного відкупу займалась Комісія з комерції на чолі з Яковом Шаховським. Член Комісії Г. М. Теплов, дослідивши документи про діяльність відкупників, дійшов висновку про недоцільність збереження відкупної системи в митній справі. На його думку, відкупники постійно занижували розмір мита заради збільшення загальної суми зборів. У країну надходила велика кількість імпорту за зниженими ставками, що

руйнувало захисну функцію митного тарифу. Теплов наголошував на надзвичайній збитковості для держави відкупної системи і піддавав сумніву перспективи значного збільшення прибутків з митниць за рахунок оренди [426, с. 122–123].

У листопаді 1763 р. Катерина II заснувала Головну над митними зборами канцелярію під керівництвом дійсного таємного радника Е. Мініха, якому наказувалось із навігацією 1764 р. узяти митні збори в казенне утримання. З 1 січня 1764 р. митниці перейшли в державне управління [216]. За результатами року Комісія з комерції порівняла дані про митний прибуток, за 1764 р. і за період відкупу. Шемякін з компаньйонами перераховував до казни 885 пудів, 14 фунтів, 61 золотник єфимків і 1405711 руб., а за 1764 р. казна отримала 1110 пудів, 28 фунтів єфимків і 1671953 руб., що підтверджувало висновки Г.

Теплова про сумнівну можливість отримання державою великих прибутків від митного відкупу [65, арк. 188].

Історичний досвід гетьманської митної системи підтвердив закономірність, що організація митної служби та митно-тарифне законодавство завжди відповідає рівню розвитку економічних відносин. Митна система Лівобережної України досягла класичного зразка, характерного для пізнього східноєвропейського феодалізму. У той же час затримка трансформації народного господарства Гетьманщини у мануфактурне виробництво спростила завдання російському урядові інтегрувати український ринок у загальноросійський. У таких умовах був закономірним процес включення України в імперський митний простір.

Отже, митна система, створена гетьманом Б. Хмельницьким 1654 р., проіснувала до середини XVIII ст., коли 15 липня 1754 р. російська імператриця Єлизавета Петрівна своїм указом ліквідувала її, і на територію Гетьманщини поширилось російське митне законодавство. Об'єктивними факторами що прискорили ліквідацію митної автономії України стали Північна війна, яка в свою чергу форсувала адміністративні та економічні реформи в самій Росії. Колосальні завдання потребували значних матеріальних ресурсів, на думку російських урядовців, їх можна було отримати за рахунок перебудови зовнішньої торгівлі у справжню потужну галузь. У зв'язку з цим змінювалась і роль митної політики, яка, крім суто фіскальних функцій, набувала ще й регулятивних. Україні у виконанні зазначеної імперської програми відводилась важлива роль. А з формуванням російських промислових кіл, зацікавлених в українському ринку, момент включення його до загальноімперської митної системи наближався швидкими кроками.

3.2. Еволюція структури російських митних установ в українських губерніях в останній чверті XVIII – на початку XX ст.

Економічні та політико-адміністративні реформи в Росії початку XVIII ст. кардинально прискорили процес організаційної та функціональної перебудови митної служби. Перша половина XVIII ст. пройшла під знаком боротьби двох моделей митного управління – це приватний митний відкуп і державна монополія у сфері митного управління. 1681 р. царським указом в Росії скасовувався митний відкуп, митниці передавались під казенне управління. У той же час целовальники (власне митники) і митні голови (керівники митниць) по-старому обиралися з купців. Мита на теренах власне Російської держави, крім целовальників, дозволялося ще стягувати великим землевласникам на кордонах своїх маєтків і деяким монастирям. Але 1700 р. ці останні привілеї колишніх помісних князів царським указом скасовувались [199]. З початком тривалої Північної війни знову відбувається коливання в бік відкупної системи. Такі зміни можна пояснити недостатнім розвитком системи державного кредиту і передача будь-яких прибутків на відкуп з отримання грошей наперед була поширеним засобом для поповнення казни у надзвичайних випадках.

Указ 1712 р. знову відновляв митний відкуп, у його преамбулі зазначалося: “Для пополнения Его Великаго Государя денежной казны в нынешнее Свейское время” [200]. 1721 р. митний відкуп було підтверджено і він поширювався указом на всі митниці держави, при цьому додавалось, коли через відкупну митницю буде провезено заборонений товар, відкупщики мають право конфісковувати його на свою користь [202]. Повернення до відкупної системи відбувалося в умовах розбудови нової системи вищих органів державної влади – колегій.

Створення колегіальної системи в Росії має цікаву історію. Перші відомості про такий намір царя були вже у 1702 р. За архівними даними, починаючи з 1711 р., на адресу Петра I надсилаються проекти облаштування колегіального правління. Царську підтримку було надано проектам гірничого інженера Йогана-Фрідріха Блігера, голштинця Фіка, Альбрехта Фюрена і сілезького барона Потт фон Любераса. Проекти об'єднувало те, що за зразок колегіальної системи було обрано шведський варіант. Сам Фік за дорученням Петра I з 1712 р. перебував нелегально у Швеції і збирав інформацію про особливості функціонування шведських урядових органів [401, с. 189–191]. На підставі зібраного матеріалу комісія у складі Фіка, Брюса, Шафірова, Ягужинського підготувала проект адміністративної реформи. Реєстр і штат усіх колегій було затверджено 11 грудня 1717 р. Указом 15 грудня 1717 р. призначені президенти колегій та створено 9 колегій, у тому числі Комерц-колегія з президентом П. А. Толстим⁶, яка за регламентом контролювала

Навіть у 1775 р. сума капіталів усіх купців новоствореної Новоросійської губернії становила 381515 руб., тобто в середньому на одного купця припадало трохи більше 1156 руб. Капітал елизаветградських купців дорівнював 194650 руб. – понад 51 % загальної суми капіталів усіх купців Новоросійської губернії. Капітал купців третьої гільдії не перевищував 1000 руб., другої – від 1000 до 10000 руб., а першої – понад 10000 руб. Капітал двох елизаветградських купців становив 14000 руб., а бахмутського купця Парфена Гаврилова – 12000 руб. [Російський державний військово-історичний архів. – Ф. 52, оп. 1/194, спр. 601, арк. 123].

зовнішню торгівлю, купецькі “кумпанства”, діяльність митниць, розробляла законодавчі акти з питань митного регулювання, у тому числі митні тарифи. Таким чином, процес централізації митного управління поступово поглиблювався, набуваючи таких функцій, як контрольна, регулююча, аналітична. Це відкрило шлях перетворення зовнішньої торгівлі з кустарного промислу в галузь економіки [585, с. 39].

Створення центрального відомства не вплинуло на структуру самих митниць. Керуючі митницями за старим звичаєм обирались із купецтва; змінилась лише назва їх посади: з 1700 р. вони стали називатися митними бурмістрами, а з 1720 р. – обер-цольнерами. Обер-цольнерам підпорядковувались целовальники, які відповідали за надходження коштів до казни і в разі недоотримання коштів мусили поповнювати за рахунок свого жалування [539, с. 85]. Специфіка службових обов’язків у митницях першої чверті XVIII ст. створювала умови для зловживань з боку митних чиновників. Так, обер-цольнеру надавалось право конфісковувати на своє ім’я товари, на які купці штучно занижували вартість, із поверненням ним задекларованої вартості з надбавкою 1/5 частини від ціни. Перекуповуючи такі товари, обер-цольнери були поставлені перед необхідністю потім продавати ці товари тому ж самому купцю й це ставило їх в особисту залежність від цього купця. З іншого боку, митні чиновники змушені були закривати очі на явні зловживання з боку купців і останні мали можливість оцінювати свій вантаж на 20 % нижче його реальної вартості [585, с. 37]. Неможливість протидіяти таким зловживанням породжувала в митних службовців апатію до їхньої справи. При цьому не слід забувати, що цим чиновникам сплачувалось маленьке жалування, а нижчі чини взагалі його не отримували й змушені були годуватися з прибутків митниці. Наприклад, за штатним розписом Петербурзької митниці за 1727 р. цольнер отримував 125 руб. за рік, контролер – 100, амбарний інспектор – 100, штемпельмейстер – 45, канцелярист – 100, копіювальник (3 штатні посади) – 30, доглядачі (21 штатна одиниця) – 20 руб. за рік [584, с. 129]. До структурно-організаційних негараздів додавалася ще відкупна система. Урядова непослідовність довела, що відкупна система не може існувати там, де встановлено охоронні й заборонні мита, тому збереження відкупної системи після запровадження протекціоністських заходів, у тому числі тарифу 1724 р., слід визнати державною помилкою.

У питанні безпосередньої організації митної служби відкупна система виявила повну неспроможність. Ще 1757 р., на початку виконання відкупного контракту, Шемякін скаржився на дії військових команд, що відряджались на охорону митного кордону, але замість допомоги митникам, навпаки, створювали нові перешкоди: “воинские командиры делают препятствие в сборах, таможенных служителей немилосердно бьют и держат долгое время под караулом, и тайно приезжающих с товарами людей из-за взяток пропускают через границу, оговоренных к следствию не дают, нарочно посланных в разъезды мучительно бьют, а на Колыбельском poste и смертное убийство учинилось. От соседних с границею жителей никакой помощи нет, напротив того, сами они по соглашению с поляками и с русскими купцами,

собравшись человек по сто и более с ружьями и копьями непрерывно провозят товары, а удержать их нельзя по причине малочисленности команды на форпостах. Во многих местах только по одному солдату находится и всякая команда отговаривается, что увеличить число людей на форпостах некем” [65, арк. 211].

Такий стан речей на митному кордоні став предметом розгляду Комісії з комерції 1767 р. Митні чиновники того часу користувались негативною репутацією. Наприклад, після першого поділу Речі Посполитої на території, що відійшли до складу Російської імперії, слід було провести ревізію імпортованих товарів у купецьких лавках. Командуючий російськими військами граф Чернишов віддав розпорядження, щоб ця ревізія здійснювалась митними чинами у присутності міської адміністрації, “дабы не было учинено в таможнях какого подлогу” [63, арк. 200–201].

Про контрабанду, поширену на західному кордоні зазначав і сенатський Генерал-прокурор князь Вяземський. Генерал-прокурор наводив такий приклад: у Москві він купив шовкову тканину з клеймом митниці, за ціну, втричі нижчу тієї, яку довелося би заплатити у петербурзькій крамниці за аналогічний товар. Із цього факту Вяземський робив висновок, що зазначений товар увезено через митницю, але без сплати мита. Не маючи довіри до митних установ, Генерал-прокурор пропонував узагалі заборонити торгівлю через суходільний західний кордон і розформувати всі митниці на західному кордоні. Член Комісії, управляючий головною канцелярією над митними зборами граф Є. Мініх не погоджувався з пропозицією Вяземського. Він розкритикував заходи з блокування західного кордону та закриття митниць і писав: Я не спорю, что сие есть самое легчайшее средство воспрепятствовать таможенным служителям делать вспоможение тайному провозу, но, приняв в соображение подданных Вашего Величества пользу, думать буду всегда, что сие средство будет подобно тому человеку, который все деревья в своем саду вырубить захотел для того, чтобы воры плодов не крали” [426, с. 125]. Тому, на думку Мініха, найраціональніше було б зменшити митну ставку на товари, які ставали головним об’єктом контрабанди. Також Комісія пропонувала проводити подальшу уніфікацію митних режимів для створення загальноімперського митного простору. Саме ці положення були потім ухвалені Комісією й покладені в основу створення нової централізованої митної системи. Отже, відмова від митного відкупу порушила питання про створення центрального митного відомства та формування загальноімперського митного простору. Таким відомством у XVIII ст. стала Комерц-колегія, а після скасування відкупної системи головна над митними зборами канцелярія. Подальша організаційна еволюція імперської митної системи, в першу чергу, на території України напряму пов’язана з адміністративно-територіальними змінами та зовнішньоторговельною політикою.

Після приєднання до Російської імперії в 1774 р. за умовами Кучук-Кайнарджийського миру території між Дніпром та Бугом одразу порушилось питання про облаштування митниць на новому південному кордоні Російської імперії. 5 лютого 1776 р. видано сенатський наказ “Про дію нового Тарифу на

відновлених митницях: портовій при Азовському морі та двох прикордонних – Микитинській і Миргородській” [237, с. 345–346]. Наказ сповіщав про зменшення розмірів митного збору з чорноморської торгівлі на чверть, містив перелік митниць і застав, які створювались або відновлювали свою роботу в новій мережі. Було відкрито три митниці: портова поблизу Таганрозької фортеці та дві прикордонні – Микитинська над Дніпром і Миргородська. Цим відносно великим установам підпорядковувалися кілька менших: Таганрозькій митниці (штат – 78 чоловік з річним утриманням в 5464 руб.) – Кагалинська та Петровська застави і дві малі митниці – Єнікальська (штат 9 чол. з кошторисом 638 руб.) та Керченська (штат 9 чол. з кошторисом 538 руб.); Микитинській – Олександрівська (штат 15 чол. з кошторисом 1184 руб.), Кінбурнська (штат 27 чол. з кошторисом 2004 руб.) та Богородицька застави; Миргородській – застави Криловського і Катерининського шанців. Переважна більшість цих установ розташовувалась на півдні України. Через три місяці, 26 травня 1776 р., у сенатському наказі докладніше визначено склад і принципи організації митниць. Частково пояснювалися причини заснування деяких конкретних митних установ. Митні застави в Єнікалі та Керчі створювалися, щоб доставляти купецькі судна й товари до Таганрога. Поблизу Олександрівської фортеці створювалася митниця, якій підпорядковувалася застава на Кінських Водах для доставки товарів на митницю. Підпорядкування митниць залишалось відповідно до попереднього наказу. Перераховувалися й старі митні установи, що підлягали ліквідації, серед них Царичанська, Переволочанська, Кременчуцька та Єлисаветградська. Невдовзі створюється митна застава в Кизикермені, в 1777 р. вона вже діяла. В 1779 р. також працювала Херсонська митниця. Отже, лише в другій половині 70-х р. XVIII ст. на півдні України виникла низка митних установ, які й становили митну мережу на кордоні Російської імперії з Кримським ханством та Османською імперією.

Показова історія Микитинської митниці, однією з трьох головних митниць на південно-українському кордоні Російської імперії, – були ще Таганрозька та Миргородська. Микитинська митниця була прикордонною і керувала діяльністю ще трьох митних установ: одна розташовувалася в Олександрівській фортеці, друга – в Кінбурні, третя – в Богородицькому детаменті. Цю митну мережу сенатський наказ від 5 лютого 1776 р. визначав як тимчасову й діяти вона мала до особливого розпорядження [235]. Таке розпорядження надійшло 26 травня 1776 р., воно практично підтверджувало попередній наказ [236]. 21 травня 1776 р. видано штати Микитинської прикордонної митниці, що передбачали наявність в установі 17 власне митних службовців і 58 службовців кінної митної варті. Очолював установу директор [83, арк. 386]. На жалування та канцелярські витрати призначалося 5 794 руб. [213, с. 249]. Але, як часто траплялося, наявні штати установи дещо відрізнялися від оголошених. Так, 1777 р. серед службовців Микитинської митниці не було касира, перекладача, підканцеляриста та двох сторожів, зате були службовці, не передбачені штатним розкладом: канцеляристів було 2 замість 1, доглядачів – 4 замість 3. Загалом у 1777 р. в Микитині було 14 митників, з яких 7 – з купецтва, 2 з українського та російського дворянства, також були представники міщанства та

козацтва. Середній вік службовців дорівнював 35 років (від 20 до 43 років). Двоє мали військові звання.

Об'їзниками командував відставний вахмістр Григорій Аврамов [73, арк. 356]. На Микитинській митниці був свій лікар – Андрій Боршто, але за штатним розкладом лікарів на митниці не призначали. Лікар служив у Микитині ще до офіційного заснування митниці. У червні 1776 р., під час у порядкування митної прикордонної мережі, його було призначено до Микитинського карантину. За штатами 21 травня 1776 р. у карантині, крім лікаря, мали бути ще підлікар, цирюльник та копіювальник, але згадок про них немає. За штатним розкладом лікар мав отримувати жалування 118 руб. на рік [82, арк. 27]. На господарчі витрати карантину призначалося 1000 руб., на харчування – 50 руб. на рік [83, арк. 370].

У 1776 р. митники Микитина користувалися штемпелями митниць Білоруської губернії, а вже на 1777 р. для нових митниць був виготовлений спеціальний інвентар: залізний станок з гербом Російської імперії, залізна паличка для цього станка, мідний штемпель для таврування чорнилом і галантерейний штемпель. Комерц-колегія також надсилала на митниці печатки [83, арк. 217]. Розсилка відбувалася через генерал-губернатора Г. О. Потьомкіна, якому підпорядковувалися всі митниці Новоросійської та Азовської губерній. За роботу митниць у губерніях відповідали губернатори, але фактично керували роботою митних установ у губернії обер-директори. Вони мусили особисто контролювати дотримання закону на кордонах імперії. Всіх службовців, крім директорів, призначали губернатор разом з обер-директором. Директорів призначав сам Г. О. Потьомкін. Обер-директор складав перелік та форми відомостей для митниць, які вони мали надсилати до губернатора та генерал-губернатора з даними про збирання мита, про видатки та прибутки, рух товарів тощо [72, арк. 10–12]. Крім того, існував ще один перелік звітної документації, яка призначалася вже для Комерц-колегії, щоб остання могла скласти загальноімперські відомості про товарообіг та надходження мита. Та надсилати документацію до столиці митники не поспішали. Можливо, саме тому виникали ситуації на зразок тієї, що склалася в 1778 р.: на початку цього року Комерц-колегія ще очікувала відомості Микитинської митниці за останню третину 1776 і за першу половину 1777 р. [50, арк. 40]. Очевидно, Комерц-колегія не могла суттєво вплинути на якість роботи митних установ, тому зверталася до генерал-губернатора Г. О. Потьомкіна з проханням ужити заходів щодо вчасного надсилання звітної документації з митних установ [73, арк. 44].

Прибутки Микитинської митниці, порівняно з іншими митними установами Південної України, були досить значні – прибуток за останні 8 місяців 1776 р. становив 28 226 руб. 42 коп., а це майже в 2,5 рази більше за прибутки Олександрівської застави, в 7 разів – за Петровської та Єнікальської застави, в 9 разів – за Керченську митну заставу [40, арк. 232]. Останній рік, за який звітувала Микитинська митниця – 1778, у 1779 р. Микитинську прикордонну митницю перевели до Херсона зі статусом портової митниці. Деякі службовці з Микитинської митниці продовжили свою службу і в Херсоні, наприклад Ф. Наумов як пакгаузний інспектор, або Григорій Аврамов – вже на

посаді вагштемпельмейстера [42, арк. 3]. Деякий час митниця в Херсоні називалася Микитинською, оскільки була її справонаступницею, але згодом її архів було передано до Одеської портової митниці. Архів налічував 33 справи, до яких входили розпорядження керівництва до самої митниці, рапорти підпорядкованих митних установ та службовців, канцелярська документація тощо [16, арк. 312]. У 1830 р., під час реорганізації архіву Одеської митниці, частину документів з фонду Микитинської митниці було знищено через непотрібність та непридатність для будь-яких довідок [16, арк. 262].

Митниця в Микитині була однією з перших на півдні України, створених російським урядом після ліквідації Запорозької Січі. Просування російського кордону далі на південь України зумовило короткий термін існування як Микитинської митниці, так і підпорядкованих їй установ [353].

Подальший розвиток митної мережі на півдні України почався з огляду Азовської та Новоросійської губерній, складання проекту мережі митних установ. У другій половині 70-х рр. XVIII ст. помічник митного обер-директора Новоросійської та Азовської губерній І. Федуркін за наказом Г. О. Потьомкіна оглядав територію згаданих губерній з метою визначення перспектив місцевої та зовнішньої торгівлі для розбудови південноукраїнської митної мережі [46, арк. 89–90]. І. Федуркін зазначав, що на території даних губерній боротися з контрабандою буде важко через традиційність та виключну прибутковість цього промислу, а також через практичну неможливість організувати належний контроль на, тому пропонував звернути особливу увагу на розвиток портів та морської торгівлі, оскільки, за його спостереженнями, морська контрабанда суттєво менша за сухопутну [46, арк. 90 зв.].

Виявлений Ю. І. Головка [356], у фонді Г. О. Потьомкіна (РДВІА) документ без підпису та дати складання являє собою нотатки стосовно стану й можливостей розвитку торгівлі та промислів у Криму і на Дніпрі. Документ знаходиться в справі 1777 р. у складі доповіді Військової колегії імператриці: невідомий автор відзначив великі обсяги контрабанди в Криму й широкі перспективи для розвитку хліборобства та торгівлі зерном у Подніпров'ї. Особливу роль автор доповіді відводив митним та карантинним установам, які мали сприяти розвитку законної й безпечної зовнішньої торгівлі [78, арк. 73–75]. Такого ж погляду дотримувався й помічник митного обер-директора І. Федуркін, коли складав свої пропозиції стосовно організації митної мережі в межах Новоросійської та Азовської губерній – практично всі вони були враховані в проекті Г. О. Потьомкіна щодо створення митної мережі на півдні [82, арк. 101–102].

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

митниці. Напевно, вже працювала і Євпаторійська митниця. У 1788 р. маємо згадку про Севастопольську митницю.

У 1791 р., після закінчення російсько-турецької війни і укладення Ясського миру, виникла необхідність якнайскорішого освоєння новопридбаних 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. Мордвинова, якого підтримав катеринославський губернатор В. В. Каховський. 1792 р. вирішено заснувати в Очаківській фортеці місто, в якому були б митниця і карантин. Таким чином, формально 1791, а практично в 1792 р. в Очакові з'явилася портова митниця. У цей же час виникає і Миколаївська митна застава. Миколаївська митна застава створюється імператорським указом від 22 листопада 1793 р. Цим указом встановлювалися штати застави – вісім службовців, які розподілялись за такими посадами: пакгаузний наглядач, корабельний доглядач, вахтштємпельмейстер. Миколаївській митній заставі встановлювалося річне утримання в розмірі 953 руб., що мало надходити з митних прибутків Катеринославського намісництва. У 1794 р. з метою розбудови службових приміщень митної застави кошторис збільшився до 8500 руб. [229, с. 212].

27 травня 1794 р. видано рескрипт Катерини II про заснування торгової гавані, митниці й карантину в Хаджибеї. Через 2 місяці затверджено перші штати Хаджибейської митниці і карантину зі штатом 56 чол., а 12 квітня 1795 р. відбулося офіційне відкриття нової митниці. Спеціально відряджений для цього радник Катеринославської казенної палати митних справ А. І. Мілашевич забезпечив митницю потрібними формами узаконеннями, тарифом, мундштуком і гербом. Одночасно А. І. Мілашевич оголосив, що граф Зубов призначив директором митниці прем'єр-майора М. М. Кір'якова, який служив раніше в Катеринославському прикордонному департаменті в канцелярії фельдмаршала князя Г. О. Потьомкіна. На посаду управляючого карантинном призначається підполковник М. Є. Коропов. Неподалік від неї 27 січня 1795 р. засновано Овідіопольську митну заставу.

Поступово Північне узбережжя Азовського та Чорного морів укривалося мережею митниць і застав. Подальше розширення мережі в Північному Приазов'ї пов'язано із запровадженням у 1798 р. кримського порто-франко. 13 лютого 1798 р. оголошено про вільну торгівлю у Феодосії та Євпаторії і про закриття всіх митниць півострова: Феодосійської, Євпаторійської, Севастопольської і Балаклавської. Натомість відкривалися нові митниці, які тепер відрізали Кримський півострів від материка. Першого травня 1798 р. відкрито Перекопську митницю (штат 28 чоловік із грошовим утриманням на рік 4 тис. руб.), яка прийняла справи від кримських митниць. 2 травня того ж року відкрито Арабатську заставу (штат 10 чоловік з річним грошовим утриманням 1660 руб.), поблизу Генічеської переправи. У 1798 р. створено Маріупольську митну заставу (штат 4 службовці з річним жалуванням 395 руб.). Планувалося й створення митної сторожі вздовж берега Азовського моря – від Арабатської застави до Таганрога, де мало бути ще 5 форпостів. Але митний режим порто-франко проіснував недовго, 1799 р. його відмінили [136].

У XIX ст. мережа змінювалася й далі, але не настільки суттєво. 1805 р. вже існувала Маякська митна застава неподалік Одеси. 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 [242]. Запровадження нового торгового режиму дещо змінило митний устрій Одеси. З'явилася внутрішня застава одеського порто-франко для перевірки товарів, які вивозилися за межу порто-франко. 1826 р. в Одесі створюється окрема сухопутна митниця. 1835 р. виникли митні установи в Ак-Мечеті та Бердянську

Після третього поділу Речі Посполитої (1795 р.) на території Правобережної України створюється Волинська, Брацлавська та Подільська губернії. Колишні прикордонні митниці ліквідовувались відповідно до іменного указу Катерини II від 8 серпня 1795 р. Вони переносилися на нові кордони імперії, зокрема в міста Ямпіль на Брацлавщині, Жванець, Волочиськ на Поділлі та Володимир і Радзивилів на Волині [31, арк. 2]. Створювались карантини при Ямпільській та Жванецькій митницях. На будівництво згаданих установ виділялося 192 582 руб., які передбачалось отримати з доходів зазначених губерній. Протягом трьох років управління митницями здійснювалось губернськими казенними палатами.

У серпні 1795 р. у Кам'янець-Подільському створено Прикордонний комісаріат на чолі з Іваном Бароцьким. Спочатку він забезпечував митні функції. У тому ж році вийшов указ сенату про створення митниць у селищах Ісаківцях та Гусятині, місті Волочиську.

З організацією 1811 р. митних округів (за Митним статутом 1819 р. в українських губерніях діяли 7-й – Радзивилівський; 8-й – Дубосарський; 9-й – Одеський; 10-й – Феодосійський; 11-й – Таганрозький) Радзивилівська, Гусятинська митниці III класу, Бердичівська, Волочиська, Київська, Ісаковецька митниці I класу, які розташовувались на території Київської, Волинської та Подільської губерній, підпорядковувались 7 митному округу.

З 1842 по 1856 рр. у структурі митних установ Правобережжя відбуваються зміни: ліквідується Бердичівська митниця; відкривається Новоселицька митниця I класу 2 розряду та Ліпканська митна застава; Радзивилівській і Гусятинській митницям надано права та обов'язки митниць I класу 1 розряду, Волочиської та Ісаковецької – III класу.

Протягом 1857–1864 рр. кількість митних установ Правобережжя залишалась незмінною, тільки відбулась ще вужча спеціалізація – митниці III класу поділено на два розряди: Волочиська митниця III класу 1 розряду, Ісаковецька – III класу 2 розряду. 1865 р. згідно з рішенням Державної Ради у Радзивилівській митній округ входили митниці: I класу – Радзивилівська, Гусятинська, III класу – Ісаковецька, Волочиська, Дружпольська. Крім того, було створено Київську головну складську митницю. У 1885 р. на території Правобережної України частково або повністю функціонували митниці: I класу –

Радзивилівська, Волочиська, Гусятинська, Ісаковецька, II класу – Томашевська, III класу – Дружпольська; застави – Збаразька, Гуковська, Мервенська; перехідні пункти: Радзивилівський, Волочиський, Сатановський [521].

З 1718 до 1775 р. митні установи на теренах Російської імперії підпорядковувались Комерц-колегії. Але в 1775 р. Комерц-колегію ліквідували митниці підпорядкувались генерал-губернаторам. Унаслідок реформування системи управління, зокрема місцевого, в 1775 р. з'явилися губернські адміністративні установи на чолі з віце-губернаторами – казенні палати [234]. Вони відали обліком податного населення, доходів і витрат у губернії, рекрутськими справами, здійснювали контроль за надходженням податків. Їм підпорядковувались повітові казначейства – виключно касові установи, повноваження яких не виходили за межі прийому, збереження, видачі грошових коштів. Відповідно до “Учреждения о губерніях” 1775 р. казенні палати в 1782–1783 рр. стали реальністю життя Лівобережної, Південної та Слобідської України. У розпорядженні губернатора знаходився так званий митний департамент, який складався з обер-директора та його помічника. Крім того, 1781 р. в казенних палатах створено II експедицію з митної справи, яка повністю наглядала за митними установами регіону – сюди надсилали відомості про надходження та витрати грошей для засвідчення і подальшого подання вже в казенну палату. В експедиції головував радник з митної справи. Радник мав відвідувати підпорядковані йому митниці, наглядати за товарообігом і роботою службовців, виправляти недоліки та помилки. Гроші, стягнені на митницях за ввезення й вивезення товарів, тобто мито, надходили повітовим казначейам, які їх фіксували і зберігали. Самі ж повітові казначей підпорядковувались казенній палаті. До 1780 р. діяла Головна над митними зборами канцелярія, яку створено 1763 р., щоб посилити боротьбу з контрабандою й поліпшити загальний стан митної справи. 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 підпорядковувались Комерц-колегії, а митні експедиції в казенних палатах ліквідувались [3, арк. 1–3]. Головна над митними зборами канцелярія відновлена не була, зате в Комерц-колегії створено експедицію для засвідчування митних рахунків. У 1800 р. визначено функції Комерц-колегії стосовно митної справи. Тепер митницями займалася IV експедиція Комерц-колегії, яка й вирішувала всі митні справи: збирала дані про внутрішню роботу митниць, розпоряджалася митними будівлями, призначала чиновників і службовців, розглядала справи про конфіскацію товарів. IV експедиція складалася з радника, асесора, двох купців.

У 1802 р. було створено 8 міністерств, одним із яких стало Міністерство комерції, керівник його (тобто міністр комерції) тепер очолював Комерц-колегію, замість колишнього президента. 1810 р. Комерц-колегія ліквідувалась остаточно. 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 [34]. Відповідно до закону “Общее установление министерств” усі державні справи у виконавчому спрямуванні було поділено на п’ять головних частин. Митне відомство належало до III частини – “Державної економії” – міністерства фінансів. Митне відомство створювалось як сукупність установ, підпорядкованих керівництву центрального галузевого органу управління і керувалося статутами 1819, 1842, 1857, 1882, 1892, 1904, 1910 рр. 29 жовтня 1864 р. рішенням Державної ради Департамент зовнішньої торгівлі було перейменовано у Департамент митних зборів (ДМЗ).

Табл. 3.2.1 [137]

**Керівники департаменту зовнішньої торгівлі
та Департаменту митних зборів Російської імперії**

Прізвище	Роки перебування на посаді
Обрезков М. Я.	14.08.1811–09.05.1823
Ламберт Я. О.	09.06.1823–09.05.1824
Бібіков Д. Г.	09.05.1824–23.11.1835
Язиков Д. С.	23.11. 1695–29.12.1849
Пашков М. В.	29.12.1849–19.06.1863
Оболенський Д. А.	28.06.1863–03.03.1870
Гернер Ф. Г.	03.03.1870–16.10.1870
Качалов Н. А.	16.10.1870–12.02.1882
Тухолка Л. Ф.	12.02.1882–16.03.1894
Белюстін Н. І.	18.03.1894–(...) 1908
Ган С. Д.	21.06.1908–10.02.1914
Шателен С. А.	03.03.1914–07.10.1916
Грінвальд С. А.	17.10.1916–(...) 1917

При цьому до цілей і функцій Департаменту митних зборів належали: регулятивно-охоронні, поліційні, фіскальні (митні податки у загальній масі бюджету держави становили приблизно від 11 до 29 %), а також охорона державного кордону та боротьба з контрабандою. Перейменування митного відомства було викликано поглибленою спеціалізацією центральних відомств Росії внаслідок ускладнення економічних відносин. Департамент митних зборів тепер концентрував свої зусилля лише на виконанні митних повноважень. Усі питання, пов’язані із зовнішньою торгівлею передавались у Департамент торгівлі і мануфактур, безпосередньо – у Відділення зовнішніх торговельних зносин. Згідно з Положенням від 30 листопада 1865 р. [243] ДМЗ виконував такі завдання: розробку митного законодавства (з 1871 р.), створення, управління та ліквідацію митних установ на всій території імперії.

З метою посилення контролю за законністю в митних установах 8 лютого 1883 р. запроваджено інститут митних ревізорів [230]. Ревізори здійснювали

ревізію митниць, а також контролювали діяльність начальників митних округів та управляючих митниць, у тому числі митниць прямого підпорядкування. На території українських губерній це Одеська та Харківська. З 18 березня 1886 р. на митних ревізорів покладалось завдання проводити розслідування за доносами стосовно великих зловживань і запобігати контрабанді у внутрішніх губерніях [201]. Ураховуючи ускладнення структури товарних груп і поширення спроб увезення неякісних товарів, а також збільшення випадків заниження митної вартості, при тарифному відділенні Департаменту 18 липня 1894 р. створюється центральна технічна лабораторія. У 1871–1884 рр. Департамент митних зборів складався з 5 відділень (15 столів), канцелярії, архіву, у 1906 р. – із семи відділень, 1913 р. – з дев'яти.

Розподіл митних округів здійснювався згідно із законом “Установления та моженного управления по европейской торговле”. До складу митних округів входили всі митниці, митні застави, перехідні пункти, а до 1899 р. і підрозділи прикордонної варти, що знаходилися у територіальних межах округів.

Розташування митних округів Російської імперії в українських губерніях протягом ХІХ ст. було наступним: за Митним статутом 1811 р. з 11 митних округів на території України розміщувалось 5; за Статутом 1819 р. з 12 округів – 5; за Статутом 1842 р. з 14 округів – 7; за Статутом 1857 р. з 16 округів – 7; за Статутом 1892 р. з 7 округів – 5 [94, арк. 23].

За Митним статутом митні установи створювались для пропуску через кордон осіб і товарів, а також для стягнення з них установленого мита. У свою чергу, митниці розподілялись 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 – головні сухопутні та портові, III – деклараційні, IV – митниці та застави [28, арк. 22]. Але були й винятки. У Севастопольському порту митний нагляд перебував при місцевому карантині. А Севастопольський порт був відкритий лише для суден під російським прапором, які працювали на каботажних лініях Чорного й Азовського морів. Захід до Севастопольського порту іноземних суден категорично заборонявся.

Крім названих вище митних установ, у системі російських митниць діяли складські та головні складські митниці, які, як зазначалося вище, підпорядковувалися безпосередньо Департаментові митних зборів. В Україні працювали дві головні складські митниці – у Києві й Харкові.

Київська складська митниця за рішенням Державної ради Російської імперії від 17 лютого 1870 р. отримала статус головної складської митниці з безпосереднім підпорядкуванням Департаменту митних зборів. Керуючий митницею відтоді користувався правом начальника митного округу [277, с.162].

19 лютого того ж року імператор Олександр II затвердив рішення Державної ради щодо створення головних складських митниць у Києві та Харкові і водночас – кошторис і штати цих митних установ. Нижче друкуються штати згаданих митниць [табл. 3.2.2], затверджені за поданням Міністерства фінансів Росії [277, с.163].

Але згідно з п. 3 згаданого рішення Держради міські підприємці за рахунок власних коштів мали збудувати необхідну митну інфраструктуру, але фактично ці умови не виконувались до 1909 р. Київські підприємці спромоглися лише після 39 років з моменту отримання дозволу на відкриття складської митниці виділити необхідні кошти для спорудження будівлі та складів, що відповідали службовим потребам митників. На відміну від киян, харківське самоврядування розпочало підготовку до відкриття складської митниці ще з 1868 р. Харківська складська митниця була розміщена в спеціально збудованій для неї архітектором Н. К. Реймом будівлі по вул. Катеринославській, 45. Н. Реймом створено цілий комплекс споруд, необхідних для забезпечення нормальної життєдіяльності митної установи. Будівельні роботи профінансував чернігівський купець першої гільдії Яков Брук. Першим управляючим Харківської складської митниці став статський радник Твердянський Андрій Петрович [26, арк. 135].

Головні складські митниці на той час були типовими внутрішніми митницями і мали свій особливий статус. Вони не входили до жодного з митних округів. Складська митниця практично здійснювала всі митні процедури, крім безпосереднього переміщення товарів через митний кордон. Вона оформляла й вела облік експортних, імпорتنих та транзитних товарів, приймала вантажі для експортування за кордон, розмитнювала й випускала у вільний обіг товари і предмети, що ввозилися в місто та його околиці, стягувала всі види митних платежів. Крім того, головна складська митниця у Києві виконувала функції митного складу – у своїх пакгаузах, коморах, інших складських приміщеннях вона зберігала товари або багаж окремих осіб аж до моменту їх випуску з митниці в середину країни чи за кордон.

Таблиця 3.2.2. [27, арк..112]

Штат Харківської та Київської головних складських митниць

	Утримання за рік. Одна штатна одиниця				
	Кількість чинів	Жалування	Харчових	Квартирних	Усього
Управляючий	1	2,000	1,800	300	4,100
Членів колегії, один з них казначей	3	850	975	175	6,000
Секретар	1	400	450	150	1,000
Бухгалтер	1	600	600	200	1,400
Помічник його	1	350	350	100	800
Викладник мит	1	400	450	150	1,000
Пакгаузний наглядач	1	600	600	200	1,400
Помічник його	4	350	350	100	3,200
На експертів та канцелярських	—	—	—	—	3,000

чиновників					
Доглядачі	–	–	–	–	4,000
Канцелярські витрати, вартові	–	–	–	–	4,500
Усього на одну митницю	13	–	–	–	30, 400
На дві митниці	26	–	–	–	60,800

Усі вантажі, що надходили до складської митниці, ретельно перевірялися. Якщо товари мали розмитнюватися в Києві (або інших складських митницях), наявні скрині, мішки, місткості та інші місця, де знаходилися товари, звірялися з документами, які надійшли до митниці. Справа в тому, що при перетині кордону на товари та вантажі прикордонною митницею накладалися печатки, пломби (“клейма”), інші митні забезпечення, котрі розпечатувалися на складській митниці і перед поверненням купцеві, пасажирові або їхнім представникам ще раз перевірялися митним чиновником складської митниці. При цьому за провезення не внесених до цих документів товарів стягувалося подвійне мито. Іноземні товари з підробленими або незаконно знятими (потім “відновленими”) пломбами конфісковувалися зі стягненням штрафу. А якщо в процесі розслідування було виявлено фальсифікаторів, вони, за поданням митниці, притягалися до кримінальної відповідальності. У разі виявлення серед товарних партій заборонених до ввезення в країну товарів або предметів вони підлягали безумовній конфіскації. Конфісковувалися також предмети, що переміщувалися у тайниках (у подвійному дніщі скринь, коробів, валізок; у спеціально виготовлених порожнинах меблів, взуття та ін.)

У 1911 р. з метою надання митним регіональним установам більшої оперативності дій в умовах зростання кількості учасників зовнішньої торгівлі 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 [402]. 28 травня 1912 р. затвердили “Положение о местных таможенных управлениях”, а з 1 січня 1913 р. проведено реформу. Відповідно до неї митні установи як прикордонні, так і внутрішні, увійшли до складу митних дільниць. Кількість митних установ та їх штат визначались у законодавчому порядку. В українських губерніях було створено такі інспекторські дільниці: 3-тя Південно-Західна, 4-та Одеська [27, арк. 331]. Права та обов’язки інспекторів митних установ було визначено у законі “Об установлении местного таможенного самоуправления” та “Инструкции инспекторов таможенных и чинов, которые при них находятся” від 1912 р. [30, арк. 404].

Щодо структури митних установ, то типовий штатний розклад митниці Російської імперії на початок ХХ ст. мав такий вигляд: управляючий; помічник управляючого; ревізори 1, 2, 3 розрядів; контролери 1, 2, 3 розрядів; секретар; помічник секретаря 1, 2 розрядів; казначей; помічник казначея 1, 2 розряду; бухгалтер; помічник бухгалтера 1, 2 розрядів; пакгаузний та корабельний

оглядач; помічник пакгаузного і корабельного оглядача 1, 2 розрядів; перекладач; ексектор [490].

Діяльність працівників митних установ поділялась на дві категорії: внутрішню (секретарська і казначейська частини, бухгалтерія), та зовнішню (пакгаузна, корабельна й оглядова частини).

У другій половині 70-х – на початку 80-х рр. XVIII ст. охорона державного та митного кордонів 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 влаштування особливої митної прикордонної мережі та варти для запобігання таємному провезенню товарів. Митна прикордонна варта тепер складалася з об'їждчиків та наглядачів. Об'їждчиків наймали на контрактній основі за наявності посвідчень про гарну поведінку і службу на попередній посаді. Кількість об'їждчиків залежала від довжини ділянки кордону: по 2 службовці на кожні 10 верст, 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 обіймав цю посаду, він уважався чиновником 11-го класу і керував 12 об'їждчиками (двоє – для особливих доручень). Об'їждчики були зобов'язані протягом терміну чергування постійно перебувати на своїй ділянці. Головним обов'язком їх ставало запобігання або перешкодження протизаконному перетинанню кордону. Якщо об'їждчик не міг зупинити порушника, він переслідував його до першого населеного пункту, де сповіщав місцеву владу, яка мусила надати допомогу. За сумлінне виконання службових обов'язків об'їждчиків нагороджувала влада: 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 та не менш як тричі на рік об'їздив ділянку губернії. Запровадження митної варти виявилось суттєвим кроком до вдосконалення системи охорони кордону, але проблема повністю не розв'язувалась. Варта складалася з вільнонайманих службовців, яких уряд не вважав абсолютно надійними. Крім того, станом прикордонної варти не було задоволене військове відомство, особливо за умов нестабільної міжнародної ситуації.

Але при цьому ефективність прикордонного митного контролю залишалась досить низькою. Військовий міністр Барклай де Толлі у 1810 р. виявив незадовільний стан охорони кордону у західних губерніях. У цьому регіоні іноземні підприємці за сприяння митників і за відповідну винагороду ввозили до країни без сплати мита великі партії товарів. Поліпшити цю вкрай негативну ситуацію було покликано “Положення про влаштування військової сторожі на кордонах західних губерній” 1811 р., відповідно до якого по всьому периметру сухопутного кордону від Полангена Курляндської губернії до містечка Ягорлик Подільської губернії створювались 150-верстові ділянки, для охорони яких відряджались полки донських козаків [372, с. 44].

У 1811 р. запроваджуються митні округи, й митну варту розподіляють між ними, а не між губерніями, як було раніше. Тепер варта складалася з команд (по 10 об'їждчиків), а кожними трьома командами керував наглядач з помічником. Уся митна варта підпорядковувалася безпосередньо начальникові митного округу. Об'їждчиків почали набирати не за контрактом, а з відставних військових. Кадрові 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.

Становлення нової організаційної структури проходило складно. Наприкінці 1811 р. начальник Одеського митного округу Є. Зальфельт для перевірки виконання дієздатності митної варти здійснив об'їзд ділянки кордону від Маяка на Дністрі, через Овідіополь до Очаківського гирла і морським берегом до Одеси, а звідти до Херсона, митний контроль за якою покладався на ввірений йому округ [80, арк. 12]. Проаналізувавши ситуацію, він у січні 1812 р. звернувся у Департамент зовнішньої торгівлі зі своїми пропозиціями щодо покращання митного контролю та запобігання контрабанді, вказавши на необхідність ліквідації Херсонської та Миколаївської митних застав і передачі їх функцій Очаківській та на доцільність влаштування по периметру кордону митних наглядачів і об'їзних постів зі шлюпками [15, арк. 28–29]. Є. Зальфельт пропонував збільшити кількість об'їждчиків в окрузі до 100 [15, арк. 5], вважаючи, що такі заходи сприятимуть “общему прекращению злоупотреблений на Черном море”. Департамент направив пропозиції Є. Зальфельта на розгляд новопризначеному начальнику Одеського митного округу І. Бларамбергу й узгодження з херсонським військовим губернатором де Рішельє. Новий керівник одеських митниць з пропозиціями Зальфельта не погодився, і митний кордон поза межами портових митниць залишався прозорим. Причину відмови від пропозицій Зальфельта Бларамберг пояснював тим, що за існуючої системи комплектування об'їждчиків та наглядачів неможливо заповнити всі штатні одиниці [490].

У 1827 р. уряд прийняв “Положение об устройстве таможенной пограничной стражи”. Згідно з цим документом на прикордонну варту, крім охорони кордонів, покладалося збирання мита. Митна прикордонна варта вздовж європейського кордону імперії закріплювалася за митними округами, у структурі яких знаходились напіввійськові формування – Згідно з Положенням прикордонна митна варта мала таку організаційну структуру: бригади, напівбригади, окремі роти і підпорядковувалась начальникам митних округів. Було сформовано 4 бригади (Віленська, Гродненська, Волинська, Херсонська), 7 напівбригад – по 2 роти в кожній (Санкт-Петербурзька, Естляндська, Ліфляндська, Курляндська, Одеська, Таврійська, Таганрозька), а також 2 окремі роти – Біломорська і Керч-Єнікальська [372]. За штатним розписом 1829 р. у

підрозділах прикордонної митної варту проходили службу 11 бригадних та напівбригадних командирів, 31 командир роти, 119 наглядачів, 156 помічників наглядачів, 37 секретарів, 3282 нижчих чинів [77, арк. 72]. Керівництво вартою здійснювали цивільні особи, які перебували на службі в Департаменті зовнішньої торгівлі.

“Митну прикордонну варту” 1835 р. перейменовано на “прикордонну варту”, але ще з 1828 р. у зв’язку з тим, що начальниками митних округів були цивільні чини, для інспектування варту при Міністерстві фінансів уводилось 2 штаб-офіцерські посади. 1886 р. запроваджено посаду інспектора прикордонної варту, якому допомагали згадані 2 штаб-офіцери. Видано правила застосування зброї митною вартою на європейському кордоні (1829 р.). Самі службовці мали на озброєнні піку, шаблю та два пістолети. Службовці митної варту 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), що збираються, на думку вартового, перетинати кордон і не реагують на його попередження, службовець міг застосувати зброю. Якщо на вартового чи об’їждчика нападали навіть неозброєні люди, але з наміром відбити конфісковані товари, тоді службовець міг застосовувати всю наявну в його розпорядженні зброю. Але вартових заохочували тільки до обґрунтованого застосування зброї. У будь-якому випадку про застосування сили або зброї службовці рапортували своєму наглядачеві, який повідомляв про це ротному командирі, а згодом і земському суду. Пораненим порушникам надавалася медична допомога, а земський суд розпочинав слідство. Якщо під час слідства доводилася протизаконність дій митних вартових, то винуватців віддавали до суду, який і вирішував їхню долю. Особливі права надавалися митній сторожі тих округів, де діяли карантини: службовці мали дозвіл убивати порушників, якщо по-іншому зупинити їх було неможливо. 1832 р. прикордонна митна варта перетворилася на прикордонну варту з карантинними обов’язками [480, с. 98–99].

Під час реформування системи охорони митного кордону імперський уряд постійно експериментував, шукаючи найбільш вдалу організаційну структуру за критерієм ефективність – вартість. Одним із організаційних варіантів стало залучення козацьких військ. За проектом, ухваленим Миколою I 14 вересня 1832 р., 1-й та 2-й Малоросійські козацькі полки, як досвідчені в охороні кордону і боротьбі з контрабандистами, направлялися на укомплектування митної варту. Перш за все козаками посилювалися Скулянський та Ізмаїльський митні округи. В січні 1833 р. чотири ескадрони 2-го Малоросійського кінного козацького полку відправлялися з м. Ковно до Бессарабської губернії [104, арк 38–39]. Козаки 1-го Малоросійського полку увійшли до складу Радзивилівського і Юрбургського митних округів. До бригад митної варту козаків зараховували на посади кінних об’їждчиків і піших стражів.

Згідно із затвердженим імператором проектом до митної варту переходив особовий склад полків лише козацького походження. Дворянам, що служили

офіцерами та унтер-офіцерам, не дозволялося продовжувати службу в митниці [104, арк. 34–35]. Якщо унтер-офіцери дворянського походження наполягали на продовженні служби, керівництво митних округів усіляко відмовляли їх від цього, мотивуючи це тим, що митна служба не прирівнюється до військової, і в ній не діє правило отримання офіцерського звання за чотири роки служби, навіть для дворян [104, арк. 4]. Офіцерів не дворян після подачі відповідної заяви без перешкод зараховували до митних бригад.

Вільних посад для офіцерів у митній службі майже не було, але через зміни в штаті, що відбулися у зв'язку з запровадженням карантинних рот, для здійснення зовнішнього пікетування державного кордону в Скулянському та Ізмаїльському митних округах з'являлась вакансія для 10 офіцерів з окладом 1200 руб. на рік. Це були посади помічників командирів карантинних рот, які могли обіймати лише офіцери вищої ланки, що до служби в малоросійських полках уже служили в армії й мали звання штаб-ротмістрів і штабс-капітанів.

У митних округах по західному кордону також з'явилося декілька вакансій для молодших офіцерів, їх обійняли представники нижчої і середньої ланки командного складу 1-го й 2-го Малоросійських полків. Представникам офіцерства, які не хотіли служити в митниці (включаючи дворян) доводилося або переводитися в інші полки, або просити відставки.

Щоб скоротити видатки через передачу малоросійських полків до відомства міністерства фінансів, у всіх митних округах Російської імперії було проведено скорочення загального асигнування на заробітну плату. В рамках цього заходу відбувся поділ митників на три категорії, що отримували різну зарплатню. Зменшення заробітної плати, в першу чергу, торкнулося українських козаків. Не маючи стажу, вони як новоприбулі автоматично зараховувалися до нижчої категорії працівників і отримували, відповідно, оклад за нижчим розрядом (у Скулянському та Ізмаїльському округах 12 руб. на місяць, а в Юрбургському й Радзивилівському – 18 руб.) Лише після кількарічної вислуги й відмінної служби козаки могли сподіватися на переведення до середньої (з окладом 18 і 24 руб. відповідно), або вищої категорії (24 і 36 руб. відповідно). Додатково на харчування козаки отримували в Юрбургському 10 руб., в Радзивилівському 8 руб., в Скулянському та Ізмаїльському округах – 6 руб. на місяць [174].

Таким чином, у другій чверті XIX ст. митне відомство Російської імперії отримало можливість не лише виконувати фіскальні функції, а також контролювати митний кордон і вести боротьбу з усіма проявами контрабанди.

Як приклад розглянемо західний митний округ на території України – Радзивилівський, до складу якого входили: Радзивилівська, Бердичівська, Гусятинська, Дружкопольська, Волочиська, Ісаковецька митниці та Волинська бригада прикордонної варті. Волинська прикордонна бригада, а йтиметься головним чином про неї, розташовувалась уздовж митного кордону в дві лінії, тобто кордон захищався двома ешелонами. Відповідно до штату, затвердженого 29 березня 1829 р., структуру бригади подано у табл. 3.2.3, 3.2.4.

Дислокація рот, загонів, бригади прив'язувалась до населених прикордонних пунктів, мешканці яких вели жваву прикордонну торгівлю, до

шляхів сполучень. Обов'язковим було розташування прикордонних постів навпроти австрійських митниць (табл. 3.2.5).

На особливості дислокації підрозділів Волинської бригади ми звернули увагу не випадково. Митники західних митних округів вели фактично війну з контрабандистами. Одночасно контрабанда набуває якостей складної, добре організованої і керованої сили. Вже 1832 р. уряд змушений на кордоні з Пруссією в Юрбурзькому митному окрузі посилити прикордонну варту двома ескадронами кавалерії [580, с. 27].

Таблиця 3.2.3 [95, арк. 182]

Затверджений штат I лінії Волинської бригади прикордонної варти

Штаб ротного командира	Найменування загонів у складі роти	Довжина ділянки кордону (версти)	Наглядач	Помічник наглядача	Вахмістр	Об'їждчик	Вартовий
Дружкополь	1 рота, загони:						
	Мілятинський,	54,37	1	2	1	34	15
	Дружкопольський,	52,37	1	2	1	32	26
	Митницький	44,499	1	2	1	24	16
Усього по роті		157,93	3	6	3	90	57
Радзивилів	2 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
Ожеговці	3 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	1 рота, загони:						
	Сатановський,	47,433	1	2	1	32	24
	Збризький,	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

Запасних: офіцери – 4, вахмістри – 3, об'їждчики – 27.

Таблиця 3.2.4[95, арк. 189]

Затверджений штат II лінії Волинської бригади прикордонної варті

Штаб ротного командира	Найменування загонів у складі роти	Довжина ділянки кордону (версти)	Наглядядач	Помічник наглядядача	Вахмістр	Об'їждчик	Вартовий
Лобачівка	1 рота, загони:						
	Порицький,	59,32	1	1	1	27	3
	Берестецький	60,455	1	1	1	23	13
Усього по роті		119,487	2	2	2	50	16
Шимківці	2 рота, загони:						
	Почаський,	60,266	1	1	1	26	17
	Вишгородський	64,74	1	1	1	28	
Усього по роті		124,300	2	2	2	54	17
Вільхівка	3 рота, загони:						
	Олександрівський,	61,454	1	1	1	24	4
	Мариянівський	59,353	1	1	1	26	9
Усього по роті		121,307	2	2	2	50	13
Усього		366,94	6	6	6	154	46

У прикордонних повітах Волинської та Подільської губерній ситуація з контрабандою загострюється після поразки польського повстання. До звичайної економічної контрабанди додається ще й політична. Таємні польські організації, до складу яких входили й місцеві дворяни, регулярно отримували нелегальну літературу з австрійської Польщі [95, арк. 99].

Перед прикордонниками поставили завдання по можливості взагалі припинити контакти між польським населенням двох імперій, крім територій митниць. Але керівництво Міністерства фінансів і Департаменту зовнішньої торгівлі, посиляючись на нестачу людей, не гарантувало 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 прусського кордону. Після неодноразових звернень особисто міністра фінансів Є. Канкріна це прохання було задоволено, командирові III піхотного корпусу Д. Г. Бібікову наказувалося виділити війська для допомоги прикордонникам (наказ № 1755 від 22 вересня 1838 р.).

Для проведення рекогносцировки направили капітана Генерального штабу Печковського, а також наряд сил у складі двох батальйонів Єрванського егерського полку, одного батальйону Севського піхотного полку і батареї 8-ї

артилерійської бригади [95, арк. 175]. З батальйонів сформувалось 30 загонів. Кожний загін складався із 40 рядових, 4 унтер-офіцерів, 1 обер-офіцера. Штаб, резерв і тил дислокувались у Радзивиліві [95 арк. 176]. 9 лютого 1838 р. війська разом із прикордонниками розпочали патрулювання митного кордону. У той же час усі чудово розуміли тимчасовість таких заходів, тому 25 листопада 1838 р. начальник Радзивилівського митного округу запропонував збільшити штат прикордонної бригади на 1 наглядача, 2 помічників наглядача, 108 об'їждчиків, 306 вартових, а також увести посади ветеринарного лікаря, 3 писарів, 7 ковалів.

Таблиця 3.2.5 [95, арк. 174]

Пояснювальна записка по російських та австрійських митницях уздовж кордону з австрійською Галичиною

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	Радзивилівська митниця 1-го класу та пост № 55
В 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	Ожеговський 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

Для оптимізації системи охорони митного кордону начальник округу виклав пропозицію щодо зміни зони відповідальності округу. У пропозиції була вимога включити до складу Радзивилівського митного округу митні пости Гродненського округу, щоб зосередити захист кордонів з Австрією силами одного округу. Слід зазначити, що штатне підкріплення для прикордонної бригади, на якому наполягав начальник округу, було затверджено ще наприкінці 1838 р. Цікаве, на наш погляд, і соціальне забезпечення служби прикордонників ХІХ ст. (табл. 3.2.6, 3.2.7).

Таблиця 3.2.6 [95, арк. 152–153]

Грошове утримання керівного складу Волинської бригади

прикордонної варті (відомість на 25 листопада 1838 р.)

Посада	Структура посадового окладу за рік (руб.)			
	Жалування	Квартирні	Канцелярські витрати	На Відрядження
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 3.2.7 [95, арк. 190]

Утримання нижчих чинів бригади

Види забезпечення	Об'їждчик		Вартовий	
	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.
Обмундирування:				
– мануфактурою	20	14	18	27
– грішми	21	–	21	–
Кінська зброя	9	13	–	–
Спорядження для зброї	1	15	–	14
Жалування	24	–	24	–
Харчові	96	–	96	–
На обслуговування коней	27	–	–	–
На фураж	180	–	–	–
Усього	378	43	159	42

Якщо порівняти грошове утримання прикордонників і чиновників митниць, то перевага перших відчутна. Так, річне жалування митника Санкт-Петербурзької митниці становило залежно від посади від 285 до 171 руб., у той час як прикордонника-наглядача – 700. Таким чином, труднощі та ризики прикордонної служби компенсувалися державою.

Таврійська напівбригада на початок 1853 р. складалася з 2 рот, які включали по 2 загони, а особовий склад дислокувався по узбережжю Чорного моря від Перекопу до селища Карангат на 28 постах. Штаб напівбригади знаходився у Сімферополі і включав командира, запасного офіцера, ветеринарного лікаря, двох секретарів та сім ковалів [95, арк. 191]. Чисельність 1-ої роти на дистанції від Перекопу до Фороського поста нараховувала 8 офіцерів, 123 нижчих чинів: у тому числі 94 кінних і 29 піших [409, с. 47]. Чисельність 2-ої роти на дистанції від Мухолатського до Карангатського постів – 6 офіцерів і 107 нижчих чинів (69 кінних і 38 піших). Довжина ділянки митного кордону, закріпленого за Таврійською напівбригадою – 1001 верста.

Напередодні Східної війни 1863–1856 рр. чисельність прикордонної була 11566 офіцерів та нижчих чинів [520, с. 48] Наприкінці 80-х рр. XIX ст.

функціонувало 8 прикордонних округів. Власне, на західних кордонах Російської імперії службу забезпечували 4-й і 5-й прикордонні округи, управління яких дислокувалися відповідно в Бердичеві (з 1903 р. в Києві) й Одесі. 4-й Київський прикордонний округ мав у своєму складі 5 бригад: 16 Сандомирську, 17 Томашівську, 18 Волинську, 19 Волочиську, 20 Хотинську; 5-й Одеський – 21 Скулянську, 22 Ізмаїльську, 23 Одеську, 24 Кримську та Керченський відділ. У 1893 р. для остаточного надання охорони державного кордону військового характеру прикордонну варту вивели зі складу Департаменту митних зборів. На її базі сформували окремий корпус прикордонної варті з підпорядкуванням його міністру фінансів, якому присвоюється звання шефа прикордонної варті. При Міністерстві фінансів створюється управління корпусу (командир – помічник – чини для доручень – штаб корпусу).

За Положенням 1893 р. штаб складався з таких відділів: стройового, мобілізаційного, прикордонного нагляду, господарського, а на місцях – управління прикордонних округів. Система управління корпусом була багато ступеневою: корпус – округ – бригада – загін – пост. Ця структура діяла до 1918 р. Загін охороняв дистанцію 80–150 верст. У середньому кількість охорони на одну версту становила: на кордоні з Пруссією – 9 рядових, з Австрією – 6 рядових, 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 [269].

До 1910 р. корпус прикордонної варті керувався настановами, що містилися в Митному статуті. Того ж року затверджено “Правила об Отдельном корпусе пограничной стражи”. На їх підставі (1912 р.) з’явилась “Инструкция службы чинов Отдельного корпуса пограничной стражи”, яку 7 грудня затверджено міністром фінансів – шефом прикордонної варті. Згідно з цим документом на корпус покладалися завдання: не допускати проникнення товарів чи інших предметів з-за кордону з використанням незаконних шляхів і методів; затримувати товари та інші предмети, що проникли протизаконними шляхами, доставляти все те у відповідні митні установи. Інструкція була досить фундаментальним нормативно-правовим документом, що спирався на законодавчу базу імперії про державний кордон та його охорону [581; 508].

Якщо на сухопутному кордоні кінні об’їждчики та піші вартіві стримували порушників митного кордону, то на морі контрабандисти діяли майже безперешкодно. Особового складу прикордонної варті вистачало лише на охорону прибережної смуги. У зв’язку з цим у 1830 р. Морське міністерство після клопотання Міністерства фінансів виділило зі складу Чорноморського флоту для прикордонного нагляду бриг “Меркурій”, шлюпи “Діана”, “Ласточка”. Інструкція для них передбачала: “Конфисковывать любые суда, приставшие к берегу мимо карантинных и таможенных, а также уличенных в контрабанде и оказавших сопротивление” [80, арк. 10]. У подальшому флот відрядив для допомоги митного відомства шлюпи “Вестник” та “Жаворонок”. Але це були паліативні заходи, а оперативна ситуація підказувала про необхідність Департаменту зовнішньої торгівлі сформувати відомчий митний

флот. У 1832 р. Департамент зовнішньої торгівлі видав “Правила для отвращення тайного водворения товаров на мелких береговых судах”. У зв’язку з цим начальникам митних округів надавалось право укладати контракти на оренду комерційних суден і команд, якщо сума контракту не перевищувала 1000 руб. Досвід оренди приватних суден не забезпечував головного показника успішності охорони морської ділянки митного кордону – систематичності здійснення охоронних функцій. Але для цього потрібно було змінювати митне законодавство. Процес створення морської митної охорони на принципах регулярності розпочався у 1860-х рр.

Для підготовки пропозицій з організації морського нагляду Департамент митних зборів запропонував начальникам митних округів надати свої пропозиції з приводу організації морської прикордонної варти, а також відрядив до Франції та Англії для вивчення досвіду в цьому питанні начальника Ризького митного округу контр-адмірала В. І. Штофрегена. Пропозиції округів і матеріали Штофрегена було розглянуто спеціальною комісією, до складу якої входили представники Міністерства фінансів, Морського міністерства, Міністерства закордонних справ. Результатом роботи комісії стали законопроекти “Дополнительных законодательных постановлений, касательно русских и иностранных судов, входящих в территориальное море” та “Инструкции для действий крейсеров, учреждаемых для преследования морем контрабанды”. В пояснювальній записці до матеріалів зазначалось: “... значительное развитие контрабанды морем заставило Таможенное ведомство обратиться к изысканию способов противодействия возникшему злу, и привело оное к убеждению в необходимости учреждения, кроме береговой стражи, морского прибрежного надзора как единственного средства охранить казну от убытков и остановить постоянно усиливающуюся дерзость контрабандистов [80, арк. 12].

1 липня 1868 р. Державна рада розглянула та імператорським указом затвердила морський нагляд за недопущенням суднами контрабанди. Але практична реалізація цього проекту розпочалася лише 14 липня 1872 р., коли Олександр II затвердив пропозицію Міністерства фінансів про створення на Балтійському морі першої крейсерської флотилії, асигнував на ці заходи 507 тис. руб. [151, с. 381]. 4 липня 1873 р. Олександр II затвердив “Положення про Балтійську крейсерську митну флотилію” та її штат. Положення визначало призначення, склад і організаційно-правові засади її функціонування. За штатом 1873 р., флотилія включала 10 парових суден, 1 рятувальний паровий катер, 101 шлюпку. Штат флотилії нараховував 156 чоловік, з них 26 офіцерів. Начальником флотилії був призначений контр-адмірал П. Я. Шкот [77, арк. 72]. У 1876 р. за пропозицією міністра фінансів М. Х. Рейтерна, морський митний нагляд створюється і на Чорному морі [499, с. 80–87]. До 1900 р. митний нагляд на Чорному морі виконували парусні шхуни, пароплав “Измаил” та парові катери “Вилково” і “Дунай”. Лише у 1898 р. Міністерство фінансів замовило для Чорного моря спеціалізовані кораблі – митні крейсери: “Ястреб”, “Ворон”, “Коршун”. У 1900 р. кораблі розпочали прикордонну службу. Основними зонами патрулювання чорноморських прикордонних крейсерів були підходи до акваторії Одеського порту, Керченська протока, Дунайське гирло [320].

Морська прикордонна варта діяла в межах морської митної смуги – 3 морських милі (6556 м.) від берега в море [602, с. 38]. У 1909 р. запроваджено 12-мильну морську митну смугу. Для розшуку контрабандистів та їх товарів у ній дозволялося затримувати й оглядати всі іноземні й вітчизняні судна. У разі опору їхніх команд дозволялося затримувати судна навіть у нейтральних водах.

Крім Департаменту митних зборів, митна флотилія підпорядковувалась і Морському міністерству, яке відповідало за комплектацію команд митних крейсерів. Це було нелегкою справою, враховуючи небажання більшості кадрових офіцерів флоту виконувати обов'язки митників. Справа в тому, що в російському військовому флоті до 1907 р. існувала так звана цензова система, тобто підвищення офіцера по службі залежало від визначеної законом кількості морських компаній⁷.

У грудні 1912 р. у списках суден митного відомства з'явився новий крейсер “Ястреб II”, збудований “Обществом николаевских заводов и верфей”. На “Ястребі II” замість парових машин установили два шестициліндрових дизелі виробництва петербурзького заводу “Л. Нобель”. Проект їх установки виконав молодший суднобудівник Миколаївського військового порту капітан В. Є. Карпов. Так “Ястреб” став першим теплоходом (судно, оснащено 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 з Лівадії Микола II. З цього приводу часопис “Теплоход” писав: “19 сентября 1913 года Государь Император осчастливил своим осмотром крейсер 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 повідомлялось: “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 залишились на папері, “Ястреб II” – останній корабель, побудований для крейсерської флотилії митного відомства [389].

На 1 січня 1914 р. на Чорному морі паровий “Ястреб” і “Коршун” базувалися в Одесі, “Ворон” – у Керчі, а дизельний “Ястреб II” – у Батумі (табл. 3.2.8). З початком Першої світової війни всі кораблі окремого корпусу прикордонної варти мобілізували і зарахували до складу Чорноморського флоту як посилені та портові судна. Усі вони пройшли крізь військові випробування, і лише “Страж” загинув у жовтні 1916 р. унаслідок навігаційної аварії.

Таблица 3.2.8 [272]

Митний тариф 1782 р. визначав класифікацію митних ставок: імпортна сировина для російських мануфактур – 20 %; з предметів розкоші – 10–12 %; на коштовні промислові товари, які вироблялися вже в Росії – 20 %; на предмети аналоги яких виробляються в Росії у достатній кількості – 30 %; для екзотичних товарів, таких як кава, шоколад, прянощі – 6–8 %. У Чорноморсько-Азовських портах митні ставки зменшувалися на 1/4.

Список митних крейсерів на Чорному морі (1900 – 1914 рр.)

№ з/п	Назва судна	Водо-тоннажність (т)	Потужність силової установки (к. с.)	Швидкість ходу (вузли)	Озброєння, к-сть гармат / калібр (мм)
1	“Ястреб” 1900 р. “Ворон”	60	150	9	1/75
2	“Коршун”	100	225	8	2/37
3	“Ястреб” II	370	1500	15	4/57, 2/37

Дії митної флотилії давали свій позитивний результат. Так, лише з 1873 до 1883 рр. кораблями флотилії було затримано 1000 суден з контрабандними товарами [272, с. 16]. Крім того, сам факт служби митних крейсерів на морі та спільний контроль з прикордонниками на береговій ділянці кордону, знижували активність протиправної діяльності контрабандистів та їх помічників із місцевого населення [480, с. 19].

Історія організаційної структури митних установ Російської імперії на території українських губерній продемонструвала наступну закономірність. Вона полягала в тому, що з початком розбудови власної промисловості та розвитком внутрішнього ринку, панівна фіскальна функція починає відходити на другий план. Інститут митного відкупу більш-менш успішно розв’язував проблему наповнення бюджету, але відкупна система повністю ігнорувала завдання захисту внутрішнього ринку і власного виробника. Ця закономірність проявилася після набуття чинності захисного митного тарифу 1724 р., тому що відкупника цікавить проблеми виконання контрактного зобов’язання перед державою і при цьому отримання свого прибутку. Таким чином, урядовці поступово дійшли розуміння, що в умовах протекційного режиму завдання зовнішньоторговельної політики більш-менш повноцінно може виконувати державна структура, якою стали Департамент зовнішньої торгівлі з 1802 р.

3.3. Стратегічні напрями діяльності митних органів Росії в українських губерніях

У попередньому розділі ми встановили, що організаційна структура митних органів Російської імперії на території українських губерній пройшла тривалу еволюцію, яка фактично була припинена початком Першої світової війни. Досвід організаційної еволюції, показав, що багато в чому її рух залежав від об'єктивних економіко-соціальних факторів. Під цими факторами слід розуміти логістичну інфраструктуру того чи іншого регіону, економічну активність населення, спроможність державного бюджету забезпечувати необхідні організаційні зміни в митній системі.

Паралельно з організаційною еволюцією відбувалося становлення та розвиток функціональних напрямів діяльності митних органів. Саме розгляду цього аспекту й буде присвячений цей підрозділ.

Аналіз економічної політики російської влади у період з XVIII – до початку XX ст. дозволяє нам виділити такі функціональні напрями діяльності митної системи:

1. Забезпечення виконання укладених міждержавних договорів і зобов'язань урядів країни у сфері реалізації зовнішньоторговельної та митної політики.

2. Охоронно-регулятивний як основний функціональний напрямок, що включав у себе функції контролю за виконанням правових норм фінансового та зовнішньоторговельного законодавства Російської імперії у сфері митних відносин. Відповідно також реалізацію завдань, передбачених митними тарифами під час здійснення митного контролю й митного оформлення, стягнення митних податків та зборів, ведення зовнішньоторговельної та митної статистики, підтримку підприємців за кордоном через інститут митних консулів.

3. Поліцейський напрямок охоплював заходи з охорони митного кордону, протидії контрабанді, нелегальній міграції, паспортний контроль.

Відразу наголошуємо, в історичний період, який ми розглядаємо, ніяких державних річних планів з наповнення бюджету коштами за рахунок митних зборів перед митним відомством не складалось і не доводилось. Так, ніколи не існувало планів зверху щодо фіксації та розкриття митних правопорушень. Уявлення про митне відомство як основне джерело фінансових надходжень до бюджету сформувалось у сучасній Україні, де внаслідок різкого скорочення промислового виробництва держава, як і в феодальну добу, змушена наповнювати бюджет за рахунок великої кількості непрямих податків. У результаті сучасне суспільство митну діяльність ототожнює, в першу чергу, з податковим пресом.

В історіографії XIX–XX ст. особливі функції митного відомства в окремий напрямок не виділялись. Як правило, діяльність митних органів розглядалась у комплексі загальнодержавних заходів в економічній і фінансовій сферах. У такому контексті діяльність митного відомства представлена в працях М. Д. Чечуліна [586], М. М. Фірсова [572], Д. А. Толстого [560], К. М.

Лодиженського [426]. У радянський період у небагатьох працях, присвячених історії митних відносин, а це спеціальних дослідженнях Л. М. Маркова [434], Б. М. Угарова [570], автори не акцентували увагу на критеріях успішності

виконання завдань митниками. І це, на нашу думку, найбільш правильний і раціональний підхід. Митні органи – це структурний елемент державного механізму управління, а не автономна структура з гіпертрофованими надзвичайними повноваженнями. У 1990–2000 рр. зростає науковий інтерес до митної проблематики. Серед науковців, що досліджують митну тематику в контексті соціальної історії хотілось би особливо відмітити дослідження О. Б. Шляхова [598], Ю. І. Головка [355], С. М. Дейнеки [368].

Таким чином, актуально завдання щодо визначення, з погляду історичного дослідження, критеріїв успішності митно-тарифного регулювання та діяльності митних органів, які, на нашу думку, складаються з таких показників: зростання капіталовкладень у порівнянні з імпортом товарів, розвиток інфраструктури, спрямованої на забезпечення зовнішньоторговельної діяльності, створення системи якості товарів для конкурентоспроможності на зовнішніх ринках, підняття рівня промислової культури, формування бюджету не за допомогою непрямих податків, а шляхом виконання норм законодавства, що зорієнтовано на розвиток внутрішнього споживання і промислового виробництва.

Застосування таких критеріїв дозволить оцінювати фінансову діяльність митної системи не як абстрактне наповнення бюджету, а як показники зовнішньоторговельної активності й відповідно соціальної структуризації населення, зростання чи падіння промислового виробництва, розвитку логістичної інфраструктури, спроможність банківської системи обслуговувати виробничий сектор.

Митний статут 1755 р. юридично закріплював скасування внутрішніх мит на території імперії і Лівобережної України й установлював єдину ввізну та вивізну ставку в розмірі 13 % з ціни товарів, яка стягувалась додатково до тарифних ставок. З цього моменту стягнення митних зборів на кордонах імперії здійснювали 15 портових і 33 сухопутних митниць та митних застав, 8 із яких знаходились на кордонах з Річчю Посполитою. В Лівобережній Україні головна митниця з карантинном була збудована поблизу Васильківського прикордонного форпосту.

Незважаючи на тривалу Північну війну, обсяги зовнішньої торгівлі, особливо експорт, постійно зростали, у тому числі й у Гетьманській Україні, про що свідчать дані табл. 3.3.1.

У цілому по імперії за перші 25 років XVIII ст. бюджет збільшився на 1,5 млн руб., з 1749 по 1769 рр. він уже збільшився удвічі. Так, з 1749 по 1758 рр. прибутки держави в середньому за рік зростали на 567 тис. руб., а з 1758 по 1769 рр. – на 776 тис. руб. [510, с. 87]. При цьому митні збори зросли за цей час у 3 рази, що відобразило успіхи розвитку товарно-грошових відносин та формування загальноімперського ринку. У період, що досліджується, швидкими темпами зростали прибутки держави від оподаткування промисловості, головним чином металургійної: зросли в 15 разів. Це зростання також пов'язано із

Таблиця 3.3.1 [339]

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
Усього	2 314 000	7 488 000

включенням Лівобережної України у загальноімперський ринок після скасування митного кордону в 1754 р. Досить згадати, що лише у 1762 р. в українських митницях пройшло оформлення 6875 пудів заліза та 2175 пудів чавуну [117, арк. 5, 6]. Суттєве збільшення обсягів виробництва й торгівлі підтверджує фінансова діяльність митниць Лівобережної України за 1755 р. (табл. 3.3.2).

Зростання обсягів зовнішньої торгівлі Росії у другій половині XVIII ст. мало стійку зростаючу динаміку, але торговельні маршрути поступово змінювались. З другої половини 1760-х рр. російське керівництво все більшу увагу звертає на південь – басейн Чорного моря. Геополітичні зміни вплинули на скорочення обсягів торгівлі через сухопутні західні митниці. Так дослідник митних відносин в Україні у XVIII ст. Є. В. Ліцоева у своїх працях [423] пов’язує цю динаміку з упровадженням митного тарифу 1766 р., який, на думку автора, став причиною зростання контрабанди і скорочення митних прибутків. Але це не зовсім так.

Таблиця 3.3.2 [100, арк. 4]

Фінансова діяльність митниць Лівобережної України за 1755 р.

Митниці та митні застави	Сума митного збору (руб., коп.)
Васильківська	12467,04
Добрянська	9756,13
Злинська	10464,49
Кременчуцька	14263,25
Переволочанська	13159,86
Переяславська	5639,56
Усього	65750,33

Дійсно, митні прибутки українських митниць, починаючи з 1766 р., почали стали скорочуватись (табл. 3.3.3). Загальні ж показники та прибутковість як

зовнішньої торгівлі, так і митних зборів постійно зростали, незважаючи навіть на російсько-турецьку війну 1768–1774 рр. (табл. 3.3.4)

У той же час об'єктивним чинником, що вплинув на скорочення прибутковості лівобережних митниць, стали внутрішні заворушення в Речі Посполитій і як наслідок перший поділ цієї держави, а також початок чергової війни з Османської імперією. З початком турецьких війн російською владою запроваджуються обмеження на торгівлю такими товарами, як велика рогата худоба, коні, зброя. За їх вивезення купці суворо каралися, а товар конфісковували. Занепокоєний відпливом золотої та срібної монети за кордон, а отже, порушенням грошового обігу в країні, уряд наказував адміністрації форпостів та митниць уважно стежити за купцями, що також вплинуло на загальний стан торгівлі. Київський губернатор І. Глебов у рапорті від 1765 р. в сенат доповідав, що заборона вільного обігу золотої та срібної монети спричинили помітне зменшення торгових операцій з хлібом.

Таблиця 3.3.3 [52, арк. 3–8]

Прибутки митниць Лівобережжя у 1764–1769 рр. та їх частка у митних прибутках Російської імперії (крім Петербурзької портової митниці)

Рік	Митні збори митниць Лівобережжя (руб.)	Частка зборів українських митниць у загальноросійських (%)
1764	304980	40
1765	305016	36
1766	279266	36
1767	250955	40
1768	202202	32
1769	133711	24

Таблиця 3.3.4 [71, арк. 164]

Обіг зовнішньої торгівлі та митних прибутків Росії в 1764–1769 рр.

Роки	Імпорт (тис. руб.)	Експорт (тис. руб.)	Всього (тис. руб.)	Митні збори (тис. руб.)
1764	9671	11494	21165	2379
1765	9200	13099	22299	2876
1766	9175	11608	20783	3223
1767	8893	11610	20503	2798
1768	10856	12972	23828	2300
1769	11680	14518	26198	3233

Унаслідок епідемії чуми 1770–1771 рр. російський уряд ужив безпрецедентних заходів безпеки, які діяли до 1774 р. Сенатським указом 1771 р. заборонялось увезення на територію України й Південної Росії різних видів тканин, шкір, прядива, хутра. Нелегальні товари підлягали знищенню. Для перетинання кордону були залишені лише Васильківська і Добрянська митниці [233]. Необхідні карантинні заходи різко скоротили зовнішньоторговельну активність на українсько-польському кордоні, що вплинуло на фінансову діяльність митниць. Їх річні показники не перевищували 50 тис. руб. (табл. 3.3.5)

Таблиця 3.3.5 [52, арк. 9]

Прибутки митниць Лівобережжя у 1770 рр. та їх частка у митних прибутках Російської імперії (крім Петербурзької портової митниці)

Рік	Митні збори митниць Лівобережжя (руб.)	Частка зборів українських митниць у загальноросійських (%)
1770	65468	15
1771	49104	11
1772	48852	9
1773	56286	12
1774	66415	19
1775	38313	10
1776	43961	13
1777	46960	14
1778	30093	11
1779	43730	15
1780	22706	30

Але основною причиною скорочення торговельної активності митниць Лівобережної України стали геополітичні зміни після укладення між Росією та Османською імперією Кучук-Кайнарджийського миру 1774 р. Постанови цього миру, що відкрили Чорне море для Росії, зусилля з облаштування новоприєднаних земель, заходи у сфері дипломатії та митної політики сприяли залученню іноземних купців у порти Новоросії.

З приєднанням у 1783 р. Криму, в розпорядження Російської імперії перейшли порти півострова: найбільший і добре облаштований Кафа (Феодосія), а також Єнікале і Керч. Будувались і нові портові міста. Провідна роль серед них у ті роки відводилася Херсону, що мав стати центром усього російського Причорномор'я. Уряд уживав адміністративних і зовнішньополітичних заходів для підтримки зовнішньої торгівлі Херсона. Ще 1775 р. було заборонено будувати великотоннажні судна у Таганрозі, який виступав конкурентом Херсону на Півдні. Міжнародні торговельні договори, укладені в 1780-х рр. Росією, в основному були націлені на розвиток торгівлі на Чорному морі. Не

випадково більшість із них підписано з країнами, з якими було зручніше підтримувати зв'язки через чорноморські порти, а саме: з Туреччиною, Австрією, Неаполітанським королівством.

Упродовж 1770-х рр. прибутковість митниць на території Київської губернії зменшилась настільки, що витрати на їх утримання становили в середньому від 20 до 40 %, у той час як в 1760 рр. не перевищували 5 % від митних надходжень.

Інша ситуація з фінансовими надходженнями в останню чверть XVIII ст. спостерігалася на новостворених південних митницях. Кількість зібраного мита залежала не тільки від тарифних ставок, а ще й від міжнародної ситуації та митної політики держави, можливостей конкретного порту, пори року та інших факторів. Для того щоб простежити прибутки окремої митної установи, необхідно було мати такий комплекс документів: книги надходження грошей, рапорти митного присутствія про митні прибутки, фінансові відомості митної установи або інші документи, створені на підставі митної документації (відомості казенних палат, митних інспекторів, губернаторів). Як правило, у таких узагальнюючих документах зазначали дані кожної митної установи окремо. Виявлена відомість, складена обер-директором Нелюбовим [527] про митні збори в Новоросійській губернії з 5 травня 1776 до 1 січня 1777 р. (за перше півріччя діяльності південноукраїнської митної мережі), свідчить про такі прибутки південноукраїнських митних установ: Микитинська – 28 226 руб. 42 коп.; Олександрівська – 10 429 руб. 87 коп.; Петровська – 370 рублів 19 коп.; Єнікальська – 398 руб. 05 коп.; Керченська – 294 руб. 14 коп [50, арк. 232]. Загалом – 39 718 руб. 69 коп.

За допомогою загальнодержавних фінансових відомостей Комерц-колегії також можна реконструювати суми прибутків окремих митних установ, але лише тих, які надіслали до Комерц-колегії відповідні звітні документи. Прибутки Олександрівської митної застави за 1777–1781 рр. – оскільки виявлені дані лише за ці роки – згідно з відомостями Комерц-колегії про зовнішньоторгові операції на митницях у 1772–1787 рр. дорівнювали 45 781 руб. 39 коп [59, арк. 11–22].

Козловська, Кефійська, Перекопська та Балаклавська митні установи, згідно з відомістю генерала Й. А. Ігельстрома, зібрали мита на 37 050 руб. [49, арк. 29]. У відомості, яка була складена 20 січня 1792 р., про митні збори в Катеринославському намісництві за 1791 р. є дані про прибутки Херсонської та Ольвіопольської митних установ – відповідно 2365 руб. 45 коп. та 6083 руб. 56 коп., причому в Ольвіопольській митниці торговий баланс був позитивний і становив 1614 руб. 62 коп. (у Херсоні баланс був негативний – 1865 руб.) [44, арк. 30]. Наступного 1792 р. лише за січневу третину Херсонська митна застава збрала 16 567 руб. 70 коп. мита (із негативним торговим сальдо 9254 руб. 70 коп.) [44, арк. 37]. У 1796 р. митні прибутки Новоросійської губернії становили 75 787 руб. 31 коп., а 1798 р. – 124 610 руб. 73 коп. [608, с. 322]. 1796 р. митні установи Вознесенської та Таврійської губерній зібрали відповідно 37 596 руб. 87 коп. та 37 568 руб. 79 коп. мита [608, с. 332, 344].

На початку XIX ст. обіги зовнішньої торгівлі значно зросли, збільшилися й обсяги зібраного митними установами мита: 715 962 руб. у 1808 р. зібрала Євпаторійська портова митниця (позитивне сальдо 343 084 руб.), а за останні три місяці того ж року Феодосійська портова митниця зібрала 114 232 руб. [497, с. 49]. Красномовні дані про прибутки Одеської портової митниці: 90-ті рр. XVIII ст. – 75000 руб.; 1802 р. – 87500 руб.; 1822 р. – 1 803653 руб. [304, с. 17].

Вивчення відомостей про прибутки Новоросійської та Азовської губерній за 1782–1783 рр. дозволяє стверджувати, що надходження від митних установ (77 463 руб.) за своїм обсягом поступалися лише прибуткам від винного відкupu (123 000 руб.) [47, арк. 73–74 зв.]. Отже, фіскальний напрямок діяльності південних митних установ можна вважати підтвердженням орієнтації зовнішньоторговельної політики Росії на середземноморському напрямі. Митниці практично завжди виправдовували своє існування з погляду собівартості: прибутки митної установи, як правило, перевищували витрати на її існування (наприклад, 1798 р. на утримання всіх митних установ Новоросійської губернії було призначено 25 115 руб. 96 коп., а зібрали мита за той самий рік майже в 5 разів більше [608, с. 377–378]).

Митні збори наприкінці XVIII – у XIX ст. розподілялися на власне мито, а також митні збори: складський, канцелярський, за таврування товарів, за бандеролі, за відрядження доглядачів у купецьких справах і т. д. Мито могло нараховуватися залежно або від ціни (вартості) товарів, або від його кількості (тобто з одиниці товару) [9, арк. 2]. Щоб не мати проблем із вирахуванням та сплатою мита, купець мав дотримуватися певних правил. По-перше, для кожної тари з товаром в оголошенні вартість зазначалася окремо, а не на весь товар. По-друге, купець мав оголосити точний перелік товарів, бо в разі помилки – навмисної чи випадкової – “зайве” (неоголошене) конфісковувалося як контрабанда, а за неіснуюче, але оголошене, стягувалося мито. Таке правило мало змусити торговців вести точний облік товарів, але не завжди це було можливо й могло призвести до невинуватих конфіскацій. По-третє, мито треба було сплачувати без відстрочок [247, с. 938–940].

Мито нараховувалося вже після того, як товари було перевірено, прийнято у пакгаузи й оформлено належні документи. Перед випуском товарів з митниці цолнер обов'язково перевіряв, чи всі збори сплачено купцем. Якщо судно вийшло з порту, не сплативши всі податки та збори, винним уважався цолнер, який не перевіряв (або не досить ретельно перевіряв) документи [244, с. 799]. Оскільки виданий митницею дозвіл (пропуск на вивезення товарів) не можна було відізвати та повернути купця з товарами, до роботи митників ставилися жорсткі вимоги (несплачене купцем мито вираховували з винних у тому, що цього купця випустили з митниці з дозволом на виїзд). Загальну суму митного збору перевіряли щомісяця й звіряли з документами, а виявлену нестачу слід було поповнити впродовж трьох днів. Оскільки фінансові операції митниць контролювалися особливо ретельно кількома установами, за діяльністю касира наглядали всі члени митного присутствія. Наприкінці кожного місяця зібране мито в супроводі цолнера або касира та військового конвою перевозили до повітового казначейства [244, с. 880–885]. Аналіз посадових та загальних (для

всієї митної установи) інструкцій – для портових та прикордонних митниць 1764 р., інструкції для обер-директора Нелюбова [44, арк. 10–14], інструкції митним установам Новоросійської губернії [48, арк. 92–95], інструкції Комерц-колегії [394, с. 67–68], Митного статуту 1819 р. – дає підставу стверджувати, що за останню чверть XVIII та за першу половину XIX ст. процес стягнення мита суттєвих змін не зазнав.

На початку XIX ст., унаслідок міжнародно-правового оформлення транзитної комунікації Броди-Одеса, що діяла з 1804 по 1857 рр., можна було спостерігати формування приблизного балансу в фінансовій діяльності західних та південних митних установ. Правова база для функціонування транзиту через терени українських губерній почала створюватися ще в XVIII ст. Російська імперія в 1780 рр. намагалася влаштувати “транзитну, або перевізну”, торгівлю до своїх чорноморських портів. Указ 18 листопада 1784 р. мав покласти початок транзиту товарів із Польщі до Херсона та у зворотному напрямку на засадах, подібних до тих, які вже існували ще до Риги (указ від 27 вересня 1782 р.) [249]. Зокрема, передбачалася сплата за їх перевезення 1/8 частини мита (7/8 мита, сплаченого під час ввезення товарів, поверталися при експорті останніх за кордон власнику), встановлювалися мінімальні розміри транзитних товарів. Водночас місцева влада до початку функціонування його мусила запровадити особливі заходи проти контрабанди [239]. Через необхідність виконання зазначених умов, а потім Російсько-турецьку війну 1787–1791 рр., митниці для маршруту на польському кордоні в Ольвіюполі та Ягорлику було встановлено лише указом від 7 грудня 1792 р. [240]. Однак унаслідок поділів Речі Посполитої (1793–1795 рр.) потреба в зазначеному транзиті зникла, а Ольвіюпольська та Ягорлицька митниці, “як внутрішні”, ліквідовано указом від 27 січня 1795 р. [241].

Після зміни кордонів перед губернаторами було поставлено завдання розробити нові шляхи європейського транзиту до балтійських та чорноморських портів імперії. Однак у кінці XVIII ст. цього зроблено не було. Тому загальні правила цього маршруту і тариф 1797 р. “залишалися без дії” [486, с. 33]. Іноземні й місцеві урядовці від початку 1790-х рр. пропонували проекти влаштування транзитної торгівлі між Одесою та Броди, розташованим з австрійського боку кордону напроти російського Радзивилова [282].

Сприятлива ситуація для їх реалізації склалася на початку XIX ст., коли за часів правління Олександра I, прихильниками розвитку транзиту були міністр комерції М. П. Румянцев і одеський градоначальник та новоросійський генерал-губернатор А. Е. Рішельє [421, с. 11]. Відносно легко вирішувалось питання транзиту сировини й сільськогосподарських виробів – товарів, що не могли зашкодити інтересам російської промисловості. Так, указом від 24 січня 1802 р. дозволено “транзитний лісний торг з Галичини через російські володіння” до Риги й чорноморських портів зі стягуванням експортного мита нарівні з російською деревиною, а 7 серпня 1803 р. надано дозвіл на маршрут через Дубоссари на Одесу молдавської кукурудзи без сплати мита й належної в інших випадках регламентації (“щоб не створювати перешкод цій новій транзитній гілці виданням атестатів в одній митниці та засвідченням їх в іншій”) [238].

Останній указ можна вважати початком “одеського транзиту” у ХІХ ст. [359].

Однак по-справжньому широкі можливості для цієї галузі торгівлі відкрилися після указу 5 березня 1804 р., в якому, з метою заохотити транзитну торгівлю, і сприяти зростаючій одеській торгівлі, уряд дозволив транзит незаборонених для ввезення в країну товарів з цього міста до кордонів Молдавії й Волощини (через Дубоссарську та Могилів-Подільську митниці), Австрії (через Радзивилівську) і Пруссії (через Кринську), а також у зворотних напрямках. Умови були традиційними: під час імпорту до Російської імперії власник товару мав сплатити ввізне мито, 7/8 якого йому поверталось під час експорту останнього за кордон. Зі значного переліку товарів транзитне мито не стягувалось узагалі. З тих товарів, що ввозилися до Одеси морем, дозволялося не сплачувати мито, а лише пред’явити заставу, як запоруку того, що вони будуть вчасно експортовані за кордон. Проте для таких товарів встановлювалися додаткові заходи контролю за їх пересуванням по країні [222]. Одночасно з указом про транзит було підписано указ про створення в Одесі терміном на п’ять років “вільних складів” для безмитного зберігання товарів протягом 18 місяців [223] (9 квітня 1809 р. функціонування цих складів було продовжено ще на п’ять років) [225].

Губернські та повітові чиновники визначили шляхи для транзиту. Позитивом було вже те, що влада тоді звернула увагу на стан доріг, якими давно користувалися торговці й котрі часто були невідомими для адміністрації [10, арк. 13]. 25 листопада 1804 р. імператор затвердив “розклад доріг для транзитних товарів, які відправляються до Одеси...”, що мали прямувати через десятки населених пунктів Правобережних губерній [224].

За пропозицією А. Е. Рішельє було здійснено низку інших заходів, що сприяли торгівлі між Одесою й Бродами (наприклад, за указом від 22 жовтня 1808 р. “іноземців, що з Одеси їдуть, пропускати вільно за кордон через Радзивилів” за паспортами, виданими губернатором) [196]. Пізніше збитки торгівлі через війну в Європі та “континентальну блокаду” спонукали уряд піти на ще більші поступки транзитну. Указом від 2 жовтня 1808 р. було дозволено його через Одесу до вищезгаданих країн навіть заборонених до імпорту в імперію товарів, крім англійських (необхідна данина “континентальній блокаді”), зроблено деякі інші полегшення для купців зі збереженням запобіжних заходів проти контрабанди [197]. Зазначені пільги й наслідки континентальної системи сприяли надзвичайному піднесенню одеського транзиту, особливо на маршруті Броди – Одеса, що зв’язав центральноевропейських виробників зі споживачами та джерелами сировини на Близькому Сході. “За часів континентальної блокади одеський транзит швидко зростає, – зазначав О. Оглоблин, – Одеса й Правобережжя опинилися в центрі транзитного торгу”. Вже 1808 р. одеські неогоціанти отримали від цього надзвичайно великі прибутки, значні кошти заробили також торговці Бродів і перевізники товарів на Правобережжі [486].

“Віденський” період російської зовнішньоторговельної політики виявився нетривалим. Роздратований напливом пруських контрабандних товарів та недотриманням Пруссією домовленостей щодо взаємного зниження митних

ставок, уряд імперії вже з 1820 р. удався до низки заходів, найсуттєвішим із яких стало посилення “охоронної” складової у тарифі 1822 р. Спочатку коректування зовнішньоторговельної політики маршруту Броди – Одеса безпосередньо не торкалося [228]. Однак із часом захисники промислових інтересів звернули увагу й на цю галузь товарообміну. До таких захисників належав міністр фінансів імперії в 1823–1844 рр. Є. Ф. Канкрін, відомий своїми висловлюваннями проти фіскальних привілеїв окремих регіонів. Він вважав недоречним продовження терміну функціонування одеського порто-франко і прав транзиту [483, с. 371]. Але законодавство імперії надало можливість транзиту Броди – Одеса існувати до кінця функціонування одеського порто-франко у 1857 р.

Транзитна комунікація Броди – Одеса пов’язана з історією самого одеського режиму порто-франко. Ініціатором запровадження цього митного режиму згідно з архівними документами став херсонський військовий губернатор і градоначальник Одеси А. Е. Рішельє. Рішучим поштовхом для запровадження порто-франко, за спогадами сучасників, стала епідемія чуми 1812–1813 рр. Герцог Рішельє запропонував для запобігання подальшим проявам цієї хвороби в Одесі реорганізувати карантинну систему за зразком порто-франко (вільний порт). Запровадження режиму порто-франко, на думку одеського градоначальника, мало скоротити обсяги контрабанди, яка була головним джерелом інфекції. Крім того, Рішельє зазначав, що Одеса має перетворитися на велике складське місто, стати центром транзитної торгівлі. Відповідне клопотання з обґрунтуванням подано імператору Олександрю I у 1814 р., 16 квітня 1817 р. імператорським указом місту Одеса був дарований режим порто-франко. Роботи з облаштування інфраструктури порто-франко розпочались у лютому 1818 р., завершилися у червні 1819 р. і коштували міському бюджету 300 тис. руб. 16 серпня 1819 р. циркуляром графа Ланжерона оголошено про початок функціонування одеського порто-франко.

Слід зазначити, одеське порто-франко зовсім не суперечило принципам охоронної митної політики. По-перше, ввозити іноземні товари за лінію порто-франко дозволялось лише на умовах митного тарифу 1819 р. після сплати митних зборів, заборонені тарифом товари вивозити за межі порто-франко заборонялось. По-друге, російські експортні товари дозволялось ввозити в одеський порто-франко безмитно і без обмежень. В умовах слабкої капіталізації даного регіону пільговий режим зовнішньої торгівлі, на думку урядовців, повинен був притягнути до себе інвесторів і зменшити навантаження на державний бюджет під час розбудови самого міста Одеси. Підтвердженням цього слугує такий факт. У 1802 р. одеський градоначальник отримав дозвіл залишати на будівництво громадських будівель 1/10 прибутків митниці, а в 1803 р. – 1/5 усіх митних прибутків. Крім того, міністр фінансів Д. Гур’єв у 1817 р. наказав начальнику Одеського митного округу стягувати понад тарифні ставки по 2,5 коп. сріблом з експортного зерна для створення в Одесі ліцею, на базі якого було відкрито у подальшому Новоросійський університет. Про фінансові витрати Одеської митниці на благоустрій міста свідчить табл. 3.3.6.

Таблиця 3.3.6 [17, арк. 17]

Фінансова діяльність Одеської портової митниці з 1814 по 1829 рр.

Рік	Надходження (тис. руб.)			Усього митних прибутків
	Митні збори	Відрахування на ліцей	Відрахування для міста	
1814	591991,80			591991,80
1815	692640,83			692641,83
1816	1244185,25			1244185,25
1817	1626889,94			1626889,94
1818	1240717,59	77635,75		1318353,34
1819	1413739,06	79359,96		1493099,02
1820	1365549,12	68338,57		1433887,69
1821	1491311,21	55819,36		1547130,57
1822	1803653,06	41630,34	417345,82	2262629,23
1823	2350935,31	53667,52	667333,15	3071935,99
1824	2378590,49	50744,82	863629,06	3292964,38
1825	2507433,89	63896,51	749348,79	3320679,20
1826	1461128,81	72437,97	888837,64	2422404,42
1827	812172,04	108368,94	1102902,33	2023443,51
1828	127961,36	34115,01	727483,60	858889,97
1829	346152,15	28403,82	745294,25	1119850,23
Усього	21455051,95	703748,59	6162174,86	28320975,41

Скорочення митних зборів з 1826 по 1829 рр. пов'язано із загостренням відносин Росії та Османської імперії з приводу грецького повстання та визнання російським урядом незалежності Грецької держави. У подальшому це загострення відносин переросло у чергову російсько-турецьку війну 1828–1829 рр.

Але вже 1835 р. Одеська портова митниця отримала прибутків 2 480972 руб., з яких на користь міста відраховано 1 169120 руб., Рішельєвського ліцею – 36818 руб. Одночасно Одеська сухопутна митниця, пости якої діяли по лінії порто-франко, зібрала 1 717951 руб. Для порівняння: у 1835 р. прибутки Херсонської митниці становили 37790 руб., Тираспольської – 78510 руб.

Результати фіскальної діяльності митниць на території українських губерній, у першу чергу, залежали від обсягів зовнішньоторговельного обігу. Розглянемо обіг західних і південних портів імперії з 1824 по 1845 рр. у табл. 3. 3.7, 3.3.8, 3.3.9 [361, с. 284– 86].

Таблиця 3.3.7 [361, с. 284– 86]

Зовнішньоторговельний обіг балтійських портів Російської імперії

Рік	Зовнішньоторговельний обіг (руб.)	Рік	Зовнішньоторговельний обіг (руб.)
1824	80 152528	1835	82 149701
1825	90 479163	1836	96 187064
1826	75 684171	1837	93 282897
1827	85 357308	1838	102 049405
1828	81 703379	1839	102 508237
1829	86 255620	1840	101 345911
1830	83 590378	1841	98 545844
1831	82 806893	1842	96 870908
1832	82 199458	1843	87 399402
1833	81 864633	1844	93 005230
1834	84 378729	1845	90 301659

Таблиця 3.3.8 [361, с. 284– 86]

Зовнішньоторговельний обіг чорноморських портів Російської імперії

Рік	Зовнішньоторговельний обіг (руб.)	Рік	Зовнішньоторговельний обіг (руб.)
1824	8 111231	1835	15 951192
1825	9 809485	1836	19 446684
1826	8 986151	1837	20 329899
1827	12 347393	1838	24 752772
1828	2 572723	1839	31 110403
1829	3 931433	1840	25 627331
1830	18 496487	1841	25 345876
1831	14 787786	1842	26 211543
1832	16 668219	1843	27 988233
1833	14 731623	1844	26 377648
1834	14 740311	1845	28 997594

Сухопутна зовнішня торгівля по європейському кордону відбувалась у таких прикордонних митних центрах: Поланген, Юрбург, Радзивилів, Новоселицьк, Брест. Рух торгівлі по західному сухопутному кордону подано в табл. 3.3.9 [361, с. 285]. Отже, за обсягами зовнішньої торгівлі сухопутна значно поступалась морській. Загальна динаміка була позитивною і обіг зовнішньої торгівлі постійно зростав. Що стосується пасивності й активності зовнішньоторговельного балансу Російської імперії, то за 25 років з 1820 по 1845 рр. негативне зовнішньоторговельне сальдо спостерігалось у 1828, 1829, 1833, 1834, 1835, 1840 рр. З погляду співвідношення імпорту та експорту, у зазначені роки максимальне сальдо зі знаком “–” не перевищувало 4–5 млн. руб. Якщо ж подивитися на номенклатуру імпортованих товарів, то серед них значна

частка припадає на товари групи А (обладнання для фабрик) та хімічна сировина для промисловості, яка не вироблялась у Російській імперії.

Таблиця 3.3.9 [361, с. 285]

Обіг зовнішньої торгівлі Російської імперії по західному митному кордону

Роки	Імпорт (руб.)	Експорт (руб.)	Загальний обіг
1831	3 610063	3 483097	7 093160
1836	5 878100	5 210306	11 088406
1840	7 867125	5 670641	13 537766
1845	9 608000	4 873000	14 481000

Для подальшого аналізу скористаємося звітом Радзивилівського митного округу за 1844–1846 рр. Період 1840-х рр. визначається відсутністю великих збройних конфліктів, які б зачіпали російську територію, тому зовнішні фактори суттєво не впливали на зовнішньоекономічну діяльність. Рух товарних транспортів наводиться у табл. 3.3.10 [114, арк. 80–106].

Таблиця 3.3.10 [114, арк. 80]

Динаміка експортно-імпорتنних перевезень через митниці Радзивилівського митного округу

Митниця	Прийшло транспортів з імпортними товарами			Відправлено транспортів з експортними товарами		
	1843	1844	Різниця	1843	1844	Різниця
Радзивилівська	1217	1932	715	1687	1957	270
Гусятинська	112	100	12	219	206	13
Волочиська	46	47	1	139	172	33
Ісаковецька	90	229	139	120	159	39
	1845	1846	Різниця	1845	1846	Різниця
Радзивилівська	1150	1256	106	2081	1708	373
Гусятинська	97	136	39	232	213	27
Волочиська	50	92	42	339	397	58
Ісаковецька	152	163	11	83	158	75

У звіті начальника митного округу зазначалось, що на 1844 р. простежується стійка тенденція щодо скорочення імпорту угорських вин, тому що вони поступово замінювались кримськими, а після підвищення митної ставки до 15 % на суконні вироби скоротилось їх увезення через західні митниці. У той же час зросли обсяги ввезення спеціальних фарб для текстильних фабрик Московської губернії.

Митні прибутки митниць Радзивилівського округу в цей період були такі (табл. 3.3.11) [114, арк. 86].

Таблиця 3.3.11 [114, арк. 86]

Надходження митних прибутків митниць Радзивилівського митного округу

Митниця	1841	1842	1843	1844	1845	1846
Радзивилівська	680129,73	621007,19	620099,10	595051,14	549478,31	579730,13
	35232,96	16113,77	21809,66	25687,50	18296,33	24040,97

Гусятинська						
Волочиська	3278,89	3638,65	4014,21	4088,68	2804,38	7441,72
Дружкопольська	2467	1482	1912	1077	1460	1181
Ісаковецька	3100,30	8981,16	15066,34	23782	3673,52	3137,34
Усього	724208,88	651222,77	662901,31	649686,32	575712,54	615531,16

Результати фінансової діяльності митниць, у першу чергу, залежали від зовнішньоторговельної активності промисловців, яка формувалась у результаті зростання кількості підприємств і створення нових галузей, а також від ефективності регулятивного законодавства. Візьмемо як приклад цукрову галузь. У 1819 р. урядом для захисту місцевого цукровиробника від іноземної конкуренції встановлено мито на імпортований цукор-сирець. Так, мито на привізний цукор, за тарифом 1819 р., становило 75 коп., 1821 – вже 1 руб., 1822 – 1 руб. 50 коп., у 1823 – 2 руб. 50 коп. з пуду [322, с. 16]. Тобто уряд щороку збільшував мито на останній приблизно в 1,5 раза, за чотири роки – у 31/3 раза. З 1824 по 1830 рр. тариф лишався 2 руб. 50 коп., але 1830 р. мито було піднято до 2 руб. 80 коп., у 1831 р. разом з 12,5 % карантинними – до 3,15 руб. [376, с. 35–36]. Через десять років було прийнято найвищий тариф на привізний морем цукор. Він становив 3 руб. 80 коп. з пуду, що досягло майже 80 % з вартості цукру, і не змінювався до 1848 р. Суходолом привозити цукор-сирець узагалі заборонялося. Рафінад з 1822 р. також не дозволялося ввозити, крім порту Одеси, яка мала права міста вільної торгівлі. Мито на рафінад становило 0,75 руб. з пуда й 12,5 % на користь карантину [376, с. 199]. Це позначилося на зростанні кількості цукрових підприємств, збільшенні їх виробничої потужності, що дозволило в перспективі мати надійне бюджетне джерело. При цьому захисні митні ставки не мали на меті знищувати цукровий імпорт (табл. 3.3.12).

Таблиця 3.3.12 [376, с. 37–39; 386, с. 199–200]

Кількість цукрових заводів та митні надходження від імпортованого цукру в першій половині XIX ст.

Роки	Кількість цукробурякових заводів у Російській імперії	Митні надходження з увізного цукру (руб.)
1825–1826	7	2 038001
1830	20	3 000000
1836	26–57	–
1840	140	–
1841	143	–
1844	206	8 097641
1845	217	6 500000
1848	340	6 503507

На жаль, ми не можемо на сучасному етапі повністю реконструювати фінансову діяльність митних установ на території українських губерній у повному обсязі. Це пов'язано з тим, що інструкція Департаменту зовнішньої торгівлі рекомендувала митницям зберігати відомості та службову документацію лише за останні 10 років (наприклад, у 1829 р. знищенню підлягала переважна більшість створеної до 1819 р. документації) [14, арк. 2]. Тому ми оперуємо фрагментарними цифрами, але наведені результати фіскальної роботи митниць (табл. 3.3.6, 3.3.11) можна порівняти із загальними сумами митних надходжень з європейської торгівлі (табл. 3.3.13) [311, с. 17–44].

Таблиця 3.3.13 [311, с. 17–44].

Митні доходи Російської імперії з європейської торгівлі

Роки	Митні доходи (млн. руб.)
1810	11 185
1815	26 161
1820	24 000
1825	12 749
1830	17 224
1835	22 373
1840	26 374
1845	30 434
1850	30 144
1855	16 779
1860	33 019
1865	28 865
1870	41 181

На початку 1860-х рр. уряд, оголосивши “сільськогосподарський експорт головним засобом покращання вексельного курсу”, звернув особливу увагу на будівництво залізниць у країні, які повинні були обслуговувати вивезення насамперед зернових культур на зовнішні ринки [381, с. 35]. Багато уваги приділялося південноукраїнським губерніям, які мали вигідне географічне розташування й морські порти, що вели поживавлену торгівлю з країнами Європи і Близького Сходу. Курс на інтенсивне залізничне будівництво прискорив розвиток металургійної та машинобудівної промисловості. Створення нової транспортної галузі – залізниці – збільшило обіг зовнішньої торгівлі, що відобразилось на фінансових надходженнях митних установ.

У другій половині XIX ст. види митних податків, порівняно з початком століття, практично не змінилися. Вони були представлені зовнішнім митом (увізне, відпускне, транзитне), складським збором (1890 рр. щороку давав приблизно 91 тис. руб.), канцелярським збором (щороку – 600 тис. руб.), збір за таврування товарів (у середньому 315 тис. руб. щороку), збір за бандеролі (різновид акцизу – 450 тис. руб. щороку), за відрядження доглядачів на

клопотання купців (40 тис. руб. щороку) [603, с. 577].

Найбільші надходження давало мито з вивезених товарів. Так, з 1 січня 1861 р. до 1 січня 1862 р. Ісаковецькою митницею перераховано до бюджету 3576 руб. 54 коп. [19, арк. 18], а з 1 січня 1862 р. до 1 січня 1863 р. – 3303 руб. 62 коп [22, арк. 13].

У 1876 р., після запровадження золотого еквіваленту мита, митні збори почали стягувати не лише паперовими грошима, а переважно золотою монетою. Оскільки курс купівлі золотого рубля становив у середньому 1 руб. 48 коп., а митні ставки не змінилися, це означало збільшення мита на 50 %. Якщо за період з 1857 по 1876 р. зростання митних прибутків по Російській імперії становило 97 %, то в наступні 20 років (1876–1896) цей показник збільшився до 294 %.

Зросли й надходження від митних установ Правобережних українських губерній. Так Радзивилівська, Волочиська, Дружкопольська митниці та Збаразька застава у 1878 р. перерахували до казначейства 633 633 руб. 91 коп., у 1879 р. – 639 056 руб. 26 коп. При цьому найбільш прибутковою завжди була Радзивилівська митниця. [111, арк. 56]. У 1880 р. запровадження додаткового 10-відсоткового збору з усіх імпортованих товарів привело до подальшого зростання митних надходжень. За 1882 р. від митних установ Волинської губернії надійшло 708 209 руб. 72 коп., а вже 1883 р. – 759 202 руб. 46 коп. [112, арк. 17]. Від митних установ Подільської губернії у 1883 р. – 38 519 руб. 29 коп. [120, арк. 29].

Митні збори стягувались у кількох грошових еквівалентах: золотою й срібною монетою та кредитними білетами. Від митних установ Подільської губернії 1884 р. надійшло 22 544 руб. 37 коп. митних зборів, з яких золотою монетою – 15 694 руб. 82 коп., срібною – 564 руб., кредитними білетами – 6285 руб. 55 коп. [120, арк. 29 зв.]. Найбільше було надходжень золотою монетою – 69 % від загальної суми. Крім мита, стягувався збір за бандеролі та за таврування товарів. Так, від Новоселицької митниці за 1889 р. надійшло 9140 руб. 88 коп. збору за бандеролі, 1305 руб. 84 коп. збору за таврування [20, арк. 71].

Ще однією доходною частиною митних установ був канцелярський збір. За складання й написання митного оголошення чи переліку на ввезені товари, а також відомості вивезених товарів стягувався збір, залежно від суми мита: від 15 до 150 руб. – 30 коп., 150 – 750 руб. – 60 коп., 750 – 1500 руб. – 1 руб., більше 1500 руб. – за кожні 150 руб. по 10 коп.; відомості вивезених товарів, з яких не стягується мито, з кожної оголошеної тисячі товару – по 20 коп.; за видачу ярлика чи письмового наказу на вивезення товарів з пакгауза, свідоцтва ввезення чи ярлика на провезення товару з митної установи – по 15 коп.; за видачу квитанції про сплату мита та інших зборів – по 15 коп.; за кожен аркуш виданих приватним особам і товариствам копій з документів – по 20 коп. [264].

З 1 липня 1891 р. набрав чинності черговий Митний тариф. В історіографії він отримав назву “митної реформи 1891 р.”, і це дійсно так. Уперше в тарифній практиці Російської імперії на практиці був застосований подвійний митний тариф. Для порівняння: у Франції та Іспанії такий вид тарифу застосували ще 1878 р., в Італії – 1889 р. На великий перелік товарів мито, порівняно з тарифом 1868 р., збільшилось від двох до десяти разів. Підвищено

ввізне мито на іноземні машини, хімічні товари, бавовну, цукор, чавун, рейки. Із загальної кількості ставок тільки 14 були безмитні. Зокрема, не обкладався митом хліб. Митні звіти свідчили, що ввезення хліба зменшилося. Фактично хліб в імперію не ввозився чи ввозився випадково для потреб прикордонного населення. Тому не було підстав обкладати ввезений хліб митом, це б не дало нічого народному господарству, а тільки б забрало заробіток у південноросійських залізниць [371, с. 135]. До того ж у разі неврожаю прикордонне населення не мало б можливості користуватися імпортованим зерном за умови, що його доставка й ціна вигідні.

Механізм дії митного тарифу мав певні особливості, а сам прийнятий митний тариф вважався мінімальним. Як доповнення до нього створювався максимальний тариф. У 1893 р. даний механізм зафіксовано в Законі “Про подвійний митний тариф”. Згідно з ним товари з країн, які відмовили Росії в наданні пільгових умов для ввезення чи транзиту товарів, оподатковувалися митом, що на 15–20 % перевищувало звичайні ставки.

Все це призвело наприкінці XIX ст., до того, що митні платежі займали друге місце в непрямих прибутках імперії. У 1897 р. непрямі надходження мали таку структуру: акциз на алкоголь – 280,1 млн. руб., цукровий акциз – 55,5 млн. руб., нафтовий – 22,8 млн. руб., тютюновий – 35,3 млн. руб., сірниковий – 7,1 млн. руб., митні збори – 195,6 млн. руб. [603].

Митні надходження від митних установ Правобережної України становили такий відсоток від митного прибутку в цілому в Російській імперії: якщо від Волочиської митниці у 1884 р. надійшло 324 931 руб., то вже у 1894 р. – 664 887 руб., тобто 0,44 % від загальних митних надходжень. Стосовно Радзивилівської митниці аналогічні показники мають такий вигляд: 323 445 руб. та 514 433 руб., або 0,37 %.

Від митних установ Волинської губернії у 1902 р. надійшло зборів 2 626 310 руб., а 1903 р. – 2 757 240 руб. [113, арк. 5], що більше порівняно з попереднім роком на 130 930 руб. (4,98 %). Однією з причин цього було прийняття у 1903 р. нової редакції Митного тарифу, яка мала ще більш протекціоністське спрямування, ніж попередня. Експортовано товарів через митні установи Волинської губернії у 1903 р. на суму 20 221 354 руб., ввезено ж на 11 708 863 руб. [94, арк. 126].

Згідно з правовими нормами Митного статуту митні установи мали повідомляти про кількість ввезених і вивезених товарів до місцевої Казенної палати. До статистичного комітету подавалися дані про товари, які ввозились безмитно (за 1903 р. через Ісаковецьку митницю ввезено безмитно товарів – на суму 216,44 руб.). Протягом 1903 р. Ісаковецькою митницею видано сім свідоцтв для безмитного пропуску товарів, які завірялись гербовою печаткою і підписом керівника митної установи [21, арк. 17]. Безмитно, зокрема, ввозилось обладнання для навчальних закладів Російської імперії. Через Волочиську митницю без сплати мита й проведення митного огляду з січня по липень 1903 р. було ввезено навчальних матеріалів та обладнання для Київського комерційного училища, Катеринославського вищого гірничого училища, Київського університету Святого Володимира, Київського політехнічного

інституту на суму 1696 руб. 75 коп. [24, арк. 75]. Так, для Київського політехнічного інституту було доставлено від Женевського товариства ящик з хірургічними інструментами для ботанічної лабораторії [24, арк. 106].

Загалом у Російській імперії обсяг митних платежів з останньої чверті XIX ст. зберігав стійку тенденцію на поступове зростання: 1880 р. – 194 923 млн. руб., 1885 р. – 98 609, 1890 р. – 126 683, 1895 р. – 181 300, 1900 р. – 209 706, 1905 р. – 222 806, 1910 р. – 301 900, 1913 р. – 370 000 млн. руб. У той же час відбувається зниження позитивного платіжного балансу у зовнішній торгівлі до 178,4 млн. руб. унаслідок неврожайного 1908 р. [271, с. 713], що позначилось на прибутках митних установ Правобережної України – надходження зменшилися з 114.580,71 руб. у 1908 р. до 91.590,44 руб. в 1909 р.

Суми митних зборів на митницях багато в чому залежали від комунікацій та спроможності інфраструктури переробляти експортно-імпортний вантаж. Як приклад розглянемо експортні перевезення збіжжя. Слід зазначити, що до початку 1880-х рр. переважала тенденція оформлення вантажів у балтійських портах. У 1880 р. на балтійські портові міста припадало 52 % хлібного експорту, на порти Чорного й Азовського морів – 29,2 %, на західний сухопутний кордон – 18 % [374, с. 61]. (табл. 3.3.14).

Таблиця 3.3.14 [374, с. 61]

**Рух зернового вантажу до портів
і сухопутних кордонів (тис. пудів)**

Рік	Північні порти	Південні порти	Західний кордон
1876	72,7	29	27,9
1878	107,1	85,2	49,4
1880	72,6	26,9	12,9

З 90-х рр. XIX ст. ситуація різко змінювалася, на перше місце з переробки експортного збіжжя почали виходити чорноморські та азовські портові міста, ця тенденція підтверджується (табл. 3.3.15).

Таблиця 3.3.15

Рух хлібного вантажу на початку XX ст. [128, с. 90]

Залізниця	Місто прибуття	Тис. пудів
Південні залізниці	Сімферополь, Севастополь, Миколаїв, Керч, Феодосія	3870
Південно-західні залізниці	Бердичів, Київ, Кременчук	145
Риго-Орловська залізниця	Вітебськ, Полоцьк, Рига, Смоленськ, Могильов	247
Москва – Віндава – Рибінськ	Віндава, Петербург	125
Лібаво-Роменська залізниця	Лібава, Гомель, Мінськ	82
Миколаївська залізниця	Петербург	559
Іноземні залізниці	Данциг, Кенігсберг	155
Усього		5183

Таку переорієнтацію зернових вантажів на південні порти можна пояснити реформуванням тарифної системи залізниць і початком нового ставлення

держави до ролі комунікацій у процесі розширення обсягів експорту. За нової системи господарювання залізниця набувала стратегічних якостей. Розпочаті М . Х. Бунге реформи тарифної системи зміцнено І. А. Вишнеградським і введено в 1889 р. Реформа 1889 р. відкривала новий етап тарифної політики – її державне регулювання. Вона повністю відповідала протекційному курсу, залучала до світового товарообміну українські губернії, суттєво розширювала можливості експорту.

Призначення тарифної політики на залізницях не обмежувалось тільки регулюванням кількості привезених товарів, а впливало на інтенсивність переміщень вантажу, визначення їх напрямків. Реформування підтримувало економіку того чи іншого регіону й захищало інтереси сільського виробника від коливань міжнародної ринкової кон'юнктури. Тарифне законодавство діяло в рамках митної політики держави.

У 1895 р. обсяги перевезення зерна до чорноморських і азовських портів досягли 53 % загального вантажообігу. У 1902 р. цей показник збільшився до 62 %. І навпаки, до балтійських портів рух зернового вантажу скоротився з 33 у 1895 р. до 27 % у 1909–1910 рр., якраз у найсприятливіший період для експортних операцій. Збільшення інтенсивності руху зерна до південних портів України вражає при порівнянні середньорічних статистичних показників про перевезення за кожні п'ять років (табл. 3.3.16).

Таблиця 3.3.16 [128, с. 123]

**Середньорічне підвезення зерна до портів
та прикордонних пунктів**

Напрямок	1895–1899		1900–1905		1906–1910	
	Тис. пудів	%	Тис. пудів	%	Тис. Пудів	%
Північні порти	114,7	100	127,7	111	116,8	102
Південні порти	154,7	100	204,3	132	275,5	180
Західний кордон	30,4	100	35,9	110	32,9	101
Німецькі порти	25,4	100	32,6	124	34,9	137
Загальне вивезення	325,7		400,7		460,2	

Наведені дані свідчать, що перевезення зерна у другому п'ятиріччі перевищило рівень відправлень хліба в 1895–1899 рр. на 23 %, а на південному напрямку за той же період збільшилось на 32 %. Комунікаційне співвідношення відобразилось на результатах фіскальних надходжень по митницях Південного митного округу на початку ХХ ст. У річному звіті про діяльність митниць Південного митного округу за 1907 р. наведено такі показники (табл. 3.3.17) [14, арк. 3–5].

Таблиця 3.3.17 [14, арк. 3–5]

Фінансова діяльність митниць Південного митного округу за 1907 р.

Митниця	Митні надходження (руб., коп.)
Темрюкська митна застава	24 343,85
Євпаторійська	38 890,60

Феодосійська	83 396,52
Харловський митний перехідний пункт	6007,06
Кагульська митна застава	3624,95
Очаківська митна застава	4500,11
Генічеська митна застава	40071,97
Ізмаїльська	65 847,43
Єйська митна застава	26 015,62
Бердянська	91 869,46
Миколаївська	560 020,78
Акерманська митна застава	7307,02
Херсонська митна застава	172576,94
Вилковська митна застава	10 542,17
Севастопольська	406818,52
Керченська	229362,40
Ялтинська	21 322,86
Маріупольська	327043,77
Одеська	29 304835,38
Кілійська митна застава	101718,51
Ренійська	46 772,64
Таганрозька	1 040880,31

Політика протекціонізму вплинула на зміну динаміки зовнішньої торгівлі через азово-чорноморські порти та сухопутний митний кордон. У першу чергу відбулося зниження обсягів імпорту: у 1883–1890 рр. вартість імпорту іноземних товарів через всі чорно-морсько-азовські порти та сухопутні митниці складала: 28,9 млн. крб. життєвих припасів, 41 млн. крб. сирих та напівоброблених матеріалів, що відповідно становило 36,2 % російського імпорту життєвих припасів, 17,2 % сирих та напівсирих матеріалів, 21,7 % виробів. В середньому, доля всіх митниць, розташованих в українських губерніях складала 25 % імпорту. Таким чином, за 39 років, частка імпорту зросла на 1,4–3 %, тоді як щорічний експорт зерна зріс за 1861–1913 рр. у 12,5 разів, промислової продукції – у 50 разів [592, с. 112].

У цілому стійка тенденція до зростання митних надходжень до бюджету в Російській імперії пов'язана не стільки зі ставками митних тарифів, а є результатом розвитку народного господарства. Урядова політика в комунікаційній сфері, у тому числі тарифна реформа на залізниці 1889 р., розвиток банківської мережі, створення трьохланкової системи елеваторів дозволили підняти зовнішньоторговельну активність, що давало можливість отримувати немалі кошти від митного оподаткування. У даному разі критерієм ефективності у виконанні фіскальних завдань слід вважати заходи митного відомства, спрямовані на виконання норм митно-тарифного законодавства. Ще один перспективний спосіб збільшити митні надходження був пов'язаний зі збільшенням рівня внутрішнього споживання, що впливало на зростання товарообігу й відповідно митні надходження. Тут були значні резерви. Так, за

даними 1910 р., Російська імперія ввезла товарів на суму 1084,4 млн. руб., що в розрахунку на душу населення дало низький показник – 6,6 руб., а експортувала промислових та сільськогосподарських товарів на 1449,1 млн. руб., тобто 8,9 руб. на душу населення.

Наступна важлива функція в діяльності митних органів ХІХ – початку ХХ ст. – ведення митної статистики. Соціально-економічна складова в історичних дослідженнях за визнаннями науковців відіграє важливу роль, але на практиці можна знайти в небагатьох виданнях максимум абзац тексту, а то й декілька рядків, що містять інформацію про митні прибутки, їх динаміку, тенденції, залежність від політичної ситуації в державі. Як правило, ці показники базуються на даних, наведених у праці К. Лодиженського “История русского таможенного тарифа”, яка побачила світ 1886 р. [311]. Однак праця К. Лодиженського все ж була присвячена еволюції тарифної справи в Росії, тому еволюція митної статистики не актуалізувалась автором. А статистичні показники про митні збори у повному обсязі наводяться автором лише з останньої чверті ХVІІІ ст. Більш детально проблема еволюції російської митної статистики висвітлена у працях таких науковців, як: Ф. Вірст [331], Г. Неболсін [482], С. Покровський [512]. У 1950-х рр., після введення в науковий обіг значної кількості архівних джерел з фінансової політики царського уряду проблематика митної статистики знайшла відображення у класичних історичних працях з економічної історії. Це, в першу чергу, праці П. Ляценка, С. Бакуліна, Д. Мішустіна. Але в подальшому можна побачити відставання дослідження митної тематики у порівнянні з вивченням історії промисловості Росії у ХІХ ст. Тому постала необхідність розширити тематику досліджень присвячених, митним питанням.

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. Перший узагальнюючий документ з цього питання датується 1769 р., і має назву “Ведомость о государственных доходах за 1769 г.”, він був складений генерал-прокурором сенату В’яземським для Катерини ІІ. У цьому документі можна побачити спробу упорядкування фінансів і більш чітку класифікацію прибутків. У документі наводилися дані за 1724, 1749, 1751, 1758, 1769 рр. і простежувалась тенденція розподілу податків на окладні (подушна подать, оброчний збір, корчемний збір та промисловий) й неокладні (акциз на продаж вина, митні збори) [458]. Однак на початок ХІХ ст. державні діячі Росії усвідомили, що зовнішня торгівля є не тільки джерелом митних прибутків, але й важливою галуззю народного господарства. Цей процес, у свою чергу, потребував класифікаційної звітності митниць. З ініціативою вирішення цього питання виступив міністр комерції М. П. Румянцев [84, арк. 2]. За його наказом у 1804 р. складено статистичні збірники за 1802 і 1803 рр. Так почалося складання і публікації щорічних статистичних збірників про зовнішню торгівлю Російської імперії. Під різними назвами вони виходили до 1917 р. [539].

Спочатку органом оброблення 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. в ході міністерської реформи в рамках Міністерства фінансів створили новий Департамент митних зборів, до складу якого й увійшло рахункове відділення, а 1883 р. його реорганізували у статистичне відділення департаменту [332, с. 122]. У другій половині 90-х рр. ХІХ 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 первинного матеріалу. Перевірка мала багатоступеневий характер. У зв'язку з цим існувало декілька видів звітних відомостей: за місяць, за рік. Керівництво Департаменту митних зборів дуже суворо контролювало відповідальне ставлення митниць до ведення статистики. При цьому на митницях керувались інструкціями 1828, 1885, 1903, 1913 рр., які були спрямовані, в першу чергу, на дотримання норм уніфікації статистичних матеріалів [482].

Численні зміни митних кордонів Російської імперії ХІХ ст. порушували проблему зіставлення даних різних років за статистичною територією. 1883 р. статистичний відділ Департаменту митних зборів провів радикальну зміну формулярів таблиць. Уведено 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 – утрата універсальності. Ураховуючи 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.

Зі зростанням масштабів зовнішньоекономічної діяльності у закордонну торгівлю включались 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. В. Покровський повністю перебудував усю роботу статистичного відділення: змінив систему звітності, налагодив оброблення даних безпосередньо у відділенні та їх подальшу публікацію. Нова система введена 1897 р. [157; 158]. Замість десятка видів таблиць митниці надсилали лише декадні звіти, які склалися з декількох карток. У відділенні картки оброблялися методом послідовної систематизації (“життєві припаси”, “сировина та напівфабрикати”, “худоба”, “вироби”). У процесі оброблення карток визначалися “головні” митниці й головні напрямки експортно-імпортних вантажних потоків.

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 8 місяців, у 1850 р. цей термін було збільшено до 1 року, а для митниць І-го рангу – до 3 років. Більшість увезених товарів, за які не сплатили мито у звітному році,

реєструвалися вже як імпорт наступного року. Водночас у звітному році реєструвалась 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 цінних показників імпорту-експорту як важливої складової загальної митної статистики. Так, за даними В. Покровського, з 1890 до 1896 рр. митна оцінка імпорту систематично збільшувалась до 10 %, а експорту – знижувалась до 5 %. Ці обставини потребували від митних статистиків ужиття термінових заходів щодо підвищення якості вартісних показників. У статистичному відділенні у 1898 р. створено спеціальний Оцінний відділ, до функцій якого входила розробка довідкових цін для виявлення вартості експорту та імпорту. Довідкові ціни розроблялись на підставі інформації з біржових прейскурантів, газет, журналів, статистичних видань. Щорічно в статистичне відділення надходило понад 3000 різних видань. Відділення мало об'єктивну інформацію з 50 російських та іноземних ринків [93, арк. 11–12]. Створення оцінного відділу, централізація та вдосконалення роботи з визначення вартості обігу імперської зовнішньої торгівлі забезпечили достатньо високий ступінь достовірності вартісних показників у зовнішньоторговій статистиці, особливо у визначенні вартості сільськогосподарських товарів, сировини, напівфабрикатів, більшої частки зовнішньоторговельного обігу. Недоліком цієї системи, за визнанням самих її авторів, стала обмеженість, тобто довідкові ціни можна було розрахувати лише для товарів, що проходили через біржу. Під цю категорію не підпадали головним чином готові вироби. В умовах Росії існуюча система оцінки товарів дозволяла достовірно визначити більшу частину вартості зовнішньоторговельних операцій. При цьому сам В. Покровський не виключав доцільності доповнення довідкових цін експертними оцінками спеціальних комісій. (На підставі таких експертних висновків визначалась вартість зовнішньоторговельних операцій у Німеччині, Австро-Угорщині, Франції, Бельгії). Хоч у Росії таких комісій не було, митні статистики часто використовували експертні ціни зарубіжної статистики.

У 1911 р. намагання уряду й 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 для можливого спрощення митних процедур. Роботу з їх перегляду та підготовку нового проекту проводила Особлива комісія при ДМЗ на підставі зібраних нею відгуків від головних митниць і 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 в особливій нараді при ДМЗ і біржових комітетах Варшави, Києва, Одеси, Харкова, Москви, Санкт-Петербурга, фахівцями ради Співки підприємців промисловості й торгівлі [38, арк. 46].

Створення Оцінного відділу, централізація і вдосконалення методики робіт з визначення вартості обсягів російської зовнішньої торгівлі забезпечували високу достовірність вартісних показників у митній статистиці – особливо у визначенні вартості сільськогосподарських товарів, сировини, напівфабрикатів, тобто більшої частини зовнішньоторговельних операцій.

Після аналітичного опрацювання щорічні митні звіти відображалися в офіційних виданнях Міністерства фінансів. Після реформ 1860–1870 рр. робота Міністерства фінансів стає прозорою і гласною для суспільства.

Популяризацією та роз'ясненням політики відомства займався спеціальний орган – редакція періодичних видань Міністерства фінансів. Урядові заходи в сфері регулювання зовнішньої торгівлі й митної політики відображувались на сторінках таких відомчих періодичних видань: “Указатель правительственных распоряжений по Министерству финансов”, “Вестник финансов, промышленности и торговли”, “Русское экономическое обозрение”, “Сборник сведений и материалов по Министерству финансов” з 1868 р. змінив назву на “Ежегодник Министерства финансов”, “Торгово-промышленная газета”. Офіційні матеріали визначали мотиви видання нових законів у галузі економіки й фінансів у сфері митно-тарифного регулювання [92, арк. 12]. Митна статистика набуває характеру публічної і використовується у багатьох сферах суспільного та наукового життя.

У той же час робота з комплексом митної статистики виявила такі проблемні моменти: документи, що розкривають заходи протидії контрабанді, представлені не єдиним комплексом, а розпорошені по різних статистичних документах різних державних установ, при цьому інформація за тривалі історичні періоди взагалі не збереглась. Тому ми можемо визначити лише загальні тенденції та узагальнюючу динаміку розвитку контрабандного промислу й боротьби з ним. Це, в свою чергу, ускладнює реконструкцію результатів боротьби з контрабандою на губернському рівні. Таким чином митна статистика створює інформативну базу переважно для досліджень економічного характеру.

У різні історичні періоди у поняття державної безпеки вкладався різний зміст. Як правило, це залежало від завдань політичних режимів, ступеня суспільного та економічного розвитку. Пріоритети, що наповнювали цю категорію, постійно змінювались. Впливало це й на державні органи, які відповідали безпосередньо за безпеку держави. Але в ході розгляду цієї проблеми в центрі уваги переважно знаходяться збройні сили, спецслужби, правоохоронні органи, і вони займають верхні яруси піраміди безпеки держави. У той же час за митними органами, внаслідок історичної традиції, закріпився статус фіскальних. Таким чином, фіскальна функція відтісняє на другий план поліційні завдання у сфері державної безпеки, характерні для митної системи Російської імперії у XIX – на початку XX ст.

Якщо ми подивимось на історію становлення та еволюцію діяльності у сфері державної безпеки Російської імперії, то її цілісна система формується на початку XIX ст. Відповідно до маніфесту імператора Олександра I 2 квітня 1801 р. створено Міністерство внутрішніх справ, яке складалося з IV

експедицій, на II експедицію було покладено функції забезпечення державної безпеки. Посилення протистояння з постреволуційною Францією, створення антинаполеонівських коаліцій змусили уряд Росії по-іншому подивитись на проблему державної безпеки. Пік об'єднання зусиль центральних відомств, відповідальних за державний спокій, збігається з різким загостренням на західноєвропейському театрі воєнних дій з Францією (поразка антинаполеонівської коаліції під Аустерліцом, капітуляція Пруссії у 1806 р., підписання невігідного особисто для Олександра I Тільзітського миру 1807 р.). Тому 1807 р. створено “Комитет охрани общей безопасности” [579, с. 5].

Якщо розглянути практичну діяльність митного відомства в останній чверті XVIII ст., то багато поліційних функцій виконував саме цей державний орган. У 1793 р. через французьку революцію російський кордон був практично закритий не тільки для французьких товарів і кораблів під французьким прапором, але й для самих французів. Щоб потрапити до Росії, вони мусили мати підтвердження від графа Прованського, графа Конде або графа Д'Артоа про те, що рятуються від революціонерів. Про приїзд цих французів слід було домовлятися заздалегідь з урядом Російської імперії. За виконання 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 скласти присягу не тільки в присутствії (державній установі), але й у католицькому храмі [136].

Із приходом до влади Наполеона 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 теж мали звертатися до місцевої влади. Контроль щодо виїзду за кордон також було покладено на місцеву владу.

Навіть якщо особа не викликала ніяких підозр у митників, її також могли не впустити до Росії – уряд багато кого не бажав бачити в межах держави. Перелік таких осіб знаходився в кожній митній установі й 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 приїзд заборонявся. Переліки таких зловмисників з описанням їх прикмет надсилалися на кожну митницю. До переліку неблагонадійних осіб вносили й тих іноземців, яких через злочини вислано за межі імперії. Цих осіб до Російської імперії не впускали взагалі.

У деяких випадках контроль за іноземцями був менш суворий – їх пропускали через кордон, але проводили тотальний обшук. Переліки таких осіб існували на митницях, але склалися, 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 митні службовці звертали на документи, які пред'являли на кордоні мандрівники або торговці. У певних випадках митники позначали на самих документах, що перевірку проведено й зміст документів відповідає дійсності.

Після створення 25 червня 1810 р. Міністерства поліції, а потім виділення з його складу і включення у 1826 р. політичної поліції до складу Третього відділення Власної Його Імператорської величності канцелярії, митниці продовжували виконувати поліцейні функції в межах прикордонної митної території на 100 верст у глибину від державного кордону [136, с. 207].

Здійснення урядової реформи 1801–1811 рр. заклало підґрунтя для розвитку системи державного управління на якісно новій основі. Тепер це були не аморфні колегії, а структуровані міністерства, функції та діяльність яких суворо регламентувались положеннями, статутами й іншими нормативно-правовими актами. У результаті діяльність центральних органів влади набула системного, цілеспрямованого характеру. Паралельно сформувалися й головні напрями у сфері забезпечення державної безпеки. У той час найбільш актуальними були завдання протидії революційному руху в Росії, запобігання іноземному шпіонажу, контроль за міграційними процесами, боротьба з виробництвом та поширенням фальшивих грошей, продовольча безпека держави. Слід зазначити, що ці напрями збігалися з функціями митних органів і стали основою для взаємодії з Корпусом у ХІХ – на початку ХХ ст. [579].

Але ця взаємодія не завжди мала відвертий характер. З 1870-х рр. можна спостерігати стійку тенденцію жандармерії втручатися в митні процедури й поступово перебирати на себе частку поліцейних повноважень митниць.

Друга половина ХІХ ст. відзначилась такими подіями: Польське повстання 1863 р., початок формування та активної діяльності революційних організацій у Росії, загострення міжнародних суперечностей у Європі. Ці події вплинули на те, що у питаннях державної безпеки на перше місце вийшла проблема протидії революційним таємним організаціям і, відповідно, посилення заходів боротьби з політичною контрабандою та нелегальним переходом державного кордону.

До 1871 р. здійснення паспортного контролю на державному кордоні належало до 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 поліцейні 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 залишалась тільки фіскальна частина паспортного контролю. Після перевірки жандармами паспорти передавалися митним чиновникам для нарахування та стягнення паспортного збору на підставі ст. 204 “Устава про паспорти” [109, арк. 102]. 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. набув чинності спільний циркуляр за № 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 [99, арк. 15]. У той же 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 [99, арк. 62].

У зв'язку з посиленням паспортного контролю з боку ДМЗ і 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 під час кожного перетинання кордону відривалися й передавалися до місцевих митних установ. Таким чином здійснювався подвійний контроль за міграційними процесами [99, арк. 31]. За час дії цієї системи звітності було виявлено деякі 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 стосовно російських підданих, але й 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.
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 _____ таможенно
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” [109, арк. 8–9].

Заповнену відомість потрібно було подати до митниці впродовж 3 днів із моменту прибуття чи вибуття особи.

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 й 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 у судновій ролі 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 губернського жандармського управління в Маріуполі отримав наказ підготувати попередній проект систематичного огляду іноземців, що прибували морським транспортом, та узгодити ці заходи з керівництвом Маріупольської митниці. Жандармський офіцер звернувся із 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 входила в суперечність зі статтями 878–917 Митного статуту й порушувала службові повноваження митників. Тому начальник митниці, зіславшись на відповідну правову норму, не дозволив участь жандармів у здійсненні митного контролю.

Але на цьому спір не закінчився, і в нього втрутилося Міністерство фінансів з роз’ясненням правомірності дій начальника Маріупольської митниці. У роз’ясненні ДМЗ зазначалося, що митний огляд пасажирів здійснюється лише в тому випадку, коли іноземці прибувають до Маріуполя морським шляхом і до цього не зупинялися в портах Одесі 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 мала 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, мусило 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” (йшлося про директора ДМЗ) [109, арк. 121–125]. Цей приклад свідчив про неузгодженість нормативної бази ДМЗ та МВС. Крім того, законодавство імперії не встигало оперативно реагувати на виклики кримінального та змовницького світу. У той же час масштаби нелегального переміщення через державний кордон на рубежі ХІХ–ХХ ст. досягли надзвичайних розмірів. З 200 тис. чоловік, які щорічно емігрували за кордон, лише 25 % мали легальні паспорти [530, с. 5]. 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 контрабандистів. Усі повноваження з видачі паспортів наприкінці ХІХ ст. були сконцентровані в МВС, таким чином, паспорти отримували навіть особи, які перебували під слідством у справах про контрабанду. Для врегулювання цієї проблеми було підготовлено і видано циркуляр від 20 березня 1900 р. за № 1613, в якому зазначалося: “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” [109, арк. 137].

Одне з головних завдань, що покладалось на митниці, – це боротьба з політичною контрабандою і, в першу чергу, з друкованою продукцією. У 1896 р. Департамент поліції звернувся з клопотанням до Департаменту митних зборів, де акцентувалась увага на процедурних моментах, невиконання яких ускладнювало притягнення винних до відповідальності. Проблема полягала в тому, що під час виявлення контрабандної друкованої продукції та її вилучення митні чиновники в протоколах зазначали її перекладену назву з помилками, а не мовою оригіналу. У подальшому це не давало можливості точно визначити найменування книги. У протоколах про вилучення літератури не було підписів осіб, у яких знайшли заборонену друковану продукцію. Така служба

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 практично вся іноземна література, яка ввозилась у Російську імперію в ХІХ ст. фізичними та юридичними особами, відправлялась митницями до губернських цензурних комітетів. І лише після позитивного висновку цих комітетів іноземна література допускалась у вільне користування.

У зв'язку із цим ДМЗ 31 жовтня 1896 р. направив у прикордонні митниці циркуляр для виправлення зазначених недоліків у процедурі митного контролю й розпорядження щодо посилення взаємодії з жандармськими прикордонними пунктами в боротьбі з політичною контрабандою [109, арк. 61]. На гостроту цієї проблеми вказує й циркуляр під грифом “цілком таємно” від 29 жовтня 1902 р. за № 28993, який має назву “О случаях обнаружения политической контрабанды”. Згідно з цим документом усі митники зобов'язувались у разі знаходження політичної контрабанди (книги, листівки, газети, зашифровані листи) терміново повідомляти про це жандармським офіцерам для провадження оперативних заходів щодо пошуку підозрюваних осіб. Одночасно наголошувалось, що траплялися випадки, коли отримані із-за кордону зашифровані листи разом із революційною літературою відправлялись до Комітету цензури, минаючи Департамент поліції. І це зривало оперативні заходи з викриття кур'єрського ланцюга.

Тому 7 листопада 1902 р. до Департаменту поліції надійшов таємний циркуляр № 7125, який дозволяв жандармським офіцерам бути присутніми під час митного огляду та у разі необхідності самостійно вилучати предмети політичної контрабанди [109, арк. 203–204]. У той же час ці нововведення не поширювались на жандармів, які привозили іноземну літературу із закордонних відряджень [109, арк. 283].

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 % вартості контрабандного товару). Мабуть, цим фактом можна пояснити постійний тиск з боку Департаменту поліції на митне відомство.

15 липня 1903 р. Перше відділення ДМЗ поширило циркуляр № 191, який також зобов'язував митниці у разі звернення до них жандармів по довідки стосовно привезення та пропуску іноземних товарів терміново повідомляти всю інформацію про них, а також допускати жандармів до перегляду митної документації. Крім того, митниці без додаткових запитів повинні були терміново повідомляти поліцію про такі імпорتنі товари, як шрифти, друкарське обладнання, час їхнього прибуття й адреси відправників та замовників [109, арк. 229].

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 запобіганні державним злочинам на

кордоні поступово переходить до 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 суворішого характеру. Революційні події в Росії 1905–07 рр. додають ще один напрямок контрабанди – різке зростання ввезення на територію Російської імперії нелегальної зброї. Відповідно контроль за вилученням цієї зброї було повністю покладено на Департамент поліції. У той же час митне відомство намагалося за будь-яких обставин зберегти процедурну незалежність у питаннях здійснення митного контролю. Справа в тому, що жандармські офіцери, використовуючи свої повноваження, віддавали усне розпорядження на проведення огляду речей пасажирів, які за оперативними даними підозрювались у перевезенні контрабандної зброї. Якщо ж огляд не давав позитивних результатів, жандарми відмовлялися підписувати відповідні протоколи й брати на себе частку відповідальності. Через це пасажирів подавали скарги, у тому числі судові позови, саме на митників. Слід відзначити намагання керівництва МВС, яке активно працювало над усуненням недоліків у процесі взаємодії з митниками. 3 липня 1909 р. вийшов наказ № 6576 по Корпусу жандармів, де наголошувалося: “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” [109, арк. 93]. Зброя, що вилучалася внаслідок особистого огляду, після завершення слідчих дій і вироку суду поверталася до митної установи й реалізувалася на аукціоні як звичайна контрабанда.

У подальшому з метою законодавчого врегулювання проблеми ввезення і вивезення зброї та уніфікації багатьох циркулярів щодо цього питання, які видавались 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 увезти або вивезти зброю, звертався до місцевого поліцейського управління по дозвіл на цю операцію. І лише на підставі цього дозволу митниця пропускала зброю на територію імперії, її власник давав письмове зобов'язання про зворотне вивезення чи повернення. Іноземці повинні були реєструвати зброю у місцевому відділенні поліції. Винятки робилися лише для офіцерів російської армії, яким у закордонних відрядженнях дозволялося купувати особисту зброю і ввозити її без процедурних обмежень. Власників магазинів, що торгували зброєю, інструкція зобов'язувала передавати на перевірку в губернські жандармські управління контракти та інформацію про постачальників [109, арк. 113].

Наприкінці XIX ст. зростає інтерес Департаменту державної поліції до режиму на кордонах із такими державами, як Австро-Угорська та Германська імперії. Це було пов'язано з посиленням активності військових розвідок

зазначених держав у місцях розміщення військ Київського та Одеського військових округів. Але якщо не брати до уваги військовий аспект охорони кордонів з Австрією та Німеччиною і подивитись лише на економічну контрабанду, то, за даними ДМЗ, це була найскладніша ділянка держкордону. Так, лише з 1877 до 1881 р. у 7 митних округах, що дислокувалися на пруссько-австрійському кордоні, було вбито й поранено 146 контрабандистів у збройних сутичках з підрозділами Окремого корпусу прикордонної варти. Наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст. послугами професійних контрабандистів почали користуватися не тільки агенти іноземних розвідок, але й революціонери-терористи, про що неодноразово згадував Б. Савінков у своїх мемуарах “Воспоминания террориста”. Ці тенденції підштовхували жандармів більш активно контролювати прикордонний режим. Справа в тому, що з 1827 р. охорону державного кордону забезпечував Окремий корпус прикордонної варти Міністерства фінансів, побудований на принципах військової організації. Корпус розподілявся на прикордонні бригади, й кожна бригада закріплювалася за митним округом, а її командир оперативно підпорядковувався начальникові митного округу. Зі створенням жандармських прикордонних пунктів офіцери-прикордонники зобов’язувались надавати жандармам агентурну інформацію, яка стосувалася діяльності контрабандистів. Нормативно-правового змісту й організації ця робота набула у 1909 р. Департамент поліції надав чинності таємному документу “Об организации секретной агентуры пограничной стражи в некоторых пограничных местностях” [99, арк. 43]. Так була розпочата систематична контррозвідувальна робота, яка, на думку керівництва Департаменту поліції, мусила протидіяти іноземним шпигунам, контрабандистам і вести боротьбу з хабарниками у погонах на кордоні.

За результатами дослідження архівних джерел, ми можемо зробити такі висновки. У зв’язку із зовнішніми та внутрішньополітичними факторами в Російській імперії зростає роль Корпусу жандармів у виконанні завдань державної безпеки. Але більшість поліцейських функцій до 1870-х рр. виконували митні органи, що стало головним чинником для налагодження тісного співробітництва двох відомств. Налагодженню взаємодії сприяла й схожа структурна організація, тобто митні округи й жандармські управління в губерніях та повітах, які належали до зони діяльності митного округу. У повсякденній діяльності митники й жандарми керувалися загальноімперськими законами і нормативно-правовими актами (Звід законів кримінальних, Статут кримінального судочинства, Статут про паспорти, Митний статут), а конкретизація заходів тісної взаємодії та усунення недоліків регламентувалися спеціальними міжвідомчими циркулярами, інструкціями, положеннями, як правило, з грифом “цілком таємно”.

Фактично напередодні Першої світової війни більшість функцій щодо забезпечення внутрішньої безпеки в Російській імперії закріпилася за Департаментом державної поліції (Окремий корпус жандармів входив до цього департаменту), назавжди відсторонивши митне відомство від виконання поліцейських функцій.

Контрабанда, або один з видів нелегальної економіки, впродовж значного історичного періоду супроводжує людську цивілізацію. Цей вид діяльності поза межами “суспільної угоди” виникає одночасно з появою перших примітивних форм суспільного, а потім і державного контролю над індивідумом. Історія суспільств із державною організацією вже невід’ємно пов’язана з неформальною економікою, або контрабандою.

Тлумачення самого терміна “контрабандна економіка”, який виступає комплексним явищем, слід розуміти як виробництво нелегальними виробниками звичайних товарів і послуг та їх нелегальну доставку до споживача з метою ухилитися від сплати митних зборів. Якщо розглядати розвиток контрабанди та запобігання їй як частку всесвітньої історії доіндустріальних та індустріальних суспільств, то ця еволюція характеризується рівновагою заходів держави і нелегальної економіки. Остаточного переможця не визначено. Очевидно, що це пов’язано із довічним протиріччям між інтересами держави, суспільства та егоїстичними інтересами індивідуума. В той же час історичний досвід цієї боротьби містить багато показових прикладів, коли держава завдяки наполегливості тримала під контролем неформальну сферу економіки. І навпаки, коли зловживання адмініструванням породжувало нові хвилі контрабандної торгівлі.

Огляд історіографії історії боротьби з контрабандою дозволяє виділити два умовних напрями. Перший напрямок формується з досліджень, присвячених питанням боротьби з економічною контрабандою в межах процесуального права XVIII – поч. XX ст. і розкриває правоохоронний аспект державних заходів у цій сфері. Цей напрямок знайшов відображення в працях М. П. Чернушевича [580], А. М. Плеханова [508], Г. В. Поташнікової [519].

Другий напрямок аналізує історію розвитку контрабанди в контексті економічної історії людства. Серед науковців, що досліджують економічну сторону контрабанди та її вплив на соціальні й міжнародні інститути, слід відзначити Р. Є. Вайсберга [327], М. Я. Волкова [339], Ф. Я. Полянського [514], З. Г. Лапіну [420].

Уряд будь якої держави володіє монопольним правом збирати з власних підданих податки – на прибутки, на майно тощо. Але регулярний бюджетний облік починає складатися лише у мануфактурну добу. В той же час в підданих і у попередні історичні періоди виникало бажання не віддавати частку своїх прибутків державній скарбниці. Сучасні форми неформальної економічної діяльності – виробництво та реалізація практично всіх звичайних товарів і послуг дрібними “мікрофірмами”, які ухиляються від сплати податків та інших форм державної регламентації, – для доіндустріальних суспільств не характерні. Якщо сучасний контрабандний бізнес є продуктом міської цивілізації, то до XIX ст. економіка навіть розвинутих держав залишалась переважно аграрною, міський ринок був занадто малим, щоб забезпечити замовленнями напівлегальних виробників і торговців. Тому неформали на початковому етапі обслуговували у більшості випадків сільського споживача, а ні міського. Контрольні функції держави того часу були вужчими, ніж сучасні. Об’єктом оподаткування виступав сам підданий, методи добування ним засобів для життя держава залишала на

розгляд професіональних товариств. Тому контрабандна діяльність доіндустріальних суспільств сформувалась як сегмент ринкових відносин, пов'язаних лише з тими галузями економіки, що були визначені як державні монополії.

Економічна історія знає два типи таких монополій: уряд закріплює за собою монопольне право виробляти чи реалізовувати дефіцитні товари, або передає чи продає як привілей колу наближених до уряду підприємців. Відповідно формуються два типи неформальної економічної діяльності, спрямовані проти монополії самої держави і неформальність, яка протидіє підприємцям-монополістам, що отримали від держави особливі привілеї. У першу чергу з фіскальною метою уряди багатьох держав у XVI–XVIII ст. оголошували виробництво чи реалізацію деяких видів товарів (сіль, залізо, алкогольні напої, чай, поташ, хутра) своєю виключною монополією. Держава вимагала, щоб населення купувало так званий казенний товар, однак населення намагалось придбавати контрабанду, яка відрізнялась низькою ціною і в деяких випадках кращою якістю. Однак наївно вважати, що ліквідація державних чи приватних монополій автоматично тягне припинення контрабанди. В Російській імперії скасування різних видів монополій у 1762 р. не вплинуло на скорочення контрабандного промислу, митний лібералізм Англії другої половини XIX ст. не позбавив цю державу колосальних обсягів неформальної торгівлі. Відміна державних монополій у 1790 р. у Франції не привела до зменшення обсягів контрабанди, а навпаки до їх зростання.

Бурхливі події Великої французької революції та політичний режим Наполеона I висунули на передові позиції національну буржуазію. Країна вступала в нову хвилю протекціоністського руху, ідеї якого стали популярними не лише серед промисловців, а й серед найманих робітників фабрик. Великі фабриканти створили суспільно-політичне об'єднання “Комітет з захисту народної праці” для популяризації серед робітників ідей протекціонізму. Але реалізація митного протекціонізму у Франції, крім зростання індустріальної потужності та зайнятості населення, призвела до зростання контрабанди. Як ілюстрацію цієї тенденції можна навести цікавий факт. У 1820–30-х рр. серед контрабандистів на кордонах Франції стало популярним використовувати для перевезення контрабанди спеціально тренуваних собак. За даними французького митного відомства, у період з 1826 до 1830 рр. митний кордон Франції перетнули 600 тис. собак, які перенесли контрабанди вагою 2 млн. кг вартістю 720 млн франків. При цьому митники змогли перехопити лише 40278 собак, за що отримали винагороду 121834 франків [601, с. 249].

Таким чином, вступивши на шлях створення промисловості Російська імперія вже у XVIII ст. зустрілась із різними проявами неформальної економіки, чи просто контрабанди. Ми можемо визначити і період, з якого протистояння державних інститутів та контрабандного промислу набуває систематичного характеру. Це 1724 р. – рік прийняття першого російського митного тарифу.

Шкідливість контрабанди для економічного розвитку країни є очевидною, тому зрозуміла й увага, яку кожна держава приділяє цьому питанню. Розвитку контрабандного промислу у XVIII ст., безумовно, сприяли створення

міжнародного ринку, поживлення торгівлі та технічний прогрес. У Російській імперії ще одним сприятливим фактором була традиція митних відкупів. Завдяки відкупам уряд не тільки позбавлявся клопотів з організацією митної мережі, але й отримував гроші наперед. Водночас уряд дистанціювався від проблеми боротьби з контрабандою, переклавши її на відкупників. Лише коли контрабанда набула таких масштабів, що навіть відкуп став збитковим (відкупники не змогли розрахуватися з державою), урядовці звернули увагу на цю проблему.

Проведені в 60-х рр. XVIII ст. ревізії, показали, що деякі ділянки кордону не просто незадовільно охороняються, але навіть не позначені належним чином. На такому кордоні перешкодити контрабандистові могла лише несприятлива погода або фатальне невезіння. Проблему намагалися розв'язати Комерц-колегія, Комісія з комерції та Головна над митними зборами канцелярія. Дійшли вони невтішних висновків: по-перше, винними у збільшенні обсягів контрабанди були визнані недбалі митники та нечесне купецтво; по-друге, повне припинення контрабандного промислу було визнано неможливим – розраховувати можна було хіба що на зменшення його обсягів; і, по-третє, попри перші два висновки припиняти торгівлю, закривати кордон та ліквідувати митну мережу було визнано недоцільним [572, с. 180–181].

Одним із засобів боротьби з контрабандою було часткове або вибірково спрямоване припинення торгівлі. Періодично уряд “вилучав” із товарообігу деякі товари, які таким чином отримували статус контрабанди. Такі дії могли бути спричинені політичними (“митна блокада”), економічними (протекціонізм) або військовими факторами. Так, у 1789 р. був заборонений імпорту шовкових, вовняних та бавовняних виробів, напоїв та деяких інших товарів через прикордонні митні установи. На час військових дій увезення товарів до Російської імперії дозволялося лише для потреб діючої російської армії – у той же час експорт російських товарів не заборонявся. Це, однак, не стосувалося необхідних для армії речей, наприклад, коней – із початком військових дій експорт коней суворо заборонявся [313, с. 39]. Така заборона діяла впродовж усієї війни з Туреччиною (1787–1791 рр.) і неодноразово підкреслювалася урядом [313, с. 21].

Яскравим прикладом політичних причин може слугувати згадувана раніше митна блокада Франції 1793–1796 рр., адже тоді вважалися контрабандою не тільки будь-які французькі товари, але й подібні до них [1, арк.16]. Запроваджені відповідно до іменного указу 1797 р. правила стосовно конфіскації затриманої контрабанди та нагородження учасників затримання були подовжені “Положенням про нейтральну торгівлю на 1811 рік” [275, с. 71–75]: контрабандисти мусили сплатити штраф у розмірі вартості затриманої контрабанди на користь учасників затримання контрабандного товару.

Про практичну реалізацію цього правила свідчать виявлені рішення митного присутствія Одеської портової митниці за березень 1816 р.: звинувачення у контрабанді рому було пред’явлено шкіперу російського торгового судна “Святий Василій” Євстафію Плетниченку та двом грекам, підданам Туреччини. Після проведеного слідства вирішили контрабандний

товар конфіскувати, а з трьох винних стягнути для винагород митних службовців вартість контрабандного роуму – 15 314 руб. 91 коп. [2, арк. 2, 15].

При Департаменті зовнішньої торгівлі працювали митні ревізори, які вели слідство з контрабандних справ. Щоб запобігти можливим зловживанням з боку митних службовців, Департамент заборонив митним установам чинити стосовно контрабандних товарів будь-які дії, крім затримання [5, арк. 101]. Слідство в контрабандній справі могло тривати досить довго, наприклад, 1807 р. в Бахчисараї у євпаторійського купця було конфісковано заборонені до імпорту турецькі хустки, справу вирішили лише в 1809 р., а винагороду учасники виявлення контрабанди отримали у 1810 р. [4, арк. 10].

Щодо конфіскованих товарів, то записували дату конфіскації, назву товарів, прізвище особи, яка виявила контрабанду, назву транспорту, яким було привезено контрабанду, прізвище власника цього транспорту, кому був адресований товар, прізвище власника товару, якщо товар виявлено не в митній установі, тоді вказувалося звідкіля його доправили до митниці, кількість та вартість товару, стягнене мито [5, арк. 20].

Контрабандні товари реалізовувались лише на спеціальних аукціонах, правила проведення яких були розроблені Державною радою та затверджені Олександром I особисто 14 липня 1813 р. Для призначення та проведення аукціону, необхідно було отримати дозвіл Департаменту зовнішньої торгівлі, визначити вартість контрабанди, опублікувати в пресі оголошення про проведення аукціону. Оцінювали товари спеціальні присяжні оцінювачі, представники міської влади в присутності земського справника або засідателя. Визначену ними ціну товарів затверджував Департамент. За проведенням аукціону наглядав один із митних службовців, щоб товари не були продані дешевше за затверджену Департаментом ціну, щоб аукціоніст та митні службовці не купували конфіскований товар. Якщо встановлену за товар ціну на аукціоні не дали, про це повідомляли Департамент і аукціон тимчасово призупинявся. Усі витрати на аукціон та перевезення конфіскаату відшкодовувалися за рахунок уторгованої на аукціоні суми. На випадок подання апеляції власником конфіскованого товару або перегляду справи митні установи зберігали у своїх архівах документи про конфісковані товари та про хід слідства не менше 5 років [16, арк. 59].

Як один зі способів запобігання контрабанді та іншим порушенням правил перевезення товарів через державний кордон російський уряд використовував практику реєстрації імпортованих товарів вже на території Російської імперії, для чого необхідно було визначення шляхів від митної установи до найближчого прикордонного міста для освідчення товарів. Наприкінці XVIII ст. така практика вже не була новою для Російської імперії, але встановлення напрямків торгових шляхів і прикордонних міст для реєстрації товарів вимагало попередньої підготовки, тобто збору інформації та визначення особливостей зовнішньої торгівлі в конкретному регіоні України.

Навесні 1800 р. видано два укази щодо посилення заходів проти контрабандного промислу, а 29 червня того ж року імператорський указ вимагав від губернаторів прикордонних губерній визначити шляхи вздовж

сухопутного та морського кордону Російської імперії (винятки робилися для чотирьох міст – Санкт-Петербурга, Ревеля, Риги та Архангельська), якими купецтво мало возити товари від митної установи до найближчого значного міста. На пред'явлені в митниці товари купець отримував ярлик, де зазначалися всі товари, стягнуте мито, описувалося упакування та спосіб перевезення товарів, а також місце призначення товарів. Ярлик мав бути пред'явлений у вказаному місті зазначеному в ярлику представнику адміністрації для перевірки наявності всього товару. За невиявлені під час перевірки в місті товари купець мав заплатити повну ціну на користь Комерц-колегії. Відхилення від вказаного митницею шляху каралося конфіскацією товару на користь того населеного пункту, мешканці якого виявили дане порушення. Губернаторам прикордонних губерній наказувалося найближчим часом визначити шляхи для перевезення товарів від кордонів до внутрішніх губерній Російської імперії, оскільки указ набував чинності з 1 січня 1801 р. [538, с. 320].

13 серпня 1800 р. новоросійський губернський землемір П. С. Чуйков отримав ордер від цивільного новоросійського губернатора Ю. О. Ніколаєва з копією згаданого імператорського указу від 29 червня щодо посилення боротьби з контрабандою, у якому наказувалося губернському землеміру відправитися до всіх митних постів, через які дозволений імпорту товарів до Російської імперії, і для кожного з цих пунктів призначити відповідні шляхи до першого значного міста для перевірки товарів. Кожний шлях мав бути детально описаний і ретельно перераховані всі населені пункти на дистанції від митного поста до вказаного міста – справа ця мала бути завершена якомога скоріше [355].

Складений губернським землеміром маршрут для кожної митної установи Новоросійської губернії являв собою перелік самих установ і детальний опис шляху до найближчого міста для свідчення товарів. У переліку першою була зазначена Одеська портова митниця і три шляхи, якими вивозили товари з Одеси – до Балти (напрямок – Подільська та інші губернії), Ольвіополя (у напрямку міста Новоросійська, Київської, Малоросійської, Слобідської та інших губерній) та Херсона (до останнього – Чорним морем та Дніпром). Увезені через Дубоссарську сухопутну митницю товари доставлялися до міста Новоросійська, до Подільської, Київської, Малоросійської та інших губерній і мали провозитися через місто Балту для реєстрації. Від Очаківської портової митниці були затверджені торгові шляхи через Балту (до Підляшської та інших губерній) та через Ольвіополь (до Новоросійська, Київської, Малоросійської та інших губерній). Для Овідіопольської митної застави були передбачені два основні напрямки вивезення товарів: через Тирасполь та Одесу. Відновлені кримські митниці також були враховані у маршрутній схемі: так, для Козловської портової митниці шляхів було визначено два – через Перекоп та Бахчисарай, для Кефійської – тільки один через Карасубазар, для Єнікальської митної застави також тільки один – через Керч, для Керченської – шлях через Карасубазар [355, с. 320].

Упродовж XIX – початку XX ст. основними предметами контрабандного промислу по європейському митному кордону Російської імперії були споживчі

продукти й товари на які поширювалось акцизне законодавство (спирт, цукор, чай, сахарин), золотовалютні цінності й цінні папери, антикваріат та витвори мистецтва, зброя, вибухівка, а також друкарські верстати для таємного виготовлення підробних акцизних марок і друку нелегальної літератури.

У ході заходів запобігання контрабанді ставка була зроблена на фінансову винагороду митних службовців за викриття протизаконних дій. Закон про митне управління 1811 р. передбачав, що частина винагороди (20 %) перераховується в пенсійний фонд митних службовців, а решта розподіляється на 2 частини: більшу (2/3) віддають безпосереднім учасникам затримання, а меншу (1/3) – вищим чиновникам митного округу. Службовець, який керував затриманням контрабанди, отримував премію вдвічі більшу за інших (решта отримувала рівні частки). Наприклад, 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 ХІХ ст. за виявлення товарів, звільнених від митних зборів, але ввезених з порушенням митних правил, доглядач отримував від 50 до 66 % вартості товару; якщо поза місцем розташування митниці – 47 % вартості товару. Якщо митник затримував товар, який не підлягав пропуску через митний кордон, то отримував 50 % вартості останнього. За кожного затриманого контрабандиста митник одержував 45 руб. 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 [136].

Якісної статистичної інформації про обсяги нелегальної торгівлі, тобто контрабанди, що проникала на внутрішній ринок Російської імперії у тому числі в українські губернії, дуже розпорошена. Ми можемо оперувати показниками митної статистики, яка представлена даними про затримання контрабандистів, а також суми реалізації контрабандних товарів на аукціонах та вплати грошової винагороди митникам за викриття контрабанди. Ці показники дозволяють визначити більш напружені ділянки митного кордону і порівняти успішність у цій діяльності різних митних округів.

У 1913 р. вартість усієї затриманої в Російській імперії контрабанди дорівнювала 729338 руб., а її середньорічні показники на західних кордонах становили до І світової війни 350 тис. руб. [433 с. 329]. Ринкова ціна товару в прикордонній смузі була приблизно на 25 % вищою від вартості (по мірі віддалення від кордону ціни на іноземні товари ще зростали). Ураховуючи, що затримана контрабанда становила приблизно 8–10 % від усього нелегального імпорту (за правилами підрахунку контрабандного товару), можна припустити, що реальна ціна нелегального товару була разів у 10–11 вище зазначених цифр. Це означає, що щорічно на ринок країни надходив товар на суму приблизно 7 млн руб., який не

обкладався жодними податками [406, с. 133]. Але слід ураховувати, що ці показники максимальні й припадають на індустріальні роки, тому що існує закономірність: із підвищенням рівня купівельної спроможності та споживання, а також інтеграцією країни до світової торгівлі обсяги неформальної торгівлі зростають. Що стосується ХІХ ст., то відповідно обсяги контрабандних операцій були нижчі.

Продовжимо аналіз діяльності митних установ, спрямованої на запобігання контрабанді. Як приклад розглянемо ситуацію на південних митницях і в першу чергу на Одеській. Про розміри контрабанди, яка провозилась через митний кордон, свідчать такі показники. Надходження коштів від продажу конфіскованих товарів становили в грудні 1819 р. – 240 руб. асигнаціями та 75 руб. сріблом; у липні 1820 р. – 2580 руб. асигнаціями і 45 руб. сріблом [18, арк. 39]. Ці суми доречно порівняти з показниками митних зборів по Одеській митниці в табл. 3.3.6. Для формування цілісного уявлення про обсяги контрабандних затримань звернімось до такого джерела, як “Ведомость о денежных наградах” по всіх митних округах Російської імперії з 1824 по 1837 рр. [95, арк. 22–23] (табл. 3.3.18а, б).

Таблиця 3.3.18 а [95, арк. 22–23]

**Відомость про грошові винагороди за викриття контрабанди
(у тис. руб., коп.)**

Рік	Митні округи					
	Радзиви- лівський	Скулян- ський	Ізмаїль- ський	Одеський	Феодо- сійський	Керч- Єнікаль- ський
1824	180197,61			4555,34		
1825	191691,94			6154,12		
1826	143276,09			14327,95		
1827	87925,77			21074,02	1672,80	
1828	152521,84			20943,58	1587,87	423
1829	194681,36			27432,58	190,12	27
1830	108680,24			19632,49		370,64
1831	162663,31	5949,24	2369,54	5864,22		178,99
1832	128885,20	9805,9	870,09	16084,73		
1833	132,325,61	9288,50	1924,67	12697,17		470,32
1834	147669,47	7132,51	170,30	5637,39	1427,66	820,60
1835	118800,08	5895,73	652,96	8239,26	1704,60	1398,64
1836	100795,70	6008,95	5923,98	11952,44		635,69
1837	101975,90	6028,69	513,45	11662,91	307,09	1127,19
Усього	1862089,82	50108,71	12423,99	186959,18	6890,14	5462,57

Таблиця 3.3.18 б [95, арк. 22–23]

Рік	Митні округи					
	Архангель- ський	Петербурзь- Кий	Ревельсь- кий	Ризький	Лібавсь- кий	Юрбурзь- кий

1824	1363,58	35034,52	64663,75	26436,89	59477,24	89509,87
1825	5339,93	189732,16	29505,87	82483,40	52020,01	81129,92
1826	2708,20	387353,36	153184	234114,32	9071,92	89077,87
1827	3963,24	36248,47	13814,63	31607,29	30288,57	49478,19
1828	2682,59	78018,68	10473,38	20233	4104,95	46853,72
1829	6635,09	31604,08	4989,91	36054,93	4172,61	37553,29
1830	5751,96	31728,89	2767,39	98303,99	24469,93	58081,37
1831	19440,23	12957,57	2600,66	33857,93	2218,30	6656,08
1832	21745,99	64297,68	4411,20	104713,01	25180,22	150184,54
1833	10624,48	84458,32	4076,40	68280,64	6868,34	95188,84
1834	6360,30	79360,40	6889,60	46977,40	6534,22	51270,93
1835	7136,79	40230,87	5747,58	35882,15	24642,41	83393,79
1836	6035,86	21236,64	2736,45	31138,18	12317,23	68694,57
1837	3987,64	18705,94	11318,7	27079,95	7316,29	147376,69
Усього	103815,85	1130960,58	317178,89	817161,92	268582,33	1054399,36

Можна побачити з наведеної таблиці, що лідерами як боротьби з контрабандою, так і з її надходження були Петербурзький, Ризький, Юрбурзький та Радзивилівський митні округи. Абсолютним лідером у запобіганні контрабанді став Радзивилівський митний округ. І дійсно, найбільші обсяги нелегальних товарів надходили з Австрійської імперії. Про ступінь загрози на австрійській ділянці митного кордону свідчить факт залучення регулярних частин російської армії з артилерією для допомоги митникам протидіяти проривам добре озброєних контрабандистів.

Щодо південних митниць, особливо Одеської, то статистичні матеріали спростовують образ міста Одеси як основного джерела контрабанди в Російській імперії. Номенклатура контрабандних товарів у ХІХ і на початку ХХ ст. мало змінювалась. Так, за звітом начальника Південного митного округу за 1910 р., предмети контрабанди становили: срібні та золоті монети, сукно, костюми чоловічі, вовна, вогнепальна зброя, сахарин [12, арк. 60]. За 1910 р., згідно зі звітом, підрозділами Ізмаїльської прикордонної бригади проведено 20 затримань, затримано 36 чоловік, оцінка нелегального товару – 124 руб. Службовцями митниць Південного митного округу за 1909 р. проведено 32 затримання з 23 затриманими, товари оцінено на 256 руб. У 1910 р. здійснено 87 затримань контрабанди, затримано 106 чоловік, сума контрабандного товару становила 367 руб. [12, арк. 57–59].

Результативність митниць Радзивилівського митного округу в першій половині ХІХ ст. можна оцінити за даними табл. 3.3.19 [95, арк. 21]. У прикордонних повітах Волинської та Подільської губерній ситуація з контрабандою загострюється після поразки польського повстання. Крім звичайної економічної контрабанди, додається ще й політична. Таємні польські організації, до складу яких входили і місцеві дворяни, регулярно отримували нелегальну літературу з австрійської Польщі [95, арк. 99].

Таблиця 3.3.19 [95, арк. 21]

Відомості про конфіскації у Радзивилівському митному окрузі

За митницями	Кількість конфіскацій за роками									Усього
	1829	1830	1831	1832	1833	1834	1835	1836	1837	
Радзивилівська	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
Дружкопольська	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
За округом	767	832	523	846	1039	1073	1116	1007	915	7742

З таблиці можна побачити, що найбільш напруженими були ділянки Радзивилівської та Гусятинської митниць, а різке зростання обсягів контрабанди починається відразу після поразки польського повстання – з 1833 р. перед митниками поставили завдання за можливістю взагалі припинити контакти між польським населенням двох імперій, крім територій митниць.

З початком угорського повстання у 1848 р., потім Східної війни 1853–1856 рр. контрабандна активність дещо знизилась. Це відбулось унаслідок концентрації російських військ у цьому регіоні, їх участі у придушенні угорського повстання, а під час Східної війни необхідності утримувати Австрію військовою демонстрацією від можливої участі в конфлікті на боці Англії і Франції. Динаміку процесу подано в табл. 3.3.20 [23, арк. 62, 83].

Таблиця 3.3.20 [23, арк. 62, 83]

Затримання контрабанди в Радзивилівському митному окрузі

Роки	Кількість затримань	Вартість затриманої контрабанди (в тис. руб., коп.)
1848	100	23996,23
1850	168	64246
1853	1273	121104
1855	4881	158385

Різке зростання активності контрабандистів спостерігається з другої половини XIX ст. При цьому австрійські військові починають активно

використовувати контрабандистів для виконання агентурних завдань австрійської розвідки. Збільшення затримань почалося після польського повстання 1863 р. і нелегальної діяльності польських революційних організацій.

Так, у Дружкопольській митниці за період з 1 січня по 24 червня 1866 р. було затримано контрабандних товарів на суму 239 руб. 71 коп., заведено справ про конфіскацію товарів 46. По трьох митницях (Радзивилівській, Волочиській, Дружпольській) і Збаражській митній заставі зафіксовано 1747 випадків затримання контрабандних товарів за 1878 р., 1886 – за 1879 р. при цьому збройних опорів у 1878 р. було 3 (убито двох контрабандистів, поранено одного), у 1879 – 1 (поранено одного). Протягом 1878–1879 рр. затримано контрабандистів без опору з їхнього боку 2504 осіб. У 1882–1883 рр. у митних установах Волинської губернії 5755 разів затримували контрабандний товар. Під час затримання зафіксовано 3 збройних опори, у яких одного контрабандиста вбито, трьох – поранено. Затриманих без опору контрабандистів було 3305. По Подільській губернії у 1883–1884 рр. затримано без опору контрабандистів 1283, затримувались контрабандні товари в 2537 випадках. Одинадцять разів контрабандисти чинили опір митним чинам під час затримки (десятеро осіб поранено, а одну – вбито) [20, арк. 56]. Аналіз цифрових показників свідчить про постійне збільшення кількості як затримань, так і затриманих контрабандистів.

Найпоширенішим контрабандним товаром на Правобережжі був спирт, про що свідчать звіти митниць. Так по Ісаковецькій митниці за травневу третину 1904 р. зафіксовано 230 затримань, з яких контрабандний спирт склав – 213 випадків; інші затримання включали дрібні речі та готовий одяг. За травневу третину 1908 р. в зоні відповідальності цієї ж митниці загальна кількість затримань склала – 553, спиртові затримання із загальної кількості – 269. Але одночасно різко збільшилися показники контрабанди мануфактурного товару – 161 випадок. По Волочиській митниці протягом травневої третини 1900 р. заведено 30 конфіскаційних справ на суму 374 руб. 50 коп.; по Ісаковецькій митниці за травневу третину 1908 р. 73 конфіскаційні справи на суму 497 руб. 39 коп. [25, арк. 12].

Протидія контрабандному промислу в прикордонних губерніях ускладнювалася тим, що для значної частини населення цей промисел був основним заняттям. Тому основним методом боротьби на початку ХХ ст. стає практика вербування інформаторів з місцевого населення. Складність виконання вартової служби в таких умовах змусили керівництво митниць і ОКПС посилити агентурну роботу з місцевим населенням. У 1894 р. командир ОКПС генерал-лейтенант А. Д. Свінїн у керівних циркулярах відмічав: “Безуспешность действий чинов в преследовании контрабанды объясняется, между прочим, неимением в отрядах хороших доносчиков”, – і зверталась увага керівників прикордонних бригад, Волочиського та Керченського особливих відділів, – “на ту пользу, которую, несомненно, приносят в деле охраны границы хорошие лазутчики”. Рекомендувалось посилити роботу з організації агентури, тому що витрати “труды на приобретение хороших благонадежных доносителей и даже денежные средства никогда не пропадут даром и при

достаточной энергии всегда вознаграждаются с избытком” [81, арк. 190]. Залучення агентів мало у справі запобігання контрабанді позитивні наслідки. Так лише за 1905 р. на ділянці Радзивилівського митного округу завдяки інформаторам було перехоплено 24 пуда політичної літератури [81, арк. 138].

Губернатори, міністерство фінансів, митні установи усіяко заохочували “доносителей”, які інформували владні структури про ті чи інші прояви контрабанди. Премії за затримання контрабанди виділяла навіть Київська міська дума. Так, бюджетом міста на 1901 р. було передбачено асигнування в сумі 500 руб. “за выявление контрабандного мяса” [34, арк. 90]. Ця велика за тогочасним грошовим курсом сума, була призначена для заохочення осіб, які фіксували й доповідали міській думі про факти незаконного ввезення та реалізації великих партій м’яса з Австрійської Польщі.

Частина товарів, що ввозилася з-за кордону, починаючи з 1870-х рр., зараховувалась Міністерством фінансів до “особенныхъ товаровъ”, які поділялися на три категорії: заборонені до ввезення; ввезення яких було обмежено; товари, ввезення яких контролювалося відповідними владними структурами.

До першої групи товарів належали отруйні та вибухові речовини, революційна література (книги, газети, журнали, листівки). До другої – продовольчі та промислові товари, які в достатній кількості вироблялися в Росії. До третьої – зброя (у тому числі мисливська), боєприпаси, поліграфічне обладнання, друкарські машинки, електротовари, лікарські препарати [32, арк. 9, 21].

Процедура ввезення контрольованих товарів для підприємств, установ, купців і приватних осіб була такою: купець (установа, підприємство), котрі придбали або отримали у подарунок (спадщину) відповідні товари або предмети за кордоном, зверталися до київського генерал-губернатора за дозволом на ввезення певного товару на територію Російської імперії. У заяві обов’язково визначалася мета імпортування (реалізація в торговельній мережі, особисте використання, науково-дослідна робота та ін.). клопотання розглядалося у третьому відділі канцелярії генерал-губернатора, який здійснював перевірку заяви через місцевого поліцмейстера і при підтвердженні особи заявника та викладених ним мотивів увезення товарів давав позитивну відповідь прохачеві. Водночас про прийняте рішення інформувалася відповідна митниця.

Після надходження товарів (предметів) у митницю, керуючий митною установою інформував про це канцелярію генерал-губернатора. У документі подавалися назва товару, місце його вироблення, вага, прізвище відправника і отримувач. Лише після цього канцелярія генерал-губернатора повідомляла власника імпортованого товару про те, де й коли він може отримати замовлений ним вантаж.

Великого значення протягом другої половини XIX ст. набула боротьба із заниженням митної вартості товарів. Поруч із декларуванням товарів не своїм найменуванням заниження митної вартості стало у цей період одним із основних методів ухилення від сплати митних платежів. Особливу увагу на значні фінансові збитки, що завдавались державі в результаті заниження митної

вартості, звертав директор Департаменту митних зборів М. Качалов. Аналізуючи статистику переміщення високоліквідних товарів протягом 1870–1873 рр., М. Качалов робить висновок, що збільшення кількості таких товарів, а відповідно і надходжень до бюджету, пов'язано з посиленням протидії заниженню митної вартості і більш ретельним контролем за переміщенням таких товарів. Далі директор департаменту підкреслює: “По моему положительному убеждению, неправильное применение вообще товаров по статьям тарифа есть самая больная сторона таможенной деятельности, отражающаяся на пошлинном сборе недочетом в миллионах. Обращая на этот предмет особое внимание, прошу чиновников по особым поручениям проверять правильность действий досматривающих лиц, сравнивать применение однородных товаров в разных таможнях, давать правильное направление этому делу и отыскивать причины колебания отношений высокопошлинных товаров к низкопошлинным. Контрабанда, идущая через границу и пронесенная на плечах, под риском попасть под пулю, не так страшна, как пропуск целой партии неправильно примененных товаров, спокойно вышедшей из таможни, за ее пломбами” [441, с. 353].

Особливо гострою була проблема подолання контрабандного ввезення в країну алкогольних виробів, насамперед вина. Алкогольні напої імпортувалися в Російську імперію в основному через Одеський, Лібавський та Ризький порти; залізничним транспортом – через Радзивилів і Брест-Литовський, а також поштою, у великих коробках по 20–30 пляшок. На початку ХХ ст. перше місце серед імпортерів алкоголю займали Австро-Угорщина, Франція, Італія, Румунія, Німеччина, Велика Британія.

Залежно від марки і країни виробництва напоїв вони обкладалися митом, яке становило до 30 % їхньої вартості. При цьому напої переупаковувались контролерами митниці, а на скрині (короби) накладалися паперові митні забезпечення з написом “для заграничных напитков”. Однак, як видно з таємного листа віце-директора Департаменту митних зборів Белявського і начальника першого відділення ДМЗ Велирова від 24 січня 1904 р., адресованого київському губернатору, згадані забезпечення не гарантували надійного переміщення напоїв і на якомусь етапі руху імпортованих товарів змінювались контрабандистами на фальшиві супровідні документи [33, арк. 1–2]. Усього ДМЗ надіслав чотири циркуляри з деталізованим розбором фальшивих митних забезпечень та їх відмінності від дійсних документів, які накладалися на упаковки імпортованих напоїв (“описание 1-ого рода подделки бандеролей для заграничных напитков”, “описание 2-ого рода подделки...” та ін.). В “описании 1-го рода...” зазначалось, що контрабандисти використовують папір іншої якості (“бумага простая, тонкая, белая”), а також допускають “расплывчатость” та відмінності у написанні слів “для заграничных напитков”. У доповненні до “описания 1-го рода подделки” було зроблено акцент на окремі деталі підробки контрабандистами державного герба Російської імперії [33 арк. 2 зв.].

Спеціалізоване законодавство по боротьбі з контрабандою почало формуватися з середини ХVIII ст. (Митний статут 1755 р.), коли внаслідок

реформ митної системи Російської імперії юридично був оформлений митний кордон, а митна діяльність стає абсолютною монополією держави.

З ускладненням структури зовнішньої торгівлі, та посиленням негативного впливу контрабанди на економіку, в митному законодавстві з'являється нормативно-правова спеціалізація, спрямована на протидію контрабандним операціям. У ХІХ ст. формуються правові принципи, які визначили і на ХХ ст. курс розвитку митного законодавства.

Російське митне законодавство ХІХ ст. під контрабандою тлумачило “Провезення товарів повздовж митниці, або через митницю, але з приховуванням від митного контролю. Згідно з Митним статутом 1819 р. (§ 381 , 382) та відповідно до Положення про покарання 1845 р. товари, що провозяться повз митниці, а також ті, що доставлені до митниці, але не зазначені в митних документах, вважалися такими, що переміщуються таємно. Ця дефініція зберігалась для всіх наступних Митних статутів ХІХ. Таким чином, основним критерієм для кваліфікації контрабандних товарів є приховування товарів від митного контролю.

На початку ХХ ст. ситуація змінилась. “Положення про контрабанду” від 27 березня 1907 р. вже виходило з інших критеріїв. До предметів контрабанди зараховувались лише товари, зазначені у митному тарифі, а також заборонені для ввезення чи вивезення. Контрабандою також вважалось не лише завершене діяння, а й замах на контрабанду, збереження і продаж нелегальних товарів, пропуск товарів посадовою особою митного відомства без сплати мита. Митна практика до 1914 р. Мала такі приклади контрабанди:

1) реалізація іноземних підакцизних товарів без відповідних акцизних знаків (пломби та бандеролі);

2) відсутність для товарів у 50-кілометровій митній зоні спеціальних митних квитанцій;

3) реалізація в прикордонній смузі алкогольних напоїв без надання документального підтвердження, що вони вироблені на державних підприємствах.

Так за Митним статутом 1892 р. увезення та вивезення заборонених товарів каралось конфіскацією товару і стягненням штрафу у подвійному розмірі від вартості контрабанди (ст. 1522 §1, ст. 1524 § 1). За таємне провезення товарів, дозволених митним тарифом, стягувалось п'ятикратне мито, імпортований товар підлягав конфіскації, експортні товари повертались власнику після сплати мита (ст. 1522 § 2, ст. 1524 § 2). За таємне провезення безмитних товарів стягувалось 10 % їх вартості без конфіскації (ст. 1520, 1521, 1524).

Відмітною рисою Статуту 1892 р. щодо переслідування контрабанди було прийняття заходів щодо виявлення та покарання не перевізника, а власника контрабандного товару. Якщо перевізник указував на власника забороненого товару, то штраф до нього обмежувався лише 30–60 рублями.

Особи, що переховували контрабандний товар, штрафувались у подвійному розмірі від вартості товару (ст. 1546). У цей період в митному законодавстві з'являється поняття рецидиву контрабанди у прикордонній смузі (ст. 1541, 1542), за повторний злочин у прикордонній смузі було передбачено

виселення злочинця у внутрішні губернії. За Митним статутом 1819 р. виселення було безстроковим, за Статутом 1892 р. термін обмежувався 5 роками і штрафом у подвійному розмірі. А Митний статут 1904 р., навпаки, запроваджував значно суворіше покарання за контрабанду – ув'язнення на каторзі терміном від 4 до 6 років.

Грошові стягнення, штрафи і пені у різних випадках накладалися відповідно до ст. 384, 401, 433, 440, 505, 957–971, 973–981, 983, 984, 990, 992, 997, 1000–1011, 1012, 1013, 1020, 1021, 1024 і 1040–1044 митного статуту (VI Зведення законів Російської імперії від 1910 р.), ст. 1027 і 1029 митного статуту (за продовженням від 1912 р.), тому XI, частина II Торговельного статуту (видання 1903 р.), ст. 98, 356, 1216 і 1246 “Уложення про покарання” (том XV, видання 1885 р.), ст. 36–42 і 44 “Правил про митні обрядності з відпуску товарів за кордон” (додаток до ст. 650¹ Статуту митного, за продовженням від 1914 р.) .

У той же час застосувати норми митного законодавства по відношенню до порушників не завжди було можливо. Тому що конфіскований товар після біржової оцінки й продажу та майно контрабандиста не покривали розмір стягнення і ці справи залишались незавершеними на довгі роки. Про динаміку таких фактів на митницях південноукраїнських губерній свідчить табл. 3.3.21 [13, арк. 36–37].

Таблиця 3.3.21 [13, арк. 36–37]

Судово-конфіскаційна відомість по Південному митному округу

Митна установа	Рік	№ справи	Оцінка товару (руб.)	Розмір стягнення	Виконання стягнення
Одеська	1897	18	564,90	2270,79	Штраф не забезпечен майном порушника
	1903	158	12,80	254,85	
	1903	203	6,95	23,90	
	1903	227	6,25	16,25	
	1904	169	0,26	0,90	
	1904	183	145,00	290,00	
	1904	205	3,00	6,00	
	1905	13	496,00	427,83	
	1905	106	1,20	2,75	
Миколаївська	1901	11	104,85	771,37	Так само
	1901	12	27,50	327,07	
	1901	16	70,55	755,50	
	1904	2	6,00	32,81	
Севастопольська	1900	30	1304,32	4664,97	Так само
	1900	27	1,50	113,24	
	1900	29	1,50	35,10	
	1903	12	216,00	462,00	
	1904	18	99,10	938,64	
	1904	19	87,43	932,69	

	1904	32	1,75	5,50	
--	------	----	------	------	--

Таблиця 3.3.21 [13, арк. 36–37] продовження

Митна установа	Рік	№ справи	Оцінка товару (руб.)	Розмір стягнення	Виконання стягнення
	1904	40	3,25	38,20	
	1905	16	10,05	26,64	
	1905	22	1,50	5,80	
	1905	24	3,55	98,63	
Ялтинська	1905	1	468,00	936,00	Так само
Феодосійська	1905	88	0,25	10,07	Так само
Ренійська	1904	7	6,00	23,87	Так само
	1905	1	2,32	3,54	
	1905	13	2,50	33,00	
Кілійська	1904	1	7,00	11,20	Так само
	1905	3	1,65	32,90	
Кагульська	1905	2	0,70	10,00	Так само

З XIX ст. українські губернії ключовим суб'єктом економічної політики, яку здійснював російський уряд до початку першої світової війни. Митні статuti XIX – поч. XX ст. достатньо збалансовано визначали функціональні напрями діяльності митниць. Регулятивна, фіскальна, поліцейна та статистична функції доповнювали одна одну і на митні органи не перекладались не характерні для них завдання. Так аналіз фіскальних надходжень свідчить, що їх зростання чи падіння залежали від об'єктивних економічних процесів в імперії. Мова йде у першу чергу про зростання активності і чисельності купецького та підприємницького класу. У свою чергу на активізацію їх комерційної діяльності впливали різнопланові урядові програми у різних галузях економіки.

Висновки до розділу III

Пошук управлінської моделі митної системи Російської імперії продовжувався майже все XVIII ст. і був знайдений на початку XIX у ході адміністративної реформи 1802–1810 рр. Важлива роль була пов'язана з питанням уніфікації митних режимів територій імперії та митного законодавства. Ще Комісія з комерції 1727 р. відзначила суперечливу ситуацію, яка склалась у сфері митного регулювання після застосування західноєвропейських моделей управління, в тому числі у зовнішній торгівлі. Суперечність полягала в існуванні різних за принципами митно-правових режимів у Російській імперії на той час. Так, на російській території поширювався режим протекціонізму з захисними митами й адміністративними обмеженнями за товарними групами; території Ліфляндії та Естляндії зберігали свої власні митні режими, а Лівобережна Україна повністю автономне митне управління з митним кордоном. У свою чергу, режим протекціонізму вимагав дотримання правил про єдину уніфіковану

митну систему, у тому числі й територію. У результаті політика протекціонізму, запроваджена Петром I і наполегливо продовжена наступними російськими монархами, прискорила процес ліквідації гетьманського правління та інкорпорації Лівобережної України до складу імперії. Наступна закономірність підтверджує загальне правило: еволюція митної інфраструктури, у тому числі російської в Україні, є наслідком розвитку економічних процесів. Будь-які структурні зміни в митній системі виникають як реакція на зміни у внутрішній та зовнішній торгівлі, технологічний та виробничий процес, розвиток або згорання ринків. Тому не слід перебільшувати роль і значення митних органів у ряді інших державних установ і створювати з них автономну політичну силу, яка здатна впливати на добробут суспільства та історію.

На підставі аналізу архівних документів можна зробити такі висновки. Історичний досвід підтвердив ефективність структури митних органів, яка включала прикордонну варту. Це дозволяло митному відомству повноцінно й відповідально виконувати складну функцію – правоохоронну (вести боротьбу з контрабандою). Але в умовах ліберальної економіки, враховуючи залучення збройних сил держави, неможливо було стовідсотково побороти цей злочин. Як свідчить історичний досвід, найефективнішим способом боротьби з контрабандою залишається економічний метод. Ідеться про розвиток внутрішнього ринку й збільшення купівельної спроможності населення. Цей шлях розвитку еволюційний і відповідно довготривалий. Але в реаліях суворої зовнішньоторговельної боротьби між країнами в XIX на початку XX ст., в першу чергу, зміцнювався правоохоронний інститут, у ролі якого й виступав Окремий корпус прикордонної варти.

Виникнення та розвиток контрабанди пов'язаний з переломними етапами економічного і суспільного життя людства. На шляху своєї еволюції заради досягнення перспективної мети держава була змушена вживати не завжди популярні у населення кроки в економічній сфері. Ці протиріччя, в першу чергу, відображались на споживчому ринку і породжували нелегальне виробництво й торгівлю. В умовах феодального господарства держава це ще терпіла, але в умовах капіталістичного, фабричного виробництва де від стану промисловості залежала національна безпека вона, тобто держава, починає наполегливу боротьбу з різними видами контрабанди. Слід зазначити, що з ускладненням політичної структури суспільств, крім економічної контрабанди, з'являється і політична. Тому вже в XIX ст. боротьба з контрабандою розглядається на рівні забезпечення державної безпеки. Що стосується Російської імперії та українських губерній у її складі, то приєднання цієї держави до фабричного виробництва гостро порушило проблему існування неформальної економіки. Величезні потреби бюджету й необхідний захист радикально високими тарифами новоствореної промисловості одночасно створювали сприятливий ґрунт для зростання споживчої контрабанди. У той же час під категорію контрабандних товарів підпадали товарні групи, які на території імперії зараховувались до підакцизних товарів. Така ж тенденція була характерною для більшості західноєвропейських держав де також поширеною була практика використання акцизних податків для збільшення прибуткової частини бюджетів

ВИСНОВКИ

За результатами дослідження еволюції митної системи Російської імперії в українських губерніях у XVIII – на початку ХХ ст. були зроблені наступні висновки.

1. Соціальний аспект дослідження історичного процесу у народів, що входили до складу Російської імперії в період формування індустріальних відносин набуває сьогодні особливої актуальності. Отже, в нашому дослідженні використано методологічну модель соціальної історії. Митне регулювання в Російській імперії з XVIII ст. стало невід'ємною частиною політики модернізації. Політичні, соціальні та культурні проблеми модернізації в різних країнах розв'язувались по-різному. Від країни до країни змінювалась урядова політика, реформи, виникали різні структурні моделі й, відповідно, передбачались різноманітні соціальні дії. Аналогічні процеси характерні також для Російської імперії, а митна система була одним із елементів соціальної моделі. Моделлю для дослідження стали українські губернії, де російським урядом здійснювались соціальні дії, у нашому конкретному випадку, у сфері митного регулювання.

2. Історія організаційної структури митних установ Російської імперії на території українських губерній продемонструвала деякі закономірності.

Перша закономірність – з початком створення промисловості і створення внутрішнього виробництва панівна фіскальна функція починає відходити на другий план. Інститут митного відкупу більш-менш успішно розв'язував проблему наповнення бюджету, але відкупна система повністю ігнорувала завдання захисту внутрішнього ринку й власного виробника. Ця закономірність виявилась після набрання чинності захисного митного тарифу 1724 р., тому що відкупщика цікавлять проблеми виконання контрактного зобов'язання перед державою і при цьому отримання свого прибутку. Таким чином, російські урядовці поступово дійшли розуміння, що в умовах протекційного режиму завдання держави може виконувати лише державна установа. Пошук управлінської моделі продовжувався все XVIII ст. і був знайдений на початку ХІХ ст. в ході адміністративної реформи 1802–1810 рр.

Друга закономірність пов'язана з питанням уніфікації митної території та митного законодавства. Ще Комісія з комерції 1727 р. відзначила суперечливу ситуацію, яка склалась у сфері митного регулювання після застосування західноєвропейських методів управління, в тому числі у зовнішній торгівлі. Суперечність полягала в існуванні різних за принципами митно-правових режимів Російської імперії на той час. Так, власне на російські території поширювався режим протекціонізму із захисними митами й адміністративними обмеженнями товарних груп;

територія Ліфляндії та Естляндії зберігали свої власні митні режими, а Лівобережна Україна повністю автономне митне управління з митним кордоном. У свою чергу, режим протекціонізму вимагав дотримання правил про єдину уніфіковану митну систему, в тому числі й територію. В результаті політика протекціонізму, запроваджена Петром I і наполегливо продовжена наступними російськими монархами, прискорила процес ліквідації гетьманського правління та інкорпорації Лівобережної України до складу імперії.

Третя закономірність підтверджує загальне правило: еволюція митної інфраструктури, у тому числі російської в Україні, є наслідком розвитку економічних процесів. Будь-які структурні зміни в митній системі виникають як реакція на зміни у внутрішній та зовнішній торгівлі, технологічному та виробничому процесі, розвитку або згорання ринків, тому не слід перебільшувати роль і значення митних органів в ряді інших державних установ і створювати з них автономну політичну силу, яка здатна впливати на добробут суспільства та історію.

Також ми можемо визначити хронологічні етапи діяльності митних установ Російської імперії на території України з XVIII до першого десятиріччя XX ст.

1. 1714–1753 рр. – період діяльності російських форпостів, що виконували митні функції на території Київської губернії.

2. 1754–1775 рр. – створення мережі російських митниць на кордонах Гетьманської України після скасування у 1754 р. митного кордону між Лівобережною Україною та Росією.

3. 1776–1811 рр. – розбудова імперської митної інфраструктури в Азово-Чорноморському прикордонному регіоні, а також в Правобережній Україні, де проходив державний і митний кордон з Австрійською імперією.

4. 1812–1911 рр. – створення митних округів як організаційно-управлінської структури митних органів Російської імперії, запровадження класифікації митних установ, залежно від обсягів зовнішньоторговельної діяльності в регіоні.

5. 1912–1914 рр. – реформа митного управління Росії, створення на базі митних округів – інспекторських митних діляниць з більшим обсягом прав і повноважень. На території українських губерній це Південно-Західна (Київ) та Південна (Одеса).

3. Економічно-адміністративні реформи в Російській імперії поступово перетворили торговельну політику (та її складову митну політику) у важливий інструмент для виконання як зовнішньополітичних так і внутрішньоекономічних завдань. У ході перебудови господарських відносин з використанням західноєвропейського досвіду, що відкрили шлях до розвитку російської економічної публіцистики. На базі цього виду вираження суспільної думки щодо митного регулювання, з використанням компіляції європейських економічних та політичних трактатів і сформувався традиції вже російської митної ідеології. Поява митної ідеології в Росії стала результатом підвищення

ролі купецтва й створення мануфактурного виробництва. У першій половині XVIII ст. російська “компілятивна” митна ідеологія підтримала урядові заходи вестернізації в зовнішньоторговельному і митному регулюванні, заклала підґрунтя протекціонізму, який супроводжував російську економіку весь імперський період. Практична реалізація принципів російської митної ідеології проявились, у першу чергу, в намаганні державою збудувати уніфіковану і централізовану митну систему. Цілеспрямовані кроки у цій сфері призвели до ліквідації митної автономії в Лівобережній Україні та включення її території в імперський митний простір.

Досвід створення мануфактури початку XVIII ст. змушував російських урядовців у процесі митно-тарифного регулювання використовувати елементи уніфікації як для самих митних процесів, так і торгівлі та виробництва. Фактичні обставини економічного і фінансового буття держави спрямовували урядові кроки в бік досягнення уніфікації митних процедур на всіх територіях нової імперії. Із запровадженням І Малоросійської колегії завершився перший етап в російській політиці спрямований на уніфікацію митних систем Гетьманщини і власно Росії. Провідним методом реалізації цієї політики у першій чверті XVIII ст. стає адміністративний примус, у тому числі в митно-тарифній сфері. Фактично українське купецтво все більше й більше втягувалось у сферу нової зовнішньоторговельної та митної політики Росії. Ця політика, в свою чергу, формувалась під потужним впливом меркантилістських реформ французького міністра фінансів Ж. Кольбера другої половини XVII ст. Особливо цей вплив посилюється після ознайомлення Петра I у 1717 р. з моделлю митно-тарифного регулювання Франції.

Історичний досвід гетьманської митної системи підтвердив ту закономірність, що організація митної служби та митно-тарифне законодавство завжди відповідає рівню розвитку економічних відносин. Митна система Лівобережної України досягла класичного зразка, характерного для пізнього східноєвропейського феодалізму. У той же час затримка трансформації народного господарства Гетьманщини у мануфактурне виробництво спростили завдання російському уряду інтегрувати український ринок загальноросійський.

Таким чином, об’єктивним фактором, що прискорили ліквідацію митної автономії України, стала Північна війна, яка форсувала адміністративні та економічні реформи в самій Росії. Колосальні завдання потребували значних матеріальних ресурсів, які на думку російських урядовців можна було отримати за рахунок перебудови зовнішньої торгівлі в справжню галузь економіки. У зв’язку з цим змінювалась і роль митної політики, яка крім суто фіскальних функцій, набувала ще і охоронних. Лівобережній Україні у виконанні зазначеної імперської програми відводилась важлива роль. А з формуванням російських промислових кіл, зацікавлених в українському споживчому ринку, момент включення його до загальноімперської митної системи наближався дуже швидко.

4. Розширення російської митної інфраструктури в Азовсько-Чорноморському регіоні з другої чверті XVIII ст. співпало з новими тенденціями у міжнародній договірній практиці. Торговельний договір перетворюється на складовий елемент міжнародних митних відносин. В умовах посилення міжнародної економічної конкуренції та захисних митних тарифів торговельний договір виступає як компроміс для конкуруючих сторін, знижуючи на деякий час загострення митних протиріч, не дозволяючи їм перерости у збройний конфлікт.

Розвиток міжнародної торговельної практики впливав і на соціальні процеси. Торговельний договір закріплював майнові, фінансові, особисті права підприємців в іноземних державах. Особливо це характерно для Азово-Чорноморського регіону, де міжнародні торговельні угоди виконували функцію залучення вільних іноземних капіталів в організацію торговельної інфраструктури в умовах фінансової слабкості місцевого купецтва з другої половини XVIII ст.

З другої половини XIX ст. українські підприємці діяли у нормативно-правовому порядку, який надавав різні преференції та пільги місцевим виробникам, створюючи тим самим зручні умови імпорту або експорту окремих видів продукції та сировини. Їхньому проникненню на зовнішні ринки сприяли такі заходи: повернення акцизів і мит; прямі та приховані вивізні премії за рахунок державних коштів. Але, у той же час це створювало умови надзвичайної монополізації в самій Російській імперії, негативно впливаючи на ринкові регулятори (для українських губерній такі тенденції були характерні у гірничо-металургійній та транспортній галузях).

5. Упродовж XVIII – XIX ст. ідеологія митної політики пройшла складний процес від вузької фіскальної, спрямованої на виконання обмеженого завдання з поповнення бюджету, до комплексного механізму, який враховував інтереси народного господарства країни в цілому. Фактично відбувся генезис митної політики від суто дворянської до загальнонаціональної. Цей генезис проходив у складних умовах боротьби прихильників аграрного та промислового розвитку країни. В умовах індустріальної економіки одним митним тарифом неможливо ефективно керувати процесом. У нових умовах митний тариф діяв лише в тандемі з такими заходами, як розвиток внутрішнього споживчого ринку, банківської системи, шляхів сполучення. На впровадження протекційного політичного курсу в Російській імперії суттєво вплинули кризові явища у міждержавних стосунках. Бажання подальшої активної участі в міжнародних відносинах потребували від російського уряду перебудови поглядів на соціально-економічний розвиток.

Митні тарифи Російської імперії XVIII–XIX ст. слід розглядати не як вузькофіскальні інструменти, а значно ширше. Митний тариф виконував функцію інтеграції і централізації територій, що входили до складу імперії. Яскравий приклад такого призначення тарифу – включення Гетьманської України в імперський митний простір. З 1724 р. митні тарифи Російської імперії стають обов'язковим компонентом державної політики з “вестернізації” країни і суспільства, що, в свою чергу, накладало відбиток на структуру тарифів

В історіографії впродовж XIX–XX ст. сформувалось стійке переконання про постійну боротьбу в Російській імперії прихильників протекціонізму і фритредерства, про те, що ця боротьба думок прямо втілювалась у митних тарифах, Але слід визнати цей погляд помилковим. Починаючи з першого російського митного тарифу 1724 р., їх ідеологія завжди залишалась протекціоністською. Основними завданнями російських митних тарифів стало підтримка активного зовнішньоторговельного сальдо, розширення внутрішнього споживання і виконання фіскальних планів. Структура митних тарифів неодноразово змінювалась: залежно від економічної кон'юнктури переваги надавались або заборонним методам, або фіскальним. Основна ж мета тарифу завжди залишалась незмінною – це захист внутрішнього ринку й власного виробника, навіть якщо це і суперечило закономірностям ринкових відносин.

Тарифом 1810 р. почався тривалий і складний процес промислової перебудови в Російській імперії, охопивши територію українських губерній. Протекціонізм у формі державних замовлень і захисних митних ставок відкрив шлях створення промисловості в українських губерніях і прискорив капіталізацію купецтва. При цьому дворянство остаточно програло економічну боротьбу новим соціальним силам і таким чином протекціонізм поступово зруйнував дворянський стан. Надавши імпульс для нових продуктивних сил, протекціонізм змушував реформуватися й сам державний механізм.

Стосовно тарифу 1819 р. який в історіографії називають максимально ліберальним, то це помилка, що перейшла в історіографічну традицію. Аналіз структури тарифу 1819 р. свідчить – за рівнем митного оподаткування він був максимальним і суворим, порівняно з митними тарифами інших держав цього періоду. Дискусія про ліберальність такого тарифу виникла внаслідок невдалої спроби об'єднати суперечливі торговельні інтереси Росії, Австрії, Пруссії та Царства Польського, також браку надійного механізму митного контролю за походженням товарів, що надходили на російський ринок через Царство Польське, а фактично були прусською й австрійською контрабандою.

З другої половини XIX ст. сформувалась соціальна функція митно-тарифного регулювання: стимулювання підприємців для запобігання вивезення капіталу за кордон і розширення зайнятості населення. Головне, що митний тариф має сприяти реалізації основного завдання митної політики індустріальної доби, тобто перетворити імпорт товарів на імпорт капіталів.

6. Наприкінці XVIII – на початку XIX ст. сформувалися основні напрями у сфері забезпечення державної безпеки до виконання яких були причетні митні органи. У той час найбільш актуальними були завдання протидії революційному руху, протидія іноземному шпіонажу, контроль за

міграційними процесами, боротьба з виробництвом та розповсюдженням фальшивих грошей, акцизних марок. Слід відзначити, що ці напрями збігалися з функціями митних органів і стали основою для взаємодії з Корпусом жандармів. Більшість поліцейних функцій до 1870-х рр. виконували митні органи, що стало головним чинником для налагодження тісного співробітництва двох відомств. Налагодженню взаємодії сприяла й схожа структурна організація, тобто митні округи й жандармські управління в губерніях та повітах, які належали до зони діяльності митного округу. У повсякденній діяльності митники й жандарми керувалися загальноімперськими законами і нормативно-правовими актами (Звід законів кримінальних, Статут кримінального судочинства, Статут про паспорти, Митний статут), а конкретизація заходів тісної взаємодії та усунення недоліків регламентувалися спеціальними міжвідомчими циркулярами, інструкціями, положеннями, як правило, з грифом “цілком таємно”. Але ця взаємодія не завжди носила відвертий характер. З 1870-х рр. можна спостерігати стійку тенденцію жандармерії втручатися в митні процедури й поступово перебирати на себе частку поліцейних повноважень митниць.

7. На підставі аналізу архівних документів, реконструювавши механізм охорони південно-західного митного кордону, можна зробити такі висновки: історичний досвід підтвердив ефективність структури митних органів, яка включала прикордонну варту. Корпус прикордонної варті, структурно закріплювався за кожним митним округом і це дозволяло митному відомству повноцінно й відповідально виконувати складну функцію – правоохоронну (вести боротьбу з контрабандою). Але якщо не брати до уваги військовий аспект охорони кордонів з імперією Габсбургів та подивитись лише на економічну контрабанду, то, за даними Департаменту митних зборів, це була найскладніша ділянка держкордону. Так, лише у період з 1877 по 1881 рр. в 7 митних округах, що дислокувались на австрійському кордоні, було вбито й поранено 146 контрабандистів при збройних сутичках з підрозділами Окремого Корпусу прикордонної варті. В умовах ліберальної економіки, враховуючи залучення збройних сил, неможливо було стовідсотково побороти цей злочин. Як доводить історичний досвід, найбільш ефективним способом боротьби з контрабандою залишається економічний метод. Йдеться про розвиток внутрішнього ринку і збільшення купівельної спроможності населення. Цей шлях розвитку еволюційний і відповідно довготривалий.

8. У першій половині XVIII ст. в Російській імперії, внаслідок реформ поступово змінюється ідеологія фінансової політики держави. Еволюційним шляхом в урядових колах формується уявлення про бюджетний процес як безперервний, плановий і складний. Процес, що повинен мати керований і прогнозований характер. Разом з тим змінюється і погляд на роль митних прибутків в бюджеті. Поступово у другій чверті XVIII ст. митні збори крім вузької фіскальної функції набувають якості показника стану розвитку внутрішньої промисловості, підприємницької активності населення. Що в цілому впливало на конкурентоспроможність держави на зовнішній арені.

Критерії успішності митно-тарифного регулювання та фіскальної діяльності митних органів, на нашу думку, складаються з таких показників:

зростання капіталовкладень у порівнянні з імпортом товарів, розвиток інфраструктури, спрямованої на забезпечення зовнішньоторговельної діяльності, створення системи якості товарів для конкурентоспроможності на зовнішніх ринках, підняття рівня промислової культури, формування бюджету не за допомогою непрямих податків, а шляхом виконання норм законодавства, що зорієнтовано на розвиток внутрішнього споживання і промислового виробництва. Застосування таких критеріїв дозволяє оцінювати фінансову діяльність митної системи не як абстрактне наповнення бюджету, а як показники зовнішньоторговельної активності й відповідно соціальної структуризації населення, зростання чи падіння промислового виробництва, розвитку логістичної інфраструктури, спроможність банківської системи обслуговувати виробничий сектор.

На прикладі діяльності митних установ російської імперії в Україні простежується закономірність фінансової результативності, яка змінювалася відповідно з зовнішньополітичними та економічними трансформаціями в імперії. Більш поглиблена інтеграція Російської імперії у західноєвропейську торговельну модель відносин прискорили розвиток зовнішньоторговельного законодавства за західними стандартами. Фіскальна діяльність імперських митниць в Україні пройшла еволюцію від фіскального навантаження на податне населення до пропорційної складової, яка залежала від рівня розвитку промисловості і торгівлі. Поступово в серед урядовців сформувався розуміння того, що митний тариф повинен впливати на розширення споживчого ринку. Історичний досвід еволюції митних прибутків в Російській імперії XVIII – початку XX ст. підтвердив закономірність того, що надійним “донором” бюджету може бути розвинута промисловість і капіталізація торгівлі. І це дозволяє, навіть в умовах невеликих ставках митного тарифу отримувати значні фінансові надходження.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ

ДЖЕРЕЛА:

Неопубліковані:

1. Державний архів при Раді Міністрів Автономної Республіки Крим. Ф. 369 Севастопольська портова таможня 1804–1918 гг., оп. 1. Спр. 434. Дело о прекращении торговли с Османской империей в связи с началом войны 1790 г., 43 арк.
2. Державний архів при Раді Міністрів Автономної Республіки Крим. Ф. 369 Севастопольська портова таможня 1804–1918 гг., оп. 1. Спр. 18. Дело о французских контрабандных товарах. 19 арк.
3. Державний архів при Раді Міністрів Автономної Республіки Крим. Ф. 792 Севастопольская таможня 1785–1797 гг., оп. 1. Спр. 574. Азовская казенная палата 1777–1800 гг., 48 арк.

4. Державний архів при Раді Міністрів Автономної Республіки Крим. Ф. 369 Севастопольська портова таможня 1804–1918 гг., оп. 1. Спр. 74. Дело о награждении за конфискованный контрабандный товар 1816 г., 28 арк.
5. Державний архів при Раді Міністрів Автономної Республіки Крим. Ф. 369 Севастопольська портова таможня 1804–1918 гг., оп. 1. Спр. 88. Дело о конфискованных турецких товарах 1810 г. 139 арк.
6. Державний архів Дніпропетровської області. Ф. 11 Канцелярія Катеринославського губернатора 1874–1915 рр., оп. 1. Спр. 447. Про розбудову залізниць. 167 арк.
7. Державний архів Дніпропетровської області. Ф. 2151 Катерининська залізниця, оп. 11. Спр. 1. Статути залізничних товариств 1866 р., 67 арк.
8. Державний архів Одеської області. Ф. 1 Управление Новороссийского и Бессарабского генерал-губернатора 1803–1874 гг., оп. 191. Спр. 21. О таможенных обрядностях. 58 арк.
9. Державний архів Одеської області Ф. 1 Управление Новороссийского и Бессарабского генерал-губернатора 1803–1874 гг., оп. 190. Спр. 35. Правила таможенного очищения 1797 г., 198 арк.
10. Державний архів Одеської області Ф. 1 Управление Новороссийского и Бессарабского генерал-губернатора 1803–1874 гг., оп. 220. Спр. 13. Расписание путей сообщения для транзитных товаров 1804 г., 31 арк.
11. Державний архів Одеської області. Ф. 1 Управление Новороссийского и Бессарабского генерал-губернатора 1803–1874 гг., оп. 248. Спр. 298. Об устройстве рокадных и шоссейных дорог 1804 г., 89 арк.
12. Державний архів Одеської області Ф. 247 Канцелярія начальника южного таможенного округа 1883–1911 гг., оп. 1. Спр. 47. О движении контрабанды 1910–1911 гг., 164 арк.
13. Державний архів Одеської області Ф. 247 Канцелярія начальника южного таможенного округа 1883–1911 гг., оп. 1а. Спр. 42. Годовой отчет по судебнo-конфискационным делам за 1905–1906 гг., 143 арк.
14. Державний архів Одеської області Ф. 247 Канцелярія начальника южного таможенного округа 1883–1911 гг., оп. 3. Спр. 12. Годовые отчеты таможенных учреждений за 1907–1908 г., 176 арк.
15. Державний архів Одеської області. Ф. 40 Канцелярія начальника Одесского таможенного округа 1811–1882 гг., оп. 1. Спр. 47. Докладная записка начальника Одесского таможенного округа 1811 г., 35 арк.
16. Державний архів Одеської області Ф. 40 Канцелярія начальника одесского таможенного округа 1811–1882 гг., оп. 1. Спр. 216. Микитинская таможня, 431 арк.
17. Державний архів Одеської області. Ф. 88 Одесская портовая таможня 1795–1914 гг., оп. 1. Спр. 12. О доходах Одесской портовой таможни 1829 г., 19 арк.
18. Державний архів Одеської області. Ф. 88 Одесская портовая таможня 1795–1914 гг., оп. 1. Спр. 368. Переписка о контрабандном провозе товаров 1836 г., 58 арк.

19. Державний архів Хмельницької області. Ф. 309 Ісаковецька митниця, оп. 2. Спр. 6. Краткое обозрение хода торговли, ведомости о числе служащих 1862 г., 84 арк.
20. Державний архів Хмельницької області. Ф. 309 Ісаковецька митниця, оп. 1. Спр. 4. О секретных бумагах, поступивших на имя управляющего таможеню 1889 г., 97 арк.
21. Державний архів Хмельницької області. Ф. 309 Ісаковецька митниця, оп. 1. Спр. 766. Книга Исаковецкой таможни для записки досмотрщиков 1903 г., 243 арк.
22. Державний архів Хмельницької області. Ф. 309 Ісаковецька митниця, оп. 2. Спр. 7. Ведомости Исаковецкой таможни 1863 г., 32 арк.
23. Державний архів Хмельницької області. Ф. 315 Подільська духовна консисторія 1795 – 1920 гг., оп. 1. Спр. 611. О пограничном сообщении на австрийской границе 1855 г., 89 арк.
24. Державний архів Хмельницької області. Ф. 378 Ведомості про службовців Ісаковецької митниці, оп. 1. Спр. 3. О пропуске товаров для учебных учреждений 1903 г., 140 арк.
25. Державний архів Хмельницької області. Ф. 309 Ісаковецька митниця, оп. 1. Спр. 170. Дело управляющего Исаковецкой таможеней о ходе контрабандного промысла 1900 г., 24 арк.
26. Державний архів Харківської області. Ф. 44 Харківська міська шестигласна дума 1790–1870 гг., оп. 1. Спр. 692а. О финансировании постройки Харьковской складской таможни 1868 г., 208 арк.
27. Державний архів Харківської області. Ф. 84 Главная складочная таможня 1870–1918 гг., оп. 1. Спр. 63. Положение о местных таможенных управлениях 1912 г., 450 арк.
28. Державний архів Харківської області. Ф. 84 Главная складочная таможня 1870–1918 гг., оп. 1. Спр. 763а. Юго-западный инспекторский участок 1912 г., 48 арк.
29. Державний архів Харківської області. – Ф. 844, оп. 1, спр. 216, арк. 1 – 3.
30. Державний архів Харківської області. Ф. 84 Главная складочная таможня 1870–1918 гг., оп. 1. Спр. 663. Об установлении местного таможенного самоуправления 1912 – 1913 гг., 503 арк.
31. Державний архів Київської області. Ф. 280 Київська казенна палата, оп. 175. Спр. 283. Про відкриття нових митниць у Володимирі, Волочиську, Радзивиліві 1795 р., 14 арк.
32. Державний архів Київської області. Ф. 2 Канцелярія Київського губернатора, оп. 23. Спр. 3. Про ввезення “особливих товарів” 1873 р., 116 арк.
33. Державний архів Київської області. Ф. 2 Канцелярія Київського губернатора, оп. 40. Спр. 108. Про фальшиві митні оголошення 1904 р., 15 арк.
34. Державний архів Київської області. Ф. 280 Київська казенна палата, оп. 1. Спр. 2553. Виділення коштів на преміювання за виявлення контрабандного м'яса 1901 р., 155 арк.

35. Державний архів міста Києва. Ф. 1 Київський міський магістрат, оп. 1. Спр. 6. Досмотр за ввозом и вывозом российских денег и прочих заповедных товаров 1718 г., 16 арк.
36. Державний архів Харківської області. – Ф. 7, спр. 122, арк. 1.
37. Державний архів Харківської області. Ф. 84 Главная складочная таможня 1870–1918 pp., оп. 1. Спр. 542. О взаимодействии с Харьковским технологическим институтом, 178 арк.
38. Державний архів Харківської області. Ф. 84 Главная складочная таможня 1870–1918 pp., оп. 1. Спр. 754. Решения особой комиссии Департамента таможенных сборов 1911 p., 97 арк.
39. Архив СПбИИ. – Ф. 36, оп. 1, д. 572, л. 158 об. – 159.
40. Российский государственный архив древних актов. Ф. 1261 Воронцовы, оп. 6. Д. 425. О деятельности портовых таможен 1778–1777 гг., 326 л.
41. Российский государственный архив древних актов. Ф. 1261 Воронцовы, оп. 6. Д. 601. Ревизия пограничных и портовых таможен 1783–1789 гг., 176 л.
42. Российский государственный архив древних актов. Ф. 1261 Воронцовы, оп. 6. Д. 138. Херсонская таможня 1777 г., 6 л.
43. Российский государственный архив древних актов. Ф. 1261 Воронцовы, оп. 1. Д. 23. О государственном управлении и торговле 1801 г., 143 л.
44. Российский государственный архив древних актов. Ф. 1261 Воронцовы, оп. 6. Д. 1385. О строительстве крепостей на южной границе 1774–1778 гг., 26 л.
45. Российский государственный архив древних актов. Ф. 13 Дела о Малороссии 1708–1790 гг., оп. 1, Д. 41. Об откупщиках пошлинного в Малороссии сбора с привозных и отвозных товаров, называющихся индукта и эвекта 1746 г., 130 л.
46. Российский государственный архив древних актов. Ф. 16 Внутреннее управление 1688–1857 гг., оп. 1. Д. 797, ч. 5. Таможни Азовской и Новороссийской губерний 1778 г., 133 л.
47. Российский государственный архив древних актов. Ф. 16 Внутреннее управление 1688–1857 гг., оп. 1. Д. 693. Ведомости о доходах Новороссийской и Азовской губерний 1782–1783 гг., 85 л.
48. Российский государственный архив древних актов. Ф. 16 Внутреннее управление 1688–1857 гг., оп. 1. Д. 797, ч. 7. Инструкции таможенных учреждений пограничных и портовых 1764 г., 112 л.
49. Российский государственный архив древних актов. Ф. 16 Внутреннее управление 1688–1857 гг., оп. 1. Д. 962. Ведомости Кефийской, Балаклавской Козловской, Перекопской таможен 1791–1792 гг., 65 л. 29.
50. Российский государственный архив древних актов. Ф. 19 Финансы 1693–1857 гг., оп. 1. Д. 297. Таможенные сборы в Новороссийской губернии 1776–1777 гг., – ч. 1., 321 л.
51. Российский государственный архив древних актов. Ф. 19 Финансы 1693–1857 гг., оп. 2, Д. 299. О доходах в Темерниковской таможе 1765 г., 15 л.

52. Российский государственный архив древних актов. Ф. 19 Финансы 1693–1857 гг., оп. 1. Д. 296. О государственных доходах и расходах 1719–1857 гг., 914 л.
53. Российский государственный архив древних актов. Ф. 248 Архив правительствующего Сената, оп. 2, Д. 1892. Именные указы, журналы и протоколы 1711–1763 гг., 655 л.
54. Российский государственный архив древних актов. Ф. 248 Архив правительствующего Сената, оп. 2, Д. 1950. О внутренней и внешней торговле 1727 г., 231 л.
55. Российский государственный архив древних актов. Ф. 248 Архив правительствующего Сената, оп. 2, Д. 550. Ведомости о таможенном тарифе 1726–1727 гг., 453 л.
56. Российский государственный архив древних актов. Ф. 276 Коммерц-коллегия 1716–1811 гг., оп. 1, Д. 32897. О деятельности внутренних, пограничных и портовых таможняк 1720 г., 165 л.
57. Российский государственный архив древних актов. Ф. 276 Коммерц-коллегия 1716–1811 гг., оп. 1, спр. 589. О таможенных сборах и от даче их на откуп 1721 г., 87 л.
58. Российский государственный архив древних актов. Ф. 276 Коммерц-Коллегия 1716–1811 гг., оп. 1. – Ч. 2. Д. 2946. О портовых пошлинах 1724 г., 235 л.
59. Российский государственный архив древних актов. Ф. 276 Коммерц-коллегия 1716–1811 гг., оп. 3. Д. 1289. Ведомости о ввозимых и вывозимых товарах 1747–1767 гг., 111 л.
60. Российский государственный архив древних актов. Ф. 397 Комиссия о коммерции 1720–1749 гг., оп. 1, Д. 210. Донесения в Сенат-Комиссии, 98 л.
61. Российский государственный архив древних актов. Ф. 397 Комиссия о коммерции 1720–1749 гг., оп. 1, Д. 280. Документы о внешней торговле с Венецией 1747–1750 гг., 235 л.
62. Российский государственный архив древних актов. Ф. 397 Комиссия о коммерции 1750–1797 гг., оп. 1, Д. 581. Комиссии о таможняк 1636–1785 гг., 234 л.
63. Российский государственный архив древних актов. Ф. 397 Комиссия о коммерции 1750–1797 гг., оп. 1, Д. 585. Дело откупщика И. Шемякина 1759 г., 324 л.
64. Российский государственный архив древних актов. Ф. 397 Комиссия о коммерции 1720–1797 гг., оп. 2, Д. 194. Документы о внешней торговле 1750–1794 гг., 312 л.
65. Российский государственный архив древних актов. Ф. 397 Комиссия о коммерции 1750–1797 гг., оп. 2, Д. 195. Г. Теплов: о состоянии внешней торговли 1760–1776 гг., 328 л.
66. Российский государственный архив древних актов. Ф. 397 Комиссия о коммерции 1720–1797 гг., оп. 2, Д. 854. О таможенных доходах 1724–1769 гг., 543 л.

67. Российский государственный архив древних актов. Ф. 397 Комиссия о коммерции 1720–1797 гг., оп. 3, Д. 158. О заведении фабрик 1795–1850 гг., 57 л.
68. Российский государственный архив древних актов. Ф. 397 Комиссия о коммерции 1720–1797 гг., оп. 3, Д. 18. Комиссия по выработке тарифа 1731 г., 79 л.
69. Российский государственный архив древних актов. Ф. 397 Комиссия о коммерции 1720–1797 гг., оп. 3, Д. 23. Таможенный тариф 1731 г., 143 л.
70. Российский государственный архив древних актов. Ф. 397 Комиссия о коммерции 1750–1797 гг., оп. 1, Д. 580. Экстракты о торгово-ремесленном законодательстве в иностранных государствах 1636–1785 гг., 112 л.
71. Российский государственный архив древних актов. – Ф. 854, оп. 2, д. 15, л. 6.
72. Российский государственный архив древних актов. Ф. 1261 Воронцовы, оп. 6. Д. 1385. О строительстве крепостей на южной границе 1774–1778 гг., 26 л.
73. Российский государственный архив древних актов. Ф. 19 Финансы 1693–1857 гг., оп. 1. Д. 297. Таможенные сборы в Новороссийской губернии 1776–1777 гг., – Ч. 1., 321 л.
74. Российский государственный архив древних актов. Ф. 19 Финансы 1693–1857 гг., оп. 1. Д. 345. Проект советника коммерции В. Попова, 1845 г., 234 л.
75. Российский государственный архив древних актов. Ф. 397 Комиссия о коммерции 1753–1797 гг., оп. 2. Д. 1334. Об учреждении, функционировании и упразднении Комиссии о коммерции 1760–1796 гг., 342 л.
76. Российский государственный архив древних актов. Ф. 397 Комиссия о коммерции 1753–1797 гг., оп. 3. Д. 21. Материалы собранные в Комиссии о коммерции 1720–1749 гг., 187 л.
77. Российский государственный военно-исторический архив. Ф. 15863 Сумской отряд пограничного отдела 1856–1907 гг., оп. 1. Д. 5. Штатное расписание пограничной таможенной стражи 1829 г., 159 л.
78. Российский государственный военно-исторический архив. Ф. 36 Канцелярия дежурного генерала Главного Штаба Е.И.В. 1815–1832 гг., оп. 1. Д. 110, ч. 1. Доклад И. Федуркина, 127 л.
79. Российский государственный военно-исторический архив. Ф. 36 Канцелярия дежурного генерала Главного Штаба Е.И.В. 1815–1832 гг., оп. 1. Д. 135, ч. 1. Проект таможенной линии, 317 л.
80. Российский государственный военно-исторический архив. Ф. 485 Русско-турецкая война 1876 – 1905 гг., оп. 1. Д. 147. Пограничная стража 1811 г., 16 л.
81. Российский государственный военно-исторический архив. Ф. 4888 Отдельный корпус пограничной стражи 1825–1919 гг., оп. 1. Д. 260. Тайные циркуляры по Отдельному корпусу пограничной стражи 1894 г., 276 л.
82. Российский государственный военно-исторический архив. Ф. 52 Потемкин-Таврический Григорий Александрович 1763–1791 гг., оп. 1/194, Д.

135. Микитинская таможня 1788–1791 гг., ч.2, 560 л.
83. Российский государственный военно-исторический архив. Ф.52 Потемкин-Таврический Григорий Александрович 1763–1791 гг., оп.1/194, Д. 135. Микитинская таможня 1788–1791 гг., ч.1, 560 л.
84. Российский государственный исторический архив. Ф. 13 Департамент министра коммерции 1796–1812 гг., оп. 2. Д. 957. Дело об учреждении экспедиции торговых балансов 1804 г., 13 л.
85. Российский государственный исторический архив. Ф. 19 Департамент внешней торговли Министерства финансов 1723–1864 гг., оп. 4, Д. 173. Доклад государственного секретаря о введении нового общего тарифа по европейской торговле 1852 г., 373 л.
86. Российский государственный исторический архив. Ф. 21 Департамент таможенных сборов Министерства финансов, оп. 1, Д. 904. О применении статей тарифа к товарам 1912 г., 223 л.
87. Российский государственный исторический архив. Ф. 21 Департамент таможенных сборов Министерства финансов, оп. 2, Д. 342. О бандеролях 1900–1901 гг., 34 л.
88. Российский государственный исторический архив. Ф. 21 Департамент таможенных сборов Министерства финансов, оп. 2, Д. 116. О контрабанде 1900–1901 гг., 90 л.
89. Российский государственный исторический архив. Ф. 21 Департамент таможенных сборов Министерства финансов, оп. 2, Д. 123. О разграничении прав и обязанностей таможенного ведомства и пограничной стражи 1900–1906 гг., 145 л.
90. Российский государственный исторический архив. Ф. 21 Департамент таможенных сборов Министерства финансов, оп. 2, Д. 1342. Комиссии по пересмотру статей тарифа 1908 г., 194 л.
91. Российский государственный исторический архив. Ф. 268 Департамент железнодорожных дел Министерства финансов 1863–1904 гг., оп. 1. Д. 73. О заключении контракта на сооружение Харьков-Кременчукской железной дороги 1867–1871 гг., 952 л.
92. Российский государственный исторический архив. Ф. 564 Редакция периодических изданий министерства финансов, оп. 1. Д 1. Об организации редакции (доклады, инструкции) 1884–1917 гг. 356 л.
93. Российский государственный исторический архив. Ф.21 Департамент таможенных сборов Министерства финансов 1850–1918 гг., оп. 12. Д. 57. Об организации работ в Статистическом отделении Департамента 1898 г., 21 л.
94. Центральный державний історичний архів. Ф. КМФ 12., оп.1. Спр. 274. Карта таможенных учреждений с обозначением количества и ценности привоза и вывоза товаров, согласно обзора внешней торговли, 43 арк.
95. Центральный державний історичний архів України, м. Київ. Ф. 442 Канцелярия Киевского, Подольского, Волинского генерал-губернатора 1816 – 1846 гг., оп. 788а. Спр. 164. Отношения ДВТ Министерства финансов об укреплении пограничной стражи в Радзивиловском таможенном округе

регулярними військами 1838 г., 200 арк.

96. Центральний державний історичний архів України, м. Київ. Ф. 102 Миргородська полкова канцелярія 1711–1781 рр., оп. 3. Спр. 16. Форпости, 43 арк.

97. Центральний державний історичний архів України, м. Київ. Ф. 103 Миргородський полковий суд 1711–1765 рр., оп. 2. Спр. 30. Митниці та форпости 1755 р., 165 арк.

98. Центральний державний історичний архів України, м. Київ. Ф. 103 Миргородський полковий суд 1711–1765 рр., оп. 2. Спр. 3. Особовий склад митниць 1755 р., 8 арк.

99. Центральний державний історичний архів України, м. Київ. Ф. 1153 Помощник нач. Бессарабского ГЖУ на пограничном пункте Рени 1911–1915 гг., оп. 1. Спр. 198. Циркуляры Ренийской таможи о розиске в Бессарабской губернии лиц, нарушивших таможенные правила. 1911 г., 24 арк.

100. Центральний державний історичний архів України, м. Київ. Ф. 118 Васильевская пограничная таможня 1765г., оп. 1. Спр. 6. Ведомости Белявского пограничного форпоста о количестве пропущенных через границу людей и возов с товарами 1765 г., 8 арк.

101. Центральний державний історичний архів України, м. Київ. Ф. 118 Васильковская пограничная таможня, оп. 1. Спр. 81. Про відкриття карантинного дому 1754 р., 87 арк.

102. Центральний державний історичний архів України, м. Київ. Ф. 126 Пограничные таможи, оп. 1. Спр. 2870. Про самочинне встановлення карантину в урочищі Онуфріївська гребля 1753 р., 14 арк.

103. Центральний державний історичний архів України, м. Київ. Ф. 736 Канцелярия Киевского, Черниговского, Новгород-Северского генерал-губернатора, оп. 1. Спр. 24. Про закриття Переволочанської та Кременчуцької митниць 1763 р., 17 арк.

104. Центральний державний історичний архів України, м. Київ. Ф. 1284 Штабы Малороссийских казачих полков легкой кавалерии 1831–1832 гг., оп. 1. Спр. 86. 1 и 2 –й Малороссийские казачьи полки 1831–1832 гг., 135 л.

105. Центральний державний історичний архів України, м. Київ. Ф. 229 Фонд Нової Запорозької Січі 1713–1776 рр., оп. 1. Спр. 126. Проходження товарів через Переволочанську, Кременчуцьку та Царичанську митниці 1764–1767 рр., 32 арк.

106. Центральний державний історичний архів України, м. Київ. Ф. 229 Фонд Нової Запорозької Січі 1713–1776 рр., оп. 1. Спр. 27. Сенатский указ об открытии таможен в крепости Святой Елизаветы 1754 г., 270 арк.

107. Центральний державний історичний архів України, м. Київ. Ф. 229 Фонд Нової Запорозької Січі 1713–1776 рр., оп. 1. Спр. 305 Реестр товаров и купцов проходящих через Бугогардивский перевоз 1772–1774 гг., 138 арк.

108. Центральний державний історичний архів України, м. Київ. Ф. 229 Фонд Нової Запорозької Січі 1713–1776 рр., оп. 1. Спр. 57. Книга записів мит за ввезення та вивезення товарів з Криму 1750 р., 321 арк.

109. Центральний державний історичний архів України, м. Київ. Ф. 339
Волинское жандармское управление 1898 г., оп. 1. Спр. 121. Сообщение
начальника Одесского карантинного порта о порядке пропуска иностранных
судов 1898 г., 432 л.
110. Центральний державний історичний архів України, м. Київ. Ф. 442
Канцелярия Киевского, Подольского генерал-губернатора 1816–1846 гг., оп.
65. Спр. 320. Ведомости о вывозе зерна из Волинской и Подольской губерний,
94 арк.
111. Центральний державний історичний архів України, м. Київ. Ф. 442
Канцелярия Киевского, Подольского, Волинского генерал-губернатора
1816–1846 гг., оп. 45. Спр. 156. Сведения о количестве ввезенных товаров
через Дружкопольскую таможенную 1844 – 1846 гг., 108 арк.
112. Центральний державний історичний архів України, м. Київ. Ф. 442
Канцелярия Киевского, Подольского, Волинского генерал-губернатора
1816–1846 гг., оп. 537. Спр. 183. О поступлении таможенных сборов по
Волинской губернии 1883 г., 138 арк.
113. Центральний державний історичний архів України, м. Київ. Ф. 442
Канцелярия Киевского, Подольского, Волинского генерал-губернатора
1816–1846 гг., оп. 634. Спр. 641. Сумма экспорта и импорта через Волинскую
губернию 1903 г., 43 арк.
114. Центральний державний історичний архів України, м. Київ. Ф. 442
Канцелярия Киевского, Подольского, Волинского генерал-губернатора
1816–1846 гг., оп. 1. Спр. 3124. Общее обозрение о ходе торговли по
Радзивиловскому таможенному округу 1844 г., 106 арк.
115. Центральний державний історичний архів України, м. Київ. Ф. 51
Генеральна військова канцелярія 1656–1771 рр., оп. 1, Спр. 525. О назначении
цольнеров в новооткрытые таможни Кременчуцкую и Переволочанскую
1755 р, 113 арк.
116. Центральний державний історичний архів України, м. Київ. Ф. 51
Генеральна військова канцелярія 1656–1771 рр., оп. 3. Спр. 8710. Збір індикти
і ефекти на Лівобережній Україні 1750–1753 рр., 148 арк.
117. Центральний державний історичний архів України, м. Київ. Ф. 54
Вторая Малороссийская коллегия 1764–1786 гг., оп. 2. Спр. 3435. О ввозной и
вывозной торговле 1758–1762 гг., 8 арк.
118. Центральний державний історичний архів України, м. Київ. Ф. 57
Генеральный опис Лівобережної України 1765–1769 рр., оп. 1. Спр. 438.
Переволочанський форпост 1751–1752 рр., 56 арк.
119. Центральний державний історичний архів України, м. Київ. Ф. 59
Київська губерньська канцелярія 1709–1781 рр., оп. 1. Спр. 2560. Об
установлении таможен на пограничных форпостах, постройка засек, рогаток и
редутов на российско-польской границе 1753–1754 гг., 92 арк.
120. Центральний державний історичний архів України, м. Київ. Ф. 442
Канцелярия Киевского, Подольского, Волинского генерал-губернатора 1816 –
1846 гг., оп. 538. Спр. 202. О поступлении таможенных сборов по Подольской

губернии 1883 г., 34 арк.

121. Центральный державный историчний архів України, м. Київ. Ф. 118.

Васильковская пограничная таможня 1759–1796 гг., оп. 1. Спр. 216.

Ведомости Межгорской таможенной заставы о сборе таможенных пошлин, о наличии денежной казны и стоимости ввозимых и вывозимых товаров 1751 г., 14 арк.

122. Центральный державный историчний архів України, м. Київ Ф. 127

Київська духовна консисторія, оп. 1020. Спр. 2189. О контрабанде со стороны “новых сербов” и запорожцев 1762 г., 57 арк.

123. Центральный державный историчний архів України, м. Київ. Ф. 442

Канцелярия Киевского, Подольского, Волынского генерал-губернатора 1816–1846 гг., оп.45. Спр. 156. Сведения о количестве ввезенных товаров через Дружкопольскую таможню 1844–1846 гг., 108 арк.

Опубліковані:

124. Азовські порти в зовнішній торгівлі 1777–1782 рр. (рапорти азовського губернатора В. Черткова) / Упорядник Ю. І. Головка. – Запоріжжя : Тандем-У, 2008. – 84 с.

125. Архив Югозападной России. – Т. XII. – К., 1882. – С. 33–34, 131–132.

126. Архив графов Мордвиновых. – СПб. : Типография Скороходова, 1903. – Т. 4. – 260 с.

127. Весь Екатеринослав. 1911 год. – Екатеринослав, 1911. – 432 с.

128. Весь Екатеринослав. 1912 год. – Екатеринослав, 1912. – 456 с.

129. Вестник финансов, промышленности и торговли // 1901. – № 9.

130. Витте С. Ю. Воспоминания : Т. 2. (1894 – октябрь 1905). Царствование Николая II / Витте С. Ю. – М. : Изд-во соц.-экон. лит-ры, 1960. – 567 с.

131. Витте С. Ю. Воспоминания. – Т. 1. (1849–1894). Детство. Царствования Александра II и Александра III; Т. 2. (1894 – октябрь 1905). Царствование Николая II; Т. 3 (17 октября 1905–1911). Царствование Николая II. – М. : Изд-во соц.-экон. лит-ры, 1960.

132. Внешняя политика России в XIX – начале XX вв. Документы Российского министерства иностранных дел. – Петроград, 1918. – Сер. 2. – Т. 1. – Док. 139. – С. 221–223.

133. Внешняя политика России в XIX – начале XX вв. Документы Российского министерства иностранных дел. – Петроград, 1918. – Сер. 2. – Т. 1. – Док. 183. – С. 267–269.

134. Внешняя политика России в XIX – начале XX вв. Документы Российского министерства иностранных дел. – Петроград, 1918. – Сер. 2. – Т. 4. – Док. 181. – С. 236–235.

135. Военно-статистическое обозрение Российской империи. – Т. X. – Ч. 2: Подольская губерния. – СПб. : Типография Генерального Штаба, 1849. – 346 с.

136. Впровадження та розвиток митної мережі на півдні України (остання чверть XVIII – перша половина XIX ст.): Збірник документів та матеріалів / Таможенный устав по европейской торговле 1857 р. – Дніпропетровськ :

АМСУ, 2002. – 465 с.

137. Высшие и центральные государственные учреждения России. 1801–1917. – Т. 2 : Центральные государственные учреждения. Министерство внутренних дел. Министерство юстиции. Министерство финансов. Министерство торговли и промышленности. Государственный контроль / [составители : Б. М. Витенберг, Н. М. Корнева, Т. Г. Любарская, З. И. Перегудова]. – СПб. : Наука, 2001. – 260 с.

138. Германия и второе чтение торгового договора // Московские ведомости. – 1894. – № 61. – С. 4–6.

139. Документы для истории дипломатических сношений России с западно-европейскими державами от заключения всеобщего мира в 1814 г. до конгресса в Вероне : в 2 т. – СПб. : Министерство ин. д., 1821.

140. Звіти подільських губернаторів (кінець 1860-х – середина 1880-х рр.) : збірка документів; [автори-упорядники, передмова, коментарі Ю. С. Земський, В. В. Дячок]. – Хмельницький : ХНУ, 2007. – 127 с.

141. Заявление металлургических заводчиков по поводу торгового трактата с Германией // Вестник финансов, промышленности и торговли. – 1894. – № 6. – С. 365 – 366.

142. Земледельческая хроника // Журнал МГИ. – 1846. – № 3. – С. 92–110.

143. Иностранное обозрение // Вестник Европы. – 1894. – № 3. – С. 402 – 415.

144. Иностранные известия // Вестник финансов, промышленности и торговли. – 1894. – № 6. – С. 406 – 409.

145. История таможенного дела и таможенной политики в России (1811–1917 гг.) : хрестоматия. – М. : РГА, 1998. – Ч. 2. – 445 с.

146. Інститут рукопису Національної бібліотеки України імені В. І. Вернадського. – Ф. I, спр. 58140, арк. 3 зв.

147. Інститут рукопису Національної бібліотеки України імені В. І. Вернадського. – Ф. II, спр. 14015, арк. 6.

148. Материалы для истории экономического, юридического и общественного быта Старой Малороссии. Экстракт из указов, инструкций и учреждений, с разделением по материям, на девятнадцать частей / [под ред. Н. П. Василенко]. – Чернигов : Типография Губернского Земства, 1902. – 296 с.

149. Материалы по истории СССР. – М. : Высшая школа, 1989. – Т. IV. – С. 173–195.

150. Министерство финансов 1802–1902. – СПб. : Типография Министерства финансов, 1902. – Ч. 1. – 976 с.

151. Министерство Финансов 1802–1902. – СПб. : Типография Министерства финансов, 1902. – Ч. 2. – 567 с.

152. Наши внутренние дела // Наблюдатель. – 1894. – № 6. – С. 32–46.

153. Обзор внешней торговли России по европейским и азиатским границам за 1908 год (Труды статистического управления департамента таможенных сборов). – СПб. : Тип. М.Р. Фроловой, 1910. – 1076 с.

154. Обзор внешней торговли России по европейским и азиатским границам за 1909 год (Труды статистического управления департамента таможенных

- сборов). – СПб. : Тип. М.Р. Фроловой, 1911. – Ч. 1. – 553 с.
155. Обзор внешней торговли России по европейским и азиатским границам за 1911 год (Труды статистического управления департамента таможенных сборов). – СПб. : Тип. М.Р. Фроловой, 1912-1913. – Ч. 1. – 156 с., Ч. 2. – 750 с.
156. Обзор внешней торговли России по европейским и азиатским границам за 1913 год (Труды статистического управления департамента таможенных сборов). – СПб. : Тип. М.Р. Фроловой, 1914. – Ч. 1. – 684 с.
157. Обзор внешней торговли России по европейским и азиатским границам за 1907 год (Труды статистического управления департамента таможенных сборов). – СПб. : Тип. М.Р. Фроловой, 1909. – 1198 с.
158. Обзор внешней торговли России по европейским и азиатским границам за 1913 год (Труды статистического управления департамента таможенных сборов). – СПб. : Тип. М.Р. Фроловой, 1914. – Ч. 1. – 684 с.
159. Обзор деятельности Министерства финансов в царствование Императора Александра III (1881–1894 гг.). – СПб. : Изд-во Мин. финанс, 1902. – 670 с.
160. Обзор различных отраслей мануфактурной промышленности России. – Т. 1. – СПб. : Типография Департамента внешней торговли, 1863. – 515 с.
161. Отдел рукописей Российской национальной библиотеки. – Ф. 550, спр. 235, арк. 470–472 зв.
162. Памятная книга Екатеринослава. 1914 год. – Екатеринослав, 1914. – 432 с.
163. Памятная книга Таврической губернии. 1915 год. – Симферополь, 1915. – 443 с.
164. Переписка К. Маркса и Ф. Энгельса с русскими политическими деятелями. – М. : Госполитиздат, 1951. – 346 с.
165. По поводу некоторых понижений в таможенном обложении шерсти и шерстяных изделий // Вестник финансов, промышленности и торговли. – 1894. – № 6. – С. 366 – 369.
166. Половцев А. Дневник государственного секретаря / Половцев А. – М. : Наука, 1966. – Т. 1. – 543 с.
167. Протест союза сельских хозяев против русско-германского договора // Вестник финансов, промышленности и торговли. – 1894. – № 7. – С.454 – 455.
168. Протоколы, журналы и указы Верховного Тайного Совета 1726–1730 // Сборник Императорского Русского Исторического Общества. – СПб., 1888. – Т. 63. – С. 494–495.
169. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XIV (1754 – 1757). – № 10236. – 863 с.
170. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XIII (1749 – 1753). – № 10164. – 957 с.
171. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание II. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1895. – Т. LIV (1879 – 1880). – № 61578. – 562 с.

172. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XXVI (1796 – 1797). – № 19803. – 869 с.; Т. XXVII (1802 – 1803). – № 20313, 20885. – 1120 с.; Т. XXVIII (1804 – 1805). – № 21741. – 1326 с.
173. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1834. – Собрание. II. – Т. VI (1831). – Отд. 1. – № 4238. – 790 с.
174. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание II. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1834. – Собрание II. – Т. VII (1832). – № 5602 – 1044 с.
175. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. VII (1723 – 1727). – № 4839. – 922 с.
176. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XXXX (1825). – № 4452. – 629 с.
177. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XIII (1749 – 1753). – № 10164, 10165. – 957 с.
178. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. IV (1700 – 1712). – № 1815. – 881 с.
179. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XXXII (1812 – 1814). – № 4941. – 1105 с.
180. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. VIII (1728 – 1732). – № 5876. – 1014 с.
181. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XV (1758 – 1762). – № 11489. – 1048 с.; Т. XVI (1762 – 1764). – № 11630. – 1016 с.
182. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XV (1758 – 1762). – № 10837. – 1048 с.
183. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XXXIV (1817). – № 27001. – 956 с.
184. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XXXV (1818). – № 27349, 27613. – 672 с.
185. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XXXV (1818). – № 27453, 27586. – 672 с.

186. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XXXVI (1819). – № 27938. – 732 с.
187. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XXXVI (1819). – № 27988, 27987. – 732 с.; Т. XXXVII (1820 – 1821). – № 28352. – 981 с.
188. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XXXVIII (1822 – 1823). – № 29238. – 1352 с.; Т. XXXX (1825). – № 30264. – 629 с.
189. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XXXIX (1824). – № 29977. – 688 с.; Т. XXXVIII (1822 – 1823). – № 29149. – 1352 с.
190. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XXXI (1810 – 1811). – № 24456. – 942 с.
191. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. V (1713 – 1719). – № 3428. – 780 с.
192. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XVI (1762 – 1764). – № 11630. – 1016 с.
193. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XXXI (1810 – 1811). – № 3163, 3174, 3176. – 942 с.
194. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание (1881 – 1913). – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1914. – Т. VI (1886). – № 3598. – 595 с.
195. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. – IV (1700 – 1712). – № 2140. – 881 с.
196. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XXX (1808-1809). – № 23034. – 1402 с.
197. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XXX. – № 23292. – 1402 с.
198. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание (1881 – 1913). – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1914. – Т. III (1883). – № 1918. – 501 с.
199. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. IV (1700 – 1712). – № 1750. – 881 с.
200. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. IV (1700 –

- 1722). – № 2610. – 881 с.
201. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание (1881 – 1913). – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1895. – Т. VI (1886). – № 3581. – 595 с.
202. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. VII (1723 – 1727). – № 3713. – 922 с.
203. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XI (1740 – 1743). – № 9957. – 988 с.
204. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание (1881 – 1913). – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1914. – Т. XII (1892). – № 8299. – 734 с.
205. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание (1881 – 1913). – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1914. – Т. XII (1892). – № 8682. – 734 с.
206. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XIII (1749 – 1753). – № 9924. – 957 с.
207. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XIV (1754 – 1757). – № 10236. – 863 с.
208. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XIV (1754 – 1757). – № 10393. 863 с.
209. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XIV (1754 – 1757). – № 10404. – 863 с.
210. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XIV (1754 – 1757). – № 10437. – 863 с.
211. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XIV (1754 – 1757). – № 10468. – 863 с.
212. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XIX (1770 – 1774). – № 14164. – 1081 с.; Т. XXI (1781 – 1783). – № 15757. – 1083 с.
213. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание II. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1884. – Т. XLIV (1879 – 1880). – Ч. 2. – С. 249.
214. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XV (1758 – 1762). – № 10837. – 1048 с.

215. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание (1881 – 1913). – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1914. – Т. XV (1895). – № 11296. – 750 с.
216. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XVI (1762 – 1764). – № 11985. – 1016 с.
217. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XXII (1784 – 1788). – № 13141. – 1031 с.
218. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XXIII (1789 – 1796). – № 17008. – 1031 с.
219. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XXIX (1806 – 1807). – № 22116. – 1370 с.
220. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XXVII (1802 – 1803). – № 20493. – 1120 с.
221. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XXVII (1802 – 1803). – № 20738. – 1120 с.
222. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XXVIII (1804 – 1805). – № 21196. – 1326 с.
223. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание (1881 – 1913). – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1895. – Т. XIII (1893). – № 21197. – 708 с.
224. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XXVIII (1804 – 1805). – № 21530. – 1326 с.
225. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XXX (1808 – 1809). – № 23572. – 1402 с.
226. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание (1881 – 1913). – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1914. – Т. XXX (1910). – № 33281. – 1408 с.
227. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание (1881 – 1913). – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1914. – Т. XXXII (1912). – № 38114. – 1790 с.
228. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XXXVII (1820 – 1821). – № 28633. – 481 с.
229. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XXIII (1789 –

- 1796). – № 17162. – 1046 с.
230. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание (1881 – 1913). – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1895. – Т. III (1883). – № 1367. – 501 с.
231. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. III (1689 – 1699). – № 1706. – 890 с.;
232. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. X (1737 – 1739). – № 7161. – 995 с.
233. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XIX (1770 – 1774). – № 13502, 13552. – 1081 с.
234. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XX (1775 – 1780). – № 14392. – 1034 с.
235. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XX (1775 – 1780). – № 2750. – 1034 с.
236. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XX (1775 – 1780). – № 2753. – 1034 с.
237. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XX (1775 – 1780). – № 2756. – 1034 с.
238. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XXVII (1802 – 1803). – № 20887. – 1120 с.
239. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XXII (1784 – 1788). – № 16.093. – 1198 с.
240. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XXIII (1789 – 1796). – № 17087. – 969 с.
241. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XXIII (1789 – 1796). – № 17095. – 969 с.
242. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XXXVI (1819). – № 24686. – 732 с.
243. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание II. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XXXX (1865). – № 42727. – 991 с.

244. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XVI (1762 – 1764). – С. 799, 880–885, 869–887.
245. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание (1881 – 1913). – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1895. – Т. XIII (1893). – № 10216. – 708 с.
246. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XX (1775 – 1780). – № 14048. – 1034 с.
247. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XXIII (1789 – 1796). – С. 938–940.
248. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. II. – № 8276. – 974 с.
249. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XXI (1781 – 1783). – № 15.520. – 1083 с.
250. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XXX (1808 – 1809). – № 22222, 22430, 22418; № 23126, 23679, 23757а. – 1402 с.
251. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. V (1713 – 1719). – № 3162, 3127, 3167. – 780 с.
252. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. VII (1723 – 1727). – № 4345, 4454. – 922 с.
253. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. VII (1723 – 1727). – № 4346. – 922 с.
254. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. VII (1723 – 1727). – № 4345. – 922 с.
255. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XXXI (1810 – 1811). – № 24464. – 942 с.
256. Полное Собрание Законов Российской Империи. – Собрание I. – СПб. : Типография II Отд. Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – Т. XXXI (1810 – 1811). – № 24501. 942 с.
257. Россия в конце XIX века / [под общ. ред. В. И. Ковалевского]. – СПб. : 1900. – 1231 с.
258. Сборник административных постановлений Царства Польского. – Варшава : Типография Ведомства внутренних и духовных дел, 1866. – Т. 1. – Ч. 2. – 786 с.

259. Сборник статистических сведений по Хотинскому уезду Бессарабской губернии. – М. : изд. Хотинского земства, 1886. – 324 с.
260. Сборник статистических сведений по истории и статистике внешней торговли России / [редактор В. И. Покровский]: Т. 1. – СПб. : Типо-литография М.Р. Фроловой, 1902. – 331 с. (Дополнения 212 с.).
261. Сборник статистических сведений по Хотинскому уезду Бессарабской губернии. – М. : Изд. Хотинского земства, 1886. – 324 с.
262. Сборник циркуляров Отдельного Корпуса Пограничной Стражи за 1896 г. – СПб. : Типография Штаба Отдельного Корпуса Пограничной Стражи, 1897. – 275 с.
263. Свод данных о фабрично-заводской промышленности в России за 1890 г. – СПб. : Издание департамента торговли и мануфактур М. Ф., 1892. – 278 с.
264. Свод законов Российской империи. – СПб., 1904. – Т. VI. – С. 271.
265. Свод товарных цен на главных русских и иностранных рынках за 1890–1899 годы. – СПб. : Типография Министерства земледелия и государственных имуществ, 1900. – 154 с.
266. Собрание важнейших трактатов и конвенций заключенных Россией с иностранными державами (1774–1906 гг.); [авт.-составитель А. Н. Александренко]. – Варшава : Типография Варшавского учебного округа, 1906. – 584 с.
267. Собрание трактатов, конвенций и других актов, заключенных Россией с европейскими и азиатскими державами, а также с Северо-Американскими Соединенными Штатами. – СПб. : Типография Морского министерства, 1845. – Т. IV. – Ч. 1. – С. 550–560.
268. Список Российских посольств, миссий, консульств и агентов Министерства финансов за границей. – СПб. : Изд-во Государственного совета, 1901. – 342 с.
269. Справочная книжка по личному составу Отдельного Корпуса Пограничной Стражи с кратким квартирным и штатным расписанием и алфавитом постов сего Корпуса. – СПб. : Типография Штаба Отдельного Корпуса Пограничной Стражи, 1902. – 266 с.
270. Статистико-экономический обзор Херсонской губернии за 1913 год. – Херсон, 1915; Статистические сведения о Николаевском хлебном экспорте в 1910–1913 гг. – Николаев, 1914; Статистические сведения по экспорту зерна, 1907–1908 гг. // Николаевский биржевой контроль. – Николаев, 1908. 28.38
271. Статистический ежегодник на 1913 год / [Под ред. В.И. Шараго]. – СПб. : Изд. Совета съездов представителей промышленности и торговли, 1913. – 817 с.
272. Судовой список 1904 года. – СПб., 1904. – 332 с.
273. Таможенная война и торговый договор Германии с Россией // Вестник финансов, промышленности и торговли. – 1894. – № 35. – С. 428 – 432.
274. Таможенное дело в России : сборник документов. – М. : ЮПАПС, 1998. – Т. 2. – 432 с.
275. Таможенное дело России (Сборник материалов и документов). – М. : РТА, 1998. – Т. II (1722–1864). – 564 с.

276. Торговля и промышленность в Новороссийском крае // Журнал Министерства государственных имуществ. – Ч. 1. – 1850. – № 2. – С. 177–218.
277. Указатель правительственных распоряжений по Министерству финансов за 1870 год. – СПб. : Типография Министерства финансов, 1871. – № 11.–213 с.
278. Хрестоматия по истории СССР / [сост. Дмитриев С. С., Нечкина М. В.]. – М. : Высшая школа, 1949. – Т. 2. – 675 с.
279. Хроника // Новости и биржевая газета. – 1894. – № 78. – С. 3.
280. Хроника // Новости и биржевая газета. – 1894. – № 80. – С. 2.

ЛИТЕРАТУРА:

281. Barel Y. Le developpement economic de la Russie tsariste / Barel Y. – P., La Haye, 1968. – 322 p.
282. Архив графов Мордвиновых. – Т. 2. – СПб. : Типография Скороходова, 1902. – С. 163, 157, 159.
283. Gershenkron A. Economic Backwardness in Historical Perspective / Gershenkron A. – Cambridge, 1962. – 245 p.
284. Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preussischen Staaten. Berlin. 1821. – № 15. – S. 165–184.
285. Geyer D. Der russische Imperialismus: Studien iiber den Zusammenhang von innerer und auswiirtiger Politik 1860–1914 / Geyer D. – Gottingen, 1977. – 346 p.
286. Gregory P. Russian National Income. 1885–1913 / Gregory P. – London, 1982. – 321 p.
287. Kahan A. Government Policies and the Industrialization of Russia / A. Kahan // Journal of Economic History. – 1967. – № 4. – P. 462–480.
288. Kuczynski J., Wittkowski G. Die deutsch-russische Handelsbeziehungen in den ietzten 150 Jahren / J. Kuczynski, G. Wittkowski. – Berlin, 1947. – 341 s.
289. Mai J. Das deutsche Kapital in Russland. 1850–1894 / Mai J. – Berlin, 1970. – 342 s.
290. Mussiggang A. Die soziale Frage in der historischen Schule der deutschen Nationalokonomie / Mussiggang A. – Tubingen, 1968. – S. 118–222.
291. Pintner W. Russian economic policy under Nicholas I / Pintner W. – Ithaca, 1967. – P. 222, 239, 240; Blackwell W. The beginnins of Russian industrialization 1800–1860 / Blackwell W. L. – N. Y. : Princeton, 1970. – 198 p.
292. Smolka S. Polityka Lubeckiego przed powstaniem Listopadowym / Smolka S. – Kraków, 1907. – Т. II. – 532 S ; Jezierski A. Handel zagraniczny Królestwa Polskiego 1815 – 1914 / Jezierski A. – Warszawa, 1967. – 324 S.
293. Th. H. von Laue Sergei Witte and the Industrialization of Russia / Th. H. von Laue. – N. Y. and L., 1963. – 204 p.
294. Аксаков И. С. Украинские ярмарки (XVII–XIX ст.) / Аксаков И. С. – СПб. : Русская беседа, 1858. – 160 с.
295. Александренко В. Н. Собрание важнейших трактатов и конвенций, заключенных Россией с иностранными державами (1774–1906) / Александренко В

- . Н. – Варшава : Типография Варшавского учебного округа, 1906. – 584 с.
296. Андреев Е. Н. Обзор различных отраслей мануфактурной промышленности России / Андреев Е. Н. – СПб. : Типография Департамента внешней торговли, 1862. – Т. 1. – 390 с.
- 297. Андреева С. С. Взаємини Запорозжя і Кримського ханства періоду Нової Січі (1734–1775 рр.).** : автореф. дис ... канд. істор. наук : 07.00.01 / Андреева С. С. / Запорізький національний університет. – Запоріжжя, 2006. – 20 с.
298. Анфимов А. М. Крупное помещичье хозяйство Европейской России (конец XIX – начало XX в.) / Анфимов А. М. – М. : Наука, 1969. – 394 с.
299. Багалея Д. И. Краткий исторический очерк торговли в Харьковском крае в XVII–XVIII вв. / Багалея Д. И. – Харьков : Типография Губернского правления, 1888. – 25 с.
300. Бакулин С. Н., Мишустин Д. Д. Статистика внешней торговли / С. Н. Бакулин, Д. Д. Мишустин. – М. : Наука, 1950. – 353 с.
301. Барвинский В. А. Заметки по истории финансового управления в Гетманщине / В. А. Барвинский // Сборник статей в честь проф. В. П. Бузенскула. – Харьков : 1914. – 976 с.
302. Барвінський В. О. До питання про індукту та евекту в Гетьманщині / В. О. Барвінський // Наукові записки науково-дослідчої кафедри історії української культури. – К., 1927. – № 6. – С. 435–448.
303. Башилов Н. И. Политический опыт коммерции / Башилов Н. И. – СПб., 1768. – 157 с.
304. Белоусова Л. Г. Одесской таможне 200 лет / Л. Г. Белоусова, Г. Л. Малинова. – Одесса : Маяк, 1995. – 94 с.
305. Берендтс Э. Государственное хозяйство Швеции / Берендтс Э. – СПб., 1880. – Ч. 1. – 777 с.
306. Берлин П. Русская буржуазия в старое и новое время / Берлин П. – М. : Московский рабочий, 1922. – 316 с.
307. Берлин П. Русско-немецкий торговый договор и заинтересованность в нем Германии / П. Берлин // Народное хозяйство. – 1901. – № 3. – С. 21 – 38.
308. Бернацкий М. В. Теоретики государственного социализма в Германии и социально-политические воззрения князя Бисмарка / Бернацкий М. В. – СПб., 1911. – 378 с.
309. Берок П. История Востока / Берок П. – М. : АСТ, 2000. – Т. 3. – 644 с.
310. Блюих И. С. Финансы России XIX столетия : в 4 т. / Блюих И. С. – СПб. : Типография Товарищества “Общественная польза”, 1882. – Т. III. – 232 с.
311. Блюих И. С. Финансы России XIX столетия. История – статистика / Блюих И. С. – Т. I. – СПб.: Типография М. М. Стасюлевича, 1882. – 292 с.
312. Блюмин И. Г. Очерки экономической мысли в России в первой половине XIX в / Блюмин И. Г. – М. : Госиздат, 1940. – 321 с.
313. Богумил А. Из истории управления Новороссией князем Г. А. Потемкиным. Ордера 1790–1791 гг / Богумил А. – Выпуск 1. – Екатеринослав, 1905. – 123 с.

314. Бойко А. В. Місто в державній колонізації Південної України (ост. чв. XVIII ст.) / А. В. Бойко // Історія України. Маловідомі імена, події, факти : зб. ст. – Донецьк : 2001. – Вип. 16. – С. 193–205.
315. Бойко А. В. Джерела з соціально-економічної історії Південної України останньої чверті XVIII ст. : автореф. дис... д-ра істор. наук: 07.00.06 / Бойко А. В. / Інститут української археографії та джерелознавства ім. М. Грушевського. – К., 2001. – 37 с.
316. Боровой С. В. Кредит и банки в России / Боровой С. В. – М. : Госфиниздат, 1958. – 421 с.
317. Боровой С. Я. Франция и внешнеторговые операции на Черном море в последней трети XVIII – начале XIX в. / С. Я. Боровой // Французский ежегодник. – 1961. – М., 1962. – С. 496–506.
318. Бородкин Л. И., Ковальченко И. Д. Промышленная типология губерний Европейской России на рубеже XIX–XX вв. : (Опыт многомерного количественного анализа по данным промышленной переписи 1900 г.) / Л. И. Бородкин, И. Д. Ковальченко // Математические методы в социально-экономических и археологических исследованиях. – М. : Наука, 1981. – 237 с.
319. Бродель Фернан Материальная цивилизация, экономика и капитализм: XV – XVIII вв. / Бродель Фернан. – М. : Прогресс, 1986–1992. – Т. 1. – 543 с.; Т. 3. – 631 с.
320. Буравченко Р. В. Технічне забезпечення цукрової промисловості в XIX ст. / Р. В. Буравченко // Проблеми історії України XIX – початку XX ст. – К. : Інститут історії України НАН України, 2003. – Вип. VI. – С. 41–48.
321. Буравченко Р. В. Оцінювання вартості продукції цукрової галузі України в історичному контексті (1802–1912 рр.) / Р. В. Буравченко // Український селянин. – Черкаси, 2003. – Вип. VII. – С. 83–84. 13.
322. Буравченко Р. В. Політика царського уряду стосовно цукрової галузі в XIX – на початку XX ст. / Р. В. Буравченко // Проблеми історії України XIX – поч. XX ст. – Вип. X. – С. 15–26.
323. Буравченко Р. В. Урядова політика царату в цукровій галузі / Р. В. Буравченко // Український селянин. – Черкаси, 2005. – Вип. 9. – С. 111–116.
324. Буравченко Р. В. Цінова політика царського уряду в цукровій галузі України в XIX ст. / Р. В. Буравченко // Матеріали VII Міжнародної науково-практичної конференції “Наука і освіта 2004”. – Т. 4 : Історія України. – Дніпропетровськ : Наука і освіта, 2004. – С. 23–24.
325. Бутенко В. А. Краткий очерк истории русской торговли в связи с историей промышленности / Бутенко В. А. – СПб. : Тип. т-ва Сытина, 1910. – 120 с.
326. Бутов Я. В. Таможенная политика России и ее осуществление во второй пол. XIX в. / Бутов Я. В. – М. : РТА, 1995. – 234 с.
327. Вайсберг Р. Е. Деньги и цены (Подпольный рынок в период “военного коммунизма”) / Вайсберг Р. Е. – М.: Издательство Госплана СССР, 1925. – 203 с.

328. Валлерстайн И. Миросистемный анализ / И. Валлерстайн // Время мира [отв. ред. Н. С. Розов]. – Новосибирск, 1998. – Вып. 1. – С. 118–128.
329. Варадинов Н. В. История Министерства Внутренних дел / Варадинов Н. В. – СПб. : Издательство МВД, 1859. – 543 с.
330. Вернадский И. В. О внешней торговле / И. В. Вернадский // Русский вестник. – М., 1856. – Т. 2. – Кн. 4. – 703 с.
331. Вирст Ф. Х. Рассуждения о некоторых предметах законодательства и управления финансами и коммерцией Российской империи / Вирст Ф. Х. – СПб., 1807; Неболсин Г. Статистические записки о внешней торговле России / Неболсин Г. – СПб., 1835; Терехов М. Е. Сравнительная статистика внешней торговли России: Таможенная статистика и тариф / Терехов М. Е. – Варшава, 1884. – 203 с.
332. Вирст Ф. Х. Рассуждения о некоторых предметах законодательства и управления финансами и коммерцией Российской империи / Вирст Ф. Х. – СПб. : Императорская Академия наук, 1807. – 305 с.
333. Вирський Д. С. Українне місто: Кременчук від заснування до 1764 р. / Вирський Д. С. – К., 2004. – 260 с.
334. Витте С. Ю. Национальная экономия и Фридрих Лист / С. Ю. Витте // Вопросы экономики. – 1992. – № 2. – С. 158–170.
335. Витте С. Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов / Витте С. Ю. – К., 1883. – 207 с.
336. Витте С. Ю. Конспект лекций о государственном и народном хозяйстве / Витте С. Ю. – СПб., 1912. – 287 с.
337. Власенко В. Е. Денежная реформа в России 1895–1898 гг. / Власенко В. Е. – К. : Вища школа, 1949. – 187 с.
338. Воблый К. Г. Очерки по истории польской фабричной промышленности (1764–1830) / Воблый К. Г. – К., 1909. – Т. 1. – 398 с.
339. Волков М. Я. Очерки истории промыслов России. Вторая половина XVII – первая половина XVIII века. Винокуренное производство / Волков М. Я. – М. : Наука, 1979. – 279 с.
340. Волков М. Я. Таможенная реформа 1753–1757 гг. / М. Я. Волков // Исторические записки. – Т. 71. – 1962. – С. 82–96.
341. Волков М. Я. Из истории борьбы за украинский рынок во второй четверти XVIII века / М. Я. Волков // Вестник Московского университета. – 1961. – № 1. – С. 48–58.
342. Волков М. Я. Отмена внутренних таможен в России / М. Я. Волков // История СССР. – 1957. – № 2. – С. 113–123.
343. Волобуєв М. До проблеми української економіки / М. Волобуєв // Більшовик України. – 1928. – № 2. – С. 46–58.
344. Вольский М. М. Очерк истории хлебной торговли Новороссийского края с древнейших времен до 1852 г / Вольский М. М. – Одесса, 1854. – 201 с.
345. Воронов В. І. Джерелознавство історії України : Курс лекцій / Воронов В. І. – Дніпропетровськ : Дніпропетровський ун-т, 2003. – 336 с.

346. Высотенко А. В. Исторический опыт обеспечения безопасности государственной границы Российской империи Отдельным корпусом пограничной стражи : дис ... канд. истор. наук / Высотенко А. В. – М. : Моск. пед. ун-т, 2004. – С. 119–120.
347. Гальський К. Є. Торгівля та митна справа Гетьманської України (середина XVII – XVIII ст.) / Гальський К. Є. – К. : Панорама, 2006. – 288 с.
348. Гвоздик–Пріцак Л. Економічна і політична візія Богдана Хмельницького та її реалізація в державі Військо Запорозьке / Гвоздик–Пріцак Л. – К. : Оберіг, 1999. – 244 с.
349. Гиндин И. Ф., Гефтер М. Я. Требования дворянства и финансово-экономическая политика царского правительства в 1880–1890-е гг. / И. Ф. Гиндин, М. Я. Гефтер // Исторический архив. – 1957. – № 4. – С. 118–128.
350. Глинский Б. Граф Сергей Юлиевич Витте / Б. Глинский // Исторический вестник. – 1915. – Т. СХL. – № 4. – С. 234–242.
351. Голобуцький В. О. Економічна історія Української СРСР. Дожовтневий період / Голобуцький В. О. – К. : Вища школа, 1970. – 298 с.
352. Голобуцький В. О. Запорізька Січ в останні часи свого існування 1734–1775 / Голобуцький В. О. – К. : Вид-во АН УРСР, 1961. – 397 с.
353. Головка Ю. В. Микитинська прикордонна митниця (1776–1778 рр.) / Ю. В. Головка // Наукові записки : Збірник праць молодих вчених та аспірантів. – К., 2001. – Т. 6. – С. 219–222.
354. Головка Ю. І. Запорозька Січ та Запорозьке козацтво у російсько-турецькій торгівлі 60-х рр. XVIII ст. (за матеріалами записки курського купця М. Однорядкіна) / Ю. І. Головка // Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету. – 2009. – Вип. XXVI. – С. 187–191.
355. Головка Ю. І. Матеріали фонду Новоросійської губернської креслярні державного архіву Херсонської області як джерело до історії зовнішньої торгівлі та боротьби з контрабандою на півдні України наприкінці XVIII – на початку XIX ст. / Ю. І. Головка // Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету. – 2009. – Вип. XXVII. – С. 319–323.
356. Головка Ю. І. Митні установи Південної України в системі зовнішньої (Азово-Чорноморської) торгівлі 1775 – 1819 рр. / Ю. І. Головка / Історія торгівлі, податків та мита : Збірник наукових праць [за ред. О. О. Дячка]. – Дніпропетровськ : АМСУ, 2007. – С. 105–117.
357. Головка Ю. І. Джерела з історії митниць Південної України (1775–1819 рр.) : автореф. дис... канд. істор. наук: 07.00.06 / Головка Ю. І. / Запорізький державний університет. – Запоріжжя, 2004. – 20 с.
358. Гольцев В. Государственное хозяйство Франции в XVII–XVIII в. / Гольцев В. – М., 1878. – 345 с.
359. Гончарук Т. Г. Транзит Броди – Одеса в першій половині XIX ст. : історико-правовий аналіз / Т. Г. Гончарук // Проблеми історії України XIX – поч. XX ст. – К. : Інститут історії України НАН України. – 2007. – Вип. XII. – С. 95–102.

360. Гордуновський О. М. Розвиток промислового виробництва у поміщицьких господарствах Правобережної України першої половини ХІХ ст. / О. М. Гордуновський // Український історичний журнал. – 2000. – № 1. – С. 61–71.
361. Горлов И. Обзорение экономической статистики России / Горлов И. – СПб. : Типография Императорской Академии Наук, 1849. – 329 с.
362. Граф Канкрин и его очерки политической экономии. – СПб., 1894. – 342 с.
363. Гулишамбаров С. О. Всемирная торговля и участие в ней России / Гулишамбаров С. О. – СПб. : 1898. – 456 с.
364. Гуляев А. И. Торговля и торговые установления / Гуляев А. И. – М. : Изд-во В. М. Саблина, 1912. – 291 с.
365. Гуржій І. О. Україна в системі загальноросійського ринку у 60–90 роки ХІХ ст. / Гуржій І. О. – К. : Наукова думка, 1968. – 189 с.
366. Гуржій О. І. Купецький стан на лівобережній і слобідській Україні в другій половині ХVІІ–ХVІІІ ст. : проблеми становлення та розвитку / О. І. Гуржій // Укр. істор. журнал. – 2004. – № 4. – С. 3–21.
367. Данциг Б. М. К вопросу о капитуляциях на Ближнем Востоке / Б. М. Данциг // Народы Азии и Африки. История, экономика, культура. – 1971. – № 3. – С. 17–25.
368. Дейнеко С. Н. Роль и значение складочных таможен Европейской России (вторая пол. ХІХ – нач. ХХ вв.) / С. Н. Дейнеко // Каразинські читання (історичні науки); Матеріали міжнародної наукової конференції. – Х., 2007. – С. 88–89.
369. Ден В. Э. Каменноугольная и железоделательная промышленность / Дон В. Э. – СПб. : Типография И. Трофимова, 1912. – 241 с.
370. Джиджора І. Економічна політика російського правительства супроти України в 1710–1730 рр. / Іван Джиджора // Україна в першій половині ХVІІІ віку. Розвідки і замітки. – К., 1930. – С. 3–66.
371. Дзюбенко П. В. Д. И. Менделеев и таможенный тариф: уроки для России / Дзюбенко П. В. – М. : Русская новь, 2003. – 235 с.
372. Дмитриев С. С. Пограничная служба в России в первой половине ХІХ века / С. С. Дмитриев // Пограничник – 1944. – № 7. – С. 40–46.
373. Дружинина Е. И. Северное Причерноморье в 1775–1800 гг. / Дружинина Е. И. – М. : Изд-во АН СССР, 1959. – 277 с.
374. Елизарова Н. А. Аграрный кризис конца ХІХ в. в России / Елизаров Н. А. – М. : Наука, 1959. – 221 с.
375. Ерошкин Н. П. История государственных учреждений дореволюционной России / Ерошкин Н. П. – М. : Высшая школа, 1968. – 368 с.
376. Завадский Й. Б. Наше свеклосахарное производство, его прошлое и настоящее / Завадский Й. Б. – К., 1878. – 285 с.
377. Загорский С. Новый энциклопедический словарь / С. Загорский, Н. Х. Бунге. – СПб., 1911. – Т. 8. – 733 с.
378. Зивекинг Г. Внешняя торговая политика / Зивекинг Г. – СПб., 1908. – 356 с.

379. Злотников М. Ф. Континентальная блокада и Россия / Злотников М. Ф. – М. : Наука, 1966. – 432 с.
380. Золотарев А. М. Записки военной статистики России / Золотарев А. М. – СПб. : Типография С. Н.Худякова, 1894. – 608 с.
381. Золотов В. А. Хлебный экспорт России через порты Черного и Азовского морей / Золотов В.А. – Ростов-на-Дону, 1966. – 256 с.
382. Зомбарт В. История экономического развития Германии в XIX в. / Зомбарт В. – СПб., 1902. – 674 с.
383. Зябловский Е. Российская статистика / Зябловский Е. – СПб. : Типография Ильи Глазунова и К, 1842. – 188 с.
384. Иванюков И. К истории русско-германских таможенных договоров / И. Иванюков // Вестник Европы. – 1914. – № 7. – С. 193 – 217.
385. Измestьева Т. Ф. Внешняя и внутренняя торговля России керосином в конце XIX – начале XX в. (К вопросу об анализе источников) // Математические методы и ЭВМ в исторических исследованиях. – М. : Изд-во МГУ, 1985. – 89 с.
386. Измestьева Т. Ф. Россия в системе европейского рынка. Конец XIX – начало XX вв. (Опыт количественного анализа) / Измestьева Т. Ф. – М. : Изд-во МГУ, 1991. – 188 с.
387. Измestьева Т. Ф. Участие России в международной торговле каменным углем / Т. Ф. Измestьева // Математические методы в социально-экономических и археологических исследованиях. – М. : Наука, 1981. – 237 с.
388. История Киева. – К. : Изд-во АН УССР, 1963. – Т. I. – 663 с.
389. История отечественного судостроения : в 5 томах. – СПб. : Судостроение, 1996. – Т. 2. – 541 с.
390. История Харьковского паровозостроительного завода 1895–1917. – Харьков, 1956. – 159 с.
391. Источниковедение. Теория. История. Метод: источники российской истории. – М. : Наука, 1998. – 532 с.
392. Історія митної справи в Україні / [К. М. Колесников, О. В. Морозов, О. О. Дячок, Г. М. Виноградов та ін.]; за ред. П. В. Пашка, В. В. Ченцова; вступне слово О. Б. Єгорова. – К. : Знання, 2006. – 606 с.
393. Історія міст і сіл Української СРСР: Одеська область. – К. : Вид-во АН УРСР, 1962. – 573 с.
394. Кайданов Н. Систематический каталог дел Государственной Коммерц-Коллегии / Кайданов Н. – СПб.: Тип. В. Киршбаума, 1884. – 643 с.
395. Калашников С. Д. Исторический опыт протекционистской таможенной политики России 1877–1913 гг. / Калашников С. Д. – М. : РТА, 1996. – 189 с.
396. Канкрин Е. Ф. Экономия человеческих обществ и финансовое устройство / Канкрин Е. Ф. – СПб., 1868. – 377 с.
397. Карцов Ю., Военский К. Причины войны 1812 года / Ю. Карцов, К. Военский. – СПб., 1911. – 211 с.
398. Кафенгауз Б. Б. Очерки внутреннего рынка России первой половины XVIII в. / Кафенгауз Б. Б. – М. : Наука, 1958 – 342 с.

399. Кафенгауз Б. Б. Экономические связи Украины и России в конце XVII – начале XVIII столетия / Б. Б. Кафенгауз // Сборник статей “Воссоединение Украины с Россией 1654–1954 гг.”. – М., 1954. – С. 424–426.
400. Кафенгауз Л. Б. Эволюция промышленного производства России (1870–1930 гг.) / Кафенгауз Л. Б. – М. : Наука, 1994. – 312 с.
401. Князьков С. Очерки из истории Петра Великого и его времени / Князьков С. – СПб. : Изд-во П. В. Луковникова, 1914. – 648 с.
402. Ковальський Н. П. Проблеми класифікації письмових джерел в сучасній радянській історіографії / Н. П. Ковальський // Актуальні проблеми історіографії та спеціальних історических дисциплін : тези доповідей IV Всесоюзної конференції : Дніпропетровськ, 31 жовтня – 2 листопада 1983 г. – М., 1983. – С. 19–20.
403. Ковальський В. К. Становлення та розвиток митної справи на Півдні України з давніх часів до 1917 р. (на прикладі Миколаївської митниці) / Ковальський В. К. – Одеса : Юридична література, 2006. – 136 с.
404. Козлова Н. В. Российский абсолютизм и купечество в XVIII веке / Козлова Н. В. – М. : Наука, 1999. – 378 с.
405. Комиссаренко А. И. Экономические аспекты политики России в Юго-Восточной Европе в 40–60-е годы XVIII в. / А. И. Комиссаренко // Україна і Росія в панорамі століть. – Чернівці, 1998. – С. 90–97.
406. Кондурашкин И. С. Частный капитал перед советским судом. Пути и методы накопления по судебным и ревизионным делам. 1918–1926 / Кондурашкин И. С. – Л.: Ленинградский рабочий, 1927. – 235 с.
407. Корнилов Г. Д. Русско-финские таможенные отношения в конце XIX – начале XX вв. / Корнилов Г. Д. – М. : Наука, 1971. – 219 с.
408. Костелянский Е. Н. Экономические ресурсы Украины / Костелянский Е. Н. – Харьков : Киевск. инст. нар. хоз, 1923. – 143 с.
409. Краткая история-хроника Пограничной стражи и выделение ее в Отдельный корпус // Пограничник. – 1907. – № 15. – С. 23–29.
410. Краткий очерк 50-летия акцизной системы взимания налога крепких напитков и 50-летия деятельности учреждений, заведывающих неокладными сборами. – СПб. : Министерство финансов, 1913. – 247 с.
411. Кресін О. В. Політико-правова спадщина української політичної еміграції першої половини XVIII століття / Кресін О. В. – К. : Інститут держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2001. – 468 с.
412. Крестовский А. В. Учебник для рядовых стражников и объездчиков Отдельного Корпуса Пограничной Стражи / Крестовский А. В. – СПб. : Типография Штаба Отдельного Корпуса Пограничной Стражи, 1897. – 245 с.
413. Крестовский А. В. Пограничный надзор. Руководство для старших на постах : учебник для бригадных учебных команд Пограничной стражи / Крестовский А. В. – СПб. : Типография Штаба Корпуса Пограничной Стражи, 1889. – 145 с.
414. Крестовский А. В., Коновалов А. А. Пособие командиру отряда, вахмистрам и старшему поста для ведения словесных занятий на кордоне с

- нижними чинами Отдельного Корпуса Пограничной Стражи о правилах службы пограничного надзора / А. В. Крестовский, А. А. Коновалов. – СПб. : Типография Штаба Корпуса Пограничной Стражи, 1889. – 163 с.
415. Кулишер И. М. Основные вопросы международной торговой политики / Кулишер И. М. – М. : Социум, 2002. – 479 с.
416. Кулишер И. М. История русской торговли до XIX века включительно / Кулишер И. М. – Пг. : Петроградский рабочий, 1923. – 624 с.
417. Кутшеба С. Очерк истории общественно-государственного строя Польши / Кутшеба С. – СПб. : Типография Суворина, 1907. – 287 с.
418. Лазаревский А. Очерки, заметки и документы по истории Малороссии / Лазаревский А. – К. : Типография Г. Т. Корчак-Новицкого, 1892. – 129 с.
419. Лановик Б. Д. Історія господарства: Україна і світ / Лановик Б. Д. – К. : Вища школа, 1995. – 480 с.
420. Лапина З. Г. Учение об управлении государством в средневековом Китае / Лапина З. Г. – М. : Наука, 1985. – 245 с.
421. Лернер О. М. Одесская старина. Исторические очерки / Лернер О. М. – Одесса, 1902. – 231 с.
422. Лист Ф. Национальная система политической экономии / Лист Ф. – М. : Европа, 2005. – 185 с.
423. Лицоева Е. В. Динамика таможенных тарифов на Украине-Гетманщине в XVIII в. / Е. В. Лицоева // Торговля, купечество и таможенное дело в России в XVI–XIX вв. : сб. материалов Второй международной науч. конф. (Курск, 2009 г.) / [сост. А. И. Раздорский]. – Курск, 2009. – С. 201–208.
424. Ліцоева О. Митна справа у Гетьманщині в 60-х рр. XVIII ст. / О. Ліцоева // Український історичний збірник. – 2002 (Випуск 5). – К., 2003. – С. 122–128.
425. Ліцоева О. В. Митна справа в Гетьманщині в другій половині XVII–XVIII ст. : автореф. дис... канд. істор. наук: 07.00.01 / Ліцоева О. В. / Київський національний університет ім. Тараса Шевченка. – К., 2003. – 17 с.
426. Лодыженский К. Н. История русского таможенного тарифа / Лодыженский К. Н. – М. : Социум, 2005. – 457 с.
427. Лубны-Герчук Л. И. Материалы к вопросу об избыточном труде в сельском хозяйстве СССР / Лубны-Герчук Л. И. – М. : Московский рабочий, 1926. – 189 с.
428. Любомиров П. Г. Очерки по истории русской промышленности: XVII, XVIII и начало XIX века / Любомиров П. Г. – М. : Госполитиздат, 1947. – 765 с.
429. Лященко П. И. Зерновое хозяйство и хлеботорговые отношения России и Германии в связи с таможенным обложением / Лященко П. И. – Пг. : Типография Министерства финансов, 1915. – 293 с.
430. Лященко П. И. История народного хозяйства СССР : в 3 т. / Лященко П. И. – М. : Госполитиздат, 1947. – Т. 1. – 765 с.
431. Лященко П. И. История народного хозяйства СССР : в 3-х т. / Лященко П. И. – М. : Госполитиздат, 1952. – Т. 2. – 735 с.
432. М. Х. Рейтерн. Биографический очерк. – СПб. : Изд-во Министерства финансов, 1910. – 217 с.

433. Макотинский М. Борьба с контрабандой и надзор прокуратуры / М. Макотинский // Вестник советской юстиции. – 1925. – № 8. – С. 326–331.
434. Марков Л. Н. Очерки по истории таможенной службы / Марков Л. Н. – Иркутск, 1987. – 156 с.
435. Мартенс Ф. Ф. Собрание трактатов и конвенций, заключенных Россией с иностранными державами / Мартенс Ф. Ф. – СПб. : Типография Морского министерства, 1874. – Т. 3. – 578 с.
436. Мартенс Ф. Ф. Собрание трактатов и конвенций, заключенных Россией с иностранными державами / Мартенс Ф. Ф. – СПб. : Типография Морского министерства, 1874. – Т. 7. – 590 с.
437. Мартинян Э. Л. История экономических реформ: мировой опыт второй половины XIX–XX вв. / Мартинян Э. Л. – Х. : Консум, 1999. – 288 с.
438. Мартыненко А. К. Русско-болгарские отношения в 1894–1902 годах / Мартыненко А. К. – К. : Киевский государственный университет, 1967. – 296 с.
439. Маслов С. К пересмотру русско-германского торгового договора / С. Маслов // Вестник сельського хозяйства. – 1913. – № 13. – С. 11 – 13.
440. Мерль С. Экономическая система и уровень жизни в дореволюционной России и Советском Союзе: Ожидания и реальность / С. Мерль // Отечественная история. – 1998. – № 1. – С. 97–117.
441. Мельников А. В. Записки тайного советника Николая Александровича Качалова – малоизвестный источник по истории таможенного управления 1870–1888-х гг. / А. В. Мельников // Торговля, купечество и таможенное дело в России XVI – XIX вв. : сб. материалов Второй междунар. науч. конф. (Курск, 2009 г.) / [сост. А. И. Раздорский]. – Курск, 2009. – 375 с.
442. Менделеев Д. И. Докладная записка. Материалы для пересмотра таможенного тарифа. – СПб., 1889. – 118 с.
443. Менделеев Д. И. Оправдание протекционизма / Д. И. Менделеев // Проблемы экономического развития России. – М. : Соцэкгиз, 1960. – 615 с.
444. Менделеев Д. И. Проблемы экономического развития России / Менделеев Д. И. – М. : Изд-во социально-политической литературы, 1960. – 614 с.
445. Миллер П. Русская транзитная торговля в XIX столетии / П. Миллер // Русское экономическое обозрение. – 1903. – № 5. – С. 83–114.
446. Мильгунов П. П. Очерки по истории русской торговли IX–XVIII вв. / Мильгунов П. П. – М. : Издание магазина “Сотрудникъ школь” А. К. Залесской, 1905. – 279 с.
447. Миронов Б. М. Кто платил за индустриализацию: экономическая политика С. Ю. Витте и благосостояние населения в 1890–1905 гг. по антропометрическим данным / Миронов Б. – М. : Наука, 2003. – 245 с.
448. Миронов Б. М. Социальная история России периода империи (XVIII – начало XX в.): Генезис личности, демократической семьи, гражданского общества и правового государства : в 2 т. – 3-е изд. СПб. : Дм. Буланин. – Т. 1. – 547 с.
449. Миронов Б. Н. К вопросу о роли российского купечества во внешней торговле Петербурга и Архангельска во второй половине XVIII – начале XX в

- . / Б. Н. Миронов // История СССР. – № 6. – С. 134–141.
450. Михнева Р. В. Россия и Османская империя в международных отношениях в середине XVIII в. (1739–1758) / Михнева Р. В. – М. : Международные отношения, 1985. – 254 с.
451. Мордвинов Н. С. Записки для памяти / Мордвинов Н. С. // Архив графов Мордвиновых. – СПб., 1903. – Т. IX. – С. 9.
452. Мордвинов Н. С. Избранные произведения / Мордвинов Н. С. – М. : Военное издательство, 1945. – 348 с.
453. Мордвинов Н. С. Некоторые соображения по предмету мануфактур в России и о тарифе / Мордвинов Н. С. – СПб., 1833. – 156 с.
454. Морозов О.В. Митна ідеологія Російської імперії і капіталізація в українських губерніях в першій половині XIX ст. / О.В. Морозов // Грані. – 2010. – № 4. – С. 3–8.
455. Морозов О. В. Джерела з історії митного регулювання в українських губерніях Російської Імперії (XVIII – початок XX ст.) // Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету. – Запоріжжя: ЗНУ, 2011. – Вип. XXXI. – С. 347–353.
456. Морозов О. В. Вплив нової митної політики Російської імперії на соціально-економічний розвиток українських губерній у другій половині XIX – на початку XX ст. : автореф. дис... канд. істор. наук: 07.00.01 / Морозов О. В. / Запорізький державний університет. – Запоріжжя, 2002. – 16 с.
457. Морозов О. В. Зовнішньоторговельна політика Росії в Азово-Чорноморському регіоні в другій половині XVIII ст./ О.В. Морозов // Грані. – 2008. – № 3. – С. 48–54.
458. Морозов О. В. Митна складова в структурі державних прибутків Російської імперії у першій половині XVIII ст./ О. В. Морозов // Грані. – 2008. – № 1. – С.16–18.
459. Морозов О.В. Вплив митної політики на соціально-економічний розвиток України в останній чверті XIX – початку XX ст. / О.В. Морозов // Грані. – 2009. – № 3. – С. 6–10.
460. Морозов О.В. Вплив політики протекціонізму на розвиток морського та річкового транспорту в Україні (XIX – початок XX ст.) / О.В. Морозов // Грані. – 2009. – № 4. – С. 9–14.
461. Морозов О.В. Еволюція митного тарифу в Російській імперії у XVIII ст. //Вісник Кам'янець-Подільського національного університету ім. І. Огієнка. Історичні науки / [редкол.: В. С. Степанков (відп. ред.) та ін.]. — Кам'янець-Подільський: Кам'янець-Подільський національний університет імені Івана Огієнка, 2011. — Вип. 4. – С. 589–605.
462. Морозов О.В. Єгор Францевич Канкрін – реформатор митної системи Російської імперії / О.В. Морозов // Вопросы германской истории: Сб. науч. тр. \ Отв. ред. С.И. Бобылева. – Д.: Пороги, 2007. – С. 146–148.
463. Морозов О.В. З історії охорони західного митного кордону Російської імперії (друга чверть XIX ст.)/ О.В. Морозов // Гуманітарний журнал. – 2006. – № 3-4(31-32). – С. 92–98.

464. Морозов О.В. Зовнішньоторговельна політика Російської імперії в умовах континентальної блокади 1807 – 1812 рр. / О.В. Морозов // Грані. – 2008. – № 4 . – С. 7–11.
465. Морозов О.В. Історія боротьби з контрабандою в українських губерніях (остання чверть XVIII – початок XX ст.) / О.В. Морозов // Грані. – 2011. – № 3. – С. 12–16.
466. Морозов О.В. Історія митного тарифу 1819 р.: міфи та реальності / О.В. Морозов // Грані. – 2011. – № 1. – С. 23–27.
467. Морозов О.В. Контрабанда як суспільно-історичне явище в XVII–XIX ст. / О.В. Морозов // Історія торгівлі, податків та мита. – 2010. – № 1. – С. 128–133.
468. Морозов О.В. Митна автономія України в умовах митної політики Російської імперії у першій чверті XVIII ст. / О.В. Морозов // Грані. – 2009. – № 1. – С. 8–12.
469. Морозов О.В. Митна ідеологія Російської імперії у XVIII ст. / О.В. Морозов // Грані. – 2010. – № 5. – С. 8–12.
470. Морозов О.В. Митна політика Російської імперії в українських губерніях у XVIII – на початку XX ст. : історіографічний огляд // Гілея: науковий вісник: Збірник наукових праць. – К., 2012. – Випуск 59. – С.223–233.
471. Морозов О.В. Митна складова в структурі державних прибутків Російської імперії у першій половині XVIII ст. / О.В. Морозов // Грані. – 2008. – № 1. – С. 16–19.
472. Морозов О.В. Митна статистика XIX – початку XX ст. як джерело дослідження митної політики / О.В. Морозов // Грані. – 2009. – № 5. – С. 30–33 .
473. Морозов О.В. Митні суди Росії другої половини XVII – першої половини XVIII ст. / О.В. Морозов // Грані.–2006.–№4.–С.14–16.
474. Морозов О.В. Огляд митної політики Російської імперії у першій чверті XIX ст. / О.В. Морозов // Грані.–2006.–№6.–С.8–12.
475. Морозов О.В. Правохоронна діяльність митних органів Російської імперії в українських губерніях (остання чверть XIX – початок XX ст.) / О.В. Морозов // Грані. – 2008. – № 6. – С. 8–12.
476. Морозов О.В. Торговельні та митні процеси в лівобережній Україні наприкінці XVII – у першій половині XVIII ст. // Слов'янський вісник . – 2012. – Вип. 13. – С. 80–83.
477. Морозов О.В. Українське купецтво Російської імперії в торговельно-митних угодах XVIII – початку XX ст. / О.В. Морозов // Грані. – 2010. – № 6. – С. 3–8.
478. Морозов О.В. Фіскальна діяльність митниць в Україні у XVIII ст./ О. В. Морозов // Історія торгівлі, податків та мита. – 2011. – № 1 (3). – С. 93 – 97.
479. Морозов О.В. Митна система Російської імперії в українських губерніях XVIII – початок XX ст. / Морозов О.В. – Дніпропетровськ : АМСУ, 2011. – 312 с.
480. Морозов О.В. Флот митного відомства Росії XIX–на поч. XX ст. / О.В. Морозов // Грані. – 2003. – №6. – С.16–20.

481. На варті митних рубежів. Митна справа на Слобожанщині: 1660–1870–1992–2000 роки; за ред. П. В. Пашка. – Харків : Каравела, 2000. – 302 с.
482. Неболсин Г. Статистические записки о внешней торговле России / Небольсин Г. – СПб. : Типография второго Отделения Собственной Его Импер. Велич. Канцелярии, 1835. – 324 с.
483. Неболсин Г. Статистическое обозрение внешней торговли России / Неболсин Г. – СПб. : Типография Министерства финансов, 1850. – 547 с.
484. Никольский П. А. О русско-германском торговом договоре / П. А. Никольский // Народное хозяйство. – 1902. – № 4. – С. 1–42.
485. Новиков Я. А. Протекционизм / Я. А. Новиков // Заблуждение протекционизма. – М. – Челябинск : Социум, 2005. – С. 3–56.
486. Оглоблин О. Нариси з історії капіталізму на Україні / Оглоблін О. – Х., 1931. – 278 с.
487. Оглоблин О. П. Про характер російсько-українських економічних відносин XVIII – першої половини XIX ст. / Оглоблин О. П. // Збірник наукових праць. Серія “Історія та географія” / Харк. держ. пед. ун-т ім. Г. С. Сковороди. – Х., 2002. – Вип. 12. – С. 44–50.
488. Одесской таможене 200 лет (1795–1995); под ред. начальника Одесской таможни М. Н. Ковальчука. – Одесса, 1995. – 95 с.
489. Окунь С. Б. К истории таможенного тарифа 1850 г. / С. Б. Окунь // Вопросы генезиса капитализма в России. – Л. : Наука, 1960. – С. 170–180.
490. Орлик В. М. Податкова політика Російської імперії в Україні в дореформений період / Орлик В. М. – Кіровоград : Імекс-ЛТД, 2007. – 631 с.
491. Орлик В. М. Єгор Канкрін і фіскальна політика Російської імперії в правобережній Україні в другій чверті XIX ст. // Спеціальні історичні дисципліни: питання теорії та методики. Зб. наук. праць: у 2-х частинах [Відп. ред. М.Ф. Дмитрієнко]. – К. : НАН України, Інститут історії України. – 2006. – Вип. 13. – Ч. 2. – С. 97–110.
492. Осокин Е. Внутренние таможенные пошлины в России / Осокин Е. – Казань : Типография императорского университета, 1850. – 178 с.
493. Островский А. В. О региональных особенностях аграрного перенаселения капиталистической России: (1862–1914) / А. В. Островский // Проблемы исторической географии России. – М. : Наука, 1982. – Вып. 2. – С. 175–181.
494. Павленко Н. И. Развитие металлургической промышленности России в первой четверти XVIII века. Промышленная политика и управление / Павленко Н. И. – М. : Наука, 1953. – 258 с.
495. Павленко Н. И. Материалы о развитии уральской промышленности в 20 – 40-х годах XVIII в. / Н. И. Павленко // Исторический архив. – Т. IX. – М., 1953. – С. 274–284.
496. Пальчинский В. Состояние промышленных сил России до 1832 года / Пальчинский В. – СПб. : Императорская Академия наук, 1833. – 129 с. 58\79
497. Парусов А. И. Из истории внешней торговли России в конце XVIII – первой четверти XIX вв. / А. И. Парусов // Вопросы экономической и

- социально-политической истории России в XVIII–XIX вв. – Вып. 1. – Горький, 1975. – С. 39–56.
498. Патлаевский И. Денежный рынок России от 1700 до 1762 года / Патлаевский И. – Одеса, 1868. – 309 с.
499. Пилипенко А. Н. Охрана русских границ и борьба с контрабандой на Черноморском побережье Кавказа (1829–1853 гг.) / А. Н. Пилипенко // Сборник статей отделения погранологии Международной Академии информатизации. – Вып. 5. – Ч. 2. – М. : Отделение погранологии МАИ, 1998. – С. 80–87.
500. Пилипенко О. Экспорт хліба з України через порти Чорного та Азовського морів II пол. XIX – поч. XX ст. / О. Пилипенко // Вісник славістичного університету. – 2006. – № 23. – С. 42–48.
501. Пилипенко О. Экспорт продукції птахівництва з Наддніпрянської України поч. XIX – поч. XX ст. / О. Пилипенко // Київська старовина. – 2006. – № 3. – С. 92–97.
502. Пилипенко О. Экспорт продукції тварин з Наддніпрянської України поч. XIX – поч. XX ст. / О. Пилипенко // Київська старовина. – 2006. – № 2. – С. 65–70.
503. Пилипенко О. Організація зовнішньої торгівлі України в умовах Російської імперії II пол. XIX – поч. XX ст. / О. Пилипенко // Вісник Академії праці та соціальних відносин. – 2006. – № 1. – С. 78–92.
504. Пилипенко О. Участь України у зовнішній торгівлі Росії з балканськими країнами кін. XIX – поч. XX ст. / О. Пилипенко // Інститут історії України НАН України. Збірник відділу міжнародних відносин. – 2006. – № 10. – С. 34–36.
505. Пилипенко С. М. Зовнішня торгівля Кримського ханства у 40–70-ті роки XVIII ст. / С. М. Пилипенко // УІЖ. – 1996. – № 6. – С. 92–96.
506. Пихно Д. И. Главнейшие нужды сельского хозяйства / Пихно Д. И. – К., 1902. – 84 с.
507. Пихно Д. И. О свободе международной торговли и протекционизме / Пихно Д. И. – К., 1889. – 189 с.
508. Плеханов А. М. Отдельный корпус пограничной стражи Императорской России 1893–1917 / Плеханов А. М. – М. : Граница, 2003. – 287 с.
509. Плохинский М. М. Иноземцы в старой Малороссии / М. М. Плохинский // Труды Двенадцатого археологического съезда въ Харькове 1902. – М., 1905. – Т. 2. – С. 46.
510. Погребинский А. П. Очерк истории финансов дореволюционной России / Погребинский А. П. – М. : Госфиниздат, 1954. – 268 с.
511. Познер М. В. Исторический обзор правительственных мероприятий для развития русского торгового мореплавания / Познер М. В. – СПб. : Изд-во Министерства финансов, 1880. – 322 с.
512. Покровский С. А. Внешняя торговля и внешняя торговая политика России / Покровский С. А. – М. : Международная книга, 1947. – 401 с.
513. Поляков В. Л. Таможенная политика царского правительства и ее влияние на развитие отечественной промышленности в период разложения феодальной системы (кон. XVIII – пер. четв. XIX в.) / Поляков В. Л. – Л. : Наука, 1976. –

211 с.

514. Полянский Ф. Я. Цена и стоимость в условиях феодализма / Полянский Ф. Я. – М. : Издательство Московского университета, 1983. – 197 с.
515. Пономарев А. М. Промышленность Украины в XVIII в. Национальные формы мануфактуры / Пономарев А. М. – Черновцы, 1969. – 87 с.
516. Пономарьов О. М. Розвиток капіталістичних відносин у промисловості України XVIII ст. / Пономарьов О. М. – Львів : Видавництво Львівського університету, 1971. – 183 с.
517. Посошков И. Т. Книга о скудости и богатстве и другие сочинения / Посошков И. Т. – М. : Госиздат, 1951. – 312 с.
518. Поташнікова Г. В. Забезпечення надходжень митних зборів до державного бюджету з губерній Правобережної України у другій половині XIX – на початку XX ст. / Г. В. Поташнікова // Історія торгівлі, податків та мита : [зб. наук. пр. першої школи семінару; за ред. О. О. Дячка]. – Дніпропетровськ : АМСУ, 2007. – С. 130–136.
519. Поташнікова Г. В. Особливості контрабандного промислу на Правобережній Україні у кінці XIX – на початку XX ст. / Г. В. Поташнікова // Актуальні проблеми вітчизняної та всесвітньої історії : [наукові записки Рівненського державного гуманітарного університету]. – Рівне, 2008. – Вип. 12. – С. 30–33.
520. Поташнікова Г. В. Розвиток митної справи на Правобережній Україні в умовах становлення ринкової економіки (60-ті рр. XIX ст. – 1914 р.) : автореф. дис... канд. істор. наук: 07.00.01 / Поташнікова Г. В. / Чернівецький національний університет ім. Ю.Федьковича. – Чернівці, 2009. – 20 с.
521. Поташнікова Г. В. Зміни в структурі митних установ Російської імперії у 60-х рр. XIX ст. – 1914 р. (на матеріалах Правобережної України) / Г. В. Поташнікова // Питання історії України : [зб. Наук. пр.. Чернівецького національного університету імені Ю. Федьковича]. – Чернівці, 2008. – Т. 11. – С. 187–201.
522. Предтеченский А. В. Борьба протекционистов с фритредерами в начале XIX в. / А. В. Предтеченский // Ученые записки ЛГУ. Серия: Исторические науки. – Л., 1939. – Вып. 5. – № 48. – С. 143–156.
523. Прошин Г. Г. Таможенный тариф 1819 года / Г. Г. Прошин // Научные доклады высшей школы. Исторические науки. – 1961. – № 4. – С. 113–114.
524. Радищев А. Н. Полное собрание сочинений / Радищев А. Н. – Т. 3. – М.-Л. : Госиздат, 1952. – 583 с.
525. Раздорский А. И. Книга таможенного и питейного сбора Курска и Курского уезда 1720 г. Исследование. Тексты. Комментарии / [Раздорский А. И.]. – СПб. : Дмитрий Буланин, 2007. – 622 с.
526. Реєнт О. П. Україна в імперську добу (XIX – початок XX ст.) / Реєнт О. П. – К. : Інститут історії України НАН України, 2003. – 340 с.
527. Репин Н. Н. Внешняя торговля и социально-экономическое развитие России в XVIII в. (Архангелогородский и Петербургский порты) / Репин Н. Н. – Омск. : Изд-во Омского университета, 1989. – 235 с.

528. Репин Н. Н. Торговля России с европейскими странами на отечественных судах (конец XVII – середина 60-х гг. XVIII в.) / Н. Н. Репин // Исторические записки. – 1985. – Т. 112. – С. 137–148.
529. Репина Л. П. Смена познавательных ориентаций и метаморфозы социальной истории / Л. П. Репина // Социальная история: ежегодник. – 1997. – М., 1998. – С. 11–51.
530. Роговин Л. Н. О паспортах заграничных, пропуске через границу и пограничных сообщениях. – СПб. : Типография МВД 1909. – 123 с. 98\705
531. Рубинштейн Н. Л. Внешняя торговля России и русское купечество во второй половине XVIII в. / Н. Л. Рубинштейн // Исторические записки. – 1955. – Т. 54. – С. 350–357.
532. Руднів В. Фінансовий стан України за Петра I / В. Руднів // Науковий збірник за рік 1925. Записки українського наукового товариства в Києві. – К., 1926. – Т. 20. – С. 35–54.
533. Рудченко И. Я. Исторический очерк обложения торговли и промыслов в России с приложением материалов по торгово-промышленной статистике / Рудченко И. Я. – СПб. : Типография В. Киршбаума, 1893. – 355 с.
534. Рынцзюнский П. Г. К определению размеров аграрного перенаселения в России на рубеже XIX–XX вв. / П. Г. Рынцзюнский // Социально-экономическое развитие России. – М. : Наука, 1986. – С. 155–171.
535. Санкт-Петербургские Ведомости . – 15 февраля 1810 г. – № 13.
536. Санкт-Петербургские Ведомости. – 11 февраля 1808 г. – № 12.
537. Свечин А. А. Эволюция военного искусства / Свечин А. А. – М. : Академический проект, 2002. – 864 с.
538. Головка Ю. І. Свідчення про зловживання на Феодосійській митниці (1797 р.) як джерело до історії зовнішньої торгівлі на півдні України / Ю. І. Головка // Волинські історичні записки. – Т.1. – 2009. – С. 22–28.
539. Семенов А. Изучение исторических сведений о российской внешней торговле и промышленности с половины XVIII столетия по 1858 г. / Семенов А. – СПб. : В Типографии II-го Отделения Собственной Его Импер. Велич. Канцелярии, 1858. – 381 с.
540. Сибирцева Г. А. Неаполитанское королевство и Россия в последней четверти XVIII / Сибирцева Г. А. – М. : Наука, 1981. – 234 с.
541. Ситий І. Гетьманські універсали в колекції Чернігівського історичного музею ім. В. В. Тарновського / І. Ситий // Сіверянський літопис. – 1998. – № 2. – С. 35–41.
542. Скальковский А. Русский торговый флот и срочное пароходство / Скальковский А. – СПб., 1887. – 232 с.
543. Слабченко М. Е. Организация хозяйства Украины от Хмельницыны до мировой войны / Слабченко М. Е. – Одесса, 1923. – Ч. I. – Т. 3. – 194 с.
544. Слабченко М. С. Паланкова організація Запорозьких Вольностей / М. С. Слабченко // Праці комісії для виучування історії західноруського і українського права. – К., 1929. – Вип. VI. – С. 347–355.

545. Слабченко М., Оглоблин А. П. Очерки истории украинской фабрики. Предкапиталистическая фабрика. Г.И.У. 1925 / М. Слабченко, А. П. Оглоблин // Записки історично-філологічного відділу ВУАН. – 1926. – Кн. VII–VIII (1926). – С. 521–587.
546. Смирнов В. Крымское ханство под верховенством Оттоманской порты в XVIII веке до присоединения его к России / Смирнов В. – Одесса, 1889. – 286 с.
547. Соболев М. Н. Очерки экономической политики промышленности и торговли / Соболев М. Н. – Харьков : Типография Губернского правления, 1916. – 323 с.
548. Соболев М. Н. История русско-германского торгового договора / Соболев М. Н. – Типография редакции периодических изданий Министерства финансов, 1915. – 202 с.
549. Соболев М. Н. Таможенная политика России в XIX веке / Соболев М. Н. – Томск : Сиб. Товарищество печатного дела, 1911. – 870 с.
550. Соболев М. Н. Торговый договор с Германией 1904 г. / М. Н. Соболев // Исторический вестник. – 1915. – Т. СXXXIX. – С. 523–527.
551. Дейнеко С. М. Соціальне забезпечення співробітників митної служби Російської імперії (друга половина XIX – початок XIX ст.). На прикладі Харківської митниці. / С. М. Дейнеко // Збірник наукових праць Харківського національного педагогічного університету імені Г. С. Сковороди. – 2008. – (Серія Історія та географія). – Вип. 33. – С. 59–63.
552. Стефанов Н. Теория и метод в общественных науках / Стефанов Н. – М. : Прогресс, 1967. – 342 с.
553. Струве П. Б. Торговая политика России / Струве П. Б. – Челябинск : Социум, 2007. – 282 с.
554. Сыроечковский В. Е. Мухаммед-Гирей и его вассалы / В. Е. Сыроечковский // Ученые записки МГУ. – 1940. – Вып. 61. – С. 23–34.
555. Тенгоборский Л. В. О производительных силах России / Тенгоборский Л. В. – М. – СПб., 1858. – 254 с.
556. Тимофеенко В. И. Города Северного Причерноморья во второй половине XVIII в. / Тимофеенко В. И. – К. : Вища школа, 1984. – 293 с.
557. Тищенко М. Ф. Нариси історії зовнішньої торгівлі Стародубщини в XVIII ст. / М. Ф. Тищенко // Записки історико-філологічного відділу ВУАН. – К., 1931. – Кн. 26. – С. 17–24.
558. Тищенко М. Ф. Про участь Лівобережної України в зовнішній торгівлі у XVIII ст. / М. Ф. Тищенко // Український історичний журнал. – 1963. – № 3. – С. 101–110.
559. Тищенко М. Ф. Форпости, митниці та карантини на західному пограниччю, в зв'язку з зовнішньою торгівлею України у XVIII столітті / М.Ф. Тищенко // Історико-географічний збірник. – Т.4. – К., 1930. – С. 2–107.
560. Толстой Д. История финансовых учреждений России / Толстой Д. – СПб. : Типография Константина Жерпакова, 1848. – 254 с.

561. Толстой Д. А. История финансовых учреждений России со времени основания государства до кончины императрицы Екатерины II / Толстой Д. А. – СПб. : Типография К. Жерпакова, 1848. – 254 с.
562. Томсинов В. А. Светило русской бюрократии: исторический портрет М. Сперанского / Томсинов В. А. – М. : Молодая гвардия, 1991. – 287 с.
563. Томулець В. М. Роль і значення торгівлі у становленні та розширенні економічних зв'язків Бессарабії з українськими губерніями (1812–1868 рр.) / В. М. Томулець // Український історичний журнал. – 2005. – № 5. – С. 18–28.
564. Троицкий П. Пустынно-Николаевский монастырь / П. Троицкий // Труды Киевской духовной Академии. – 1878. – № 9. – С. 621–629.
565. Туган-Барановский М. И. Война 1812 года и промышленное развитие России / М. И. Туган-Барановский // Отечественная война и русское общество. – 1912. – Т. 4. – С. 351–372.
566. Туган-Барановский М. И. Русская фабрика в прошлом и настоящем. Историческое развитие русской фабрики в XIX в. – М. : Наука, 1997. – 564 с.
567. Туган-Барановский М. И. Витте и Бунге как министры финансов / М. И. Туган-Барановский // Северные записки. – 1915. – № 3. – С. 134–154.
568. Тургенев Н. И. Опыт теории налогов / Тургенев Н. И. – СПб., 1818. – 234 с.
569. Тюлар Ж. Наполеон / Тюлар Ж. – М. : Междунар. Отношения, 1966. – 344 с.
570. Угаров Б. М. У таможенного барьера / Угаров Б. М. – М. : Международные отношения, 1975. – 212 с.
571. Ульяницкий В. А. Дарданеллы, Босфор и Черное море в XVIII веке / Ульяницкий В. А. – М. : Изд-во Сытина, 1883. – 256 с.
572. Фирсов Н. Н. Правительство и Общество в их отношениях к внешней торговле России в царствование Екатерины II / Фирсов Н. Н. – Казань : Типография Императорского Университета, 1902. – 395 с.
573. Фирсов Н. Н. Русские балансовые ведомости XVIII в. Как историко-статистический источник / Фирсов Н. Н. – Казань : Императорский университет, 1900. – 178 с.
574. Фирсов Н. Н. Русские торгово-промышленные компании в первую половину XVIII столетия / Фирсов Н. Н. – Казань : Типография Императорского университета, 1896. – 220 с.
575. Фоккеродт И. Г. Россия при Петре Великом / И. Г. Фоккеродт // ЧИОДР. – Т. II. – 1874. – С. 57–97.
576. Фундаклей И. Статистическое описание Киевской губернии / Фундаклей. И. – СПб. : 1867. – Ч. III. – 187 с.
577. Хадонов Е. Е. Очерки из истории финансово-экономической политики пореформенной России (1861–1904 гг.) / Хадонов Е. Е. – М. : ЮПАПС, 1997. – 240 с.
578. Хромов П. В. Экономическое развитие России в XIX–XX веках / Хромов П. В. – М. : Госполитиздат, 1950. – 412 с.
579. Ченцов В. В. Політичний розшук у царській Росії. Жандармерія і охранка / В. В. Ченцов // З архівів ВУЧК – ГПУ – НКВД – КГБ. – 2001. – № 2 (17). –

445 с.

580. Чернушевич М. П. Материалы к истории пограничной стражи / Чернушевич М. П. – СПб. : Типография Штаба Отдельного Корпуса Пограничной Стражи, 1901. – Ч. 1. – Вып. 2. – 175 с.

581. Чернушевич М. П. Материалы к истории пограничной стражи. – Ч. 2. Вып. 2. Служба в военное время. Крымская кампания 1854–1856 гг. – СПб. : Типография ОКПС, 1904. – 247 с.

582. Чечулин И. Д. Очерки по истории русских финансов в царствование Екатерины II / И. Д. Чечулин // Журнал министерства Народного просвещения . – 1905. – Ч. CCCLVII. – С. 142–202.

583. Чечулин И. Д. Очерки по истории русских финансов в царствование Екатерины II / И. Д. Чечулин // Журнал министерства Народного просвещения . – 1905. – Ч. CCCLVIII. – С. 42–100.

584. Чулков М. Д. Историческое описание российской коммерции при всех портах и границах от древних времен до ныне настоящего, и всех преимущественных узаконений по оной государя императора Петра Великого и ныне благополучно царствующей государыни императрицы Екатерины Великия / Чулков М. Д. – М. : Университетская типография у Н. Новикова, 1785. – Т. I. – Кн. 2. – 720 с.

585. Чулков М. Д. Историческое описание российской коммерции при всех портах и границах от древних времен до ныне настоящего, и всех преимущественных узаконений по оной государя императора Петра Великого и ныне благополучно царствующей государыни императрицы Екатерины Великия / Чулков М. Д. – М. : Университетская типография у Н. Новикова, 1785. – Т. IV. – 680 с.

586. Чулков М. Д. Историческое описание российской коммерции при всех портах и границах от древних времен до ныне настоящего, и всех преимущественных узаконений по оной государя императора Петра Великого и ныне благополучно царствующей государыни императрицы Екатерины Великия : Сочинения : в 7 т. / Чулков М. Д. – М. : Университетская типография у Н. Новикова, 1785.

587. Шандра В. С. Інститут генерал-губернаторства в Україні XIX – початку XX ст.: структура, функції, архіви канцелярій : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня доктора істор. наук: 07.00.06 / В. С. Шандра / Інститут української археографії та джерелознавства ім. М. С. Грушевського НАН України. – К., 2002. – 32 с.

588. Шапошников Н. Н. Таможенная политика России до и после революции / Шапошников Н. Н. – М. – Л. : Тип. им. Володарского, 1924. – 187 с.

589. Шафонский А. Черниговскаго наместничества топографическое описание с кратким географическим и историческим описанием Малыя России / Афанасий Шафонский. – К. : Университетская типография, 1851. – 136 с.

590. Швидько Г. К. Джерела з історії діяльності митниць Гетьманщини XVIII ст. / Г. К. Швидько // Вісник Академії митної служби України. – 2000. – № 4. – С. 118–124.

591. Швидько Г. К. Документи РДВІА про торгівельні відносини між Запорізькою Січчю та Гетьманщиною у другій половині XVIII століття / Г. К. Швидько // Записки науково-дослідної лабораторії історії Південної України ЗДУ: Південна Україна XVIII–XIX століття. – Запоріжжя, 1999. – Вип. 4/5. – С. 12–16.
592. Шевченко А. Вплив митної політики Російської імперії на імпорту торгівлю портів України другої половини XIX – початку XX ст. / А. Шевченко // Український історичний збірник. – 2010. – Вип. 13. – С. 110 – 115.
593. Шевченко А. М. Експорт хліба через південні порти України (60–90-ті рр. XIX ст.) / А. М. Шевченко // Науковий вісник ІДГУ. – 2005. – Випуск 19. – С. 46–49.
594. Шевченко А. М. Розбудова залізничного транспорту в Південній Україні та його роль у поширенні зернового експорту в II пол. XIX ст. / А. М. Шевченко // Проблеми історії України XIX – початку XX ст. – 2006. – Випуск XI. – С. 179–186.
595. Шепелев Л. Е. Царизм и буржуазия во второй половине XIX века. Проблемы торгово-промышленной политики / Шепелев Л. Е. – Л. : Наука, 1981. – 267 с.
596. Шепелев Л. Е. Торгово-промышленные ведомства России в первой четверти XIX в. / Шепелев Л. Е. – СПб. : Английская набережная, 4, 2000. – 432 с.
597. Шершневич Г. Ф. Курс торгового права / Шершневич Г. Ф. – М. : Статут, 2003. – 544 с.
598. Шляхов О. Б. До питання про ступінь розвитку капіталізму в Україні наприкінці XIX – поч. XX ст. / О. Б. Шляхов // Проблеми історії України XIX – поч. XX ст. – К. : Інститут історії України НАН України. – 2007. – Вип. XII. – С. 25–36.
599. Шмоллер Г. Борьба классов и классовое господство / Шмоллер Г. – М., 1906. – 135 с.
600. Щербина В. Документи до історії Києва 1494–1835 рр. / В. Щербина // Український археографічний збірник. – К., 1926. – Т. 1. – С. 1–49.
601. Э. де Сото Иной путь. Невидимая революция в третьем мире / Э. де Сото. – М.: Catallaxy, 1995. – 387 с.
602. Энциклопедический словарь Брокгауза. – СПб. : Издательское дело Брокгауз – Эфронъ, 1898. – Т. XXIV. – 945 с.
603. Энциклопедический словарь. – СПб. : Издательское дело Брокгауз – Эфронъ, 1901. – Т. XXXII. – 986 с.
604. Эсслен И. Политика внешней торговли / Эсслен И. – М. : Московский рабочий, 1927. – 267 с.
605. Юдин Б. Г. Методологический анализ как направление изучения науки / Юдин Б. Г. – М. : Наука, 1986. – 251 с.
606. Юрченко П. Историко-статистический очерк торговли города Херсона / Петр Юрченко // Записки Императорского Одесского общества истории и древностей. – 1882. – Т. 13. – С. 150–181.
607. Юхт А. И. Торговля с восточными странами и внутренний рынок России (20–60-е годы XVIII века) / Юхт А. И. – М. : Наука, 1994. – 456 с.

608. Яворницький Д. І. До історії Степової України / Яворницький Д. І. – Дніпропетровськ, 1929. – 536 с.
609. Яковцевский В. Н. Роль неэквивалентного обмена в процессе первоначального накопления в России / В. Н. Яковцевский // К вопросу о первоначальном накоплении в России (XVII–XVIII вв.). – М. : Госиздат, 1958. – С. 406–417.
610. Янжул И. И. Исторический очерк развития фабрично-заводской промышленности в Царстве Польском / Янжул И. И. – М., 1887. – 189 с.
611. Яцунский В. К. Изменения в размещении населения России в 1724–1916 гг. / В. К. Яцунский // История СССР. – 1957. – № 1. – С. 192–224.