

*В.М.Орлик*  
(м. Кіровоград)

**МИТНА ПОЛІТИКА РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ ТА ОРГАНІЗАЦІЯ  
МИТНОГО КОНТРОЛЮ В УКРАЇНСЬКИХ ГУБЕРНІЯХ У  
ДОРЕФОРМЕННИЙ ПЕРІОД (1795 – 1861 рр.)**

Митні платежі протягом ХІХ ст. становили від 6% до 18 % [1; с.111] бюджетних надходжень Російської імперії. Разом із подушною податтю та питним збором вони склали основу її податкової системи\*, даючи близько 80% усіх податкових надходжень і близько 60% доходів бюджету. Митниці, крім фіскальних функцій, виконували і поліцейські, зокрема, здійснювали нагляд за дотриманням норм, що стосуються контролю за зовнішньою торгівлею, а також вели боротьбу з контрабандою [4; с. 608.]. Митна політика кінця ХVІІІ – початку ХІХ ст. була знаряддям європейської політики Російської імперії, яка протягом 1797–1812 рр, як справедливо зазначав російський дослідник К.Лодиженський, “устигла перевоювати буквально із усіма національностями Європи” [5; с. 168].

У другій половині ХVІІІ ст. в Російській імперії ліквідовуються внутрішні митниці. Після третього поділу Речі Посполитої (1795 р.) на території Правобережної України створюються Волинська, Брацлавська та Подільська губернії. Колишні прикордонні митниці ліквідовувались відповідно до іменного указу Катерини ІІ сенату від 8 серпня 1795 р. Вони переносились на нові кордони імперії, зокрема в міста Ямпіль на Брацлавщині, Жванець, Волочиск на Поділлі та Володимир і Радивилів на Волині [6; арк. 1]. Створювались карантини при Ямпільській та Жванецькій митницях. На будівництво згаданих установ виділялося 192582,5 руб., які передбачалося отримати з доходів зазначених губерній протягом трьох років [6; арк. 2]. Їхній штат комплектувався чинами ліквідованих прикордонних митниць і митних застав. Управління митницями здійснювалося переважно губернськими казенними палатами, а у малоросійських губерніях генерал–губернаторами та губернаторами. Наприкінці 90-х років ХVІІІ ст. у 8 прикордонних західних губерніях, у тому числі і в 3 українських (Подільській, Волинській та Новоросійській) запроваджується інститут митних інспекторів [7; с. 405].

У кінці ХVІІІ ст. на Півдні та Заході України формується система

\*Про що свідчать такі дані:

Види доходів	Доходи по рокам в тис. крб.						
	1842	1844	1846	1848	1850	1852	1855
Податі	46847	46294	44406	46476	45467	48096	42955
Питні збори	46977	42492	50432	53365	52395	78825	78970
Митні платежі	27000	28715	30430	29111	29897	31753	16253

(Складено на основі [2; с. 110-291; 3; с. 17-44])



органів митного контролю, серед яких особливо виділяється Одеська портова, Гусятинська та Радзивилівська митниці, які відігравали особливу роль у зовнішній торгівлі Російської імперії. Так, відповідно до митного тарифу 1797 р., допускалось увезення незабороненого товару лише через Петербурзький, Ризький та Одеський порти, через митниці на західному кордоні дозволявся пропуск із стягненням мита за вартість товарів, а через південні митниці пропускалися тільки турецькі товари. Через інші митниці імперії пропуск іноземної продукції заборонявся, за винятком 3-4 предметів [7; с.363].

Ефективність митного контролю була досить незначною. Військовий міністр Барклай де Толлі у 1810 р. виявив незадовільний стан охорони кордону у західних губерніях. У цьому регіоні іноземні купці за сприяння митника, а також за відповідну платню, 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 усьому периметру сухопутного кордону від містечка Поланген Курляндської губернії до містечка Ягорлик Подільської губернії створювались 150-верстові ділянки, для охорони яких відряджались полки донських козаків [8; с.44]. Тричі на рік вони переводились на інші ділянки кордону, згодом цей термін збільшується до 6 місяців [7; с.406].

1811 р. затверджується новий митний статут. Наприкінці 1811 р. начальник Одеського митного округу Є.Зальфельт, для успішного виконання вимог нового митного статуту здійснив об’їзд ділянки кордону, від Маяка на Дністрі, через Овідіополь до Очаківського гирла і морським берегом до м.Одеси, а звідти до Херсону\_ митний контроль за якою покладався на ввірений йому округ [9; арк.2]. Проаналізувавши ситуацію він у січні 1812 р. звернувся до департаменту зовнішньої торгівлі із своїми пропозиціями, щодо покращення митного контролю та боротьби з контрабандою, вказавши на необхідність ліквідації Херсонської та Миколаївської митних застав і передачі їхніх функцій Очаківській та на доцільність влаштування по периметру кордону митних наглядців і об’їзних постів, оснащених катерами і шлюпками [9; арк. 28–29]. Є.Зальфельт пропонував збільшити кількість об’їзників в окрузі до 100 [9; арк.5,26–26 зв.], вважаючи, що такі заходи сприятимуть “загальному перекриттю зловживань на Чорному морі” [9; арк.29]. Департамент зовнішньої торгівлі міністерства фінансів пропозиції Є.Зальфельта направив на розгляд нового начальника Одеського митного округу І.Бларамберга й узгодження з херсонським військовим губернатором Дюком де Рішельє. Новий шеф одеських митниць, заручившись підтримкою губернатора, не погоджується із запропонованим його попередником шляхом реформування округу, а митний контроль на цій ділянці так і залишається незадовільним [9; арк.18–24а]. Розуміючи усю складність забезпечення надійного митного і прикордонного контролю, департамент зовнішньої торгівлі міністерства фінансів у розпорядженні №2112 від 19 березня 1814 р. вказав керівникам митниць на квітневий 1807 р. указ колишньої комерц-колегії щодо звільнення з посад об’їзників

---

та доглядачів осіб, “в посаді і поведінці непорядних” [10; арк.11]. Об’їзdnиками та доглядачами рекомендувалось брати осіб вільних станів – представників купецтва та міщанства, які знаходились у подушному окладі [10; арк.11].

Херсонський військовий губернатор герцог Рішельє виступає за введення у м.Одесі режиму порто-франко\*, який на його думку стане ефективним знаряддям у боротьбі із контрабандою [11; с.12]. Влаштування порто-франко відповідно до квітневого 1817 р. указу імператора Олександра I, тривало в Одесі протягом лютого 1818 – липня 1819 р.р. і коштувало місту 300 тис. руб. [11; с.15]. Ця особлива митна система починає діяти в Одесі у серпні 1819 р. Місто із прилягаючою територією виділялось із загальної митної території Російської імперії, межі цієї території огорожувались і охоронялись. Останнє було досить проблематичним, оскільки ця зона була огорожена ровами, валами і не освітлювалась у нічний час, що сприяло розвитку контрабанди [12; с.47]. У цій зоні дозволялось не лише вивантажувати та зберігати товари, а й переробляти без усіляких мит та обмежень, поки вони не вивозились на митну територію імперії. Такий крок царської влади, спрямований на залучення іноземних купців, зумовлювався обмеженими капіталами вітчизняного купецтва і майже повною відсутністю торговельного флоту [13; с.194-195]. Існування порто-франко мало як позитивні так і негативні наслідки для регіону. Поблизу порто-франко організовуються ярмарки, що благодатно впливало на “тогівлю та добробут Південного краю [14; арк.1]. Південь України був районом розвитку товарного хліборобства, залучення іноземних купців до його експорту сприяло притоку капіталів до регіону та розвитку там підприємництва. У Одесі організовувалися “банкірські дома, обороти яких охопили все узбережжя Чорного і Азовського морів” [15; с.297]. Російський дослідник В.Золотов зазначає, що на цій торгівлі економічно зросла і розбагатіла значна частина купецтва, яка отримувала значні прибутки, перепродуючи зерно іноземним компаніям і купцям для експорту його за кордон [16; с.161]. Одеса перетворюється на один із найважливіших портів імперії, через який постійно зростає імпорт товарів. Якщо у 1802 р. він складав 719 тис. руб. то у 1860 – 14766 тис.руб. [15; с.297]. У той же час порто-франко мав негативні наслідки для розвитку в регіоні мануфактурної промисловості, яка не витримувала конкуренції з іноземною. У Одесі існувало 2 митниці 1-го класу: портова та впускна до внутрішніх губерній [17; с.39].

Після прийняття митного статуту 1819 р. охорона державного кордону покладалась на митну, згодом прикордонну, сторожу міністерства фінансів [12; с.47], козачі частини переводились на другу лінію, за дві-три версти від лінії митних об’їздників. Митна політика першої чверті ХІХ ст. провадилася під гаслом фрітрейдерства, тобто вільної торгівлі і

---

\* Порто-франко - історична назва вільних митних зон у портах, аналог сучасних митних складів, користувалися митною екстериторіальністю, на них не поширювалися правила зовнішньої торгівлі й обміну валют. Такий режим дозволяє створювати справжні міжнародні ринки товарів, що знаходяться в розпорядженні можливих покупців і тимчасово перебуваючих у стані "апатриду", що звільняє їх від національної регламентації. Таким чином, вони дуже швидко можуть бути реекспортовані у будь-якому напрямку. [ 2; с.662]



невтручання держави у приватну підприємницьку діяльність, особливо після розгрому Наполеона та проведення Віденського конгресу, проекти якого передбачали створення у Європі території, вільної від митних платежів.

Учасниками Віденського конгресу особлива увага приділялась Польщі\*, яка фактично зазнала четвертого поділу і значну частину якої – Царство Польське - Росія отримала саме відповідно до його рішень. Йдучи на зустріч вимогам Австрії, російський уряд дозволяє пропуск товарів із значно зменшеним митом через Гусятинську митницю [5; с.181]. Загалом же для торгівлі у прикордонних регіонах митні пільги надавались Австрії та Пруссії, а українське Поділля та його митниці перетворювались “на центр комунікацій, якими йшли товарні потоки з України до Данцига (Гданська) та Кенігсберга”[18; с.24]. Усе це знайшло закріплення у митному тарифі 1819 р., який завдав значної шкоди вітчизняним виробникам, продукція яких була неконкурентоспроможною у порівнянні із західноєвропейською. Статут вводився у дію з 1820 р. Саме на 1820 рік припадає пік імпорту європейських товарів у Росію [5; с.189]. Ліберальна митна політика негативно впливала і на розвиток купецтва та торгівлі. Як свідчить академік С.Струмилін, кількість купецтва в імперії протягом 1816–1824 рр. зменшилась на 35% [19; с.297], що в свою чергу зменшило надходження до бюджету.

Усвідомлюючи пагубність для економіки країни провадження ліберальної митної політики, міністр фінансів Д.Гур'єв 12 серпня 1821 р. звертається до Олександра I із таємною запискою, у якій аналізуються її негативні наслідки для фабричної промисловості держави [20; с.669–671]. Він зазначає, що за останні два роки річний імпорт західноєвропейських товарів зріс майже на 100 тис.руб. і негативно вплинув на реалізацію продукції вітчизняних фабрик [20; с.670]. У листопаді того ж року Д.Гур'єв звертається за дорученням імператора до керівників міністерств внутрішніх та закордонних справ В.Кочубея і К.Нессельроде, та статс-секретаря І.Каподістрі і М.Сперанського, яким належало вивчити заходи, необхідні для запобігання негативним тенденціям у вітчизняній фабричній промисловості [20; с.355–361]. Міністр фінансів зазначав, що відкривши сухопутний кордон, уряд сподівався якщо не викоринити контрабанду, то хоча б значно зменшити її, а діяльність митних органів Царства Польського і Великого князівства Фінляндського сприяла її зростанню [20; с.356]. Особливу увагу Д.Гур'єв звертає на митний контроль, який знаходився у неналежному стані. Подільський губернатор вказував міністру на транспорту товарів, що проходили Гусятинську та Бердичівську митниці без ярликів і мали підробні пломби [21; арк.75]. Розуміючи усю складність ситуації, Д.Гур'єв пропонував покращити комплектування корпусу прикордонної охорони, адже самі митники бу-

\* Стаття ХХІХ акту віденського конгресу від 5 травня 1815 р. декларувала, що "бажаючи сприяти свободі привозу і вивозу товарів між згаданими областями, що склали раніше Королівство Варшавське, сторони, що домовляються, погодилися призначити комісарів, яким буде доручено розглянути торгові узаконення і тарифи, нині існуючі, представити проекти для кращого встановлення всього, що цієї торгівлі стосується, і особливо для запобігання усіляким зловживанням і утискам з боку митних чиновників".



ли не в силах охопити значні за довжиною ділянки кордону, вказуючи, що “яким би досконалим не був новий тариф, він дасть позитивні результати і дозволить досягнути поставленої мети лише тоді, коли адміністрація митниць буде беззастережно виконувати усі його установлення” [20; с.360]. Митниці в цей період мають недостатнє фінансування. Так, наприклад, 1821 р. Одеський митний округ для зарплатні працівникам та на необхідні поточні витрати отримав 116700 руб. [21; арк.111 зв.]. Належне утримання було лише у керівництва митного округу, якщо Одеська митниця отримала на вказані потреби 26900 руб, то на зарплату начальника округу, оплату його квартири, на проїзд і на утримання його чиновника для доручень, секретаря і писарів виділялось 8200 руб. [21; арк.111 зв.]. Для порівняння віце-губернатор отримував 4000 руб. зарплатні і 2000 руб. на утримання квартири [22; арк.349зв.]. Крім встановлених ставок, митники отримували додатково 1% митного доходу [21; арк.19].

Уряд Російської імперії приступає до розробки нового митного тарифу, який уводиться в дію у 1822 р. і митна політика стає відкрито протекціоністською. З цього часу зменшується обсяг імпорту, про що свідчать такі дані:

**Таблиця №1 [23; с.146]**

Роки	Обсяг європейського імпорту в руб.
1816	110921623
1817	146332362
1818	165778870
1819	155454992
1820	227349564
1821	196162343
1822	141656669
1823	142370601
1824	159238737
1825	166394548

Посилюється охорона кордону та митна варта. На допомогу митним об’їзdnикам із 1823 р. залучаються піші вояк – стражники. Так, зокрема, для влаштування митної сторожі на сухопутному кордоні Одеського митного округу, міністерство фінансів виділило в якості митних об’їзdnиків 78 гусар із полкових нижчих військових чинів [24; арк.2]. Зважаючи на неефективність боротьби з контрабандою злидених митників, уряд виділяв на утримання митних об’їзdnиків по 400 руб. на кожного, щоб вони утримували себе та коней [24; арк.2зв.]. Митна варта у 1835 р. перейменовується на прикордонну, яка на території українських губерній мала одну лінію, окрім Радивилівського митного округу, у якому існувало дві лінії. “Передова лінія була розташована на самій лінії кордону, а друга – за 5 верст від неї”[25; с.19]. Загалом же на



теренах українських губерній Радивилівський округ посідав особливе місце у боротьбі із контрабандою західноєвропейських товарів. Так, наприклад, протягом лише грудня 1830 р. за спіймання й викриття контрабандних товарів у цьому окрузі, різні особи отримали грошові винагороди на суму близько 13580 руб., в той час як в Одеському – 189,29 руб., а загалом по імперії – 50178,66 руб. [26; арк.4 зв.–5зв.]. Крім матеріальних заохочень, департамент митних зборів міністерства фінансів намагався за допомогою адміністративних заходів посилити митний контроль. Так, зокрема, в одному із циркулярів 1838 р., керівникам митниць рекомендувалось застосовувати до митників “у яких будуть помічені нездорові нахили”, виховні заходи, такі як повчання та легкі стягнення, а не звільнення із служби. Останнє допускалось лише у виняткових випадках [27; арк.26.], які були цілком реальними. Так, наприклад, було не лише звільнено з посади, а й засуджено, доглядача Одеської портової митниці Чітакула–Унгула за пропуск контрабандних товарів міщанина Попандопула [11; с.24.]

Митний тариф 1826 р. не лише закріплює протекціоністську політику у зовнішній торгівлі, збільшивши на 12,5% всі митні платежі, а й встановлює досить велике мито на ввізний цукор\* [23; с.173], що мало важливе значення для розвитку цукрової промисловості в Україні.

У першій половині XIX ст. у торгівлі півдня України зростає роль Приазовського регіону, де у 1820-1830-х рр. створюються Таганрозька, Маріупольська та Керченська митниці. Для прикладу розглянемо структуру та функції останньої. Вона засновується відповідно до указу Олександра I у жовтні 1821 р., і складалася з наступних підрозділів: портова карантинна контора, Бугазький обмінний дім, Таманська карантинна застава, Єнікальська карантинна застава, Керченська портова митниця, Бугатська митниця” [18; с.25]. Її особовий склад налічував 76 службовців, а річний бюджет – 34450 руб.” [18; с.25]. Функції згаданої митниці полягали у митному контролі, підтримці карантинного режиму та контролі за обміном валют.

У 20–30-х роках XIX ст. в Україні було 3 із 12 митних округів європейської частини імперії, зокрема Радивилівський, Скулянський та Одеський [17; с.39]. Щодо надходжень до бюджету, то в середньому найбільші митниці держави, наприклад, С.–Петербурзька митниця, давали до 50 млн.руб., Ризька – 7 млн.руб., Одеська – 3 млн.руб., Таганрозька – 2,25 млн.руб., Полангенська – 1,25 млн.руб., Юрбурзька – 1 млн.руб., Радивилівська – 1,5 млн.руб. [17; с.40]. Із доходів від провадження митної діяльності виділялися суми на утримання митниць і окремих міст, як наприклад 1,5 млн.руб. у рік для м.Одеси [17; с.41]. Ще 1817 р. відповідно до розпорядження міністра фінансів Д.Гур’єва, даного на виконання указу Олександра I, Одеська митниця стягувала 2,5 коп. понад встановленого мита з експортованого хліба на утримання Рішельєвського ліцею [28; арк.1,3]. Таким чином протягом 1818-1829 рр. Рішельєвському ліцею було перераховано 703748 руб. і 59 коп.[28; арк.10]. Загалом же

\* 1812 р. було встановлене ввізне мито на імпортований цукор у розмірі 0,75 крб. з пуду, відповідно до тарифу 1826 р. воно складало 2,5 руб.

згадана митниця фінансувала ліцей протягом 1818–1864 рр. [11; с.12].

Цікавий випадок в історії митної справи стався 1834 р. Купець Ціціані цілком легально, через Одеський порт, ввозить декілька ящиків опіуму і перевозить їх до Москви. Не зумівши продати там опій, він відправляє його до Марселя та Англії, де успішно реалізовує [29; арк.2].

У середині ХІХ ст. в Україні існувала сформована система митниць. Так, зокрема, відповідно до статуту 1857 р. в українських губерніях існувало 6 митних округів та 20 митниць. Із 10 митниць першого класу в Україні діяло 3 – Одеська, Феодосійська та Керченська.

**Таблиця №1**

Митні округи та митниці в Україні за статутом 1857 р.[30;с.22]

Округи	Митниці
Радивилівський	Радивилівська Гусятинська Раковецька Жружпольська Волочиська
Скулянський	Новоселицька Скулянська Липканська
Одеський	Одеська Херсонська Миколаївська Очаківська
Феодосійський	Феодосійська Євпаторійська
Керч-Єнікальський	Керченська Бердянська
Таганрозький	Маріупольська Таганрозька Ростовська

Таким чином, протягом першої половини ХІХ ст. у прикордонних українських губерніях сформувалась чітка система митних органів, які відігравали значну роль у регулюванні зовнішньоекономічної діяльності держави і впливали на економічний та культурний розвиток своїх регіонів.

#### **Джерела та література:**

1. *Блюх И.С.* Финансы России XIX столетия. История – статистика. – Т.3. – СПб.: Тип. тов-ва “Общественная польза”, 1882. – 232 с.
2. *Блюх И.С.* Финансы России XIX столетия. История – статистика. – Т.1. – СПб.: Тип. М.М. Стасюлевича, 1882. – 292 с.



3. **Блюх И.С.** Финансы России XIX столетия. История – статистика. – Т.2. – СПб.: Тип. тов-ва “Общественная польза”, 1882. – 295 с.
4. **Бернар И., Колли Ж.-К.** Толковый экономический и финансовый словарь: французская, русская, английская, немецкая, испанская терминология: В 2-х тт. — Т.1: Пер. с фр. — М.: Междунар. отношения, 1997. — 784 с.
5. **Лодыженский К.** История русского таможенного тарифа. – СПб: Типография В.С.Балашева, 1886. – 311 с.
6. Державний архів Київської області (Далі - ДАКиО). – Ф.280, оп.175, спр.283.
7. **Лебедев В.А.** Финансовое право. – М.: Статут (в серии «Золотые страницы российского финансового права»), 2000. – 461 с.
8. Дмитриев С.С. Пограничная служба в России в первой половине XIX века. //Пограничник. – 1944. – №7-8. – С.40-46.
9. Державний архів Одеської області (Далі ДАОО) – Ф.40, оп.1, спр.47.
10. ДАОО. – Ф.41, оп.7, спр.1.
11. **Белоусова Л.Г., Малинова П.Г.** Одесской таможне 200 лет. – Одесса:ОКФА, 1995. – 99 с.
12. **Марков Л.Н.** Очерки по истории таможенной службы. – Иркутск: Издательство Иркутского университета, 1987 – 157с.
13. **Дружинина Е.И.** Южная Украина в период кризиса феодализма 1825-1860 гг. — М.: Наука, 1981. – 215с.
14. ДАОО. – Ф.40., оп.1., спр.287.
15. Історія господарства: Україна і світ. – К.: Вища школа., 1995. – 480 с.
16. **Золотов В.А.** Внешняя торговля Южной России в период первой половины XIX в. — Ростов н/Д., 1963.
17. **Канкрин Е.Ф.** Краткое обозрение российских финансов 1838 года. – СПб., 1880. – 161 с.
18. На митних кордонах України. Дніпровський регіон. – Дніпропетровськ: ІМА-прес. – 2001. – 128с.
19. **Струмилин С.Г.** Очерки экономической истории России и СССР. – М.: Наука, 1966. – 514 с.
20. Внешняя политика России XIX и начала XX века. Документы российского министерства иностранных дел. – Т.ХІІ. – М.: Наука, 1980. – 783 с.
21. ДАОО. – Ф.88., оп.1., спр.56.
22. ДАКиО. – Ф.280., оп.1., спр.688.
23. Блюх И.С. – Т.1. – Спб., - 1882.
24. ДАОО. – Ф.40., оп.2., спр.4.
25. На варті митних рубежів. Митна справа на Слобожанщині: 1660-1870-1992-2000. – Харків: Каравела, 2000. – 208 с.
26. ДАОО. – Ф.40., оп.1., спр.21.
27. ДАОО. – Ф.40., оп.1., спр.24.
28. ДАОО. – Ф.40., оп.1., спр.50.
29. ДАОО. – Ф.40., оп.1., спр.292.
30. **Рисіч Й, Новосад Б., Морозов О.** Історія митної справи та митної політики в Україні. – Дніпропетровськ, 2000. – 67 с.

