

Національна академія наук України  
Інститут історії України  
Міністерство освіти і науки України  
Академія митної служби України

Сьома міжнародна наукова конференція

# **ІСТОРІЯ ТОРГІВЛІ, ПОДАТКІВ ТА МИТА**

24–25 жовтня 2013 р.  
Дніпропетровськ

**Тези доповідей**

Київ 2013

# ОРГКОМІТЕТ КОНФЕРЕНЦІЇ

## **Головуючі:**

*Ченцов В. В.*, д. і. н., проф., в. о. ректора Академії митної служби України;  
*Смолій В. А.*, д. і. н., академік НАН України, директор Інституту історії України Національної Академії Наук України;

## **Заступники головуючого:**

*Дячок О. О.*, к. і. н., доц., доцент кафедри теорії та історії держави і права Академії митної служби України;

*Колесников К. М.*, к. і. н., доц., завідувач кафедри теорії та історії держави і права Академії митної служби України;

*Шевченко В. В.*, к. і. н., ст. наук. співр. відділу історії України XIX – початку XX ст. Інституту історії України НАН України;

## **Члени оргкомітету:**

*Морозов О. В.*, д. і. н., доц., професор кафедри теорії та історії держави і права Академії митної служби України;

*Архирейський Д. В.*, к. і. н., доц., доцент кафедри російської історії Дніпропетровського національного університету імені Олеся Гончара;

*Блануца А. В.*, к. і. н., ст. наук. співр. відділу історії України середніх віків та раннього нового часу Інституту історії України НАН України.

*Рекомендовано до друку вченою радою Інституту історії України НАН України  
(протокол № 7 від 13.09.2013 р.)*

*Рекомендовано до друку вченою радою Академії митної служби України  
(протокол № 3 від 30.09.2013 р.)*

## **РЕДКОЛЕГІЯ ЗБІРНИКА**

Смолій В. А. (відповідальний редактор),  
Дячок О. О. (наукова редакція, упорядкування, оригінал-макет), Шевченко В. В.

ISBN 978-966-02-6174-7

© Інститут історії України НАН України, 2013  
© Академія митної служби України, 2013

## ЗМІСТ

<b>Алексаха А. Г.</b> Демографічний фактор у розвитку промисловості і торгівлі	5
<b>Колесников К. М.</b> Торговий флот античних держав Північного Понту: загальний огляд	6
<b>Грибанов Д. В.</b> Особенности организации агораномии на Боспоре (по материалам магистратских клейм из Гермонассы и Китея)	8
<b>Домановський А. М.</b> Соціальна етика торгівлі у Візантії: до постановки питання	10
<b>Виноградов Г. М.</b> Хозарсько-норманська торговельна мережа Східної Європи як провідний чинник давньоруського державотворення	12
<b>Євдокименко В. В.</b> Транзитна торгівля в Стародавній Русі	14
<b>Господаренко О. В.</b> Італійські колонії чорноморського регіону в XIII–XV ст.: між Візантією і Трапезундом	15
<b>Гурбик А. О.</b> Реформування системи оподаткування українських волостей Великого князівства Литовського	17
<b>Черненко Е. Д.</b> “Межи дву мои денги пропадают” – Менгли Гирей и русско-молдавские отношения в начале XVI в.	20
<b>Блануца А. В.</b> Книга записів № 49 Литовської метрики як джерело до вивчення впровадження соціально-економічних реформ у Великому князівстві Литовському (60-ті роки XVI ст.): регулювання надань на корчми	22
<b>Жеребцова Л. Ю.</b> Книга записів 49 Литовської метрики як джерело до історії митної справи на землях Великого князівства Литовського	23
<b>Довнар А. Б.</b> Торговая деятельность пинских купцов по таможенным книгам 1605 и 1718 гг.	25
<b>Гуржій О. І.</b> Структуризація та юридичне оформлення купецтва в Україні другої половини XVII–XVIII ст.	26
<b>Балковая В. Г.</b> Становление механизмов таможенно-тарифного регулирования в Российском государстве XVII–XVIII вв.	28
<b>Лобыч Т. Ю.</b> Развитие процедур таможенного оформления судов и товаров, перемещаемых морским путём, в Российской империи (первая половина XVIII в.)	30
<b>Слісаренко О. М.</b> Мито на сіль як інструмент лобювання інтересів у російсько-запорозько-кримських відносинах (середина XVIII ст.)	31
<b>Корнацький І. А.</b> Чумацький промисел у Бахмутському повіті XVIII–XIX ст.	33
<b>Головко Ю. І.</b> Чорноморська торгівля та Крим в проектах Варфоломія Галлери (1790-ті рр.)	34
<b>Журавлєв А. А.</b> Деятельность предпринимателей в стремление получить звание поставщика императорского двора	36
<b>Rutkowski M.</b> Pobór myta drogowego w Królestwie Polskim wczesniej epoki paskiewiczowskiej	37
<b>Томулец В. Н.</b> Упразднение таможенно-карантинной линии на Днестре и его влияние на развитие бессарабской торговли	40
<b>Морозов О. В.</b> Импорт боевых кораблей для военно-морских флотов во второй половине XIX в.	41
<b>Gellert L.</b> The history of customs and its legal background	43
<b>Молчанов В. Б.</b> Вплив французького капіталу на добробут населення підросійської України у другій половині XIX – на початку XX ст.	48
<b>Водотика Т. С.</b> Сфера торгівлі за даними міських переписів та Першого загального перепису населення 1897 р.	49
<b>Михайлов А. А., Райконен Е. Е.</b> Размежевание функций и полномочий таможенного ведомства и пограничной стражи в Российской империи на рубеже XIX–XX вв.	51
<b>Васковський Р. Ю.</b> Початки економічних перетворень Другої УНР	53
<b>Архирейський Д. В.</b> Махновські скарги	54
<b>Дейнеко С. М.</b> До питання про розграбування Таганрозької митниці (грудень 1919 – січень 1920 рр.)	57
<b>Олійник М. П.</b> Практика стягнення продподатку на Поділлі в 1921–1923 рр.	59

<b>Новотоцьких А. В.</b> Українсько-турецька торгівля у 1920-х рр.	61
<b>Кондратюк Г. Н.</b> Кооперация в Крымской АССР как компонент национальной политики (20 – начало 30-х годов XX в.)	62
<b>Фрадинський О. А.</b> Контрабанда в СРСР під час II світової війни	64
<b>Шевчук О. М.</b> Становлення та розвиток законодавства щодо контролю за обігом наркотичних засобів (1917–1960-і рр.)	65
<b>Примак А. Ф.</b> До історії впровадження системи відеоспостереження в сфері митної безпеки	67
<b>Ченцов В. В., Брус Т. М.</b> Становлення інституційної спроможності митної служби Австралії	69
<b>Кудінов Ю. М.</b> Козакознавчі студії Любомира Винара: історіографічний аналіз	70
<b>Кудінова А. Г.</b> Українська ярмаркова торгівля у студіях І. О. Гуржія	72
<b>Лошгун О. Б.</b> Джерела просопографічних досліджень російського купецтва	73
<b>Беляева Н. А.</b> Документы Российского государственного исторического архива Дальнего Востока по истории таможенной службы	75
<b>Худьик А.</b> Неотделима ли таможня от коррупции?	77
<b>Смірнова О. М.</b> Історичний аспект та проблеми сучасного обліку прибутку підприємств	80
<b>Стадник М. В.</b> Сутність податкового обліку з податку на прибуток та історія його виникнення в Україні	82
<b>Макаренков О. Л., Лстошко К. А.</b> Правова природа правоохоронної функції органів доходів і зборів на сучасному етапі розвитку України	83
<b>Кіберник О. В.</b> Роль економічної і товарознавчої експертизи при вирішенні податкових спорів	85
<b>Пашковский П. И.</b> Украина и Евразийский экономический союз: прогнозы и перспективы взаимодействия	86
<b>Навроцька Н. А., Ісак О. О.</b> Тенденції розвитку офшорного бізнесу в сучасній економіці	88
<b>Дячок О. О.</b> Про вдосконалення методичного забезпечення навчальної дисципліни “Історія митної діяльності”	90

# ДЕМОГРАФІЧНИЙ ФАКТОР У РОЗВИТКУ ПРОМИСЛОВОСТІ І ТОРГІВЛІ

Алексаха Андрій Григорович

*Кримський державний гуманітарний університет, Ялта*

Серед багатьох проблем розвитку промисловості і торгівлі однією з найважливіших і найцікавіших є проблема неодночасного розвитку різних країн. Одні країни розвиваються швидше за інші, проте це випередження у розвитку, зазвичай, з часом втрачається, з'являються нові лідери, а ті країни, що були першими, зовсім перестають розвиватися. Важливість вирішення цієї проблеми очевидна і вона не є тільки історичною. Розуміючи причини різної швидкості економічного розвитку різних країн, ми можемо прогнозувати подальший розвиток сучасного світу. Таким чином наукові надбання істориків можуть бути корисними для майбутнього.

Для вирішення цієї проблеми пропонується модель прогресу, побудована на взаємодії демографічних та соціально-економічних процесів. Науковою базою моделі є економічний закон зменшення доходів від землі, що формулюється так: якщо при незмінній площі земельної ділянки і обсягу капітальних вкладень ми збільшуватимемо видатки праці, то до певного рівня будуть зростати як загальний обсяг продукції, так і продуктивність праці. Але після проходження точки оптимуму збільшення праці хоч і веде до збільшення загального продукту, але продуктивність праці спадатиме, тобто кожен день додаткової праці буде давати дедалі менше продукту.

Таким чином, збільшення витрат праці на одиницю земельної площі, тобто інтенсифікація землекористування, була надзвичайно не вигідною для населення. Отже перехід до інтенсивнішого землекористування можливий тільки вимушено, внаслідок збільшення населення. Перехід до інтенсивнішої системи землекористування вимагав виконувати складнішу роботу, працювати більше часу з більшим навантаженням, внаслідок чого рівень розвитку населення зростав. Але починаються ці процеси лише після того, коли густота населення досягає певного критичного рівня, за якого засобів до існування бракує для підтримки рівня життя, прийнятого у даному суспільстві.

Таким чином, прискорення розвитку економіки можливе лише за перевищення доіндустріальним суспільством певного критичної густоти населення, але за одночасного зниження продуктивності праці. Це протиріччя є причиною прикладів регресу деяких цивілізацій, таких як Мінойська цивілізація на Криті середини XV ст. до н. е., Мікенська цивілізація XIII–XII ст. до н. е. у Греції, нарешті, Римська цивілізація III–IV ст. н. е. Усі ці випадки регресу були причиною масових міграцій населення, внаслідок чого первинна територія цих цивілізацій знелюдніла.

Оскільки в країнах з невеликими земельними ресурсами критична густота населення може бути перевищена швидше, ніж у країнах, де земельні ресурси є великими, саме невеликі країни починають прискорено розвиватися швидше. Але коли заповнюються місткіші країни, то вони випереджають у розвитку менші. Саме ця закономірність є причиною прискореного розвитку і європейського лідерства італійських міст-республік у Середні Віки. Але після того, як критична густота була перевищена на північному заході Європи, роль лідера переходить спочатку до Нідерландів, а пізніше з тієї самої причини, до Англії.

В Англії за умов, коли подальша інтенсифікація сільського господарства була неможливою, почалася перша в світі індустріальна революція. Це сталося завдяки наявності в Англії великих і легкодоступних покладів вугілля та залізної руди. Переміщення великих мас населення з сільського господарства у промисловість і торгівлю можливе тільки за перевищення критичної густоти населення і наявності великих ресурсів викопного палива, тому що без енергії, за невеликим винятком, не могла розвиватися жодна промисловість. Відсутність покладів вугілля робила неможливим індустріальну революцію. Тільки після того, як людство навчилося використовувати інші джерела енергії (нафту, газ, атомну енергію), став можливим перехід до індустріального суспільства тих країн, де покладів вугілля немає.

## **ТОРГОВИЙ ФЛОТ АНТИЧНИХ ДЕРЖАВ ПІВНІЧНОГО ПОНТУ: ЗАГАЛЬНИЙ ОГЛЯД**

**Колесников Костянтин Миколайович**

*Академія митної служби України*

Важливе значення в питанні дослідження античної торгівлі відіграють наші знання про флот античних держав Північного Причорномор'я. Про високий рівень організації приватновласницького судноплавства свідчить поява в Боспорі фіасів навклерів – релігійних союзів, що об'єднували приватних власників торгових суден. Поряд з приватною, мала місце і державна власність на судна, що видно з ольвійського декрету III ст. до н. е. на честь Протагена. Інше джерело – напис на фрагменті амфори, знайденої в 1963 р., вказує на існування в Ольвії колегії навклерів, що обиралася на певний термін для управління державним морським транспортом. У Херсонесі про централізацію у володінні та використанні морських торгових суден свідчить громадянська присяга рубежу IV–III ст. до н. е., що забороняла вільний вивіз хліба з підвладних територій будь-куди, крім самого міста – монополіста у зовнішній торгівлі хлібом. Основна частина боспорського морського транспорту контро-

лювалася володарями держави, які були провідними постачальниками сільськогосподарської продукції на зовнішній ринок та крупними судновласниками.

У VI–V ст. до н. е. будівництво морських суден мало невеликі масштаби, а набуло найбільшого розмаху в IV–III ст. до н. е. та з другої половини II по I ст. до н. е. включно.

Залежно від конструктивних особливостей та призначення кораблі поділялися на невеликі за тоннажністю промислові судна, торгові, військові та військово-транспортні. В. І. Кадеєв та С. Б. Сорочан указують, що для вантажних перевезень використовувалися однощоглові кораблі з мінімальною тоннажністю в 2–9, а зазвичай 200–300 т. Натомість В. М. Таскаєв бере за середню для північнопонтійських суден тоннажність у 45 т. Для порівняння: знайдений поблизу входу в марсельський порт грецький корабель, що затонув у кінці IV ст. до н. е., вмщав 10 тис. амфор з вином, маючи тоннаж у 500 т. Дрібніші судна перевозили 500–1000 амфор. Річками греки доставляли товари на невеликих суднах, а мілководними притоками – на плоскодонних човнах.

Загроза понтійського піратства викликала практику організації морських конвоїв, коли торгові судна супроводжувалися ескортом воєнних кораблів. Основу військових флотів Північного Причорномор'я складали пентеконтери, що поділялися тут залежно від кількості рядів весел на уніреми, біреми, (переважали до VI ст. до н. е.), трієри (VI–III ст. до н. е.) та пентери (з IV ст. до н. е.). Успіх військово-морських операцій залежав від досвідченості корабельних команд. Так, про прийом на службу до боспорського флоту високопрофесійних афінських матросів, які тимчасово залишилися без справ унаслідок послаблення Афін<sup>1</sup>, повідомляє афінський декрет 346 р. до н. е. Будівництво і ремонт військових і торгових кораблів вимагали кваліфікованих кадрів суднобудівників, основна маса яких концентрувалася в Ольвії, Херсонесі, Феодосії, Пантікапеї, Горгіппії – їхні порти були обладнані доками, верфями, стоянками для суден.

Склад торгового флоту можна приблизно вирахувати лише для Боспору IV ст. до н. е. Так, за Левкона I (389–349 рр. до н. е.) з Боспору в Аттику завозилася половина всього імпортованого Афіними зерна – 400 тис. медимнів<sup>2</sup>. За період навігації в 5–6 місяців судно середньої вантажності в 45 т, могло перевезти 250–270 т вантажів. Оскільки судна долали відстань у 2000–2100 км за швидкості 8 км/год. (Понт Евксинський, Боспор Фракійський, Геллеспонт, Егейське море), то лише для вивозу хліба Боспор повинен мати в

---

<sup>1</sup> У 346 р. до н. е. Афіни після Священної війни (355–346 рр. до н. е.) були змушені укласти з Філіпом II Македонським мир, названий Філократовим за іменем глави афінського посольства. За його умовами Афіни позбавлялися майже всіх своїх володінь на узбережжі Фракії.

<sup>2</sup> Міра сипучих речовин, 1 медимн ≈ 52,53 л, 1 медимн пшениці ≈ 40,955 кг.

розпорядженні 60–62 корабля. Але хліб експортувався не лише в Афіни, і крім хліба також ввозилися солоня риба, будівельний ліс, продукція скотарства і виноробства. Тому можна припустити, що торговельний флот Боспору – це 80–100 суден. Якщо ж узяти до уваги розрахунки середньорічного зернового експорту Спартоکیدів до Аттики у 800 тис. медимнів, що робить їх А. Кацевалов, кількість кораблів потрібно буде збільшити майже вдвічі, що складатиме близько 120 суден тільки для вивезення хліба в Афіни. Загальна ж чисельність торговельного флоту Боспору IV ст. до н. е. могла б скласти 140–160 кораблів. Ця кількість ґрунтується як на різних оцінках хлібного експорту Спартоکیدів в Афіни, відповідно до цифр, наведених Демосфеном і Страбонном, так і на розрахунках В. Н. Таскаєва і Л. П. Маринович. Утім, ми не маємо прямих даних, що зерно та інші товари ввозилися і завозилися (так! – адже назад порожняком транспорт ніхто ганяти б не став) виключно боспорськими суднами. А тому необхідно усвідомлювати, що отримані цифри у 80–100 або 140–160 кораблів є, за великим рахунком, гіпотетичними.

Для римської доби ми не маємо вихідних цифр для подібних підрахунків. Утім, можна припустити приблизну відповідність розмірів боспорського хлібного експорту IV ст. до н. е. експортній потужності Боспору II–III ст. н. е. З огляду на розширення територіальних меж царства в Тавриці за Савромата II і Рескупорида, таке припущення виглядає цілком логічним. Зображення торговельних боспорських суден, зроблені на фанаторійському грузилі, в розписі пантікапейського склепу 1894 р. і склепу 1901 р., дали підстави І. Д. Марченку зробити висновок, що боспорське звичайне торгове судно мало той самий конструктивний устрій, ту саму систему управління вітрилами, що й судна торгового флоту Римської імперії.

## **ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ АГОРАНОМИИ НА БОСПОРЕ (ПО МАТЕРИАЛАМ МАГИСТРАТСКИХ КЛЕЙМ ИЗ ГЕРМОНАССЫ И КИТЕЯ)**

**Грибанов Денис Викторович**  
*Харьковский исторический музей*

Агораномия являлась одной из самых распространенных в греческом мире магистратур, деятельность которой была непосредственно связана с регулированием торговых отношений и фискальной политикой государства в сфере розничной торговли. Существование рыночных надзирателей (агораномов) в полисах Боспора подтверждается соответствующими контрольными магистратскими надписями и клеймами на весовых гирях и мерных сосудах раннеспартокидовского периода. Однако по причине отсутствия соответст-



вующих свидетельств в лапидарной эпиграфике, до недавнего времени вопрос о деятельности на Боспоре данной магистратуры практически не привлекал внимания исследователей. Тем не менее, накопленный на сегодняшний день эпиграфический материал, на наш взгляд, позволяет исследовать не только общие черты, но и специфику организации агораномии на Боспоре.

В этом отношении особый интерес привлекает находка двух схожих агораномных клейм в Гермонассе и Китее. В Гермонассе на том месте, где находилось большое общественное здание IV в. до н.э. (т.н. “пританей”) был обнаружен набор из четырёх мерных сосудов, три из которых имели магистратские клейма. В одном из этих клейм упоминается магистрат Поликсен, сын Сатириона. Характер письма позволяет датировать это клеймо второй половиной IV – началом III вв. до н.э.

Схожее имя и патронимик, только в обратной последовательности – Сатирион, сын Поликсенида, также известно по магистратской надписи на мерном сосуде, найденном в Китее. Как и в случае с гермонасским клеймом, имя Сатириона, сына Поликсенида, не сопровождалось указанием на должность. Е. А. Молев высказал мнение, что Сатирион был астиномом и осуществлял контроль над керамическим производством в Китее в эллинистическую эпоху. Однако сопоставление данного клейма с магистратскими надписями из других городов Боспора и, в частности, с гермонасскими клеймами, на наш взгляд, позволяет усматривать в Сатирионе другое должностное лицо – агоранома. Схожие агораномные клейма, не содержащие упоминания самой магистратской должности, известны и по находкам в Ольвии. Необходимо отметить, что на мерные сосуды клейма ставились не столько в рамках государственного контроля над керамическим производством, сколько в целях контроля над весами и мерами, что являлось специфической функцией именно агораномов.

Сходство имен Поликсена, сына Сатириона, и Сатириона, сына Поликсенида, безусловно, указывает на их близкородственную связь. Вероятно, они приходились друг другу отцом и сыном и принадлежали к одной из знатных боспорских семей, в которой по мужской линии передавалось аристократическое родовое имя Поликсен (или Поликсенид). С учётом этого факта, а также общего сходства гермонасского и китейского клейм, можно предположить, что они происходили из одного и того же боспорского полиса.

Сделанные наблюдения позволяют сформулировать некоторые предварительные выводы относительно специфики организации боспорской агораномии. Можно говорить о том, что традиции регулирования розничной торговли на Боспоре в раннеспартокидовский период были уже достаточно устоявшимися. Различия во внешних проявлениях деятельности агораномов в

отдельных полисах Боспора, очевидно, были связаны именно с местной спецификой организации данной магистратуры. С другой стороны, в рамках раннеспартокидовского государства могла иметь место и некоторая унификация административного регулирования торговых отношений, а также стандартов мер и весов, на что косвенно указывает рассмотренный нами пример использования мерных сосудов общего происхождения в двух разных боспорских городах.

## СОЦІАЛЬНА ЕТИКА ТОРГІВЛІ У ВІЗАНТІЇ: ДО ПОСТАНОВКИ ПИТАННЯ

Домановський Андрій Миколайович

*Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна*

...І знайшов Він, що продавали у храмі...

...Він вигнав із храму всіх... І сказав...:

“...не ровіть із дому Отця Мого дому торгового!”

*Євангеліє від св. Івана, 2:13–16 (переклад І. Огієнка).*

Наведена цитата з Нового Заповіту не випадкова – вона має, з одного боку, заактуалізувати у пам’яті порівняння певної зідеалізованої Візантії з монастирем чи храмом, доволі часті у різного ґатунку богословській чи культурологічній літературі. З другого боку, саме вона якнайкраще символічно втілює головну дослідницьку проблему наведеної у назві теми. Спробуємо виокремити окремі напрями, принципи, підходи тощо майбутнього дослідження питання:

1. *Ставлення до торгівлі у візантійському суспільстві на різних етапах його розвитку.* Умовно можна виділити пізньовізантійську добу (IV–VI ст.), час становлення Візантійської цивілізації разом із (чи окремо – все залежатиме від можливостей отримання інформації з джерел і вибору “дослідницької оптики”) вкрай цікавою та важливою у багатьох аспектах, зокрема, й у ставленні до торгівлі добою іконоборства (VII – перша половина IX ст.), розквіт Візантійської імперії за середньовізантійської доби (IX–XII ст., хоча, знову таки, якщо дозволятимуть джерела, цілком можливим і навіть необхідним видається виділення у цьому довгому періоді кількох етапів), нарешті – пізньовізантійська доба (XIII – середина XV ст.) і навіть ставлення до торгівлі у пост-візантійському суспільстві (суспільствах) кола впливу Візантійської цивілізації. Звичайно, останній етап “Візантії після Візантії” вже точно має бути виділений у якості цілком окремого і самостійного об’єкту та предмету дослідження і за багатьма параметрами (і хронологічний з них, можливо, не найголовніший) виходить за межі заявленої теми.

2. *Ставлення до торгівлі у різних прошарках і групах візантійського суспільства.* Джерела дають можливість доволі чітко прослідкувати вагомі

відмінності між позицією у торгівлі і щодо торгівлі в різної за походженням знаті, духовенства, ремісників, професійних торговців (купців-оптовиків і дрібних торговців у роздріб), селян тощо. При цьому попередні спостереження дозволяють припускати, що відмінності (так само як і подібності, звичайно) можна виявити і прослідкувати як щодо кожної з цих груп, так і всередині кожної з них. Скажімо, щодо знаті чимало могло залежати як від характеру її походження (за всієї умовності термінів можна спробувати виділити, наприклад, родову, столичну службову цивільну, військову провінційну (з усіма можливими “перетіканнями” їх одна в одну) тощо, так і від конкретної соціальної позиції, рівня добробуту. Щодо ремісників чимало могло залежати від характеру їхнього ремесла, ступеня його пов’язаності як із закупівлею сировини, так і зі збутом готового товару. Так само доволі очевидними є можливі варіанти поділу в ставленні до торгівлі й у середовищі різного за станом, статусом чи рівнем заможності духовенства чи селянства.

3. *Відмінності у ставленні до торгівлі залежно від територіального розташування і характеру економіки окремих регіонів імперії.* Важливими у цьому плані є можливі відмінності, спричинені природньо-географічними (наприклад, клімат, рельєф, можливі шляхи комунікації, скажімо, розташування на морському узбережжі чи у горах явно мало накладати відбиток не лише на стан і значення торгівлі в економіці регіону, але і формувати ставлення до неї), політико-географічними (наприклад, прикордоння чи розташування у “глибинних” територіях імперії) чи соціально-географічними (наприклад, відмінності між містом, селом, приміською зоною тощо) факторами. Цей перелік можна продовжувати, однак головний принцип, думаю, цілком зрозумілий.

4. Нарешті, важливим аспектом дослідження має стати *з’ясування співвідношення між ідеальним ставленням до торгівлі у світогляді візантійців на різних етапах розвитку візантійського суспільства* (так ми повертаємося до наведеної на початку цитати з Євангелія від св. Івана) *і реальним її сприйняттям.* Іншими словами, спробуємо показати, як би воно мало бути у світі, якби світ був ідеальним, і як воно було (є) насправді, оскільки інакше, як видавалося візантійцям (чи видається нам), неможливо.

# ХОЗАРСЬКО-НОРМАНСЬКА ТОРГОВЕЛЬНА МЕРЕЖА СХІДНОЇ ЄВРОПИ ЯК ПРОВІДНИЙ ЧИННИК ДАВНЬОРУСЬКОГО ДЕРЖАВОТВОРЕННЯ

**Виноградов Геннадій Миколайович**

*Дніпропетровський національний університет імені Олеся Гончара*

Сформульована тема, як неважко помітити, складається з кількох проблемних блоків, кожен з яких має тривалу та потужну дослідницьку традицію, містить велику кількість нерозв'язаних та дискусійних питань в царині теоретико-методологічних, конкретно-історичних, джерелознавчих, історіографічних та інших студій; тільки одна критично-аналітична оцінка зазначених проблемних сегментів теми потребувала б спеціальної уваги та немалих дослідницьких зусиль. З огляду на це, автор свідомо торкнеться тільки низки аспектів, сфокусованих навколо провідної ролі торговельної інфраструктури Східної Європи, створеної протягом VIII–IX ст., з одного боку, зусиллями Хозарського каганату та норманів, а з іншого, зацікавленої слов'янської та фінно-угорської племінної верхівки регіону, в формуванні провідних засад давньоруської державності.

У кількох попередніх публікаціях ми спробували обґрунтувати гіпотезу стосовно того, що генеза та подальше формування Давньоруської держави були не стільки і не тільки сукупністю хрестоматійних соціально-економічних, суспільно-політичних та інших об'єктивних процесів, а, насамперед, результатом практичного втілення оригінального геополітичного проєкту, за яким стояв, без перебільшення, унікальний у світовій історії компроміс Хозарського каганату, створеного за ініціативою Візантії під тиском арабсько-мусульманської загрози, з норманами (вікінгами, варягами), яких агентура каганату стала з початку VIII ст. активно спонукати до жвавої діяльності з метою утворення ефективної торговельної мережі в межах усїєї християнської цивілізації для результативного протистояння ісламу. Наслідком цього стала безпрецедентно швидка “нормалізація” ледь не усїєї Європи, в тому числі безпосередня участь вікінгів (спочатку переважно як охоронців купецьких караванів та дипломатичних місій з отриманням відповідних комісійних, пізніше, по мірі збагаченням досвідом та капіталами, – як активних та самостійних суб'єктів державотворення) у створенні на східноєвропейських теренах так званого шляху “з варяг в греки” та, зрештою, Давньоруської держави на чолі з норманською династією; з огляду на зазначені обставини, закономірність утвердження на Русі та престижність саме варязької за походженням панівної верстви безсумнівна.

Взаємовигідний хозарсько-норманський компроміс, який відносно стабільно підтримувався у Східній Європі до завоювання Олегом Києва у 882 р.,

а потім як своєрідний умовний нейтралітет існував до приєднання Хозарського каганату до Русі Святославом Ігоровичем наприкінці 60-х рр. X ст. (останній, на нашу думку, як право на хозарську державність використав болгарське походження свої матері Ольги, оскільки саме “бренд” Болгарського каганату як правового підґрунтя Хозарії, Волзької Булгарії та власне Болгарії на Дунаї використовувався давньоруським князем для обґрунтування претензій на згадані території як законні складові Русі), став провідним фактором формування Давньоруської державності в силу об’єктивних політичних, економічних, суспільних причин та, що теж важливо у нашому випадку, географічних реалій. Чисельні слов’янські, фінно-угорські (в лісовій та лісостеповій смугах), арійські, тюркські та мадярські (в степових теренах) племінні союзи Східної Європи мали відносно високий, як для тих часів та умов, рівень соціально-економічного розвитку, оригінальну суспільну організацію та культуру, проте із-за особливостей східноєвропейського ландшафту з домінування лісів та боліт, великих відстаней між населеними пунктами, відсутності регулярних та ефективних комунікацій між племенами державотворчі тенденції об’єктивно були суттєво уповільнені та ускладнені у порівнянні з регіонами Західної та Центральної Європи. Тож торговельна мережа, досить швидко утворена під впливом вказаних чинників протистояння християнської та молоді ісламської цивілізацій хозарськими євреями та норманами переважно вздовж річкових систем Східної Європи, зв’язавши басейни Балтійського, Чорного, Азовського та Каспійського морів (до цього доцільно додати і так званий шлях “з хозар в німці”, існування якого переконливо обґрунтував О. Назаренко), почала відігравати роль своєрідної кровоносної системи, що об’єднала в єдиний комунікативний вузол зазначені племінні союзи з віддаленими регіонами християнської та ісламської ойкумени, адже представники останньої, попри існуючі релігійні та політичні протиріччя, не тільки брали активну участь у торгівлі з християнськими країнами, але й були основними постачальниками монетного срібла.

З огляду на це, роль, з одного боку, скандинавів, а з іншого, хозарів в державотворчому процесі Русі виглядає не тільки не випадковою, але й, без перебільшення, вирішальною. Стає зрозумілим, чому порівняно малочисельні нормани та хозарські їудеї не тільки посприяли утворенню регулярних та стабільних взаємовідносин між племінними союзами Східної Європи, але й тісно зв’язали регіон з іншими частинами християнського та ісламського світу, забезпечивши у такий спосіб пришвидшене утвердження міжнародного статусу Русі. Під запропонованим кутом зору переконливішими починають виглядати і утвердження на Русі саме норманської династії Рюриковичів, в чому не було нічого випадково чи образливого для місцевої племінної верхівки, і активна роль Хозарського каганату як принципово важливої складової

правового та династичного підґрунтя Давньоруської державності. Торговельна інфраструктура ще до юридичного оформлення статусу Русі як повноцінної за критеріями Середньовіччя держави утворила необхідні підвалини для поступової розбудови в зручних для здійснення керівних функцій місцях адміністративних, військових, релігійних та податкових центрів на місці колишніх хозарсько-норманських торговельно-ринкових осередків, максимально сприяла налагодженню регулярних та стабільних стосунків між регіональними та етнічними складовими країни.

## ТРАНЗИТНА ТОРГІВЛЯ В СТАРОДАВНІЙ РУСІ

**Євдокименко Владлена В'ячеславівна**

*Національний університет*

*“Юридична академія України ім. Ярослава Мудрого”, Харків*

Перша єдина східнослов'янська держава з'явилась як військово-торгова корпорація, що експлуатувала шлях “із варяг у греки”, який був традиційною транзитною лінією Балтика – Ладога – Дніпро – Чорне море. Географічне розташування цього транзитного шляху дало можливість для подальшого розвитку митної справи у Стародавній Русі.

Внутрішня торгівля на той час була розвинена слабо. Розширення зовнішньої торгівлі було пов'язано з утворенням держави, яка забезпечувала безпеку торгових шляхів своїм авторитетом і підтримувала своїх купців на міжнародних ринках. Зовнішня торгівля велася в трьох напрямках: середземноморському, західноєвропейському і східному. У Візантії та країнах Сходу реалізовувалася значна частина данини, що збиралася руськими князями. Зовнішня торгівля, що виникла спочатку як балтійсько-арабська, незабаром стала невід'ємним чинником консолідації народів Східної Європи в єдину державу. У IX ст. посилюється торгівля Київської Русі з Візантією, Херсонесом та Константинополем.

Точкою відліку зародження митної справи на Русі прийнято вважати договори з Візантією, в яких закріплені такі елементи митної справи, як стягування мит і порядок митного оподаткування. На кордонах князівств стали виникати митні застави. При цьому митом оплачувалися не тільки самі торгові угоди та збори за провезення товарів, але й різні дії, пов'язані зі зберіганням, переміщенням товарів, визначенням їх кількості та якості.

Стародавня Русь ввозила шовкові і золототкані тканини, оксамит, зброю, предмети художнього ремесла, церковне начиння, скло і фаянс, прянощі, фрукти і вино, фарби, коней, сіль, благородні і кольорові метали, дорожціне каміння. З Русі вивозили продукти промислів: хутра, мед, віск, виро-

би ремісників – зброярів і ковалів; а також рабів. Вивіз впливав на розвиток міського ремесла, стимулюючи цілий ряд галузей ремісничого виробництва.

Розвиток транзитної торгівлі викликав появу товарно-грошових відносин. Першими грошима на Русі були худоба і цінні хутра. Використовувалися також візантійські та арабські золоті монети, срібні західноєвропейські монети. З кінця X ст. на Русі увійшла в обіг гривня – срібний злиток вагою 200 г.

Деякі руські та іноземні купці подорожували самостійно, але основний обсяг торгівлі як по суші, так і по воді здійснювався торговими флотиліями суден і караванами возів. Цей спосіб пересування був найзручнішим у важких умовах того періоду. На морі, якщо один з кораблів флотилії зазнавав лиха, то його команда могла отримати допомогу з інших суден. Аналогічні дії були й на суші: віз, що зламався у дорозі, легше було відремонтувати спільними зусиллями, ніж поодиночі. При сплавленні річками подолання порогів теж вимагало кооперації. Подорож караванами дозволяла краще захиститися від грабездів, особливо в сухопутній торгівлі при перетині безлюдних прикордонних районів.

Світова історія підтверджує стратегічну важливість створення, підтримки, розвитку транспортних систем і контролю над ними. Багато в чому темпи і якість розвитку транспортної інфраструктури визначають якість економічного і політичного розвитку держави.

Транзитна торгівля сприяла появі нових напрямків ремісничого виробництва, створенню безпечних транзитних шляхів, розвитку суспільства і держави. Адже відносини між давньоруськими та іноземними купцями регулювалися низкою міжнародних торгових договорів і угод, які, в свою чергу, створювали повну взаємну рівність сторін і вели до взаємовигідних відносин між державами.

## **ІТАЛІЙСЬКІ КОЛОНІЇ ЧОРНОМОРСЬКОГО РЕГІОНУ В XIII–XV ст.: МІЖ ВІЗАНТІЄЮ І ТРАПЕЗУНДОМ**

**Господаренко Оксана Валеріївна**

*Миколаївський національний університет імені В. О. Сухомлинського*

Проникнення Венеції в Чорне море, навіть після IV хрестового походу, було повільним та неінтенсивним. Спроб створити торговельні факторії в першій половині XIII ст. майже не було. Торгові інтереси ж Генуї в період панування венеційців над протоками були незначними.

Після 1261 р. спостерігаємо протилежну ситуацію. Організація факторії в Константинополі й привілей безмитної торгівлі дозволили генуезцям створити фундамент для комерції в чорноморському регіоні та, як наслідок, вста-

новити зв'язки з Трапезундською імперією. Крім Трапезунда, в межах імперії генуезці торгували у Ватиці (Фатса), Симіссо (Самсун), Ло Ваті (Батумі) та інших містах. Торговельні станції Трапезундської імперії генуезці використовували для встановлення зв'язку з Кримом.

Утвердження генуезців в Трапезунді відноситься до останньої третини XIII ст. У першій половині XIV ст. генуезці прагнули закріпитися на берегах Понта і забезпечити собі найбільші привілеї, включно до повного звільнення від комерккаріїв. Ці максималістичні спроби незмінно зустрічали опір з боку трапезундських імператорів, що і викликало збройні конфлікти 1304, 1313–1314 рр., які завершувались компромісами.

У ході громадянської війни в Трапезунді генуезцям вдалось посилити свої позиції і домогтися повернення їм території та фортеці Леонтокастрон. Проте наслідки розгрому генуезької факторії, двох війн з Венецією, погіршення умов торгівлі з Персією привели до ослаблення генуезької комерції в другій половині XIV ст.

З її пожвавленням в XV ст. Генуя робить спроби домогтися провідних позицій в Трапезунді. Серйозної поразки Трапезундській імперії було завдано в 1415–1418 рр. Проте трапезундські імператори змогли використати зовнішньополітичну ситуацію, уникнути виплати контрибуції і разом з тим збройного конфлікту. Зміцнення внутрішнього становища Трапезундської імперії, система її політичних альянсів, зміна міжнародної ситуації із зростанням османської загрози змусили Геную застосувати іншу тактику і перейти від політики військового тиску до гнучкої, малоефективної економічної боротьби.

Зміна головних напрямків зовнішньої політики Трапезундської імперії пов'язана з ім'ям Олексія II. Відтепер він не шукав підтримки Андроніка Палеолога, імператора Візантії. Олексій II не підтримував антивенетійської політики Іоанна II і пішов на союз з Венецією, скріпивши його хрисовулом 1319 р.

Характеризуючи венеційську торгівлю в чорноморському регіоні треба відзначити, що систематична навігація здійснювалася лише до Тани й Трапезунда, й укріплені фундако венеційців протистояли мережі генуезьких колоній. Політика Олексія III щодо венеційців, перш за все, полягала у протиставленні їх генуезцям, втілюючи все це в політику “еквівалентів” при визнанні з боку італійців трапезундського суверенітету.

Отже, Трапезунд, спираючись на внутрішні ресурси, використовуючи складну систему міжнародних зв'язків, зміг в більшій мірі, ніж Палеологівська Візантія, зберегти свої позиції в економіці, торгівлі, політиці.



## РЕФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ОПОДАТКУВАННЯ УКРАЇНСЬКИХ ВОЛОСТЕЙ ВЕЛИКОГО КНЯЗІВСТВА ЛИТОВСЬКОГО\*

Гурбик Андрій Олександрович

*Інститут історії України НАН України*

Волості були важливими соціально-економічними осередками сільського населення в добу перебування українських земель у складі Велико-го князівства Литовського (далі – ВКЛ) і королівства Польського (далі – КП). Територіальні розміри волостей коливалися в межах 40–400 кв. км, що найбільше співвідносить українські середньовічні волості з городовими волостями давньоруського періоду. У ході еволюції волостей на українських землях чітко прослідковувалася тенденція перетворення останніх з великокнязівських у приватні з проміжною стадією тимчасового умовного держання, що призвело до обмеження прав громадських урядів волостей. Схожа характеристика стосувалася й Галицької землі, яка до XIV ст. виступала під іменем “галицьких волостей”. Загалом же сільське населення галицьких волостей, керованих “руськими” воєводами, навіть після впровадження польської судової системи у 1434 р., зберігало свою економічну міць та власне самоврядування, хоча вже під патронатом “польських” старост.

Очолював волость волосний староста, якого джерела іменують “старцем”, інколи “сотником”. У повсякденному врядуванні старости репрезентували селян у відносинах з іншими волостями, урядовими намісниками, податківцями та шляхтою. У разі потреби старці зверталися до представників влади і навіть самого короля/ великого князя для захисту економічних інтересів волосної людності (звільнення від наднормових податків тощо). Під час в’їзду на територію волості королівських/ великокнязівських ревізорів старости надавали їм всі необхідні відомості щодо економічного стану та оподаткування. Так, зокрема, було під час ревізії українських замків у середині XVI ст. Вагомою функцією волосних старців був збір спільних коштів до так званої волосної скарбнички “для їхньої потреби загальноволосної”.

Волості українських земель ВКЛ поставали в досліджуваній період як відособлені податкові одиниці. Представники державного фіску узгоджували з волосними урядами форму та розміри оподаткування й покладали на волощан всю/колективну відповідальність за їх виконання. У подальшому волосне самоврядування розподіяло загальну суму як на окремі господарства волості, так і на її структурні складові (селища, села). Коли окремі gospodar-

---

\* Тези доповіді підготовлені у рамках виконання спільного українсько-білоруського наукового проекту № Ф54.5/009 за темою “Соціально-економічні реформи в Білорусі і Україні в XVI–XVIII ст.” за сприяння й фінансової підтримки Державного фонду фундаментальних досліджень України.

ства волощан запусівали, то й у цьому разі на волості лежала спільна відповідальність за виконання повинностей з усіх (навіть пустих) господарств.

Загалом механізм виконання волосних повинностей не був сталим, а зазнав реформування, і тому в ньому можна виділити кілька етапів. Протягом XIV – першої половини XV ст. селяни волостей через своїх старост збирали данину і відправляли її до великокнязівського скарбу. З другої половини XV – початку XVI ст. для контролю збору податків у волості стали направляти великокнязівських писарів, які також досягали заборговані раніше населенням недоїмки. У цей же період місцеві урядовці (намісники, старости) прагнули добитися й собі права в'їзду в волость з метою контролю фіскальних процесів. Сільське населення українських волостей рішуче виступало проти таких грабінницьких в'їздів, посилаючи депутації або скарги до короля й великого князя.

З-поміж податків сільської людності середньовічних українських волостей значну питому вагу становила натуральна данина. На півночі Київщини, Чернігівщини, північно-східній Волині селяни її сплачували передусім медом, воском, цінними хутрами (бобри, куниці, лисиці), худобою та рибою. Важливою складовою частиною натурального оброку було зерно та сіно, яке джерела іменують *дяклом*. Цю данину селяни з волостей мали доставляти городничим, уряди яких в Україні документально були зафіксовані в Києві, Луцьку, Володимирі, Кременці та інших містах. У Подніпровських волостях українсько-білоруського пограниччя різновидом “*дякла*” була “*житицина*”, а також згадувалися “*колодина*” та “*глинныя пенязи*” – обов'язок селян возити дерево й глину для будівництва й ремонту міст і замків. Ще одним видом натуральної данини була *мезлева*: яловиці, вівці, свині, кури, яйця тощо. Враховуючи регіональну специфіку, документи зафіксували й інші натуральні платежі українських селян: рибою, сіллю, вугіллям, рудою, рогатинами, санками, човнами тощо. Певну частину волосної данини селяни сплачували грішми. Причому в досліджуваний період спостерігалася тенденція до зростання її частки в структурі фіскальних платежів і витіснення натуральних оброків. Зокрема, на Київщині *грошова дань* згадується у другій половині XV ст. у жителів Заушської волості, а селяни Подніпровських волостей на початку XVI ст. сплачували її “згідно давнього звичаю”. Цікаво, що й інші виплати, які у цей період стягували з волощан (мита, штрафи тощо), все частіше бралися грошима.

Вагомою загальною грошовою даниною, яку платили великокнязівські і приватні селяни Київської і Подільської землі, була *подимщина*. Це не був щорічний податок. На рубежі XIV–XV ст. “подымщину дей давали... на третий год”. У першій третині XVI ст. великий князь передав право збору подимщини на користь місцевих князів та шляхти (у Подільській землі – у 1507 р., в Київській – у 1529 р.). У той же час волинські та київські волосні

селяни (як великокнязівські, так і приватні) сплачували данину під назвою *волощина*. Щоправда, щораз частіше шляхта добивалася відміни вказаного податку для своїх підданих на тривалі періоди (до 12 років). А на початку XVI ст. помітною стає тенденція до остаточного її скасування. Привілей Сигізмунда I 1506 р. відмінив волощину у володіннях К. І. Острозького, а в 1509 р. такого права набули селяни всіх князів, бояр і зем'ян Волинської землі.

Крім зазначених, у XV–XVI ст. на українських землях існував також загальнодержавний грошовий податок – *серебщизна*, який, очевидно, був наступником тієї данини, яку сплачувало селянство Поділля татарам сріблом у XIV ст. Згодом серебщизна була зафіксована й на інших українських землях (на Волині й Київщині). У 1457 р. Казимир IV Ягеллончик звільнив своєю грамотою приватних селян ВКЛ від сплати серебщизни, що згодом підтвердив і земський привілей 1492 р. Але час від часу збір серебщизни відновлювали за рішенням “вальних сеймів”, хоча й не фіксували чітко розмірів вказаного платежу. Загалом же в період з останньої чверті XV до 60-х рр. XVI ст. збір серебщизни оголошували не менше 15 разів і збирали з перервами 26 років. Згодом серебщизна у деяких регіонах була замінена (введенням ще у першій чверті XVI ст.) поголовним податком. На Волині востаннє сплачували серебщизну у 1565 р., а перший збір поголовщини відбувся у 1567 р.

Локальним податком, який сплачували переважно селяни Подніпровських волостей українсько-білоруського пограниччя у XV–XVI ст., була *ординщина*. Попередницею останньої можна вважати “*дань у татарь*”, яку селяни України з переходом її земель до складу ВКЛ продовжували сплачувати до великокнязівського скарбу. Вказана татарщина була відома на Волині з 80-х рр. XIII ст. і зберігалась на українських землях в наступні віки. Очевидно, що ординщина замінила татарщину для українських селян десь наприкінці XV ст. Паралельно із загальнодержавними повинностями селяни великокнязівських волостей змушені були відбувати данину і на користь місцевих намісників та державців. Приїзди останніх до волощан відбувались, як правило, один раз на рік і мали назву *полюддя*. Попервах полюддя селяни платили натурою та частково грошми, хоча з кінця XV ст. спостерігається його еволюція в бік винятково грошових платежів.

Поряд з іншими повинностями волосних селян існували різноманітні *роботизни* – тобто трудова участь у будівництві замків, острогів, доріг, мостів, гатей та інших споруд. Причому до розбудови і ремонту середньовічних українських замків рівною мірою залучались як великокнязівські (королівські), так і приватні піддані. Щодо близьких замків, під захистом яких перебувало сільське населення сусідніх волостей, то останнє систематично ремонтувало й поправляло в них замкові укріплення, мало навіть свої дільниці, за належний

стан яких відповідало. Інший комплекс повинностей волосних селян становила *сторожа замкова і польна*. Крім того, сільське населення волостей було зобов'язане поставляти “*підводи й стації*” великокнязівським урядовцям і послам, періодично їздити з місцевим старостою у лови, гатити греблі на річках тощо.

## **“МЕЖИ ДВУ МОИ ДЕНГИ ПРОПАДАЮТ” – МЕНГЛИ ГИРЕЙ И РУССКО-МОЛДАВСКИЕ ОТНОШЕНИЯ В НАЧАЛЕ XVI в.**

**Черненко Евгений Дмитриевич**

*Институт Истории Академии Наук Молдовы, Кишинёв*

Во второй половине XV в. Молдавское княжество играло важную роль в осуществлении западной политики Великого Московского княжества. В частности, через Молдавию проходили русские посольства, отправленные в Европу. Одно из таких посольств во главе с Дмитрием Ралли и Фёдором Карачаровым, которое возвращалось из Италии с большим количеством “мастеров”, задержалось в Молдавии в течении 1500–1503 гг. В начале причиной задержки была русско-литовская война (1500-1503) и военные действия между Крымским ханством и Большой Ордой, вовлечёнными в ту же русско-литовскую войну. Тем временем в Москве политическое положение князя Дмитрия и Елены Волошанки (внука и дочери Стефана Великого) ухудшалось. В апреле 1502 г. они были взяты под стражу, а Василий принял титул великого князя. Поэтому, начиная с весны 1502 г., Стефан задерживал посольство как ответную меру к действиям Ивана III. Понимая, что отношения с Молдавией трудно будет восстановить и добиться освобождения посольства, московский князь решил прибегнуть к помощи своего союзника Менгли Гирея.

В сентябре 1502 г. хан послал к Стефану своего амина Асанча Хафиза, чтобы тот добился отправки русского посольства в Крым. А. Хафиз сообщал из Молдавии, что Стефан не отпустит послов, пока не получит деньги, которые он давал послам в долг на содержание и которые составляли на то время 107644 “денги отманские” (аспров). Поэтому хан просил Ивана III, чтобы тот скорее направил деньги, ибо “*коли Стефан денег не возмет, а их не выпустит, и он то уж их таки и не выпустит*”. Деньги от великого князя в Крым так и не пришли. Не получив денег, Менгли Гирей решил действовать в соответствии с указаниями, полученными ранее от Ивана III. В своих посланиях великий князь просил хана взять на себя все расходы по возвращению послов, а за те деньги, которые Ралли и Карачаров взяли взаймы у Стефана, он “*бы в тех деньгах Стефану воеводе поимался*”. В результате молдавский господарь потребовал сначала от Менгли Гирея документ (шерть), в котором бы хан подтвердил, что статус Елены и её сына при московском дворе остался неизмен-

ным. Далее он получил от русских послов грамоту с печатями, в которой они признавали свой долг перед господарем в 150000 аспров, а от хана ярлык, в котором тот становился гарантом выплаты этих сумм. Только после этого, в июне 1503 г., А. Хафиз и русские послы с итальянскими мастерами отправились в Крымское ханство. Но четверо мастеров остались в Молдавии.

Лишь в ноябре 1504 г. русское посольство вернулось в Москву. С ними прибыл и А. Хафиз, предоставивший перечень расходов хана, связанных с содержанием посольства в Крыму. Они составляли 212 000 денег. В Москву прибыли и послы господаря Богдана III (сын Стефана Великого), пришедшие, видимо, добиться возврата денег, которых требовал ранее Стефан Великий. *“И ... князь великий те денги все велел поплатить своему казначею... воеводиным дьяком Косте и Степану те денги и заплатили сполна”*. В документах не уточняется, какие именно деньги были выплачены, но, наверняка, не те самые 150000 аспров, так как русская сторона считала что *“те денги полтораста тысяч атманских безлиличные, а та кабала неправая”*. Для Молдавии эта сумма была значительной – например, дань, которую платило княжество Османской империи, составляла около 200 000 аспров. Впоследствии Богдан III, видя, что не может добиться выплаты денег, потребовал их у Менгли Гирея, поручителя и гаранта этой суммы. Взамен Богдан вернул хану ярлык, а также дал грамоту Ивана III, выданную Стефану Великому, в которой князь признавал за Д. Ралли и М. Карачаровым долг в 85000 аспров. В связи со всем этим, Менгли Гирей требовал от Василия III те самые 150000 аспров, так как *“межи дву мои денги пропадают”*. Чтобы получить их, хан послал в Москву того же А. Хафиза и молдавского дьяка Боча, который, видимо, был причастен к ранее проходившим переговорам. В результате Василий III санкционировал выдачу денег татарскому посланцу – 1500 рублей. В тоже время князь потребовал от Менгли Гирея, чтобы тот добился у Богдана выдачи четырёх мастеров, оставшихся в Молдавии, и отослал их в Москву. Можно предположить, таким образом, что Москва отказывалась отдать Богдану III 150000 аспров, поскольку считала, что эти деньги являются финансовой компенсацией за недоехавших до России мастеров. В тоже время мы видим, что Менгли Гирей сыграл важную роль посредника в финансовом споре между Молдавией и Московским государством.

**КНИГА ЗАПИСІВ № 49 ЛИТОВСЬКОЇ МЕТРИКИ ЯК ДЖЕРЕЛО  
ДО ВИВЧЕННЯ ВПРОВАДЖЕННЯ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ  
РЕФОРМ У ВЕЛИКОМУ КНЯЗІВСТВІ ЛИТОВСЬКОМУ  
(60-ТІ РОКИ XVI ст.): РЕГУЛЮВАННЯ НАДАНЬ НА КОРЧМИ**

**Блануца Андрій Васильович**

*Інститут історії України НАН України*

Соціально-економічні реформи у Великому князівстві Литовському (далі – ВКЛ), що впроваджувалися у 60-х роках XVI ст. за польським зразком, дотепер комплексно не вивчені з огляду на обмеженості доступу до джерел. У нашому випадку – це 49 книга записів Литовської метрики (далі – ЛМ, її оригінал зберігається у Російському державному архів давніх актів у Москві, ф. 389, од. зб. 49), котра готується до видання спільними зусиллями автора тез та доцента Дніпропетровського національного університету імені Олеся Гончара Ларисою Жеребцовою. Дана книга містить 74 документи, лівова частка яких дозволяє проаналізувати практичну сторону запровадження реформ. Нашу увагу привернув такий сектор економіки, як корчемне господарство, прибуток від котрого складав вагомую частку загальнодержавного скарбу та окремих їхніх власників.

Так, за даними указаної книги ЛМ, протягом 60-х років XVI ст. були надані дозволи великого князя литовського Сигізмунда II Августа на заснування корчем князям та шляхті ВКЛ, чимало з них припадали на українські землі. Реєстр цих пожалувань виглядає таким чином:

1. Люблін, 01.06.1566. Привілей Яцьку Сушку на побудову вільної корчми у його маєтку Туличові при Кобринському замку (арк. 6–6 зв.);
2. Люблін, 28.07.1566. Князю Роману Сангушковичу про корчму у Вінниці, побудовану при Кмітинському дворі (арк. 7 зв.–8);
3. Люблін, 27.07.1566. Князю Роману Сангушковичу про корчму у Вінниці при Кмітинському дворі (арк. 8 зв.–9);
4. Городно, 26.06.1568. Привілей Андрію Русину на побудову корчми в його маєтку Голешові у Луцькому повіті (арк. 16);
5. Городно, 10.07.1568. Привілей Андрію Яновичу Богдановичу на побудову корчми в його Непраському маєтку під Остриною (арк. 18 зв.);
6. Книшин, 16.08.1568. Привілей Василю Рогозі на вільну корчму в його маєтку Крайську у Мінському повіті (арк. 28–28 зв.);
7. Книшин, 16.08.1568. Привілей тому ж Василю Рогозі на вільну корчму в його маєтку Хотенчихах у Мінському повіті (арк. 228 зв.–29);

8. Варшава, 21.08.1570. Привілей Хотеню Валуєву на вільну корчму в його мастку Коптевичах (арк. 79 зв.)

Головною умовою великокнязівських пожалувань корчем приватним власникам (князям та шляхті) було надання гарантії не створювати конкуренцію корчмам, що перебували у віданні держави, а також надання гарантії власниками забезпечувати порядок і перешкоджати розвитку злочинства.

## **КНИГА ЗАПИСІВ 49 ЛИТОВСЬКОЇ МЕТРИКИ ЯК ДЖЕРЕЛО ДО ІСТОРІЇ МИТНОЇ СПРАВИ НА ЗЕМЛЯХ ВЕЛИКОГО КНЯЗІВСТВА ЛИТОВСЬКОГО**

**Жеребцова Лариса Юрївна**

*Дніпропетровський національний університет імені Олеся Гончара*

Литовська метрика (далі – ЛМ) – є основним джерелом з історії вивчення Великого князівства Литовського (далі – ВКЛ) та митної системи зокрема. Книга записів 49 ЛМ за 1566–1572 рр. наразі готується до друку спільно з київським дослідником Андрієм Блануцою, який зробив дипломатичний аналіз документів книги з соціально-економічної проблематики. У межах даної роботи детально зупинимось на аналізі документів до історії митної системи на землях ВКЛ.

Книга записів 49 ЛМ була складена у 60-ті рр. XVI ст., коли у ВКЛ була проведена низка соціально-економічних реформ, які вплинули на становлення митної системи князівства. Серед основних змін у митній системі можна відмітити: шляхта отримала дозвіл безмитного вивозу товарів власного виробництва за кордон; після тривалої перерви (з середини 1530-х рр.) євреїв знову допустили до оренди митних зборів; в управлінні митними округами після періоду завідування, що тривав з середини 1530-х до кінця 1550-х рр., повернулися до централізованої оренди митних зборів майже по всій території ВКЛ групою євреїв на чолі зі старшим орендарем – *справцею митним і поборовим*; на практиці підтвердилась “життєвість” створених за реформою королеви Бони у 1536 р. митних округів; підскарбій земський отримав широкі повноваження щодо контролю за митниками та надходженнями з мит, призначав і звільняв завідувачів митними зборами та орендарів (з дозволу великого князя).

Серед 97 документів книги записів 49 ЛМ 13 стосуються історії митної справи на землях ВКЛ, репрезентовані “листами” і “привілеями”. Серед “листів” виділимо:

1) безмитний лист міщанам Кричева з дозволом купувати і продавати різні товари без оплати *мита, вагового та мостового* у Чичерську, Чорнобилі, Пропойську, Гомелі та Любечі (№ 37, 1568 р.);

2) лист берестейським євреям з дозволом збирати четверту частину всіх міських доходів, у тому числі від *мостового*, на себе (№ 40, 1568 р.);

3) лист до митників ВКЛ Менделя Ізаковича та Ізака Бродавки з вимогою оплати володимирському плебану Кшиштову Подоському щорічних 4 кіп грошів з луцького мита, у тому числі й тих, які йому заборгували за попередні чотири роки (№ 42, 1568 р.);

Серед “привілеїв” виділимо:

4) привілей Філону Кміті на замок Чорнобиль за військові заслуги, з усім, що на момент пожалування належало замку, зокрема з *головним митом*, яке мало надходити від тих, хто йшов суходолом та водою, а також корчмами з правом продажу різних напоїв (№ 6, 1566 р.);

5) привілей берестейським міщанам з дозволом збирати *мостове* мито у розмірі 1 пенязя від воза з товаром для постійного ремонту мосту власним коштом (№ 39, 1568 р.);

Книга містить 8 документів з дозволом організації вільних корчем без оплати *капцизни* у приватних маєтках, 5 з яких – це привілеї з дозволом влаштування корчем на торгівельних шляхах:

6) Яцку Сушку на збудування корчми в маєтку Тулічові (Берестейський повіт) на шляху з Кобрина до Вільна (№ 8, 1566 р.);

7) Андрію Русину у маєтку Голешові (Луцький повіт) на дорозі з Луцька до Голешова (№ 21, 1568 р.);

8) Андрію Яновичу у маєтку Непраському (Городенський повіт) на дорозі з Острини до Василішок (№ 25, 1568 р.);

9) і 10) Василю Рогозі на облаштування вільної корчми у маєтках Крайську (Мінський повіт) та Хотенічах (там само) відповідно, на дорозі з Борисова до Вільна (№№ 33, 33.1, 1568 р.).

А також:

11) дозвіл Антонію Влоху на подальшу діяльність в його домі у Вільно, звільненому з-під міського присуду до замкового, корчми (№ 23, 1568 р.);

12) дозвіл Сидору Озерському з аналогічними попередньому документу умовами влаштування корчми у Дисенському замку (№ 24, 1568 р.)

13) привілей Хотені Валуєву на облаштування корчми у власному маєтку Коптевічах (Городенський повіт) (№ 73.1, 1570 р.).

Проведений нами дипломатичний аналіз та типолого-видова класифікація всього комплексу документів ЛМ з історії митної справи (до 1569 р.) свідчать, що у 1560-х рр. переважали “листи” (безмитні, накази митникам, листи, якими вирішували конфліктні ситуації під час стягнення мит), “оренди” (мит і корчем) та “привілеї” (з дозволом стягнення мит на ярмарках і торгах, побудові комунікаційних споруд, влаштування корчем, локаційні). Виділені документи



49 книги записів ЛМ доповнюють загальну класифікацію й ілюструють ті зміни, що відбувалися у розвитку митної системи ВКЛ у 60-х рр. XVI ст.

## **ТОРГОВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПИНСКИХ КУПЦОВ ПО ТАМОЖЕННЫМ КНИГАМ 1605 И 1718 гг.**

**Довнар Александр Борисович**

*Институт истории Национальной академии наук Беларуси*

Пинск во времена ВКЛ являлся важным экономическим центром страны. Он доминировал в Полесском регионе, и его жители занимали активную экономическую позицию. Вместе с тем, со временем видоизменялись проявления этой активности, её интенсивность. Указанные явления прослеживаются по данным таможенных записей Брестской таможни (мытни) 1605 г. и Пинской таможни 1718 г.

За 1605 г. через Брестскую таможню проехало 82 пинских купца, совершивших 178 поездок на 480 возах. В основном, эта группа купцов вела торговлю с Польшей (наиболее часто привозились шапки, сливы, ножи, железо, косы, свинец, сталь, популярными для ввоза были кроличьи шкурки, бумага, “крамные речи”, сукна, реже ввозились пряности, гвозди, стекло и стеклянные изделия, чулки, медь, меховые товары, купорос). Из местных рынков пинские купцы вывозили воск, рыбу, лой, грубое полотно, выделанные и сырые шкуры, юфть, мыло, сёдла, ремни, в небольших количествах вывозились хмель, мясо, замша, обувь. По данным 1605 г. пинские купцы занимались торговлей крупными партиями (в основном по 3–5 возах, редко по 1–2 возах, а в 1600 г. пинский купец Сень Олексеевич провёз через Гродно до Вильна 60 возов железа). Причём, большая группа пинских купцов (почти каждый третий) за год делала 3 и более торговых поездок, что свидетельствует об их большой активности в торговой деятельности в начале XVII в. В этот же период была распространена и торговля “компаниями” купцов, так 2 мая 1605 г. через Брест в Польшу проехало 5 купцов из Пинска, а 27 августа того же года 9 пинских купцов.

Немного другим представляется торговля пинских купцов по данным Пинской таможни 1718 г. (при этом следует учитывать, что сохранившиеся данные за этот год охватывают только летние месяцы, а сами таможенные записи имеют другую структуру и содержание, чем за 1605 г. Это не позволяет в должной мере произвести сравнительный их анализ). За 1718 г. в таможенных записях преобладают пинские купцы еврейской национальности: Абрам провёл 2 челна соли, Илья Мовшович провёз 4 копы сошников, Вольф с братом провезли полвозка полотна и 20 пар ботов. Пинские купцы-

христиане в записях зустрічаються рідше: мешанин Клим провез 2 воза соли, а Васько с Королина – 4 воза соли. Уменьшились и объёмы торговли, теперь один купец, в основном, провозил 1–2 воза, или 1 чёлн товаров. Основными предметами торговли были следующие товары: соль, сошники, железо, табак, боты, рыба (плотка), полотно (к сожалению, записи за 1718 г. не позволяют сделать вывод, откуда и куда провозились товары). Как и в 1605 г., так и 1718 г. пинские купцы вели торговлю “в одиночку” и в “компани”. Так, в июле 1718 г. пинские мешчане “в компании привезли десять челнов соли”. Фиксируемые изменения в торговле пинских купцов и её интенсивности в начале XVIII в. были вызваны, скорее всего, демографическими потерями региона в середине XVII в. и в начале XVIII в.: а также изменениями значения устоявшихся в XVI–XVII вв. торговых путей.

Для пинских купцов имела большое значение торговля с городами Украины. Так, в источнике первой трети XVII в. упоминаются 55 пинских купцов, 17 из которых занимались скупкой на Волини соли, шкур, зерна, скота: Гарасим Пальчик “на Волинь по соль ходит комягою”, Демид Масюкович “на Волинь по соль и по жито ездит” и т.д.

Сравнение таможенных записей Брестской таможни 1605 г. и Пинской таможни 1718 г. позволяет сделать вывод об уменьшении объёмов торговли пинскими купцами в начале XVIII в. и изменении структуры этнического состава пинских купцов в это время в сторону увеличения еврейского элемента.

## **СТРУКТУРИЗАЦІЯ ТА ЮРИДИЧНЕ ОФОРМЛЕННЯ КУПЕЦТВА В УКРАЇНІ ДРУГОЇ ПОЛОВИНИ XVII–XVIII ст.\***

**Гуржій Олександр Іванович**

*Інститут історії України НАН України*

Історія купецтва на українських теренах не лише своєрідна, а й унікальна. На процес його формування як стану неабияк впливало перебування українських регіонів протягом тривалого часу в складі різних держав: Великого князівства Литовського, Речі Посполитої, Росії. Це зумовлювало відсутність у купецтва чіткої й стійкої організації з яскраво вираженими етнічними ознаками; здебільше усунення “торгових людей” від політичного керівництва; неможливість займати адміністративні посади вищих і середніх ланок; підпорядкування (часто вимушене) національних і економічних інте-

---

\* Тези доповіді підготовлені у рамках виконання спільного українсько-білоруського наукового проекту № Ф54.5/009 за темою “Соціально-економічні реформи в Білорусі і Україні в XVI–XVIII ст.” за сприяння й фінансової підтримки Державного фонду фундаментальних досліджень України.

ресів купців вимогам представників інших (“пануючих”) етносів; соціальну “розпорошеність”, тобто юридичну невизначеність їх серед інших станів.

В історіографії практично відсутні спеціальні праці з цієї тематики. Вона висвітлювалася дослідниками головним чином побіжно і переважно в контексті з’ясування основних етапів розвитку торгівлі в кінці XVIII–XIX ст., тобто коли в Російській імперії, куди входила і значна частина українських земель, почалося активно розроблятися законодавство стосовно цієї верстви населення. Коли ж концептуально говорити про різні погляди вчених на проблему, то можна констатувати, що вони в основному є такими: визнання наявності вітчизняного купецтва протягом усього середньовіччя та періоду нового часу без врахування, існувала в них чи ні організаційна структура (гільдії); твердження про відсутність цього стану серед населення Лівобережжя, Правобережжя та Слобожанщини в XVII–XVIII ст.; фіксація у період, що досліджується, на території трьох регіонів дуже обмеженої (“недостатньої”) кількості корінних/місцевих “торгових людей”.

Виходячи з цього, деякі суспільствознавці та економісти взагалі заперечували можливість складання буржуазних відносин на той час на національному ґрунті, або ж твердили, що вони розвивалися лише завдяки російським чинникам, зокрема діяльності в Україні фінансово сильних купців з Московії, які зосереджували у своїх руках головні важелі й торговий капітал Лівобережжя, Слобожанщини та Півдня.

Як свідчить аналіз конкретно-історичного матеріалу, в ході Національної революції середини XVII ст., в процесі перерозподілу великої й середньої земельної власності з їх натурально-замкнутим господарством, на території Гетьманщини переформатовувалися й торговельні взаємини. Постійно зростаючу потребу в грошах вже міг задовольнити лише ринок, до якого долучалася все більша кількість людності, а серед неї й потенційні майбутні професіонали – купці. Причому зміцнення влади та встановлення економічної стабільності в країні (наприклад, за І. Мазепи, І. Скоропадського, Д. Апостола, К. Розумовського) поступово усували умови для надмірних безчинств можновладців і чиновників у цій галузі. Ставали значно безпечнішими шляхи. Глобальне утворення дрібних господарств, особливо фермерського типу (скажімо, козацькій хутір), неодмінно вело на ринок їх хазяїв, які без нього вже не могли забезпечити себе всім необхідним. Потребу в грошах у посполитих і рядових козаків зумовлювало й зростання податків (у кілька разів на кінець XVIII ст. порівняно з другою половиною XVII ст.), необхідність утримання не тільки власних збройних сил, а й іноземних армій.

У XVII–XVIII ст. на українських землях відбувся процес економічного становлення й юридичного оформлення купецтва на національному ґрунті, правда, під всезростаючим впливом російських чинників. Він проходив у

постійній конкурентній боротьбі за ринки збуту між місцевими купцями і торгуючими старшинами, шляхтичами, монастирями, безпосередніми виробниками, з одного боку, а також між першими й іноетнічними торговими людьми, з іншого боку. Причому, функціонування, зростання та обіг торговельного капіталу, а особливо його концентрація в руках селян, свідчили про розвиток якісно нових відносин в економіці. Слід зазначити, що український виробник, порівняно з російським і польським, тривалий час мав більше свободи і можливостей на внутрішньому, частково зовнішньому, ринку (практично, до 60-80-х рр. XVIII ст. – ліквідації козацького устрою, встановлення кріпосного права та купецьких гільдій, а з ними й відповідних прерогатив). Надалі функціонування купецтва та обмеження торгівлі виробників пішло в руслі загальноімперських процесів. З кінця XVIII ст. останні поширилися й на Правобережжя (після т. зв. 3-х поділів Речі Посполитої – 1772, 1793 і 1795 рр.). Загалом можна стверджувати, що на кінець XVIII ст. українське купецтво й міщанство в межах Російської імперії фактично структуризувалися, набули юридичного оформлення як стани і чисельно представляли значну економічну силу.

## **СТАНОВЛЕНИЕ МЕХАНИЗМОВ ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В РОССИЙСКОМ ГОСУДАРСТВЕ XVII–XVIII вв.**

**Балковая Валентина Григорьевна**

*Владивостокский филиал Российской таможенной академии*

Таможенное дело оформилось в Киевской Руси как форма организации косвенного налогообложения, ориентированная на сбор пошлин со сделок внутренней торговли. В период политической децентрализации в каждой из земель оформилась своя сложная система пошлин и сборов.

Первоначально облагалась пошлиной единица товара или транспортное средство, позже появились ценовые пошлины, исчислявшиеся исходя из заявленной стоимости товара. Это были так называемые адвалорные пошлины, название которых происходит от французского “*ad valor*” – от цены. Первой среди них была введенная монголо-татарами большая тамга, а в Московском централизованном государстве второй половины XVII в. – рублёвая пошлина, составлявшая 5 % от стоимости товара. Её введение в ходе таможенной реформы царя Алексея Михайловича привело к созданию единого таможенного пространства в пределах всего Российского государства, так как она поглотила большинство ранее взимавшихся таможенных пошлин и сборов.

Открытие в середине XVI в. англичанами морского пути в Россию привело к активизации её внешней торговли. Для упорядочения внешнеторговых

операций был принят Новоторговый устав 1667 г., который традиционно считают первым российским торговым тарифом во внешней торговле. В этом нормативно-правовом акте впервые были закреплены нормы обложения отдельных видов импортных товаров (спиртных напитков, сахара, предметов роскоши). Однако большинство товаров по-прежнему облагалось рублёвой пошлиной, как и товары внутреннего рынка.

Тарифы в современном понимании появились уже в Российской империи, первый из них – тариф Европейской торговли – был принят в 1724 г., в конце правления Петра I, для морских таможен.

Уже первые тарифы оформлялись в виде таблиц, перечень товаров приводился в алфавитном порядке. Размер пошлин исчислялся исходя из заявленной таможенной стоимости товаров. На нормы обложения влияла сортность товара – выделяли товары “лучшей”, “первой” и “второй” руки, а также “худые” товары. С целью недопущения последних на российский рынок вводились процедуры бракования товаров (таким образом было положено начало становлению таможенной экспертизы).

Первый российский тариф носил жёстко-протекционистскую направленность, что привело к увеличению контрабанды. Поэтому в 1731 г. был принят второй тариф Европейской торговли, носивший умеренно-протекционистский характер. Первоначально он был принят для морских таможен, поэтому таможенная пошлина, облагавшая сделки внешней торговли, получила название портовой. Однако по мере развёртывания сухопутных пограничных таможен таможенный тариф 1731 г. распространял своё действие и на них. В период до 1754 г. схема обложения сделок внешней торговли включала в себя взывание портовой и рублёвой пошлин.

Уничтожение с 1 апреля 1754 г. внутренних таможен привело к уничтожению рублёвой пошлины, а значит – к увеличению значимости финансовых поступлений от внешней торговли. Именно вследствие этого во второй половине XVIII в. активно разрабатывались и принимались таможенные тарифы. Всего за XVIII в. Россией было принято 7 тарифов по Европейской торговле, 3 – по Сибирской, 2 – по Черноморской (причём один из них конвенционный), а также Таксы 1754 г. с силой тарифа.

На тот период определение размеров пошлин носило произвольный характер, ещё не имело научного обоснования и в значительной степени определялось субъективными пристрастиями правивших монархов, поэтому характер тарифов колебался в широком диапазоне от жёсткого протекционизма и запретительства до фритредерства. Вместе с тем, появление тарифов внешней торговли было одним из признаков окончательного размежевания таможенной службы и внутренней налоговой системы Российской империи.

## **РАЗВИТИЕ ПРОЦЕДУР ТАМОЖЕННОГО ОФОРМЛЕНИЯ СУДОВ И ТОВАРОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ МОРСКИМ ПУТЁМ, В РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ (ПЕРВАЯ ПОЛОВИНА XVIII в.)**

**Лобыч Татьяна Юрьевна**

*Владивостокский филиал Российской таможенной академии*

Оформление таможенной службы как особого направления государственно-властной деятельности произошло в Московском централизованном государстве. Наиболее ярким проявлением этого стало появление устойчивых процедур таможенного оформления, нашедших своё закрепление в актах законодательства, наиболее полно – в Новоторговом уставе 1667 г.

Новоторговый устав упорядочил широкий спектр общественных отношений, связанных с регулированием торговли, и прежде всего, внешней. Так как важнейшим центром такой торговли в тот период был порт Архангельск, то многие из этих процедур были связаны с морской торговлей. В частности, в Новоторговом уставе были определены порядок прибытия торговых судов, подачи росписи товаров, прохождения таможенного досмотра, разгрузки товаров. Всё это свидетельствовало о переходе государственного регулирования внешней торговли на качественно новый уровень.

Завоевание в результате Северной войны выходов в Балтийское море привело к значительному увеличению объёма товаров, поступающих в Российское государство морским путем. В порты Балтики в начале 1720-х гг. ежегодно прибывало свыше четырёхсот судов. Это потребовало значительных изменений в организации таможенного дела, в частности, к выделению морских портовых таможен в особый вид таможенных учреждений. Именно с портовых таможен в 1724 г. началась структурная перестройка таможенной системы – там впервые стала практиковаться служба с постоянным штатом служащих, получающим фиксированное жалование.

По первому штатному расписанию в Санкт-Петербургской портовой таможне уже в 1724 г. было 122 служащих. Увеличение числа таможенников потребовало более чёткого разграничения должностных полномочий, более детальной проработки процедур оформления. Именно с этими целями было принято два акта учредительного характера – Морской торговый регламент и устав (принят 31 января 1724 г.) и Морской пошлинный регламент или устав (принят 31 марта 1731 г.).

Эти нормативные правовые акты изначально были ориентированы на регулирование морской торговли и подробно регламентировали процедуры в сфере морского оформления. Становление этих процедур происходило в это же время, именно поэтому в Регламенте 1724 г. насчитывалась 41 статья, а Регламент 1731 г. включал в себя уже 99 статей.

В этих регламентах детально определялись права и обязанности купцов и перевозчиков на каждом этапе таможенного оформления, начиная с подачи декларации. Особенностью этих нормативных актов являлось то, что они включали в себя не только регулятивные, но и охранительные нормы. Причём Регламент 1724 г. носил более репрессивный характер, что было связано с жёстким характером действовавшего в тот период Тарифа. Принятие более умеренного Тарифа 1731 г. привело к смягчению норм ответственности за таможенные нарушения в сфере морского оформления судов, что нашло юридическое закрепление в Регламенте 1731 г.

Регламенты 1724 и 1731 гг. объединяло то, что все утаенные и неявные товары подлежали конфискации. При этом дополнительно взыскивался штраф в размере той пошлины, которую необходимо было бы заплатить в казну при прохождении таможенного контроля. При этом была предусмотрена поощрительная премия для служащих таможни, обнаруживших утаенный товар – они получали  $\frac{1}{4}$  часть от конфискованного товара.

Таким образом, принятие Регламентов 1724 и 1731 гг. было важным мероприятием в становлении российской морской торговли. Они изменили и существенно дополнили правила захода иностранных судов в российские порты Санкт-Петербург, Архангельск, Выборг, Нарву и другие.

## **МИТО НА СІЛЬ ЯК ІНСТРУМЕНТ ЛОБЮВАННЯ ІНТЕРЕСІВ У РОСІЙСЬКО -ЗАПОРОЗЬКО-КРИМСЬКИХ ВІДНОСИНАХ (СЕРЕДИНА XVIII ст.)**

**Слісаренко Олександр Миколайович**

*Дніпропетровський національний університет імені Олеся Гончара*

У 1754–1755 рр. в Російській державі було здійснено масштабну митну реформу, що ліквідувала внутрішні митні кордони. Ця реформа розпочала економічне поглинення Росією Гетьманщини шляхом включення її до єдиного імперського (всеросійського) ринку. Правда, адміністративні заходи не могли перемогти господарської доцільності, тому господарство Гетьманщини та Запорозької Січі продовжувало існувати звичайним життям. Це, зокрема, стосувалось торгівлі сіллю. Сіль продовжувала залишатись найдешевшим та найдоступнішим харчовим консервантом, а отже – прибутковим товаром для державного Скарбу як Росії, так і Гетьманщини.

До 1755 р. у Гетьманщині діяло 20-копієчне мито на віз солі, запряжений 4-ма волами (щонайменше – 100 пудів вантажу). З ліквідацією митних кордонів між Україною та Росією сіль почала обкладатись збором у 10 коп. з пуда, тобто у 50 разів дорожче! Ці кошти безпосередньо надходили до росій-

ської казни, а не до гетьманського Скарбу. Суб'єктом митного збору стали якраз запорожці, що займалися довозом солі з Криму. У міжвоєнний час (1740–1768 рр.) вони займалися активною торгівлею, продаючи до Криму та Туреччини значні гурти худоби. Торгівля велась на татарські гроші, які потім йшли або на закупівлю солі у Криму, або ж на позики чумакам, які їхали до Криму з Гетьманщини. Фактично, здійснювався обмін валют, бо з 1731 р. діяла заборона на вивіз з Росії срібної монети. Тому чумакам доводилося обмінювати срібну російську монету на татарські башлики, адже у Кримський ханат вони допускалися лише після ретельного митного огляду на Микитинській заставі (зараз – Нікополь). У сам чумацький промисел було втягнуто майже третину запорожців – до 5 тис. осіб, які споряджали на Гетьманщину валки до 100 і більше возів. За вторговані кошти вони й купували військове спорядження. Сплата 10-копійчаного мита здійснювалась на російських форпостах, що відмежовували землі Вольностей Запорозьких від земель слобідських полків та Полтавського полку.

Проявляючи послідовність, Російська держава намагалась припинити цю торгівлю тими ж таки адміністративними заходами. Зокрема, у 1767 р. під час засідань Уложеної Комісії, воронезький делегат С. Севастьянов виступив з пропозицією заборонити вивіз солі з Криму в Україну, а з оз. Манич – у Військо Донське. Натомість створювалась монополія на вивіз казенної солі з оз. Ельтон через Саратов та Дмитрівськ (зараз – Камишин). Цей промисел існував і раніше, і у ньому помітну роль відігравали українські перевізники, адже вільних перевізників з власне росіян було небагато, та й возили вони сіль переважно Волгою. Через існуючі пільги уникали оподаткування й донські козаки, які постачали сіль до Ростова. Вони, разом з українськими чумаками, фактично займалися внутрішньою контрабандою в Росії, де з цим явищем малоуспішно боролися спеціальні команди від Головної сольової контори.

У 1759 р. було видано указ Сенату про тимчасову передачу постачання солі з Ельтону до України та Слобожанщини воронезькими купцями. Ціна підряду складала 14–21 коп. за пуд. Певно, прибутки того періоду й надихнули С. Севастьянова на подібну пропозицію. Зрештою, він погоджувався залишити довіз солі з Криму, але “чтобы от продажи соли в учрежденных в Саратове, в Дмитровске и в других местах магазинах подрыва и ущерб казне быть не могло, к означенной 10-ти копеечной пошлине сделать надбавку, сообразуясь с установленной в упоминаемых магазинах надбавкою”. Таке вирішення проблеми однозначно надавало переваги воронезьким купцям як транзитерам солі з Ельтону до України та Слобожанщини, одночасно підтримуючи економічну спроможність запорожців та донців і позбавляючи Кримський ханат невеликого джерела срібної валюти, що контрабандою все ж по-



трапляла до Бахчисараю. Не дивно, що українські депутати блокувалися з запорізькими й одноставно висловились проти відверто лобістського проекту.

Хтозна, чим закінчилися б ці дебати, але у 1768 р. спалахнула війна з Османською імперією, по завершенні якої Січ було знищено, а невдовзі ліквідовано було й Кримський ханат.

## **ЧУМАЦЬКИЙ ПРОМИСЕЛ У БАХМУТСЬКОМУ ПОВІТІ XVIII–XIX ст.**

**Корнацький Ігор Аркадійович**  
(*Артемівський краєзнавчий музей*)

Дослідження традиційного чумацького промислу, що набув значного розвитку в добу заселення й господарського освоєння Південно-Східної України, має важливе значення для історії місцевої торгівлі й промисловості, розвитку шляхів сполучення й міжрегіональних економічних зв'язків.

Соляні промисли в Бахмуті (нині – Артемівськ Донецької області), відомі з початку XVIII ст., приваблювали промисловців із сусідніх земель Слобідської й Лівобережної України, а також Війська Донського. У 1701–1704 рр. точився довготривалий і запеклий конфлікт між донськими й слобідськими козаками за володіння бахмутськими солеварнями, остаточно вирішений царським урядом на користь Ізюмського слобідського полку.

Бунт бахмутських солеварів на чолі з отаманом Кіндратом Булавиним у 1705 р. став передвістям Булавинського повстання, яке охопило в 1707–1708 рр. значні території Дону й Слобожанщини. Невдовзі після придушення повстання царськими військами й побудови казенних соляних заводів колишне “козацьке місто Бахмут” набуло значення прикордонної фортеці на південному кордоні Російської держави. Бахмут став центром однойменного повіту, а з 1719 р. – центром Бахмутської провінції.

Подальший розвиток соляної промисловості Бахмута й сусіднього Тора (нині – Слов'янськ Донецької області) відбувався при взаємодії державної та приватної ініціативи. Крім казенного виварювання солі, дозволялося вільне виварювання всіма бажаними на орендованих від казни сковородах. Наймаючи сковороди, місцеві жителі й приїжджі солеvari виварювали солі значно більше, ніж казна. Бахмутська сіль постачалася на ринки Слобожанщини й Гетьманщини, південно-західних російських повітів. Природні багатства краю й зручне географічне розташування Бахмутської фортеці на шляху до Азовського узбережжя сприяли розвитку чумацтва, для якого головними місцевими товарами були сіль і риба.

Через перехід Війська Запорозького під владу Кримського ханства від 1709 р. суттєво скоротився довіз солі з Криму та з Азовського узбе-

режжя до підвладних Росії земель, натомість зросла роль Бахмутських і Торських соляних промислів у постачанні цього життєво важливого продукту. Чумацькі валки до Бахмута споряджали не лише українські й російські купці, а й представники лівобережної козацької старшини, як-от генеральний підскарбій Яків Маркович. Сторінки його щоденних записок 1720-30-х рр. рясніють згадками про відправку возів за сіллю до Бахмута й повернення їх з товаром.

Після повернення запорожців під владу Російської імперії у 1734 р. відновилося торговельне сполучення з Кримом і Приазов'ям, що піднесло роль Бахмута як центра транзитної торгівлі. Азовську рибу й сіль купували в торгових рядах міста купці, приїжджі з Белгорода, Севська та інших міст. Невипадковою була поява сенатських указів про заснування в Бахмуті митної застави (1749 р.), а потім і справжньої прикордонної митниці (1755 р.). Значну зацікавленість у чумацькому промислі, звичайні шляхи якого пролягали через Бахмут та Ізюм, виявляли запорозькі козаки сусідньої Кальміуської паланки.

Чимдалі активніший довіз дешевої кримської солі підривав конкурентоспроможність продукції місцевих солеварень, де значні кошти витрачалися на доставку дров і виварку солі. Врешті-решт це призвело до закриття бахмутських соляних заводів у 1782 р.

У XIX ст. звичайними предметами чумацького візництва стали різноманітні будівельні матеріали місцевого видобутку. Наприкінці 1830-х рр. з Бахмутського повіту щорічно відправлялося декілька тисяч чумацьких маж з алебастром. Тоді ж з'явився ще один важливий предмет чумацької торгівлі – кам'яне вугілля. Остаточний занепад чумацтва в 1860-70-х рр. був пов'язаний з будівництвом у Донбасі залізниць, які найчастіше співпадали з напрямками колишніх чумацьких шляхів.

## **ЧОРНОМОРСЬКА ТОРГІВЛЯ ТА КРИМ В ПРОЕКТАХ ВАРФОЛОМІЯ ГАЛЛЕРИ (1790-ті рр.)**

**Головко Юлія Іванівна**

*Запорізький національний університет*

Приєднання Криму до Російської імперії відкрило півострів для іноземних негоціантів, які шукали перспективного застосування своїх сил та капіталів. Одним з таких був Варфоломій Галлера, батько майбутнього фео-досійського поміщика, члена міської Думи та міського голови Феодосії Августина Галлери. В. Галлера був савойським дворянином, торгував у Генуї, а у 1787 р. заснував поселення та торговий дім у Феодосії. Сам В. Галлера

майже постійно перебував у Генуї у комерційних справах (крім того, в Генуї він мав власну суднобудівну верф), але листувався з таврійською адміністрацією та передавав свої проекти розвитку Криму і чорноморської торгівлі через російського повіреного в Генуї Я. Лизакевича. Один з перших проєктів В. Галлери був представлений імператриці Катерині II у лютому 1792 р. (“Примечания о российской торговле на Черном море”) – у ньому автор відзначав можливості використання комерційних переваг кримських портів для відновлення кримського господарства, у першу чергу м. Феодосії, пропонував оголосити в кримських портах вільну торгівлю, дозволити вільний обіг іспанських срібних піастрів та австрійських талерів тощо. В. Галлера досить детально характеризував зміст та перспективи торгівлі кримських портів з Туреччиною, Іспанією, Італією, Францією, Португалією і т. д., особливо наголошуючи на можливості здешевити доставку як російських, так й іноземних товарів, таким чином отримуючи певні переваги перед конкурентами. Головний висновок, до якого приходив В. Галлера – необхідність державної підтримки чорноморської торгівлі, яка дозволила б відродити зруйноване російсько-турецькою війною господарство Криму та зробити його прибутковим.

У 1793 р. В. Галлера представив проєкт влаштування карантинної мережі Криму, оскільки вважав якісну роботу карантинів однією з найважливіших умов безпечного та ефективного розвитку зовнішньої торгівлі. Автор пропонував використати європейський досвід карантинної справи, реформувати існуючу карантинну систему Російської імперії, удосконалити очистку товарів, встановити доцільну кількість карантинів на чорноморському та азовському узбережжі тощо.

Ще один проєкт був поданий у 1795 р. катеринославському генерал-губернатору П. О. Зубову, в якому В. Галлера акцентував увагу на можливостях кримських портів для організації експорту товарів з внутрішніх губерній Російської імперії, наприклад, сибірського заліза або хліба, привезеного Азовським морем. У Криму, з точки зору В. Галлери, можна було вирощувати оливки, бавовну та ін., розвинути рибальство та каботаж – усе це принесло б швидкі та помітні результати у розвитку кримського господарства.

Остання з виявлених проєктних записок В. Галлери датується 1797 р.: вона була представлена генерал-прокурору О. Б. Куракіну: автор скаржився, що всі його дії, спрямовані на розвиток м. Феодосії та виділеної йому ділянки землі, так і не призвели до економічного процвітання міста і постійно наштовхувалися на перепони, на зразок відсутності придатних для перевезення вантажів шляхів. Тим не менш, В. Галлера знову ж таки відзначав у записці значні перспективи для виведення кримських товарів на середземноморський ринок, для чого вважав за необхідне відкрити в Криму мануфа-

ктури, полегшити умови зовнішньої (чорноморської) торгівлі, налагодити торгівлі зв'язки з країнами Середземномор'я та Близького Сходу.

У цілому, слід відзначити, що проектні документи (записки та примітки) В. Галлери свідчать про значний досвід середземноморської торгівлі автора, розуміння комерційних перспектив портових міст Криму та необхідного комплексу заходів, які б забезпечили їм подальший економічний розвиток.

## **ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ В СТРЕМЛЕНИИ ПОЛУЧИТЬ ЗВАНИЕ ПОСТАВЩИКА ИМПЕРАТОСКОГО ДВОРА**

**Журавлёв Александр Алексеевич**

*Первый Санкт-Петербургский государственный медицинский университет  
имени академика И. П. Павлова*

В первой четверти XIX ст. в Российской империи было введено новое звание поставщик императорского двора. Первоначально звание не регламентировалось никакими законодательными актами, и его получение напрямую было связано с обеспечением товарами и услугами, которые были необходимы большой семье российских правителей. Во время правления Александра II был принят закон, определивший правила получения звания и обязательства, которые приобретал предприниматель.

Со временем выработывался определённый алгоритм в действиях как предпринимателей, так и канцелярии министерства императорского двора, через которое проходили все документы. Для предоставления звания поставщика высочайшего двора и сопряжённого с этим званием права изображения Государственного герба требовалось соблюсти следующие условия:

1. Испрошение на это высочайшего разрешения;
2. Исполнение поставок или работ для потребностей высочайшего двора;
3. Непрерывность этих поставок или работ;
4. Известная продолжительность их в течение не менее 8–10 лет;
5. Производство поставок или работ непосредственно лицом, ходатайствующим о получении упомянутого звания;
6. Производство поставки по преимуществу из предметов собственного производства или изделий из собственных фабрик, мастерских и заводов;
7. Успешность поставок или работ, то есть исправное, добросовестное, по сравнительно меньшим ценам исполнение заказов, засвидетельствованное начальством подлежащего установлением;

8. Звание поставщиков предоставляется лишь на то время, пока производятся работы или поставки к высочайшему двору.

К началу XX ст. были разработаны вопросы для государственных учреждений, на которые следовало ответить, при присуждении просителю звания поставщика императорского двора. Полученные сведения анализировались, и принималось решение. Проверялась вся информация о просителе, и в случае, когда возникали сомнения в правильности приведенных сведений, следовал отказ. Другой причиной отказа являлась незначительность сумм, которые затрачивал проситель на получение почётного звания.

Звание поставщика императорского двора привлекало ещё и тем, что не требовало от производителя никаких финансовых затрат. Как следствие, появлялись лица, которые пытались получить деньги от предпринимателей. В конце XIX ст. известные московские меховщики подали прошение о присвоение им звания поставщиков императорского двора, и вскоре появился Станислав Касперович Гуторович, предлагавший своё посредничество в вопросе о получении звания для купцов Сорокоумовских.

Для зарубежных предпринимателей делались различные уступки, и отклонения от общепринятых правил. Но даже подобное отношение царствующих особ, не позволяло министерству либерально относиться к иностранным предпринимателям, которые могли использовать российскую государственную символику. Да и сами российские предприниматели внимательно следили за подобными действиями своих торговых конкурентов, понимая это как недобросовестную рекламу.

Подводя итог, следует отметить, что получение звания поставщика было крайне желанной мерой для большинства российских предпринимателей, при этом получение его практически не требовали от них никаких денежных затрат. Звание поставщика императорского двора использовали торговые учреждения в период новой экономической политики. Советская власть, недовольная появлением в рекламах этого звания, в 1922 г. запретила использовать его на вывесках в торговых помещениях.

## **POBÓR MYTA DROGOWEGO W KRÓLESTWE POLSKIM WCZESNEJ EPOKI PASKIEWICZOWSKIEJ**

**Rutkowski Marek**

*Politechnika Białostocka*

Celem opracowania jest przedstawienie zasad poboru opłat transportowych w Królestwie Polskim wczesnego okresu po upadku Powstania Listopadowego. Tekst analizuje zagadnienia kluczowe dla finansowania budowy i dalszego

utrzymania w Królestwie sieci transportowej, ze szczególnym uwzględnieniem dróg bitych.

Jak wynika z dostępnych danych, w roku 1835 Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych Duchownych i Oświecenia Publicznego uznała istnienie potrzeby zmiany zasad poboru opłat drogowych. Odtąd na drogach bitych Królestwa miano pobierać opłatę myta drogowego według nowych, znacznie zmienionych stawek celnych. Stawki te obowiązywały za każdą milę „*użycia*” drogi bitej. Pobór myta mógł się jednak odbywać jedynie tylko na tych odcinkach dróg bitych, „*gdzie stacja całkowita drogi bitej jest ukończoną*”. Od płacenia myta zwolnione były transporty administracji państwowej, pocztowej, wojskowych przejeżdżających w mundurach, oraz konie i transporty wojskowe. Taryfa opłat myta drogowego musiała być wywieszona i przybita, w miejscu powszechnie dostępnym i widocznym, na zewnątrz tzw. cellbudy. Wydająca w czerwcu 1835 roku nowe przepisy o poborze opłat transportowych w Królestwie Polskim Rada Administracyjna bardzo szczegółowo określiła zarówno zasady i wielkość tych opłat, jak i możliwości częściowego lub pełnego zwolnienia z konieczności uiszczania tegoż myta.

Jednak już w przeciągu trzech lat nastąpiły w tym zakresie znaczące zmiany. 14 maja 1838 roku wprowadzono bowiem w Królestwie Polskim zupełnie nową ustawę określającą zasady poboru myta drogowego. Prawodawca w preambule jasno precyzował powody wydania nowego prawa, wskazując, iż doświadczenie ukazało, że pobieranie myta drogowego w Królestwie Polskim „*według dotychczasowych urzędzeń, połączone jest z rozmaitymi niedogodnościami, i że dochód z tego źródła nie wystarcza bynajmniej na pokrycie wydatków, jakie pociąga za sobą utrzymanie dróg bitych, już ukończonych*”. Wykazywano nierentowność dotychczasowego systemu, podkreślając „*nagłą potrzebę*” jego usprawnienia. Cesarz Mikołaj I powoływał się przy tym na interes biedniejszej części polskiego społeczeństwa, wskazując, iż nowe prawo wprowadzono „*celem zapobieżenia /.../ niedogodnościom, szczególniejszej dotykającym najmniej zamożną klasę poddanych Naszych Królestwa Polskiego*”. Główną zaś przyczyną opracowania nowej ustawy była konieczność zyskania nowych środków, potrzebnych na utrzymanie już wybudowanych dróg bitych, jak i na doprowadzenie do końca budowy ogólnego systemu komunikacji lądowych i wodnych, „*przez wyrobienie niezbędnych jeszcze dróg i przez oczyszczenie rzek dla spływu towarów i płodów krajowych*”. W miejsce dotychczasowej „*opłaty myta*” ustawa z 14 maja 1838 roku wprowadzała ustanowić „*na urządzenie dróg i splawów /.../ osobny pobór*”. Te na nowy sposób pobierane fundusze miały z założenia niejako „*wspierać*” rozwój sieci transportowej Królestwa Polskiego. Nie były one jednak jedynym źródłem finansowania rozwoju transportu w Królestwie. Oprócz nich, w każdym budżecie państwa określanym na dany rok, zapisywano

przecież oddzielne kwoty na drogową służbę inżynierską oraz na oczyszczanie spławnych rzek. Istniały też nadal nieustannie pobierane fundusze: a) szarwarkowy, b) mostowy. Jak zatem można konstatować, przynajmniej formalnie, podstawową przyczyną, dla której Mikołaj I w maju 1838 roku zdecydował się zastąpić stosunkowo niedawno przecież wprowadzoną ustawę o poborze myta drogowego w Królestwie Polskim z 4/16 czerwca 1835 roku nowymi rozwiązaniami prawnymi była – jak się wydaje – rzeczywista chęć zapewnienia odpowiednich środków finansowych na rozwój polskiego systemu drogowego i spławnego, oraz potrzeba ochrony biedniejszej części społeczeństwa przed relatywnie nierównomiernym obciążeniem kosztami budowy i utrzymania sieci transportowej. Powyższe formalne uzasadnienia budzą jednak pytania o zarówno o celowość wprowadzanych rozwiązań, jak i o rzeczywiste intencje, kryjące się za nowymi ideami.

Warto też zaznaczyć, iż wydzierżawianie myta drogowego odbywało się najczęściej w drodze licytacji, i to o dość specyficznym charakterze. Mianowicie była to licytacja realizowana w drodze składania tzw. „*deklaracji opieczętowanych*”, co powodowało, iż oferty nie podlegały już następnie dalszym przetargom. Wysokość przewidywalnej minimalnej kwoty dzierżawnej odzwierciedlać musiała w znaczącym stopniu rzeczywiste natężenie lokalnego ruchu i czerpane z jego przepływu profity dzierżawne.

Uzupełniając obraz poboru myta drogowego w Królestwie Polskim wkrótce po upadku Powstania Listopadowego należałoby wskazać, iż Rząd Tymczasowy wystąpił o przekonanie wojskowych władz rosyjskich do wydania rozporządzenia, zakazującego wojskowym wszelkich stopni jakiegokolwiek ingerowania w pobór opłat transportowych. Wniosek ten argumentowano tym, iż „*w przeciwnym razie przez zniechęcenie przedsiębiorców współbogacenia się od tego rodzaju dzierżaw, Skarb musiałby ponieść straty na zmniejszenie się dochodu szarwarkowego*”, czyli Rząd Tymczasowy wskazywał tu nie tylko na krzywdzące poszczególnych przedsiębiorców posunięcia wojskowej władzy rosyjskiej, ale i na fiskalny interes państwa. W konsekwencji feldmarszałek Iwan Paskiewicz zabronił wojskowym „*mieszać się do rozporządzeń dotyczących poboru myta drogowego*”.

W konkluzji trzeba podnieść, iż wprowadzenie w dniu 16 czerwca 1835 roku nowych przepisów wskazujących na zmienione zasady uiszczania opłat transportowych, związane było jednoznacznie z realizacją bardzo intensywnego programu budowy w Królestwie Polskim dużej sieci dróg bitych. Wprowadzenie w maju 1838 roku nowego, opracowanego w petersburskim Departamencie do Spraw Królestwa Polskiego, rozwiązania prawnego – wbrew zapowiedziom – w praktyce znacząco ograniczało napływ do kasy państwowej Królestwa Polskiego potrzebnych na dalszą budowę sieci drogowej sum. W ocenie autora niniejszego tekstu, takiego postępowania nie można tłumaczyć inaczej jak tylko dążeniem do

zablokowania przez petersburskie władze carskie dalszego rozwoju sieci dróg bitych Królestwa Polskiego. Do tego radykalnego przewartościowania nastawienia Rosjan w stosunku do idei dalszego rozwoju transportu lądowego Królestwa Polskiego musiało zatem dojść pomiędzy rokiem 1835 a 1838.

## **УПРАЗДНЕНИЕ ТАМОЖЕННО-КАРАНТИННОЙ ЛИНИИ НА ДНЕСТРЕ И ЕГО ВЛИЯНИЕ НА РАЗВИТИЕ БЕССАРАБСКОЙ ТОРГОВЛИ**

**Томулец Валентин Николаевич**

*Молдавский Государственный Университет*

После аннексии в 1812 г. Российской империей Бессарабия не была включена сразу в имперскую экономическую и политическую систему, а была разделена до начала 1831 г. таможенно-карантинной линией на Днестре. Это обстоятельство негативно отразилось на экономическом развитии края в составе России.

На основе анализа архивных и опубликованных источников рассмотрим причины сохранения, а затем упразднения таможенно-карантинной линии на Днестре, колебания, противоречия и тенденции в правящих кругах Петербурга и местной бессарабской администрации относительно приобщения Бессарабии к общероссийскому рынку.

Исследование документов, главным образом впервые вводимых в научный оборот, позволяет сделать вывод, что вопрос об упорядочении таможенно-карантинной линии на Днестре активно и разнопланово обсуждался в правящих кругах России около 18 лет и вылился в напряжённую дискуссию по вопросам торговой политики в Бессарабии. На этом примере прослеживаются движущие силы, сложность и противоречивость внутренней политики русского правительства. В ней сталкивались интересы различных слоёв господствующего класса, различных учреждений, преследовавших не только общеимперские, но и ведомственные цели (Государственный совет и Комитет министров, министерства финансов, внутренних дел, военное).

Сказывалось стремление пополнить государственную казну за счёт таможенных сборов, защитить отечественную промышленность от иностранной конкуренции, закрепить поддержку местного землевладельческого дворянства, торгово-предпринимательских кругов, зажиточного крестьянства (резешей, колонистов, государственных крестьян, лучше обеспеченной части царан), представить новоаннексированный край привлекательным для народов Балканского полуострова образцом. Обнаруживались опасения пренебречь особенностями прошлого развития края, нарушить провозглашённые



льготы и привилегии, ущемить интересы военного ведомства, облегчить распространение эпидемических заболеваний.

В конечном итоге, после длительных колебаний и групповой борьбы, под давлением внутренних экономических и внешнеполитических факторов указом Сената от 26 сентября 1830 г. таможенная линия была перенесена с Днестра на Прут и Дунай. В Бессарабии учреждались два таможенных округа: Верхнедубоссарский или Скулянский, – от границы с Подольской губернией до Измаильского уезда, и Нижнедубоссарский или Измаильский, – от границы Измаильского уезда до устьев Дуная, по морскому побережью к Аккерману и дальше до конца Днестровского лимана.

В Скулянском округе были учреждены две таможни – Новоселицкая и Скулянская, которые были уравнены в правах с таможнями первого класса и имели право взимать пошлины с товаров, разрешённых тарифом к привозу в Одесский и Феодосийский порты, но без предоставления им складочного права. Этот округ включал также две заставы – Липканскую и Леовскую.

Измаильский округ состоял из Измаильской таможни, которая сохраняла складочное право, и двух застав – Ренийской и Аккерманской.

С учреждением новых бессарабских таможенных округов ликвидировались с 1 марта 1831 г. таможни Дубоссарского округа, а в Одесском – Маякская и Парканская таможенные заставы. Тем же указом отменялись “Правила для торговли с Бессарабией” 1825 г. и бессарабским таможням предписывалось следовать тарифу и общим таможенным постановлениям. Следовательно, местные особенности в управлении торговлей были отменены, и Бессарабия включалась в общую таможенную систему Российской империи.

Для России это был важный шаг к полному включению Бессарабии в общероссийскую социально-экономическую и политическую систему, в общении края к общероссийскому рынку.

## **ИМПОРТ БОЕВЫХ КОРАБЛЕЙ ДЛЯ ВОЕННО-МОРСКИХ ФЛОТОВ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX в.**

**Морозов Олег Викторович**

*Академия таможенной службы Украины*

1858 год в мировом кораблестроении был отмечен революционным событием. В состав французского флота вошёл первый в мире океанский броненосный корабль “Глуар”. Началась эпоха парового броненосного флота. Такой ход событий заставил правительства государств, которые претендовали на проведение активной внешней политики, решать сложную проблему формирования корабельного состава флотов на совершенно новой техноло-

гической основе. Так как для многих государств переход к броненосному кораблестроению представлял неразрешимую финансовую и технологическую задачу, импорт боевых кораблей невероятно вырос, и постепенно появились на мировом рынке судостроительные фирмы, специализировавшиеся на постройке и продаже боевых кораблей. Это были: британские фирмы Армстронг, Ярроу, Д. Торникрофт; французские Норман, Форж э Шантье; германские: Ф. Шихау, Вулкан; североамериканская фирма Крамп. Основными заказчиками и покупателями боевых кораблей выступали следующие государства: Аргентина, Бразилия, Германия, Испания, Италия, Китай, Россия, Турция, Чили, Швеция, Япония. Названные государства можно разделить условно на две группы. Первая группа – страны, которые импортировали корабли с целью ознакомления с передовыми технологиями в судостроении и машиностроении, с дальнейшим перенесением опыта на свои предприятия. В эту группу входили: Германия, Италия, Испания, Россия, Япония. И государства, которые не стремились развивать свою судостроительную промышленность, и их флоты полностью комплектовались за счет импортных кораблей. К ним относились: Аргентина, Бразилия, Китай, Чили, Турция.

Среди указанных фирм Ярроу, Д. Торникрофт, Норман, Форж э Шантье, Ф. Шихау специализировались на постройке наиболее технически сложных кораблей – миноносцев. Фирмы Армстронг и Вулкан – на постройке крейсеров. Генеральными заказчиками импортных кораблей выступали морские ведомства государств. В Российской империи основные требования к заказу формулировал Морской технический комитет, будучи структурным подразделением Морского министерства. Большая роль в выборе фирмы подрядчика принадлежала российским морским агентам (военно-морским атташе). Бывали случаи, когда инициативу по заказу корабля на иностранных верфях брал на себя морской министр. В этом аспекте наиболее примечательной личностью был морской министр И. А. Шестаков в 1880-х гг. Как правило, каждое государство, заказывая корабли за рубежом, при формировании контрактных требований исходило из собственных традиций. Так, российское морское министерство очень жёстко контролировало ход постройки корабля, не позволяя подрядчику отклоняться от технических требований без согласования с ним. В контракте особо оговаривались как штрафные санкции за нарушение технических требований, так и премии за их перевыполнение. В контракте 1898 г. с фирмой Форж э Шантье на постройку пяти контрминоносцев указывалось: штрафные санкции составляли 1 % стоимости заказа за каждый месяц опоздания готовности и 2 тыс. фунтов стерлингов за каждую недостигнутую четверть узла хода корабля. Заказ оценивался в 52 тыс. фунтов стерлингов за каждый корабль серии. Также было характерным, что в

российских заказах оговаривалось условие поставки значительной части оборудования с российских заводов или его изготовление по российским чертежам.

Теперь рассмотрим, какое количество кораблей было импортировано указанными государствами. Аргентина в период 1887–1896 гг. приобрела в Англии 3 броненосных крейсера, Бразилия заказала 4, но смогла выкупить 2 бронепалубных крейсера. Италия в 1860–1866 гг. приобрела у французских и британских судостроителей 4 броненосца, а в период 1882–1889 гг. у фирмы Армстронг приобрела 5 бронепалубных крейсеров. Германия в 1868–1872 гг. приобрела у Франции и Англии по одному броненосцу. США, перед войной с Испанией выкупила у Бразилии 2 бронепалубных крейсера. Испанский флот накануне войны с США в 1898 г. имел следующее соотношение импортных кораблей: из 30 кораблей I и II рангов 7 кораблей были зарубежной постройки. Российский флот в период с 1863 по 1899 гг. получил 59 броненосных кораблей I и II рангов, однако доля кораблей зарубежной постройки была невелика. Из броненосцев только один, из крейсеров – 3 единицы. Наибольшее число импортных кораблей в конце XIX в. состояло на службе в военных флотах Китайской и Японской империй. Перед началом японо-китайской войны 1894–1895 гг. китайский флот включал 3 броненосца, 2 броненосных крейсера, 1 бронепалубный крейсер германской постройки, 4 бронепалубных крейсера британской постройки, 3 крейсера китайской постройки и 11 миноносцев немецкой постройки. В свою очередь боевое ядро японского флота на 1894 г. включало 1 броненосец, 5 бронепалубных крейсера британской постройки, 2 французской, 4 бронепалубных крейсера японской постройки. Миноносный флот страны Восходящего Солнца включал 24 миноносца английской, французской и германской постройки.

Таким образом к началу XX ст. экспортный потенциал военного судостроения достиг небывалого темпа. Практически любое государство при наличии необходимых финансовых средств за счёт импортных поставок кораблей в короткий срок могло получить сбалансированный флот. Военное судостроение на экспорт превратилось в мощнейшую и прибыльную отрасль. И к началу XX в. определилась главная тройка стран, поставщиков боевых кораблей на экспорт. Это Англия, Германия и Франция.

## **THE HISTORY OF CUSTOMS AND ITS LEGAL BACKGROUND**

**Gellert Lothar**

*Governmental University of Applied Sciences, Münster*

Today I want to give you a brief historical overview of the customs, including its laws with some historical thoughts related to Germany and the European Union.

Don't be afraid, I will not go back far to the ancient times and to the first customs officer named in the Holy Bible, the customs officer Mathew or how we call him in German language "Matthäus".

Here I will limit myself to the customs history, which goes back to the 19th century.

#### From 1834 to the Customs Union

Because of the many states in Europe at the beginning of the 19th Century, there were a lot of borders, for example in Germany nearly 1,800 customs borders.

These borders hampered trade and unrestricted movement immensely.

The founding of the German Customs Union on 1 January 1834 was a first step towards a customs union in Europe.

The establishment of uniform external tariffs and the elimination of internal tariffs, favored a free trade, while reducing smuggling.

Over time, more and more countries joined, so that a German free trade zone was created and in 1869 a Customs Act was established.

In the framework of the foundation of the German Empire in 1871, the whole Empire became a unique customs territory, although Bremen and Hamburg held their status as so-called free ports.

A new Customs Act entered into force in 1939, which was based on the Customs Act of 1869. We all know about the sad history and the role Germany played in it in the first part of the 20th century. So it was no wonder that the new Customs Act was very much influenced by political ideas of that time.

After the founding of the Federal Republic of Germany on 23 May 1949 and the adoption of the German Constitution "Grundgesetz" (GG), duties, fiscal monopolies and federal excise taxes should be managed in accordance with the Grundgesetz by the German tax authorities.

After 1951, the European Coal and Steel Community (ECSC) was set up and this was the time where the process of European integration began. For the first time sovereignty rights were placed under the supervision of a supra-national body.

However customs law remained as a national legislation still and was not harmonized at that time.

Therefore in Germany on 14 June 1961, the German Customs Act was published in the Federal Law Gazette, because after six amendments of the existing law and new regulations a new Customs Act seemed to be necessary.

The organization of the European Union with its Treaties and the creation of the Community Customs Code in 1993 represent the "status quo" in the long development of customs law in Europe.

#### Building a Customs Union

#### The Customs Union

What is significant for a Customs Union?

A customs union is an alliance between two or more independent states which unite their territories to a common customs territory.

Important is that in relation to third countries at each boundary of the customs territory the duty is levied on certain goods from certain countries with the same amount, using a common external tariff.

The goal of a customs union was already enshrined in 1957 in the Treaty on the European-Economic-Community EEC.

However, it lasted until 1968 when this idea was realized in the commercial transport and 1970 for the transport of agricultural products.

The free trade principle is now manifested in Article 28 of the Treaty of the Functioning of the EU (TFEU) (ex Article 23 Treaty on the European Community).

Meanwhile the EU has established a customs union with Turkey, Andorra, San Marino and some overseas countries and territories.

#### The development of the Community Customs Code

First thoughts on the creation of a unified and general customs law under the common interior and justice policy go back to the year 1974.

At the Paris Summit first principles of freedom of establishment and free movement of persons were set up.

With the implementation of the Single European Act (SEA) in 1987, the four basic building blocks were set: free movement of persons, goods, services and capital.

Goal should be the realization of a harmonized internal market resulting by 1992.

With the harmonization of that internal market, the Community faced a major challenge, as a good balance between a functioning market and the delivery of sovereignty rights of Member States to the supranational body European Community had to be found.

At that time the customs regulations were scattered in many different European regulations and guidelines.

As the basic lawbook in customs matters the Customs Code was created as a summary and revision of all these different legislation in one legislative Act.

#### Overlaying of national law by the European Customs Legislation

In principle, the primary and secondary Community law takes precedence over the application of national laws.

This also means that national regulations contrary to the EU-law became and become invalid.

The ECJ has confirmed this principle in several judgments since July 1976.

However, the European Institutions Commission and Council left to the Member States some possibilities for national legislation in some legal questions

and problems where the community law did not settle everything in detail but left it to the Member States to fill these holes and gaps by national law.

### The CCIP

On January 1st 1994 the Implementing Regulation for the Customs Code (Regulation (EEC) No 2454/93) came into force.

Together with the Community Customs Code it is the largest harmonized law, which had ever been within the EU.

Like the Community Customs Code the Implementing Regulation basically includes as well provisions for procedural aspects, (the formal customs law), as tax matters, (the substantive customs law).

It follows the same systematic structure as the Code.

In addition, here a codification of administrative law takes place, which is for the administrations of the Member States of fundamental importance in their daily work.

In more than 900 articles and 100 attachments, the Commission has specifically referred to the Council Regulation and created especially many definitions, for example, in Article 1 of the CCIP, for a better understanding of the Code.

As a further step the European Commission has noticed that even the Implementing Regulation cannot settle everything and that still a few questions remained unsolved.

So, in addition, the Commission has therefore issued guidelines, which are intended to illustrate and extend the Implementing Regulation.

These guidelines led as a positive result to a decrease in the number of of attachments in the CCIP.

Nevertheless, numerous changes have become necessary for the Implementing Regulation over the last years.

Thus, in addition to the AEO-concept (Authorized Economic Operator, "AEO") risk management and the summary declaration for imports (see Article 182 a – 182 d CCIP) have been implemented.

### The importance of European Customs Legislation for the European integration process

The Customs Code was and is a factor determining the political and economic unification of Europe.

It is the basis for the internal market.

It is also relevant for the common foreign and security policy.

What appeared as a vision shortly after the end of the Second World War and the almost complete destruction of Europe has become a reality today.

With the gradual abandonment of the Member States' sovereignty a community could be established, that presents by its treaties and binding legal instruments an unprecedented alliance of states

The Customs Code expresses that the EU is not only a community of values and solidarity, but also a community of law.

Because of this law, the EU could grow into a global economic power and by this law the open borders, the high exchange of goods and services, the migration of workers and the large number of cross-border corporate networks could be made possible.

Finally, the codification of customs regulations in one single regulation is a milestone in relation to the design of EU law.

#### A look into the future

Perhaps you have already heard that due to the big amount of legal changes it was envisaged at the beginning of 2000 to draft a new Customs Code, which was named the Modernised Customs Code. This MCC entered into force in 2008 and should be applicable by June 2013.

However in the course of time it was established that many new IT-Systems had to be created and a lot of new provisions had to be drafted in following the Treaty of Lisbon, the latest version of the European Treaties.

Therefore it was decided not to let enter the MCC into application but to draft another new Customs Code, the so-called Union Customs Code (UCC).

The proposal for a Union Customs Code, as a recast of the Modernised Customs Code, was put forward by the Commission in February 2012 and the ordinary legislative procedure was then launched in European Parliament and Council.

The "trilogue" between European Commission, Council and Parliament about the text was successfully concluded in April 2013.

The adoption of the new UCC Regulation is (was) planned for the second week of September by the European Parliament and the third week of September by the Council.

The new regulation shall enter into force before 1 November 2013. Its empowering provisions will however apply immediately on its date of entry into force – in order to provide legal bases for the adoption of related Commission acts – while its substantive provisions will apply only on 1 May 2016 .

Insofar as parts of the new legislation depending on IT systems are concerned, it shall be applicable no later than end of December 2020.

#### Conclusion

As a conclusion we can state that it was a long way with certain developments that brought to us to status quo.

And we can see that customs law is a living thing which depends on social environments and circumstances.

Therefore we can be curious, in particular my young friends here in the Academy, what the future will bring to us related to the customs world and its juridical background.

## **ВПЛИВ ФРАНЦУЗЬКОГО КАПІТАЛУ НА ДОБРОБУТ НАСЕЛЕННЯ ПІДРОСІЙСЬКОЇ УКРАЇНИ У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ – НА ПОЧАТКУ ХХ ст.**

**Молчанов Володимир Борисович**  
*Інститут історії України НАН України*

Сприятливий інвестиційний клімат для французького капіталу на підросійських землях України було закладено ще маніфестом Катерини II від 1763 р., який надавав іноземним переселенцям ряд пільг. Притік цих інвестицій сприяв товаризації різних галузей економіки і позитивно впливав на підвищення життєвого рівня населення. З другої половини ХІХ ст. надходження французьких капіталів істотно прискорилося. Цьому сприяли селянська реформа 1861 р. та ліберальні реформи 70-х – 80-х рр. в Росії, розгортання промислового перевороту, грошова реформа 1896 р. С. Ю. Вітте та аграрна реформа 1906 р. П. А. Столипіна. Довгий час не заохочував іноземних капіталовкладень досить низький російський митний тариф. “До 1876–1880 років у нас митні ворота були відчинені... майже навстіж”, – писав російський економіст І. А. Мілютін. У цій ситуації європейський капітал поспішав заповнити Росію готовою продукцією і не збирався допомагати їй створити власну промисловість. Найшвидше французькі інвестиції проникали у сферу важкої індустрії. Так, приміром, у листопаді 1914 р. на зборах акціонерів Донецько-Юрїївського металургійного товариства було пред’явлено 36726 акцій, з яких 61 належала німецьким, 510 французьким, 25 бельгійським і 75 американським капіталістам, а решта вітчизняним промисловцям і банкірам. У передвоєнні роки за даними Міністерства фінансів, з 159,1 млн. руб. іноземного капіталу, вкладеного в кам’яновугільну промисловість країни, на частку вугільних підприємств Донецького басейну припадало 118,6 млн. руб., тобто 74 %. З 118,6 млн. руб. було вкладено французького капіталу 82 млн., бельгійського – 24 млн. і капіталу інших країн Заходу – 12,6 млн. руб. У металообробну і машинобудівну промисловість України на початку ХХ ст. було вкладено іноземного капіталу 44,6 млн. руб. З цієї суми на частку окремих капіталістичних країн Заходу припадало: Англії – 12,2 млн., Бельгії – 20,2 млн., Німеччини – 6,7 млн., Франції – не менше 5 млн. та інших країн – 0,5 млн. руб. Інтенсивніше французький капітал проникав у хімічну промисловість підросійської України. Так, із загальної суми



19378 тис. іноземного капіталу, вкладеного в хімічну галузь України, на окремі країни припадало: французького – 9651 тис. руб., бельгійського – 8877 тис. і німецького – 850 тис. руб. Проникнення французького капіталу в банківську сферу українських губерній імперії Романових посилюється в 90-ті рр. XIX ст. Одночасно спостерігався і поступовий перехід акцій російських комерційних банків з Німеччини у Францію. “Романська орієнтація” Росії у фінансових питаннях була реакцією на закриття для неї (з 1885 р.) спочатку лондонського, а згодом (з 1887 р.) і берлінського фінансових ринків через політичні (у першому випадку) та митні (у другому) протиріччя. Загалом на кінець 1913 р. з 19 найбільших банків Росії 11 були засновані фактично на іноземні капітали (з них 4 – на німецькі, 2 – на англійські і 5 – на французькі). Питання про загальні обсяги капіталовкладень Франції в економічний розвиток Росії є дискусійним. Переважна більшість дослідників використовувала показники відомого дореволюційного дослідника П. В. Оля. Однак, сучасний історик В. І. Бовикін наводить достовірніші дані, за якими загальні обсяги французького капіталу на передодні громадянської війни в Росії становили 545457,6 тис. руб., з яких на підросійську Україну припадало 285423,6 тис. руб. Необхідно визнати, що новостворені французькими підприємцями заводи обслуговували, передусім, всеросійський ринок, до якого входили й українські землі, і лише потім – світовий. Саме світовий, а не конкретних країн інвесторів. Загалом французькі інвестиції стали одним з головних чинників успішної індустріалізації Півдня України, сприяли зростанню зайнятості населення, розвитку товарного виробництва, кардинально вплинули на розбудову фінансової системи і позитивно впливали на зростання добробуту населення. На думку С. Ю. Вітте, “...іноземні капітали привертаються високою доходністю підприємств у нас; але, очевидно, що, якби не було такої доходності, не існувало б і стимулів для переміщення капіталів, тим більше, що створення підприємств завжди, а в незнайомій країні – особливо пов’язане з високим ризиком, і багато з іноземних підприємців розплачуються іноді за цей ризик повною втратою капіталу”.

## **СФЕРА ТОРГІВЛІ ЗА ДАНИМИ МІСЬКИХ ПЕРЕПИСІВ ТА ПЕРШОГО ЗАГАЛЬНОГО ПЕРЕПISУ НАСЕЛЕННЯ 1897 р.**

**Водотика Тетяна Сергіївна**

*Інститут історії України НАН України*

Вивчення економічної історії видається неповним без аналізу поступу окремих її сфер: торгівлі, галузей промисловості, сфери послуг, фінансового сектору тощо. Відтак, видається важливою спроба визначити зміни у сфері тор-

гівлі в містах підросійської України у пореформений час. Джерельна база студії – міські переписи Катеринослава 1865 р., Києва 1874 р., дані поліцейського обліку Бердичева 1882 р. та дані Першого загального перепису населення 1897 р.

Виділення зайнятих у сфері торгівлі відбувалось шляхом згортання переліків сфер зайнятості у кілька десятків позицій. Скажімо, у матеріалах Першого загального перепису населення Російської імперії 1897 р. у сферу торгівлі було включено 14 груп занять (з 65) – торгове посередництво, торгівля “в цілому”, торгівля живою худобою, зерновими, іншими продуктами сільського господарства, торгівля будівельними матеріалами і паливом, торгівля розносна і роздрібна тощо. Серед зафіксованих переписом 1865 р. у Катеринославі 128 видів занять до сфери торгівлі були віднесені 5 (власники шинків, купці та їх прикажчики, “хлопчики при лавках” і дрібні торговці). У матеріалах перепису Бердичева 1882 р. було з виділених 62 груп занять до торгівлі віднесено 11 груп. Подібна методика була застосована і до даних київського перепису 1874 р.

Кількість зайнятих у київській торгівлі за 1874–1897 рр. знизилася з 23 % до 19 %, хоча у абсолютних цифрах – зросла у 4 рази. Це є свідченням того, що торгівля вже не була такою популярною сферою у порівнянні з іншими сферами, які зростали інтенсивніше. Так, частка зайнятих у модерних сферах економіки (промисловість, транспорт та зв’язок, фінанси) зросла щонайменше усемеро.

Порівняння даних переписів Бердичева 1882 і 1897 рр. засвідчило зменшення питомої ваги зайнятих у фінансовій сфері (з 3,01 % до 0,63 %), будівництва (з 13,53 % до 5,15 %) та сфері послуг (з 13,59 % до 8,85 %). Лакмусовим папірцем кризи традиційного укладу став занепад транспортної інфраструктури (частка зайнятих зменшилась з 6,36 % до 5,76 %). Натомість за 1882–1897 рр. у 1,2 рази (з 32,79 % 1882 р. до 39,92 % 1897 р.) зросла частка зайнятих у торгівлі. Це є проявом кризи традиційної спеціалізації міста (транспортний вузол) та спроб знайти нову економічну нішу.

За 1865–1897 рр. у Катеринославі з 17,94 % до 25,11 % (абсолютні цифри вражають – 17 разів) зросла частка торгівлі внаслідок кількох взаємопов’язаних процесів. Відкриття нових заводів, покладів корисних копалин спричинили вибухове зростання кількості населення міста, а відтак торгівлі та сфері послуг.

“Точкою відліку” підсумків став Перший загальний перепис населення Російської імперії 1897 р., матеріали якого було порівняно з матеріалами міських переписів 1865 р. Катеринослава, 1874 р. Києва і 1882 р. Бердичева. Ці міста уособлюють різні типи міст Підросійської України на межі XIX–XX ст. – індустріально модернізоване, традиційне і перехідне. Міські переписи є до-

стовірним джерелом демографічної статистики, які у сукупності доцільно розглядати як специфічний вид масових статистичних джерел.

Питома вага торгівлі як джерела існування і сфери підприємництва не змінилася, хоча за цією середньою цифрою криється її зменшення у Києві (з 23,07 % до 18,54 % або на 1/5), зростання у Бердичеві (з 32,79 % до 39,92 % або на ту ж 1/5) і Катеринославі (з 17,94 % до 25,11 % або у 1,4 рази). Очевидно, що зростання торгівлі стримувалося низьким рівнем життя більшості громадян і працею “на замовлення” ремісників, інакше кажучи, вузьким внутрішнім ринком. Це до певної міри стримувало як підприємництво, так і модернізаційні процеси загалом.

## **РАЗМЕЖЕВАНИЕ ФУНКЦИЙ И ПОЛНОМОЧИЙ ТАМОЖЕННОГО ВЕДОМСТВА И ПОГРАНИЧНОЙ СТРАЖИ В РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ НА РУБЕЖЕ XIX–XX ВВ.**

**Михайлов Андрей Александрович**

*Научно-исследовательский институт (Военной истории)  
Военной академии Генерального штаба ВС РФ, Санкт-Петербург,*

**Райконен Елена Евгеньевна**

*Северо-западная академия государственной службы,  
Санкт-Петербург*

В октябре 1893 г., по инициативе министра финансов С. Ю. Витте, пограничная стража, входившая ранее в состав таможенного ведомства, была сведена в Отдельный корпус пограничной стражи (ОКПС), подчинённый непосредственно министру. Данная реорганизация была вызвана сложным комплексом причин, в том числе и вполне объективных. Однако разграничение полномочий между таможенным ведомством и ОКПС оказалось очень непростым делом, сопровождалось противостоянием двух структур, ранее представлявших единое целое.

Ещё в период подготовки реформы против неё выступили многие чины таможенного ведомства, включая директора Департамента таможенных сборов Л. Ф. Тухолку. Не прекратилась борьба и после того, как 15 октября 1893 г. император Александр III подписал указ, определивший создание ОКПС со своим самостоятельным управлением. Так, в апреле 1895 г., во время работы комиссии под председательством В. Д. Блаватского, обсуждавшей устройство таможенных округов, некоторые участники заседаний предлагали вернуть пограничную стражу под контроль окружного начальства. Чрезвычайно острые споры разгорелись в комиссии, созданной в октябре

1898 г. для разграничения полномочий двух ведомств. Более всего разногласий вызывали вопросы, связанные с правами чинов ОКПС по преследованию контрабанды за пределами пограничной черты (в большинстве районов – 7-вёрстной), особенно – на железных дорогах, идущих вглубь империи. Обе стороны упорно отстаивали свои полномочия, в результате чего не сумели выработать согласованное заключение по всем обсуждавшимся вопросам. Между тем, конфликты пограничников и таможенников иногда принимали прямо-таки скандальный характер, как, например, в 1903 г. в Варшавском таможенном округе, где служащие одной из таможен потребовали от пограничников отчёта, куда и зачем они следуют. Пограничники отчёт давать отказались, в чём были полностью поддержаны командованием ОКПС. Декларируя необходимость сотрудничества, стороны в ходе этого конфликта обменивались взаимными упрёками и даже угрозами. Принятый в 1904 г. Таможенный устав был снабжён в качестве приложения “Правилами об Отдельном Корпусе пограничной стражи”, в котором чётко определялась приоритетная роль ОКПС в пределах пограничной черты, но полномочия пограничников за её пределами рассматривались явно недостаточно. Ситуация улучшилась лишь в 1906 г., когда вступили в действие довольно детальные “Правила о порядке производства дел по контрабанде чинами таможенного ведомства, пограничной и корчемной стражи”. В 1910 г. вышла новая редакция Таможенного устава, согласно которой чины ОКПС получили право преследовать контрабанду в 21-вёрстной приграничной полосе на тех же основаниях, что и чины таможенного ведомства (таможенники при этом сохранили исключительное право вести розыск в гораздо более обширной 100-вёрстной полосе). В следующем 1911 г. командиры округов и подразделений ОКПС были наделены правом самостоятельного розыска контрабанды в 21-вёрстной полосе.

В целом, для точного определения полномочий пограничников и таможенников по борьбе с контрабандой потребовалось почти 17 лет. Тем не менее, и позже возникали межведомственные трения. Не менее характерно, что периодически поднимался вопрос и о возврате стражи в подчинение таможенному начальству. Длительность и сложность процесса размежевания функций ОКПС и таможенного ведомства в значительной мере диктовалась сложностью проблемы, но нашла в ней отражение также межведомственная рознь, являвшаяся одним из наиболее типичных и опасных пороков государственной машины Российской империи.

## ПОЧАТКИ ЕКОНОМІЧНИХ ПЕРЕТВОРЕНЬ ДРУГОЇ УНР

**Васковський Ростислав Юрійович**

*Академія митної служби України*

З відновленням наприкінці 1918 р. Української Народної Республіки нова влада приступила до оновлення персонального складу міністерств. Як зазначав міністр внутрішніх справ О. Мицюк в обіжнику по канцелярії відомства, це було викликане “не якимись особистими упередженнями проти тих осіб, які при гетьманському режимі служили по канцеляріях”, а тим, що “гетьманський уряд по узурпації влади... повикладав був з установ республіки урядовців і понаповняв міністерства петербурзькими «фахівцями», а також місцевими прихильниками гетьманщини”. Цілком резонно, що новий уряд “не міг в своїй праці опиратися на такі робочі сили і тому визнав за необхідне розпустити особистий склад канцелярій і заповнити їх республіканськими робочими силами”.

Зрозуміло, що подібне рішення не було зініційоване особисто міністром внутрішніх справ. О. Мицюк виконував постанову Директорії від 14 січня 1919 р., згідно з якою всі призначені за доби Гетьманату чиновники негайно мусили бути звільнені зі своїх посад. Водночас вказувалося, що цих звільнених дозволялося знову брати на службу, але тільки “при умові рекомендації їх громадськими організаціями чи відомими громадянами”.

Однак, як слушно відмічає Б. Андрусин, “справа рухалась помалу, що добре видно на прикладі міністерства праці, у якому обмежилися зміною міністра. До апарату міністерства руки не доходили, і його склад залишився майже без змін”. Причиною цього були проблеми, що потребували першочергового вирішення, й однією з них була загроза економічної розрухи. Після вступу республіканських військ до Києва припинив свою роботу цілий ряд заводів, фабрик, майстерень столиці. Наприкінці грудня 1918 р. власники багатьох з них оголосили про закриття з 1 січня нового року своїх підприємств і звільнення робітників – це рішення пояснювалося браком електроенергії та нестачею сировини.

Аналізуючи причини економічної кризи, що спіткала Україну за доби Директорії, радянський дослідник І. Рибалка бачить їх у тому, що, “зберігши старий, буржуазний, антинародний апарат, Директорія залишила недоторканим і весь буржуазно-поміщицький лад... При повній підтримці Директорії фабриканти і заводчики робили все для того, щоб зломити волю трудящих”. На нашу думку, вчений помиляється. Щодо твердження про збереження Директорією старого, буржуазно-поміщицького ладу, то його заперечує вже сам текст її декларації. Не було також і ніякої підтримки урядом УНР фабрикантів і заводчиків у справі “зламу волі трудящих”. Навпаки, вже 9 грудня,

тобто ще до перемоги повстання, Директорією був скасований обіжник міністра праці Гетьманату Ю. Вагнера від 29 червня 1918 р., котрим обмежувалося право коаліції та страйку окремих груп робітників, права робітничих комітетів щодо впливу на організацію внутрішнього розпорядку підприємств тощо. І нарешті, 31 грудня 1918 р. Є. Коновалець (призначений комендантом Києва) видав наказ, за яким: “1) усі заводи, фабрики і майстерні, що припинили з 14 грудня ц. р. своє функціонування, повинні негайно відновити роботу; 2) жодне заводське управління не повинно зупиняти роботу без дозволу міністерства праці; 3) усі робітники, звільнені з 14 грудня заводськими управліннями, мусять бути негайно узяті та допущені до роботи”. За невиконання цього розпорядження винні мали притягатися до відповідальності за законами воєнного часу.

Ще однією спробою з боку нової влади виправити становище у промисловості було рішення про утворення на початку січня 1919 р. Українського національного торговельно-промислового союзу. Його завданнями проголошувалися сприяння республіці “в її державному будівництві, а головне – допомога розвиткові української торгівлі і фабрично-заводської промисловості”. Це робилося, за словами організаторів союзу, з метою “дати заробіток сотням тисяч робітників на Україні і цим припинити поширення анархії”.

Але всі ці заходи мало чим допомогли, і уряд був змушений утворити 21 січня спеціальну комісію по закриттю підприємств. Таким чином, керівництво республіки всіляко намагалося виправити становище та, як ми бачимо, не тільки покращити економічну ситуацію в країні, але й захистити робітників від сваволі підприємців – адже, як зазначалося у “Декларації Директорії УНР”, нова влада сподівалася, що робітництво “в боротьбі за визволення всіх працюючих... щиро та дружньо прилучиться до всього трудового народу України”.

## **МАХНОВСЬКІ СКАРБИ**

### **Архирейський Дмитро Володимирович**

*Дніпропетровський національний університет імені Олеся Гончара*

Тема махновських скарбів привертає увагу не стільки професійних дослідників, скільки любителів сенсацій та шукачів пригод. Утім, ця проблема має й серйозний науковий характер, адже через її дослідження можна зрозуміти систему матеріально-фінансового забезпечення махновської армії. Через махновсько-повстанські формування пройшли десятки тисяч осіб, і всіх їх треба було нагодувати, обмундирувати, забезпечити тютюном, зброєю, боеприпасами. А воювали махновці інтенсивно. Їхня армія складалася з піхоти,

кавалерії, кулеметних тачанок, артилерії, мала навіть бронепотяги, аероплани та морські катери. Все це повинно було рухатися, стріляти, працювати. Якщо з продовольством, спиртними напоями та тютюном у повстанців особливих проблем не виникало, то з ліками і медичними інструментами, кавалерійським спорядженням і набоями, снарядами і військово-технічними засобами та іншими виробами військової промисловості у махновців, як правило, проблеми були. І ці проблеми вони вирішували в один з трьох можливих способів: брали у бою, реквізували силою або... купували. Два перші способи використовувалися також для отримання коштів, аби реалізувати третій.

Крім збирання трофеїв і контрибуцій, що накладалися на буржуазію захоплених ними міст та заможних селян, махновцям інколи випадало зірвати дійсно серйозний куш, хоча багато чого в історіях про “махновське щастя” є з області легенд і пліток. До більш-менш достовірної інформації можна віднести таку. На початку 1918 р. загони Чорної гвардії Півдня України привласнили вміст Олександрівського банку. Навесні 1919 р., відбивши у військ Антанти і білих Маріуполь, махновці спустошили місцевий банк. Улітку того ж року повстанці зірвали подвійний джекпот. Після вбивства отамана Н. Григор'єва махновцям у спадок від покійного дістався один цікавий ешелон, що стояв на станції Олександрії. Він був завантажений золотом, сріблом і коштовностями, які Григор'єв у квітні 1919 р. вилучив в Одеському держбанку. А 30 серпня на станції Помічна махновці з боєм взяли ешелон червоних, у якому перевозили велику суму грошей, виданих у липні Раковським для фінансування оборони Одеси від білих і петлюрівців (так звані бесарабські коштовності). У жовтні повстанці на станції Синельникове перехопили вже денікінський обоз, який перевозив коштовності і гроші, призначені для сплати антантівської допомоги білим. Коли махновці здобули Катеринослав, вони привласнили вміст місцевого ломбарду. Крім того, на катеринославську буржуазію було накладено значну грошову контрибуцію. “Денікінські” гроші та золото здобули махновці і в Олександрівську. Неодноразово махновці в якості трофеїв захоплювали армійські каси червоних частин.

Володіння великими обсягами трофейних і конфіскованих коштовностей змушувало махновське командування думати, як раціонально розпорядитися таким багатством. Рейдуючі повстанські загони, як правило, мали обози, в складі яких перевозились поранені бійці, боеприпаси, продовольство, а також армійські каси та золотий запас. Обози часто втрачалися під час боїв, інколи ними жертвували навмисно, аби відволікти увагу переслідувачів, тому раз по раз перед махновським командуванням поставало питання про їх поновлення. Але за рахунок одних пересувних обозів махновці постачатися не могли. Велика кількість джерел свідчать про облаштування повстанцями в надій-

них місцях нелегальних складів, схованок, схронів, з яких вони періодично поповнювалися під час рейдування. Це і були так звані махновські скарби.

На даний час ніхто достовірно не знає, скільки таких схованок було обласшовано за наказами Махна, скільки з ініціативи командирів окремих повстанських загонів. Дослідник В. Савченко стверджує, що лише на Півдні України за наказом Махна було закопано шість значних скарбів. Краєзнавець Б. Ковтонюк говорить, що “скарби Махна є й на Сумщині, і на Луганщині, і на Дніпропетровщині”.

До нашого часу дійшла інформація, звісно переважно легендарного характеру, про деякі з них, можливо найважливіші.

У першу чергу махновські скарби розміщують у Гуляйполі, куди звозились значні трофеї, не виключено й коштовності. Гуляйпільська версія підтверджується достовірними даними про існування в цьому районі численних схованок-складів з боєприпасами, спорядженням тощо.

Чимало сподівань шукачі махновських скарбів пов’язують з Дібрівським лісом. У сусідній Великомихайлівці до нашого часу зберіглися легенди, за якими у Дібрівському лісі, у печері поблизу так званої Щусевої криниці, була значна схованка зброї, боєприпасів, а також повстанська скарбниця.

Ще один скарб (кілька відер із золотом) нібито заховав в селі Гаврилівка махновський скарбник Чередник. За переказами, золото Чередника було катеринославського походження. Але навряд чи скарбник заховав усі катеринославські коштовності. Відомо, що значна сума грошей була передана на зберігання махновському екс-коменданту Катеринослава Лашкевичу, який, перебуваючи у підпіллі в селі Великий Янісоль, примудрився прогуляти майже всю суму, за що і був пізніше розстріляний своїми.

За переказами, кілька скарбів ще у першій половині 1920-х років випадково виявили селяни. Один значний махновський скарб був виявлений у 1923 р. десь під містом Запоріжжя.

Шукають махновські скарби і в Донецькій області. Подейкують, що один з таких скарбів було заховано на території майбутнього заповідника Кам’яні Могили. Ходили чутки й про скарби, заховані махновцями чи то в Юзівці, чи то в Маріуполі.

Цікавою є історія про долю привласненої Махном військової скарбниці отамана Григор’єва, яка нібито була закопана в одному з курганів під Нікополем, тепер затопленого водами Каховського водосховища. На Нікопольщині подейкували також про скарб, захований махновцями на дні річки... Скарбна.

Ще один цикл оповідань про махновські скарби пов’язаний із Старобільськом, де махновці відпочивали від виснажливих літніх рейдів з 29 вересня до 8 жовтня 1920 р. Ось дехто і вважає, що півтора тижні перебування в Старобільську махновське командування присвятило, між іншим, й облашту-



ванню нових схованок і таємних складів, готуючись до подальшої боротьби з більшовиками. Ентузіасти-шукачі скарбів розміщують їх то в підвалах місцевого жіночого монастиря, то на дні чи берегах річки Айдар.

Як бачимо, історія махновських скарбів дійсно виткана почасти з правдивої інформації, яка підтверджується документально, почасти з легенд, чуток і міфів. Тема скарбів виявилася настільки “гарячою”, що їй вже присвячують театральні вистави, художні романи, кінофільми. Втім, культурно-мистецькі іпостасі цієї проблеми не повинні перекреслювати реальну, об’єктивну історію. Хоча тема махновщини і має серйозну історіографію, найфундаментальніші наукові дослідження її ще попереду. Рано чи пізно чи то у вітчизняних, чи то у закордонних архівах, а може і в наративних джерелах знайдеться правдива інформація і про махновські скарби.

## **ДО ПИТАННЯ ПРО РОЗГРАБУВАННЯ ТАГАНРОЗЬКОЇ МИТНИЦІ (ГРУДЕНЬ 1919 – СІЧЕНЬ 1920 рр.)**

**Дейнеко Сергій Миколайович**

*Харківський історичний музей*

Перша світова війна перетворила Таганрозьку портову митницю в один з центрів, до якого проводилася масова евакуація митних закладів із західного кордону Російської імперії. Починаючи з 1915 р., до Таганрога вивезли майно 13 митниць, 16 митних застав та 1 перехідного митного пункту. Це митниці: Владиславівська, Филиппівська, Михаловицька, Виштинецька, Долгобичівська, Іголомійська, Вінцентська, Кретингенська, Новоместська, Щипіорнська, Границька, Горждовська та Посвентська; митні застави: Творкська, Пелтська, Романишська, Сартаникська, Богушська, Шицька, Дружкопільська, Збаразька, Мервінська, Упідамиська, Ракувська, Слонімська, Шилінговська, Полейська, Киркилійська і Сірославецька, а також Чарнувський перехідний митний пункт. Загалом 30 установ. Особовий склад, як правило, перебував окремо від майна. Так, наприклад, службовці Пелтської застави знаходилися в Ростові-на-Дону, Михаловицької в Одесі, а декількох працівників Щипіорнської митниці евакуювали до Харкова.

Усі ящики та тюки, які прийняла на зберігання Таганрозька митниця були опломбовані, і що в них знаходилося, ніхто з місцевих достеменно не знав. Відомо тільки, що їх загальна вага склала приблизно 5680 кг. Згідно з непевним твердженням керівництва Таганрозької митниці, евакуйоване майно в основному складалося зі службової документації, різноманітних пристроїв для зважування та зброї.

Перші зміни відбулися в 1915 р., згідно з наказом Київської складської митниці за № 4178 від 28 вересня 1915 р. Майно Іголомійської митниці, Дружкопільської, Збараської, Мервінської та Шицької застав загальною вагою 2112 кг відправили на зберігання до Бердянська.

На початку 1918 р. відбулися перші ревізії майна, яке належало евакуйованим організаціям. Було вилучено 18 револьверів та 14 шабель. Дані акції мали законний вигляд, бо Таганрозька митниця отримала натомість розписки від представників Радянської влади. Відомо, що відповідальним за конфіскацію зброї у митників Таганрога був комісар Канунников. Загалом у 1918 р. представники радянської влади 10 разів навідувалися до складів митниці.

Після переходу міста під владу Збройних сил Півдня Росії вилучення майже припинилися, відомо лише про один випадок – конфіскація (під розписку) кожухів інтендантською службою Добровольчої армії. Невдовзі поразки на фронті призвели до того, що в середині грудня 1919 р. генерал А. Денікін оголосив про евакуацію Таганрога. Відомий юрист та політичний діяч К. М. Соколов згадував: “Начиная с 18–19 декабря, эвакуация приняла характер бегства. В чиновничьем мире царил тоже совершенный хаос. Никто по существу не знал, что именно, когда и в каком порядке будет эвакуироваться...” Паніка та безлад набули велетенських масштабів, дійшло до того, що забули допомогти вивезти Чудотворну ікону Коренівської Божої Матері, яку згодом все ж таки евакуювали з міста, завдяки сприянню генерала П. Врангеля. Згодом у своїх мемуарах він писав: “19-го вечером я выехал в Ростов. Я прибыл в Таганрог, когда стало уже совсем темно. Над городом стояло зарево пожара, горели какие-то склады. Ставка оставляла город. Огромное число тыловых учреждений и запасов не успели эвакуировать. Порядок в городе совершенно отсутствовал”. 27 грудня 1919 р. частини Донської армії та Добровольчого корпусу повністю відступили на лівий берег Дону.

Нажаль, вивезти з міста Таганрозьку митницю разом з майном та співробітниками денікінська влада не спромоглась. На середину грудня 1919 р. в її пакгаузах знаходилося приблизно 3568 кг майна митних установ, які свого часу евакуювали з західного кордону Російської імперії. Згідно з рапортом управляючого Таганрозькою портовою митницею, в кінці грудня 1919 р. відбулося розграбування її пакгаузів. Це частково підтверджується спогадами К. М. Соколова та П. М. Врангеля. Безлад у місті, а відповідно і грабунки розпочалися 18–19 грудня 1919 р. Крім повністю розграбованого та знищеного майна евакуйованих установ, Таганрозька митниця втратила 42 % власної матеріальної частини, а саме: значну частину меблів, освітлювальних приладів, одягу, різноманітних терезів, бібліотеку та всю наявну на той час зброю – 2 револьвери та 67 шабель драгунського зразка.

Частини Червоної армії вступили до Таганрога лише в ніч на 7 січня 1920 р. Тобто приблизно 19 днів місто знаходилося в хаосі, хоча, ще до їх прибуття місцеві більшовики створили так звані робітничі дружини для охорони “награбованого” білогвардійцями майна та промислових об’єктів, але судячи з того, що вони не змогли запобігти мародерству, їхні дії можна визнати неефективними.

Підсумовуючи, треба зазначити, що на даний момент ми впевнено можемо говорити про факт пограбування Таганрозької портової митниці та низки інших митних установ, відомі приблизні обсяги знищеного та вкраденого майна. Серед питань, що залишаються відкритими слід виділити такі: 1. Точна дата пограбування. 2. Грошовий еквівалент вкраденого та знищеного. 3. Хто брав участь в нападі на митні пакгаузи?

## **ПРАКТИКА СТЯГНЕННЯ ПРОДПОДАТКУ НА ПОДІЛЛІ В 1921–1923 рр.**

**Олійник Микола Петрович**

*Кам’янець-Подільський національний університет імені Івана Огієнка*

Остаточне встановлення радянської влади на Поділлі в листопаді 1920 р. супроводжувалося поширенням на нього продрозкладки. Це, як і в інших регіонах, викликало невдоволення мешканців краю та масовий повстанський рух (весною 1921 р. на Поділлі діяло понад двадцять великих загонів). Заміна в березні 1921 р. продрозкладки продовольчим податком не змінила ситуації. Первісно ним мали обкладати лише зернові культури, але до літа ним обклали й інші культури та навіть сіно і солому. Він мав стягуватися не відразу, а з нового врожаю. Крім того, методи здійснення продподатку залишалися попередніми – “опис, арешт і продаж на публічних торгах майна”; “репресії судового та карального характеру”. До того ж дії загонів по викачуванню продподатку супроводжувалися масовими безчинствами і викликали не лише невдоволення, але й бродіння серед селянства. Селяни скаржилися, зазначалося в кінці грудня в 1921 р. у бюлетені № 21 інформаційного відділу Кам’янецької прикордонної надзвичайної комісії про політичний стан у повіті, “на надто круті заходи, які застосовували до несправних платників у вигляді конфіскації майна тощо”, а в с. Брага на своєму сході навіть оголосили продагентам, що продподатку більше не дадуть. Досить часто, з метою мінімізації продподатку селяни приховували розміри земельних наділів, з яких вираховувався податок. Масштаби цього явища були настільки значними, що місцеві органи влади, зокрема Новоушицький повітвиконком, впродовж січня 1922 р. ухвалювали: “Зобов’язати повпродком видати наказ і розіслати його у волості, щоб він дійшов до кожного села, з тим,

що якщо сільська громада того чи іншого села протягом двох днів з моменту його отримання, на місці не вяснить хто саме з селян приховав землю і в якій кількості, то за це відповідає вся громада круговою й вносить весь продподаток за всю кількість прихованої землі”. Вже в лютому 1922 р. широкий пленум Кам’янець-Подільського повітвиконкому відзначав, що реалізація продподатку через колективне обложення є “розумним і доцільним”. Зазначимо, що села, які збирали “продподаток у 100 відсотків без всякого оружного натиску з боку влади” заносилися на Червону дошку.

Як турботу про селянство влада подавала заміну всіх видів продподатків у квітні 1922 р. єдиним натуральним податком. Оскільки селяни не вірили в таке “ощасливлення”, то влада почала широко застосовувати випробуване ще за царату розміщення на постій військ коштом самих селян. Порядок здійснення стацій передбачався “Циркуляром про застосування збройної сили при масових ухиленнях населення від внесення продподатку Інструкції по проведенню єдиного натурподатку від 7 червня 1922 року”.

Суттєво ускладнювали проведення продподаткової кампанії зловживання представників влади. Так, голова Баговецької волвиконкому “тов. Сидоренко багато арештовує громадян бідняків, ходив з дому в дім і находив у бідняків по 1–2 пуди хліба і починав кричати, ругатись і погрожувати нагайкою біднякам і говорити що через якщо не віддаш останній хліб то я тебе провчу”. Голова ж сільради с. Савинець Кам’янецького повіту “Давид Майковський здійснював махінації з продподатком, які дали йому 1600 пудів лишнього хліба і змогу розпочати будівництво двохповерхового будинку та мати 18 моргів землі, а платити лише за чотири”.

Ще одним видом неофіційного продовольчого податку було “самообкладення нетрудових елементів на користь голодуючих” запроваджене Центральною комісією допомоги голодуючим 2 січня 1922 р. після узагальнення практики, зокрема, Гайсинського, Жмеринського, Проскурівського повітвиконкомів та Подільського губвиконкому, обкладення населення містечок певними продовольчими пайками. З осені 1922 р на Поділлі були запроваджені “голодні паспорти” для нетрудових елементів.

Таким чином, аналіз практики реалізації на Поділлі продподаткової політики в перші роки непу засвідчив її неефективність, насильницький характер, що й зумовило необхідність переходу з кінця 1923 р. на грошові форми стягування податків з одночасним зменшенням їхніх розмірів.

## УКРАЇНСЬКО-ТУРЕЦЬКА ТОРГІВЛЯ У 1920-х рр.

**Новотоцьких Анна Володимирівна**

*Академія митної служби України*

Зовнішня торгівля та митна справа у часи інтенсивного розвитку ринкової економіки відіграють все більшу роль у житті суспільства. Дослідження даних явищ неможливе без звернення до їх історичної ретроспективи. Зокрема, викликає інтерес аналіз українсько-турецької торгівлі за доби нової економічної політики. Вивчення цієї проблеми дозволить зрозуміти специфіку тодішньої радянської зовнішньої торгівлі, а також місце України у загально-радянській зовнішньоторговельній діяльності.

Україна завдяки своєму географічному положенню, портовій інфраструктурі здавна мала торгові зв'язки з Османською імперією, а потім Туреччиною. Але самостійними ці зв'язки були лише у часи Української національної революції 1917–1920 рр, коли тимчасові національні режими намагалися встановити з Туреччиною повноцінні дипломатичні відносини. У складі ж Російської імперії, а потім Радянської держави самостійність українсько-турецької торгівлі зводилась нанівець центральним керівництвом “наддержав”. Тому, досліджуючи торгівлю УСРР з Туреччиною, необхідно орієнтуватися, перш за все, на загально-радянську політику у даному питанні.

Завдяки низці сприятливих факторів (закінчення Першої світової війни, проголошення непу, та, як наслідок, лібералізація економіки тощо) радянська зовнішня торгівля на початку 20-х рр. ХХ ст. значно активізувалася. Особливо це стосувалося торгівлі з азіатськими сусідами, з котрими СРСР налагоджував особливі відносини, бажаючи заручитися їх підтримкою та допомогою у боротьбі з капіталістичними державами. Підтвердженням цього є створення спеціального зниженого азіатського тарифу для цих держав під час формування радянського митного тарифу.

Добросусідські відносини з Туреччиною були налагоджені спочатку Україною, а потім і СРСР в цілому. Зокрема, були підписані Договори про мир та братерство 1921 р. та 1925 р. відповідно, в котрих, між іншим, декларувалася можливість плідного економічного співробітництва між державами.

З початку 1920-х рр. між СРСР та Туреччиною сформувався усталений товарообіг. Основними товарними позиціями експорту Радянської держави були деякі види медикаментів, сільськогосподарської продукції, поголів'я худоби. Імпортувалися, переважно, цитрусові, оливкова олія, турецька бавовна. Разом з тим, з обох боків кордону між країнами частішали випадки контрабанди, відбувалася нелегальна міграція громадян. Ці передумови зумовили перехід поодиноких розрізнених випадків торгівлі між державами до юридично оформленого торговельного обігу. Початком переходу стало прийняття

Угоди про торгівлю і мореплавство та Митної конвенції між СРСР та Туреччиною від 11 березня 1927 р. Саме ці акти на офіційному рівні вирішили пріоритетні питання торгівлі між державами.

В Угоді про торгівлю і мореплавство встановлювався правовий статус провідних державних інституцій у даній сфері, регламентувався порядок ввезення, вивезення та транзиту товарів між державами, фіксувалися взаємні поступки, зокрема у вигляді тарифних преференцій тощо. Пріоритетну ж роль у договорі як за розташуванням норми, так і за загально визначеним значенням мало питання торгпредставництва СРСР. Це і не дивно, зважаючи на тогочасну зовнішньоторговельну політику радянської держави – монополію зовнішньої торгівлі.

Митна конвенція являла собою три переліки товарів: перелік А – товари радянського походження, щодо яких Туреччина надає СРСР тарифні знижки під час експорту, перелік В – товари турецького походження, щодо яких СРСР має надавати тарифні знижки Туреччині під час імпорту, і перелік С – товари радянського походження, по яких Туреччина мала надати не тарифні знижки, а найбільше сприяння. Аналізуючи дані переліки, можна зробити висновок, що вони були складені у відповідності до фактичного торговельного обігу між державами.

Таким чином, українсько-турецька торгівля протягом 20-х рр. ХХ ст. еволюціонувала від безсистемної та стихійної до юридично оформленого та адміністративно контрольованого торговельного обігу.

## **КООПЕРАЦИЯ В КРЫМСКОЙ АССР КАК КОМПОНЕНТ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ (20 – НАЧАЛО 30-Х ГОДОВ ХХ В.)**

**Кондратюк Григорий Николаевич**

*Республиканское высшее учебное заведение*

*“Крымский инженерно-педагогический университет”, Симферополь*

В ноябре 1920 г. в Крыму была установлена советская власть. Произошло коренное переустройство органов власти и управления. Центрами принятия решений стали Крымский Областной комитет РКП(б) и Ревком. Наряду с решением вопросов продовольственного обеспечения, борьбы с “бело-зелёным” движением, важнейшим направлением работы стало проведение национальной политики. Большевики не могли игнорировать мощный национальный фактор. В условиях гражданской войны на полуострове действовали национальные партии (еврейские, армянская, крымскотатарская), было создано национальное правительство крымских татар – Директория. Высокий

уровень этнической мобилизации на полуострове поставил перед большевиками задачу реализации комплекса мероприятий национальной политики.

В апреле 1923 г. состоялся XII съезд РКП(б), провозгласивший политику коренизации. Коренизация обладала значительным региональным компонентом. В УССР она получила название украинизации, а в Крымской АССР татаризации, так как крымские татары считались коренными жителями полуострова. Однако в отношении различных этнических групп полуострова национальная политика обладала специфическими чертами. Коренизация включала квотирование в органах власти и управления, создание национальных сельских советов, земельную реформу, кооперативную сферу. Социальная структура крымских татар была такова, что в 1920-х гг. три четверти составляли крестьяне. Одним из крупнейших национальных кооперативов являлся “Шеркет”. Кооперативы выступали элементом национальной политики, так как объединяли крестьян по национальному критерию, позволяли советской власти контролировать процессы возрождения в условиях коренизации. Власть стремилась стабилизировать финансово-экономическое положение крестьян, минимизировать влияние частного сектора в условиях новой экономической политики. “Шеркет” выступал в качестве бытовой структуры. Развитием национальных кооперативов руководил Центральный Совет Народного Хозяйства (ЦСНХ) Крымской АССР. Централизованно ЦСНХ поставлял необходимые материальные компоненты для работы национальных кооперативов по производству продукции в городах. Уровень безработицы в Крыму в 1920-х гг. был достаточно высок. Народный Комиссариат Труда Крымской АССР вёл учёт безработных по национальному критерию. В рамках политики коренизации кооперативы должны были снизить уровень безработицы и способствовать формированию национального пролетариата. В городах Крыма действовали армянские, греческие, еврейские и крымскотатарские кооперативы. Важным элементом коренизации стало создание национальных “Обществ взаимопомощи”. В структуру обществ входили небольшие производственные предприятия, которые обеспечивали рабочие места и формировали денежные фонды помощи. Деятельность производственных предприятий продолжалась до середины 1930-х гг., когда в условиях дефицита сырья, необходимого для индустриализации, их деятельность была прекращена.

## КОНТРАБАНДА В СРСР ПІД ЧАС ІІ СВІТОВОЇ ВІЙНИ

**Фрадинський Олександр Анатолійович**

*Державний науково-дослідний інституту митної справи, Хмельницький*

Під час ІІ Світової війни перед митними органами, у контексті протидії незаконному переміщенню через митний кордон СРСР товарів, було поставлено завдання протидії контрабандному переміщенню при здійсненні вантажних та пасажирських перевезень, обліку та реалізації конфіскованого майна, нарахування митних платежів на товари що ввозилися моряками закордонного плавання та пасажирями понад обсяги безмитного ввезення.

Ведення бойових дій та перебудова радянської промисловості на військовий лад обумовила тотальний дефіцит найнеобхідніших товарів, який і визначав структуру контрабандних товарів: якщо при ввезенні це були алкоголь, тютюн, сірники, запальнички, мило, шоколад, консерви, швейні голки, барвники, спеції, одяг з якісних видів тканини, шкіряне взуття, годинники; то у зворотному напрямку переважали валюта і валютні цінності, вироби з дорогоцінних металів та коштовного каміння.

Ситуація з протидією контрабанді була настільки серйозною, що у січні 1943 р. начальником відділу по боротьбі з контрабандою Головного митного управління Народного комісаріату зовнішньої торгівлі І. Галидевим на адресу керівників митних органів СРСР було направлено методичні рекомендації з виявлення контрабанди, в яких уся контрабанда поділялася на політичну та економічну. До складу політичної контрабанди було віднесено несанкціоновані державою листівки, брошури, журнали, книги, а також різного роду заклики і лозунги антирадянського змісту, які писалися на упаковках, контейнерах, вантажних місцях. Предмети політичної контрабанди підлягали негайному вилученню та передачі прикордонникам, а написи антирадянського змісту знищувалися шляхом замальовування чи видалення. Залежно від способу переміщення через митний кордон, контрабанду було поділено на пасажирську, приховану у транспортних засобах, приховану у вантажних місцях. Передумовою для розвитку контрабандного промислу став військовий час, який сприяв незаконному переміщенню товарів під виглядом трофейних або ленд-лізівських вантажів чи в опечатаному вигляді під приводом секретності або під виглядом дипломатичних відправлень. Як засвідчила статистика митних правопорушень, на частку імпорتنих операцій припадало до 85 % усіх випадків виявлення контрабанди, а при здійсненні експортних операцій – до 15 % від їх загальної кількості. При цьому основними контрабандистами були пасажирські та моряки конвоїв, котрі обслуговували перевезення за ленд-лізом. Найбільший обсяг виявленої контрабанди припав на 1943 р., коли вар-



тісна величина виявлених митних правопорушень склала 3,9 млн руб. (у 1942 р. – 1,978 млн руб., а у 1944 р. – 0,65 млн руб.).

Про курйозний випадок контрабандного переміщення товарів у ході ленд-лізу можна довідатись з мемуарів Героя Радянського Союзу Дмитра Лози, який свій бойовий шлях пройшов на англійській та американській бронетехніці – танках “Матильда” та “Шерман”. За спогадами ветерана, починаючи з весни 1944 р. 9-й гвардійський механізований корпус отримував танки з портів Мурманська та Архангельська. З метою забезпечення техніки від корозії під час морського транспортування корпус танка ретельно “закутувався” у вологостійкий папір, а танкова гармата з двох сторін (дульної та казенної) закупувалася 30-сантиметровими “корками” з густого машинного масла. Уже в Радянському Союзі, під час очищення гармат від масла, танкісти виявляли у міжкорковому просторі запаковані подарунки з США – алкоголь, цигарки, продукти харчування. У спогадах іншого ветерана О. С. Уранова, який проходив службу у 2 ПАП Першої авіаційної перегінної дивізії стрільцем-радистом на літаках А20G “Бостон”, зустрічається згадка про те, що в усіх потаємних закутках літаків, які доводилося йому переганяти, знаходилися цигарки “Camel”, віргінський тютюн у пачках, дешеві годинники та навіть американський ілюстрований щотижневий журнал “LIFE”. Таким контрабандним чином звичайні американці висловлювали свою підтримку та солідарність союзникам.

## **СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК ЗАКОНОДАВСТВА ЩОДО КОНТРОЛЮ ЗА ОБІГОМ НАРКОТИЧНИХ ЗАСОБІВ (1917–1960-і рр.)**

**Шевчук Олександр Михайлович**

*Національний університет*

*“Юридична академія України імені Ярослава Мудрого”, Харків*

Для радянської уряду проблема обігу наркотичних засобів була актуальною. Обстановка, що склалася в Російській імперії, а потім у радянській державі та в українських землях, що входили до їх складу, у 1914–1925 рр., свідчила про поширення кокаїнізму. Воно було пов’язане з такими подіями, як закінчення Першої світової війни, революція 1917 р, Громадянська війна.

Декретом РНК України від 17 травня 1919 р., “Про націоналізацію аптечної справи” передбачалося, що будь-яка торгівля наркотичними лікарськими препаратами заборонялася, а винні в порушенні Декрету притягувалися до суду революційного трибуналу. Постановою РНК СРСР від 26 листопада 1924 р. “Про заходи регулювання торгівлі наркотичними речовинами” був встановлений порядок обігу наркотичних речовин в РРФСР. Цим актом були встановлені правила ввезення з-за кордону кокаїну, опію, їх розподілу, а та-

кож торгівлі ними на внутрішньому ринку. Згідно з Декретом, наркотики мали надходити винятково у розпорядження Наркомздорв'я та розподілятися його місцевими органами при суворому обліку і контролі.

У постанові РНК від 12 жовтня 1920 р. “Про заходи щодо збільшення посівів льону й конопель” не передбачалися заходи щодо недопущення культивування сортів конопель із підвищеним вмістом тетрагідроканабінолу. Це призвело до того, що за вісім років проблема зловживання гашишем стала характерною для України. Отже, 1917–1926 рр. – це період відсутності комплексного підходу до контролю над наркотиками, ужиття напівзаходів, характерних для радянського уряду, що призвело до збільшення хворих на наркоманію.

Постановою ВЦВК і РНК СРСР від 27 серпня 1926 р. “Про державну монополію на опій” була введена монополія на опій. Постановою ВЦВК і РНК СРСР від 23 травня 1928 р., “Про заходи щодо регулювання торгівлі наркотичними речовинами” було заборонено вільний обіг у СРСР кокаїну, опію, гашишу, морфію, героїну, діоніне. Цей документ був спрямований на профілактику наркоманії, встановлення монополії держави на торгівлю наркотиками, впорядкування обігу наркотичних речовин. У ньому вказувалося, що кількість наркотичних речовин, необхідних для медичних цілей, повинна щороку визначатися угодою народних комісаріатів охорони здоров'я союзних республік. Перелік підприємств, що мали право виробляти, торгувати на території СРСР наркотичними засобами, ставився до відання союзних республік. Подальший розподіл наркотичної продукції здійснювався через аптечну мережу. Роздрібна торгівля здійснювалась за рецептами. Отже, вже частина державних заходів була зорієнтована на дійовий адміністративний контроль за виробленням, розподілом та використанням наркотичних лікарських засобів. Постановою РНК СРСР від 29 липня 1935 р. контроль покладено на Всесоюзну державну інспекцію при РНК СРСР.

Друга світова війна відсунула проблеми контролю в сфері обігу наркотичних засобів. Однак після її закінчення дана проблема стала знову актуальною. Постійний прогрес в розвитку науки, особливо хімії та фармакології, обумовлював швидку появу все нових і нових наркотичних препаратів. Тому їх розробка і виробництво вимагали вдосконалення існуючої форми контролю над ними. У 60-і роки в багатьох країнах світу, зокрема і в Україні, загроза розповсюдження наркотиків набуло характеру епідемії.

Становлення законодавства в сфері контролю за наркотиками у період з 1917 по 1960-і рр. можна поділити два періоди. Перший – 1917–1926 рр. – це відсутність комплексного підходу до контролю; другий – 1926–1960-і рр. – це початок формування системи контролю над наркотиками, що потребувала вдосконалення.

## ДО ІСТОРІЇ ВПРОВАДЖЕННЯ СИСТЕМИ ВІДЕОСПОСТЕРЕЖЕННЯ В СФЕРІ МИТНОЇ БЕЗПЕКИ

**Примак Алла Федорівна,**

*Державний науково-дослідний інституту митної справи, Хмельницькій*

Історія становлення та впровадження системи забезпечення безпеки, зокрема, системи відеоспостереження (далі – СВС), як однієї із складових митної безпеки України, пройшли складний і тернистий шлях. На час набуття Україною незалежності у 1991 р., митна система України не мала власної митної інфраструктури, яку було створено протягом 6 років. Формування управлінської структури вимагало організації інформаційно-аналітичної служби (далі – ІАС), яка впроваджувалася на митниці, матеріально-технічної бази з відпрацюванням методик збору, обробки й аналізу митної інформації, розробкою необхідного програмного забезпечення разом з підготовкою фахівців, яких практично в Україні не було. З огляду на світові тенденції розвитку технологій, ІАС дала поштовх до розвитку цілої низки інформаційно-технічних вдосконалень, серед яких слід виокремити систему інтелектуального відеоспостереження (СІВС). Цьому процесу передувало впровадження відеокамер, які почали застосовуватись як для охорони об'єктів на митницях, супроводження при перетині митного кордону суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності, так і на адміністративних спорудах Державної митної служби України.

Система відеоспостереження призначена для організації отримання інформації про поточний стан об'єкту, що охороняється (технологічного процесу) шляхом збору, обробки, архівування, зберігання, відображення та аналізу цієї інформації

Аналізуючи кроки становлення СІВС, постає питання: чи можуть функції відеоаналітики, що здійснюються на основі автоматизованих програмних рішень виконуватися на рівні аналітичної групи (людський фактор) з системами (комплексом) відеоспостереження? Важливою складовою наявності СВС є те, що воно чинить психологічний вплив на можливого порушника або зловмисника.

Насамперед, СВС – це програмно-апаратний комплекс (відеокамери, об'єктиви, монітори, ресстратори та ін. устаткування), призначений для організації відеоконтроля як на локальних, так і на територіально-розподілених об'єктах. Відеоспостереження є сьогодні невід'ємним елементом будь-якої сучасної системи безпеки.

Основне призначення СВС – забезпечення національної безпеки. Важливою складовою національної безпеки України є економічна безпека та її складові – зовнішньоекономічна та митна безпека. Митна безпека – це стан

захищеності митних інтересів України. З прийняттям Закону України “Про основи національної безпеки України” його застосування поширилось і на сферу митної політики.

На даний момент системи відеоспостереження, зокрема на митницях, дозволяють встановлювати відеоконтроль за об’єктами будь-якої складності.

Основні завдання, що вирішуються за допомогою відеоспостереження – можливістю організації безперервного відеозапису відеоспостереження на цифровий відеореєстратор або комп’ютерну систему – дозволяє документально підтвердити факт порушення і надає можливість для проведення ефективного аналізу кожної ситуації.

Певний внесок у справу відеоспостереження з функцією відеоаналітики пропонують виконавці науково-дослідної роботи, яка виконується Державним науково-дослідним інститутом митної справи. На сьогодні, як слідує із проміжного звіту виконавців НДР “Організаційно-правові та організаційно-технічні аспекти використання систем інтелектуального відеоспостереження (СІВС) із функцією відеоаналітики при митному спостереженні як однієї із складових митної безпеки: концептуальне визначення базових понять, шляхи й засоби забезпечення та практичної реалізації”, свого піку щодо її часткової реалізації досягла лише зі створенням у червні 2011 р. Моніторингового центру (далі – МЦ) Держмитслужби України.

24 липня 2013 р. на брифінгу в Будинку Уряду Міністр доходів і зборів України О. Клименко заявив, що за два роки українська митниця перейде на новий рівень інфраструктури, який спростить умови перетину кордону, а в п’ятирічній стратегії зазначено, що до 1 січня 2015 р. в Україні буде здійснено перехід на якісно новий, сучасний рівень митної інфраструктури; протягом 2013 р. спільно з країнами-сусідами запланована розбудова 10 нових та реконструкція 5 існуючих пунктів пропуску для міжнародного та міждержавного автомобільного сполучення.

Сучасний рівень розвитку технологій дозволяє вдосконалювати СВС за рахунок включення інтелектуальної складової. Зокрема, впроваджуються програмні рішення, що здатні автоматизувати процес аналізу отриманої в ході спостереження відеоінформації та перекласти більшість аналітичних функцій з штатних працівників на автоматичні ІТС з метою прискорення здійснення митних формальностей та зменшення ризиків, що впливають з людського фактору.

## СТАНОВЛЕННЯ ІНСТИТУЦІЙНОЇ СПРОМОЖНОСТІ МИТНОЇ СЛУЖБИ АВСТРАЛІЇ

**Ченцов Віктор Васильович**

*Академія митної служби України,*

**Брус Тетяна Миколаївна**

*Академія митної служби України*

Незважаючи на те, що колонізація австралійського континенту почалася в ще наприкінці XVIII ст., Австралія як держава є відносно молодою аграрно-індустріальною країною, що успішно використовує свій високий науково-технічний потенціал. Австралійський Союз був утворений у січні 1901 р., а за рішенням уряду з 1976 р. держава за кордоном називається Австралія, уряд - австралійським, а всередині країни називається Австралійський Союз і уряд Союзу.

Становлення інститутів державної влади Австралії пройшло довгий шлях – від колоніальної залежності до самовизначення. Цікавим прикладом цього становлення є митна служба Австралії. Одним з перших відомств уряду новоутвореного Союзу в 1901 р. став Департамент з торгівлі та митних справ. Залежно від пріоритетів уряду австралійська митниця протягом свого існування входила до складу багатьох міністерств: з торгівлі, акцизів, бізнесу, споживчих справ, науки, індустрії, комерції, юстиції. До останнього часу митна служба входила до системи Міністерства юстиції й митниці, що робило акцент на здійсненні відомством правоохоронної функції.

Однак, у грудні 2008 р. відбулася модернізація митної служби, що дало їй інституційних можливостей. Було утворено нове відомство – Австралійську митну службу та службу прикордонного контролю, основним завданням якої є не лише захист кордонів від незаконного переміщення товарів та предметів, але й від морської контрабанди людей. Цей напрям діяльності визначається специфікою географічного і політичного розташування Австралії, адже всі її кордони – є морськими кордонами.

Поєднання митної служби та прикордонної служби у одну було здійснено з метою вирішення комплексної проблеми прикордонної безпеки та встановлення єдиного центру відповідальності за цей напрям діяльності. Також таке об'єднання служб митного та прикордонного контролю потягло за собою передачу частини повноважень, функцій та ресурсів з Департаменту імміграції та громадянства Австралії. До можливостей служби було додано функції аналізу та координації збору інформації розвідки, спостереження і координації на воді, реагування, а також залучення інших організацій на міжнародному рівні для стримування морських контрабандистів людей.

При здійсненні своїх функцій щодо нагляду за безпекою та дотриманням цілісності кордонів Австралії Австралійська митна і прикордонна служба тісно співпрацює з іншими державними та міжнародними установами, зокрема Федеральною поліцією Австралії, Австралійською карантинною та інспекційною службою, Департаментом у справах імміграції та громадянства і Міністерством оборони.

Міжнародне та міжвідомче співробітництво також відіграє важливу роль у захисті австралійських кордонів, тому Австралійська митна служба та служба прикордонного контролю є активним учасником таких міжнародних митних, торгівельних організацій, як: АТЕС Підкомітет з митних процедур (SCCP), Митна організація Океанії, Всесвітня митна організація (ВМО), Австралійська федерація міжнародних експедиторів, Рада митних брокерів та експедиторів Австралії, Міжнародна федерація асоціацій митних брокерів тощо.

Також, митна та прикордонна служба контролю має представництва в таких міжнародних митних агентствах як: Великобританія, Канада, Китай, Гонконг, Індонезія, Японія, Корея, Нова Зеландія, Сінгапур, Таїланд та США.

Отже, проходячи нелегкий шлях свого становлення Австралійська митна служба та служба прикордонного контролю з допомогою розвідувальних служб, кінологічної служби, ІТ-служб, що здійснюють комп'ютерний аналіз даних, набула достатньої інституційної спроможності для захисту національних інтересів Австралії.

## **КОЗАКОЗНАВЧІ СТУДІЇ ЛЮБОМИРА ВИНАРА: ІСТОРІОГРАФІЧНИЙ АНАЛІЗ**

**Кудінов Юрій Миколайович**

*Київський університет імені Бориса Грінченка;*

*Відкритий міжнародний університет розвитку людини “Україна”*

Любомир Винар, американський вчений українського походження, вважається фахівцем, який своєю самовідданою працею збагачував новими концепціями український історичний процес другої половини XVI – початку XVIII ст. Його першими кроками у науку були дипломна робота “Походи українських козаків на Молдавію в другій половині XVI-го століття” (1954) і дисертація “Українсько-молдавські відносини в другій половині XVI століття” (1956).

Серед козакознавчих зацікавлень Л. Винара виокремлено такі: проблеми козацького стану, роль козацтва у боротьбі за незалежність України (середина XVII – початок XVIII ст.), історіографічні та джерелознавчі студії. Зокрема, такий принцип поділу наукових тем вміщено у колекції його мате-

ріалів (Винар Л. Р. Козацька Україна. Вибрані праці / Ред. В. Степанков, упор. А. Атаманенко. – К. – Львів – Нью-Йорк – Париж, 2003. – 677 с.; іл.).

Як вірно стверджував дослідник, “українська історія була дочіпкою російської”. Північноамериканські вчені аж до другої половини 1980-х рр. дотримувалися дореволюційної російської схеми або модифікованої радянської моделі трактування козаччини, заперечуючи його державотворчий потенціал як сили, що здатна створити самобутню незалежну Українську державу. Із-за того, що еміграційна історіографія була переважно україномовною, її називали націоналістично орієнтованою. Хоча більшість праць вченого україномовні, однак, щоб розвіяти міфи, деякі дослідження Л. Винар вирішив написати англійською мовою, як-от переклад “Щоденника” австрійського посланця до козаків Е. Лясоти, англо-українські зв’язки середини XVII ст.

Крізь призму його наукової творчості проходить тема молдавського вектора козацької політики: від Дмитра Байди-Вишневецького до Богдана Хмельницького. Останній прагнув реалізувати план династичного союзу з Молдавсією, щоб стати удільним князем, формально залежним від Османської імперії (молдавсько-української держави). У Л. Винара узагальнено стимул і причини козацьких походів на Молдавію. По-перше, природна експансія українського населення на південь. По-друге, значний відсоток українського населення на молдавських землях. По-третє, геополітичний аспект у плані антитатарського опору з боку можливої козацько-молдавської держави.

Іншим аспектом стала участь козацтва у європейській антитурецькій коаліції. Л. Винаром детально висвітлено переговори між козаками та посланником австрійського цісаря Рудольфа II у 1590-х рр. – Е. Лясотою. Ці події знаменують самостійну політику козацтва без зважань на Польщу. Вчений використав важливе джерело – записки Е. Лясоти 1594 р.

Крім того, особливої ваги набуло дослідження постаті племінника І. Мазепи – А. Войнаровського, який прагнув використовувати зв’язки з європейськими дворами у становленні Української держави.

Важливим аспектом зацікавленості козаччиною була його періодизація. Л. Винар наголошував, що М. Грушевський та Д. Яворницький у періодизації козацької доби вповні не відобразили поступальний розвиток та взаємостосунки городского та запорозького козацтва. Історик виділив чотири періоди: 1) Початковий період (кінець XIV – початок XV ст.). Козакування, козаки як економічна та військова категорія; 2) Ранній період (1500–1575 рр.). Оформлення козацтва як соціальної категорії; 3) Розквіт (1590-ті – 1648 рр.). Козацтво як політична сила; 4) Козацько-гетьманський (друга половина XVII – XVIII ст.). Козацтво – категорія державно-політична.

Отже, новаторством історика є системне дослідження молдавського вектора політики козацьких лідерів XVI–XVII ст., оцінка позицій Ватикану та

Австрії в антитурецькій коаліції та участі козацтва у ній, проблема періодизації козацької історії, оцінка лідерам-державникам – Б. Хмельницькому та А. Войнаровському, які прагнули утримати Військо Запорозьке як геополітичну реальність Центрально-Східної Європи.

## УКРАЇНСЬКА ЯРМАРКОВА ТОРГІВЛЯ У СТУДІЯХ І. О. ГУРЖІЯ

Кудінова Анна Григорівна

*Національний педагогічний університет імені М. П. Драгоманова, Київ*

З розпадом Радянського Союзу розпочалася хвиля активної критики наукових праць радянських істориків, яка має місце і у сучасних статтях, брошурах, монографіях, дисертаціях, але чомусь дослідники “аналізують” тільки з негативної сторони роботи своїх попередників, при цьому лише в поодиноких роботах підкреслюються окремі позитивні аспекти наукових напрацювань українських колег періоду СРСР, що зумовило актуальність нашого дослідження, **метою** якого є об’єктивний аналіз праць І. О. Гуржія, присвячених проблемі ярмаркової торгівлі.

Часткове або повне відображення різних аспектів ярмаркової торгівлі знайшло у працях В. Борисенка, В. Жук, Ю. Злобіна, Г. Луніної, С. Свищевої, В. Юрченко та ін. Ярмарки досліджували як сучасні вітчизняні дослідники, так і українські радянські історики, серед яких ми виділили студії І. О. Гуржія.

У статті “Соціально-економічні зміни та розвиток постійної торгівлі в містах України кінця XVIII – першої половини XIX ст.” український радянський історик І. О. Гуржій акцентує увагу на дослідженнях з боку буржуазних істориків, які стосувалися постійної міської торгівлі означеного періоду у контексті наукового аналізу лише ярмаркової торгівлі, за що критикує своїх попередників. Серед ярмаркових субкультур та контркультур учений згадує купців та шинкарів.

У дослідженні “Місце України у зовнішній торгівлі Росії кінця XVIII – першої половини XIX ст.” І. О. Гуржій називає найбільші ярмарки, які спеціалізувалися на торгівлі худобою на території сучасної України та за її межами.

У своїй статті “Українські ярмарки та їх роль у внутрішній торгівлі Росії (60-90-і роки XIX ст.)” І. О. Гуржій виокремлює види сільськогосподарської продукції і сировини та причини змін, трансформації і занепаду ярмаркової торгівлі, акцентує увагу на розвитку ярмарками внутрішнього ринку та зовнішньоекономічних зв’язків Російської імперії, до складу якої входили українські землі. Учений виділяє малоросійське місто Харків як найбільший центр ярмаркової торгівлі в Україні пореформеного періоду XIX ст. Серед



ярмаркових субкультур і контркультур, які торгували на харківських ярмарках І. О. Гуржій згадує купців, скупників, купців-скупників. У ході проведення свого дослідження він дійшов такого висновку: попри розвиток залізничного та водного транспорту, появу і активний розвиток постійної торгівлі, не всі ярмаркові торги занепали частково чи повністю, а лише трансформувалися у пункти постійної чи оптової торгівлі, звідки сільськогосподарська та промислова продукція надходила до інших губерній не лише Малоросії, але і всієї Російської імперії та на експорт до інших країн світу.

У монографії “Україна в системі всеросійського ринку 60-90-х років XIX ст.” І. О. Гуржій окремих розділом визначає роль українських ярмарків у торгівлі сільськогосподарською продукцією та сировиною, красними товарами, худобою, хутром, кустарними виробами, виокремлює причини змін першопочаткової сутності ярмарків та їх трансформацію у оптову торгівлю, шляхи відкриття нових ярмарків та причини занепаду вже діючих торгів. Дана праця є певним підсумком наукових пошуків та результатів досліджень, викладених у проаналізованих нами статтях.

Таким чином, І. О. Гуржій на високому аналітичному рівні досліджує особливості української ярмаркової торгівлі, оперуючи багатим архівним та статистичним матеріалом, даними праць своїх попередників-істориків та економістів XIX ст. Він дає об’єктивну оцінку ярмарків та вміло вписує у контекст дослідження елементи марксистської ідеології. Дослідник вживає термін “Росія” замість офіційного “Російська імперія”, вочевидь, маючи на увазі позначення назви “Російська держава”. Українські землі та торгівля на них розглядаються як невід’ємна частина Російської імперії, а українські ярмарки – як одна із складових частин “всеросійського ринку”.

## **ДЖЕРЕЛА ПРОСОПОГРАФІЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ РОСІЙСЬКОГО КУПЕЦТВА**

**Лоштун Ольга Борисівна**

*Державний вищий навчальний заклад “Криворізький національний  
університет” Криворізький педагогічний інститут*

В останні десятиліття у дослідників спостерігається посилений інтерес до відомої особи не лише в написанні її біографії, перерахуванні фактів діяльності, а й в поглибленому вивченні її особистісної сутності, яка часто пояснює причини і наслідки у біографічних фактах. Така персоніфікація минулого передбачає відтворення біографій відомих діячів не в традиційному висвітленні, а в поглибленому вивченні особистісно-індивідуального змісту

конкретної особи або групи осіб, зв'язаних між собою родовими, професійними чи іншими зв'язками.

Просопографічне дослідження (за М. Нечаєвою) містить такі ознаки: 1) практикується для вивчення відносно невеликої за кількістю соціальної групи населення; 2) найінформативнішим джерелом є адміністративна документація, що велася протягом тривалого часу, іноді століть, складалася з певними цілями і за усталеною формою; 3) метою подібного дослідження є збір усієї можливої й доступної інформації про людину (її суб'єктивні думки, окремі епізоди життя). Відбувається відтворення синтетичної історії конкретної соціальної групи від минулого до сучасного через життєві шляхи і справи конкретних людей.

Кожну постать необхідно досліджувати у трьох вимірах: 1) генетичному, сукупності психофізичних характеристик індивідуума, які частково зберігалися в ході трансляції між поколіннями; 2) сімейному, сукупності “традицій роду”, соціокультурної пам'яті, яка зберігається на рівні сім'ї і тієї частини родини, в середовищі якої конкретна особистість формувалася і розвивалася; 3) часовому, через “дух епохи”, що складався з ментальних стереотипів доби, через так званий позасімейний культурний субстрат.

Повнота генеалогічного дослідження в певній мірі залежить від широти охоплення джерел інформації. Джерелознавство дворянської генеалогії розроблено достатньо детально, що не можна сказати про непривілейовані стани.

Аналіз джерельної бази сучасних публікацій із генеалогії купецтва свідчить, що дослідники широко використовують масові джерела як друковані, так і архівні. До друкованих джерел відносять Такі:

1. Дореволюційні довідникові видання, що випускалися купецькими управами або міськими думами. Вони інформують про особистість та промисел конкретного купця, його членів родини, котрі були при його капіталі.

2. Окремі довідникові видання про склад купецтва міст, в яких узагальнюються відомості з історії купецьких родів всіх регіонів.

3. Офіційні газети (наприклад, “Сенатські відомості”), які друкували Височайші укази та урядові розпорядження про пожалування купців в комерц-радників та мануфактур-радників, про возведення в потомствене громадянство, про нагородження.

4. Офіційні зведення юридичного характеру, що виходили як спеціальні додатки до газети “Сенатські відомості” – “Сенатські оголошення про заборону на мастки” та “Сенатські оголошення з казенних, урядових і судових справ”. Ці видання містять відомості про купівлю-продаж нерухомості купецтвом та введення у володіння мастком.

5. Серія книг “Матеріали для історії міст”, що містить видання, присвячені великим містам Російської імперії.

6. Капітальне видання до 200-річчя Петербурга, в якому опубліковані статті про заводи, фабрики, банки, страхові товариства, торгові будинки, що містять історію підприємства та відомості про власників, нерідко з портретами теперішніх і минулих власників. Крім того, книга містить короткі статті про дрібних і середніх підприємців з їх портретами, що робить видання унікальним джерелом відомостей про комерційний світ столиці початку ХХ ст.

В умовах масового розсекречення архівних документів та активного введення їх до наукового обігу, в джерелознавців з'являється унікальний просопографічний матеріал, який вимагає систематизації й "оприлюднення" на сторінках історичних праць. При цьому важливо у дослідженнях дотримуватися загальних методик, які б дали можливість виокремити у джерелах найголовніше, відсіяти другорядне, здобути достовірну й автентичну інформацію.

Окрім друкованих джерел, інформацію про російське купецтво дослідник черпає з архівів. Як відомо, документи про купців та купецькі сім'ї відклалися насамперед у регіональних архівах – там, де жила родина. Інформацію надають фонди духовних консисторій – метричні книги і сповідні відомості, також фонди магістратів, міських депутатських зібрань та міських дум, купецьких управ, казенних палат.

Цікавим джерелом архівної інформації є фонди навчальних закладів даного регіону, які зазвичай зберігаються в регіональних (обласних і республіканських) архівах – університетів, інститутів, гімназій, реальних училищ та інших загальношкільних навчальних закладів, в яких навчалися вихідці з купецьких сімей. Особливу увагу треба звертати на комерційні училища й торгові школи, де переважно здобували освіту діти купців.

## **ДОКУМЕНТЫ РОССИЙСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ИСТОРИЧЕСКОГО АРХИВА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА ПО ИСТОРИИ ТАМОЖЕННОЙ СЛУЖБЫ**

**Беляева Наталья Анатольевна**

*Владивостокский филиал Российской таможенной академии*

2 августа 2013 г. исполнилось 70 лет с момента создания в г. Томске Центрального государственного исторического архива РСФСР Дальнего Востока (ЦГА РСФСР ДВ). Его основой стали документы дальневосточных архивов, эвакуированные из-за угрозы военных действий. В 1992 г. началось возвращение архивных фондов из Томска обратно в регион. Тогда же ЦГА РСФСР ДВ был преобразован в Российский государственный исторический архив Дальнего Востока (РГИА ДВ). Владивосток стал местом дислока-

ции этого архива и единственным “нестоличным” городом страны, в котором размещено федеральное хранилище документов.

Сложный процесс возвращения более чем 4 тыс. архивных фондов во Владивосток завершился лишь в 2006 г. Однако в полном объёме архивные фонды стали доступны исследователям лишь летом нынешнего года. Это событие даёт новый импульс развитию исторических исследований, одним из направлений которых является история таможенной службы.

Владивостокский филиал Российской таможенной академии связывают с РГИА ДВ прочные научные связи, результатом которых стало издание в 1998–2010 гг. восьми сборников документов и материалов, шесть из которых представляют документы по истории отдельных таможен под общим названием “Таможня на Тихом океане”. В своём роде это уникальный проект, не имеющий аналогов в России. Однако основу сборников составили документы из фондов органов власти и управления – канцелярии приамурского генерал-губернатора и военных губернаторов областей, областных правлений и лишь частично таможенных учреждений. Сегодня исследователям открыты документы из 122 “таможенных фондов”. Среди них: фонды Владивостокского таможенного надзора – первой таможенной структуры на Дальнем Востоке; управления Приамурского таможенного округа (ф. 1251); инспекторов Владивостокского (ф. 410), Хабаровского (ф. 1304) и Благовещенского (ф. 877) таможенных участков; Дальневосточного таможенного округа (ф. Р-2443), Дальневосточного отделения Главного таможенного управления (ф. Р-2470), а также таможен, таможенных застав, постов, городских таможенных надзоров, уполномоченных по борьбе с контрабандой, действовавших на территории Приамурья и Забайкалья с первых лет XX в. до конца 30-х годов. Большая часть составивших эти фонды документов относится к таможенному делопроизводству. Они содержат сведения о разных направлениях в деятельности таможенных учреждений, комплектовании штатов, поощрении и перемещении чиновников, их материальном обеспечении, организации таможенного надзора, конфискационном делопроизводстве, развитии таможенной инфраструктуры.

На основе комплексного анализа источников появляется возможность продолжить уже сложившиеся и найти новые сюжеты в изучении таможенной службы. Фронтальное изучение формулярных списков таможенных чиновников и канцелярских служащих за период 1901–1922 гг. позволяет, например, проанализировать состав и источники формирования кадрового состава дальневосточных таможенных учреждений и прийти к выводу об особой роли поляков в их деятельности. Комплекс документов периода 1918–1922 гг. открывает возможности для изучения деятельности таможен в экстремальных условиях гражданской войны и иностранной интервенции, ос-

тающей настоящим “белым пятном” в исторической науке. Наконец, новым направлением исследований может стать изучение повседневной жизни таможи и таможенников, их далеко непростых взаимоотношений с местным купечеством, избалованным комфортными условиями беспошлинной торговли. Наконец, появилась возможность создать обобщающее исследование по истории таможенного дела на Дальнем Востоке.

## НЕОТДЕЛИМА ЛИ ТАМОЖНЯ ОТ КОРРУПЦИИ?

Худык Андраш

*Миссия Европейского Союза по приграничной помощи Молдове и Украине (EUBAM)*

Таможенные пошлины, вероятно, старейшая форма налогообложения. Они всегда являлись одним из важнейших источников государственных доходов во всех цивилизованных странах. Механизм получения доходов от экспорта и импорта, естественно, возникает в коммерческом государстве. И, действительно, мы знаем, что афиняне получали значительный доход от своей таможни. Они взимали пошлины в размере 2 % от всего экспорта и импорта в Афинах.

Уже процесс установления британской таможенной службы привел к появлению первого “способа действий” для таможенной администрации, связанного с коррупцией. Именно Король Иоанн в 1203 г. создал таможенную службу национального масштаба, которая напрямую подчинялась Английской Короне. Во всех портах у него было шесть или семь “мудрых и солидных мужчин, хорошо разбирающихся в законе”, которые отчитывались перед ним о доходах. Основной задачей сборщиков было собирать соответствующие таможенные пошлины. В разные времена истории, вместо того, чтобы назначать своих сборщиков, король будет продавать права на сбор таможенных пошлин за плату, часто существенную, купцу, который затем возьмёт на себя их сбор с помощью своих собственных людей. Такая система “предпринимательства” была уязвима для злоупотреблений и взяток и приводила к недополучению дохода, в конце концов от неё отказались в 1671 г., когда Карл II учредил первое министерство.

Опыт различных стран показывает, что каждый этап таможенной цепи может быть использован для совершения акта коррупции. Можно выделить три типа коррупции:

- 1) *Коррупция, связанная с обычными процедурами*: частные субъекты дают взятки для обычного или ускоренного осуществления таможенного досмотра.

- 2) *Коррупция, связанная с мошенничеством*: не осуществляя должным образом процесс таможенного оформления, субъекты стараются заплатить меньший налог или не платить налог вообще. Они дают взятки для того, чтобы таможенные сотрудники “закрывали глаза” на определенные моменты или же для того, чтобы заручиться их активной поддержкой.
- 3) *Коррупция, связанная с криминальной деятельностью*: субъекты дают взятки для того, чтобы получить разрешение на совершенно незаконные операции, приносящие доход (торговля наркотиками, нарушение системы содействия экспорту и т.д.).

В некоторых странах широкое распространение коррупции обусловлено тем фактом, что таможенной средой предоставляются многочисленные возможности, возникающие в результате трех условий:

- 1) произвольного взаимодействия между таможенными сотрудниками и частными субъектами,
- 2) возможности таможенного сотрудника действовать в сети преступников и
- 3) недостаточно эффективного контроля.

Сейчас существует общепринятое мнение, что нет быстрого решения проблемы таможенной профессиональной честности. Необходим комплексный подход. В Арушской декларации, издании МВФ по профессиональной честности и выводах Рабочей группы по вопросам таможенной этики в странах Центральной и Восточной Европы были рекомендованы следующие изменения в таможенной администрации:

- 1) *Организация таможенных операций*:
  - определение целей и стандартов качества службы, стратегическое разделение функций и создание системы сдержек и противовесов;
  - формирование таможенных процедур таким образом, чтобы свести к минимуму число случаев принятия решений по своему усмотрению, когда это неоправданно;
  - автоматизация таможенных операций;
  - сведение к минимуму требований о предоставлении информации и документов от трейдеров.
- 2) *Правила о персонале*:
  - разработка кодекса поведения и объяснение таможенным сотрудникам его последствий;
  - определение понятия коррупции и связанных нарушений в юридических текстах и во внутренних таможенных правилах;

- установление соответствующих сдерживающих санкций на разумном уровне (включая внутренние дисциплинарные меры и возможность увольнения).
- 3) *Внутренняя культура:*
- продвижение стандартов и идеалов таможенной службы;
  - развитие “корпоративного духа”, основанного на чувстве преданности и гордости в таможенной службе.
- 4) *Передача информации и расследование:*
- назначение руководителей среднего звена главными ответственными за выявление недостатков в рабочих методах и в профессиональной честности персонала;
  - установление механизмов внутреннего аудита;
  - проведение регулярного внешнего аудита;
  - в дополнение к внутреннему аудиту, учреждение подразделения внутренних дел с конкретной задачей проведения расследования всех случаев, в которых подозревается злоупотребление служебным положением;
  - проведение произвольных и нерегулярных проверок таможенных сотрудников;
  - принятие мер по получению информации от частных субъектов;
  - отслеживание дохода сотрудников посредством информационной открытости.
- 5) *Управление кадровыми ресурсами:*
- установление процесса объективного набора сотрудников, защищённого от вмешательства и основанного на знаниях и стандартах персональной этики;
  - установление процесса объективного продвижения, защищённого от вмешательства и основанного на заслугах с учётом несоответствующего поведения;
  - регулярное перемещение сотрудников;
  - предоставление таможенным сотрудникам возможности профессионального обучения в ходе их карьеры, включая по вопросам этики и профессиональной честности;
  - предоставление оплаты труда, позволяющей вести достойный образ жизни, включая в некоторых обстоятельствах социальные льготы, например, здравоохранение и жильё;
  - учреждение поощрительных выплат.
- 6) *Связи с таможенными брокерами и деловым сообществом:*
- содействие доступа частных субъектов к информации о нормативных положениях и процедурах;

- організація комітетів зв'язи з деловим сообществом;
- забезпечення можливості подачі апеляції в отношении таможенних рішень з правом вимоги винесення незалежного рішення в останній інстанції.

Крім того, во всіх трьох вказаних вище документах зниження корупції зв'язується з більш широкими заходами політики на національному рівні, а саме:

- 1) Імпортні тарифи слід знизити, де це можливо, а кількість ставок обмежити;
- 2) адміністративне регулювання торгівлі повинно бути зведено до абсолютного мінімуму, а видів звільнення від стандартних правил повинно бути як можна менше;
- 3) крім того, митна адміністрація повинна користуватися достатньою автономією і бути захищена від втручання політиків, чье вплив слід обмежити визначенням митного мандату.

Згадані вище зміни підвищують важливість освіти в прийнятій методології протидії корупції (освіта, запобігання і забезпечення виконання законів).

З метою надання допомоги в антикорупційній вихованні і освіті, EUBAM в співпраці з ОБСЄ ініціював створення молдавсько-української робочої групи з розробки спільної програми навчання з боротьби з корупцією для партнерських служб. В 2012–2013 гг. проводилися регулярні зустрічі для реалізації даного проекту, які привели до створення навчального посібника. Я з задоволенням передаю 10 копій даного посібника.

## **ІСТОРИЧНИЙ АСПЕКТ ТА ПРОБЛЕМИ СУЧАСНОСТІ ОБЛІКУ ПРИБУТКУ ПІДПРИЄМСТВ**

**Смірнова Олександра Миколаївна**

*Національний університет Державної податкової служби України, Ірпінь*

На всіх етапах розвитку бухгалтерського обліку визначення фінансового результату майже беззаперечно визнавалося його основною метою. У різні часи в центрі уваги обліковців знаходився прибуток та методика його розрахунку. У зв'язку з цим піднімалися багато проблем, пов'язаних з його визначенням, обліком та відображенням у податковій та фінансовій звітності.

До основних проблем щодо обліку прибутку, з якими стикалися науковці, можна віднести такі:

1) *Зміст рахунку прибутків і збитків.* У 1494 р. у “Трактаті про рахунки і записи” Л. Пачолі запропонував для визначення фінансового результату



вести рахунок “Прибутки і збитки”. Хоча Л. Пачолі й відокремлював цей рахунок, але думка про його самостійність ще не отримала загального визнання. Це ще довго залишалося однією з основних проблем обліку результатів господарювання. Так, Б. Котруль, А. Казанова, Г. Шрайбер, А. Файно пропонували результати господарської діяльності переносити безпосередньо на рахунок капіталу. Але більшість вчених (Д. Москеті, Л. Флорі, Е. Леоте, А. Гільбо, І. Ахматов, Е. Мудров) дотримувалися думки, що рахунок “Прибутків і збитків” є самостійним рахунком, який показує фінансовий результат діяльності.

2) *Розмежування доходів, що реалізовані у грошових коштах, від нереалізованих.* Так, А. Рошаховський, Ф. Шмідт, Г. Зоммерфельд підкреслювали, що до складу прибутку можна включати лише дійсні його суми, тобто реалізовані у коштах. На їх думку, прибутком можна вважати лише те, що збільшилося в результаті звичайної господарської діяльності, а такий прибуток як, наприклад, прибуток в результаті росту цін – величина мнима. Те, що прибуток може мати безгрошовий характер, стверджували Л. Діксі, В. Рігер, Р. Антоні.

3) *Період визнання величини прибутку.* Деякі науковці (Л. Сей, Є. Шмаленбах, В. Рігер) стверджували, що справжня величина прибутку може бути визнана лише за період з моменту заснування підприємства до його ліквідації. А прибуток звітних періодів має умовний характер, тому що залежить від методологічних облікових прийомів. Іншої думки дотримувалися Л. Діксі, Е. Леоте, А. Гільбо, які ставили перед обліком завдання визначення результату діяльності компанії на будь-який момент часу.

За багаторічну історію обліку виникало багато різних точок зору щодо обліку прибутку, але майже всі вчені погоджувалися з тим, що основна мета обліку – це визначення фінансових результатів, виявлення та розкриття причин утворення прибутку і виникнення збитків. Так, відсутність чіткого визначення прибутку в сучасній літературі та наявність альтернативних варіантів його трактування потребує уточнення економічної сутності прибутку.

Наступна проблема полягає в тому, що за Положенням (Стандартом) бухгалтерського обліку та за податковим законодавством отримуються різні показники прибутку. Як правило, розмір податкового прибутку значно перевищує розмір бухгалтерського, що підтверджує наявність розбіжностей у визнанні доходів та витрат при обчисленні податку на прибуток. Тому, для гармонізації даних обліків з податку на прибуток Міністерство доходів і зборів України розробило проект Закону України “Про внесення змін до Податкового кодексу України” щодо реформування підходів визначення об’єкта оподаткування шляхом коригування фінансового результату, розрахованого за правилами бухгалтерського обліку та фінансової звітності.

Тому наразі необхідно глибоко дослідити та вирішити проблеми практичної реалізації методики узгодження бухгалтерського та податкового обліку, з метою удосконалення даного проекту та подальшого його прийняття.

## **СУТНІСТЬ ПОДАТКОВОГО ОБЛІКУ З ПОДАТКУ НА ПРИБУТОК ТА ІСТОРІЯ ЙОГО ВИНИКНЕННЯ В УКРАЇНІ**

**Стадник Марина Вікторівна**

*Національний університет Державної податкової служби України, Ірпінь*

Проблеми оподаткування та організації податкового обліку традиційно привертають до себе підвищену увагу науковців і практиків, оскільки в цій сфері перехрещуються інтереси держави й регіонів з інтересами суб'єктів господарювання та громадян – платників податків. Податковий облік – це комплексний облік податкових надходжень і платежів зареєстрованих і незареєстрованих платників в органах податкової інспекції.

Історична еволюція податкового обліку розглядається не заради її самої, а для полегшення розуміння сучасного і оцінки майбутнього. Так, в Україні формування податкового обліку має свою специфіку, пов'язану з переходом від командно-адміністративної економічної системи до ринкової. Якщо ж говорити точніше, то в 90-х рр. ХХ ст. в Україні спостерігалось не стільки виділення податкового обліку з бухгалтерського, скільки перетворення вітчизняного бухгалтерського обліку на податковий. До 1997 р. у вітчизняному податковому законодавстві не було потреби у податковому обліку, оскільки діючий рівень як оподаткування, так і системи бухгалтерського обліку повністю надавали змогу виконувати покладені на них завдання. До завдань податкового обліку первинно, відповідно до Закону України “Про оподаткування прибутку підприємств”, було віднесено лише порядок обчислення податку на прибуток.

Слід зазначити, що нормативного визначення поняття податкового обліку в Україні на сьогодні немає, навіть не дивлячись на те, що у Податковому Кодексі України (далі – ПКУ) застосовуються поняття “податковий облік”, “правила податкового обліку”. Не визначені предмет, метод подакового обліку, його методичні прийоми, інформаційне забезпечення. Також роз'яснень, як вести податковий облік з податку на прибуток в ПКУ й інших нормативних документах немає. Мабуть, вірніше було б говорити про облік податку в системі бухгалтерського обліку, а не про податковий облік. Про відсутність податкового обліку як самостійного виду обліку свідчить і зміст п. 2 ст. 3 Закону України від 01.07.1999 р. “Про бухгалтерський облік та фінансову

звітність в Україні”, де зазначено, що податкова звітність (як власне статистична та інші види звітності) ґрунтується на даних бухгалтерського обліку.

У цьому аспекті потребує дослідження та вирішення на законодавчому рівні проблема співвідношення та уніфікації бухгалтерського й податкового обліку з податку на прибуток. Це закріплено у Національному плані дій на 2013 р. щодо впровадження Програми економічних реформ на 2010–2014 рр. “Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава” у п. 95.2 та 104.1.

Ми вважаємо позитивним кроком у гармонізації бухгалтерського та податкового обліку з податку на прибуток розробку проекту Закону України “Про внесення змін до Податкового кодексу України” щодо визначення об’єкта оподаткування податком на прибуток підприємств шляхом коригування фінансового результату, розрахованого за правилами бухгалтерського обліку та фінансової звітності. Цей проект має на меті максимально зблизити дані види обліку, спростити подання податкової звітності з податку на прибуток, а також підвищити вимоги до порядку ведення бухгалтерського обліку суб’єктами підприємницької діяльності України.

## **ПРАВОВА ПРИРОДА ПРАВООХОРОННОЇ ФУНКЦІЇ ОРГАНІВ ДОХОДІВ І ЗБОРІВ НА СУЧАСНОМУ ЕТАПІ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ**

**Макаренков Олексій Леонідович**

*Запорізький національний університет,*

**Лєтошко Катерина Анатоліївна**

*Запорізький національний університет*

Сучасна практика державно-правового будівництва дає підстави вважати, що забезпечення своєчасного й повного надходження податків і зборів до публічних бюджетів вимагає належного функціонування механізму фінансово-податкового контролю. Особливо це актуально для вітчизняної та інших економічних систем транзитивного характеру, які врегульовані нестабільним, недосконалим, невпорядкованим законодавством. Наприклад, положення проекту Податкового кодексу України від 02.12.2010 № 2755 (далі – ПКУ) були опрацьовані несумлінно, що тягне за собою нестабільність його положень. Впродовж останнього часу відбувалося активне реформування вітчизняних податкових органів, а саме: 05.07.2012 ПКУ був доповнений положеннями про завдання, структуру, повноваження та інші елементи правового статусу податкової міліції, а 19.11.2012 втратив чинність Закон України “Про

державну податкову службу в Україні”, що містив аналогічні норми; 24.12.2012 Указом Президента України “Про деякі заходи з оптимізації системи центральних органів виконавчої влади” податкову і митну служби реорганізовано через створення Міністерства доходів і зборів України, положення про яке затверджене Указом Президента України № 141 18.03.2013.

У п. 2 і 3 цього Указу зазначено, що Міндоходів є правонаступником Державної податкової служби України та Державної митної служби України, що реорганізуються. У складі Міндоходів та його територіальних органів утворюються і діють підрозділи податкової міліції. Згідно з п. 41.1 ст. 41 ПКУ органи доходів і зборів є контролюючими органами (за виконанням суб’єктами підприємницької діяльності податкового законодавства), у складі яких діють підрозділи податкової міліції та які законодавець зарахував одночасно до правоохоронних органів, зробивши 04.07.2013 відповідні зміни до ст. 2 Закону України “Про державний захист працівників суду та правоохоронних органів” 23.12.1993 № 3781.

Правоохоронна функція органів доходів і зборів найбільшою мірою проявляється у діяльності податкової міліції. Для інших підрозділів цих органів правоохоронна діяльність нехарактерна, вона набуває у них рис адміністративно-юрисдикційної<sup>3</sup>. За п. 348.1 ст. 348 ПКУ, податкова міліція складається із спеціальних підрозділів по боротьбі з податковими правопорушеннями, здійснює контроль за додержанням податкового законодавства, виконує оперативно-розшукову, кримінально-процесуальну (виявляє і розслідує злочини) та охоронну (забезпечує безпеку працівників контролюючих органів, захисту їх від протиправних посягань, пов’язаних з виконанням службових обов’язків функції). З аналізу завдань і повноважень податкової міліції (п. 348.2 ст. 348 і ст. 350 ПКУ) вбачається, що до змісту правоохоронної діяльності податкової міліції також можна зарахувати такі напрямки роботи: 1) профілактичний – запобігання кримінальним та іншим правопорушенням у сфері оподаткування і бюджетній сфері; 2) реєстраційний – прийняття і реєстрацію заяв та іншої інформації про кримінальні та інші правопорушення; 3) адміністративно-юрисдикційний – складання протоколів та розгляд справ про адміністративні правопорушення.

Отже, необхідність здійснення правоохоронної функції органів доходів і зборів визначає сенс існування такого їх підрозділу як податкова міліція. Ця функція здійснюється у сферах різних об’єктів – податків, митної справи і публічних бюджетів. Відповідно за предметним (об’єктним) критерієм вона має комплексний характер. Складність правоохоронної функції податкової міліції полягає також у тому, що загальні форми її реалізації (виконання че-

---

<sup>3</sup> Різновид адміністративно-процесуальної діяльності правозастосовного, примусового характеру з вирішення спорів, реалізації санкцій і захисту охоронних правовідносин із застосуванням примусових заходів (адміністративних, дисциплінарних), відповідно до адміністративно-процесуальної форми.

рез правозастосування) розкладаються на низку широких за змістом напрямків (профілактичний, кримінально-процесуальний тощо).

## **РОЛЬ ЕКОНОМІЧНОЇ І ТОВАРОЗНАВЧОЇ ЕКСПЕРТИЗИ ПРИ ВИРІШЕННІ ПОДАТКОВИХ СПОРІВ**

**Кіберник Олена Володимирівна**

*Запорізький національний університет*

Дослідження експертом на основі спеціальних знань матеріальних об'єктів, явищ і процесів, які містять інформацію про обставини справи, що перебуває у провадженні органів Міністерства доходів і зборів чи суду, сприяє встановленню суттєвих фактів при вирішенні податкового спору: розбіжностей, що виникли між учасниками податкових правовідносин (різновиду фінансово-правових відносин, спрямованих на встановлення, введення та справляння податків і зборів) у процесі здійснення податкового контролю, оскарження актів контролюючих органів, дій/бездіяльності їх посадових осіб і притягнення до відповідальності за скоєння податкових правопорушень. Податково-правовий спір за своєю природою індивідуальний, неповторний і адміністративно-юрисдикційний процес<sup>4</sup>. Його складність і неоднозначність зумовлені проблемою поєднання інтересів платників податків з інтересами держави (народу України), які представляють фіскальні органи і особливо суд. За влучною думкою В. Колпакова, послідовне, повне і неухильне врахування інтересів держави та особи безпосередньо відбивається на ефективності адміністративного процесу і є обов'язковим для органів доходів і зборів (їх посадових осіб), що розглядають і вирішують конкретну справу. Наукова експертиза у податковому різновиді адміністративно-юрисдикційних відносин покликана забезпечити всебічну і повну правову оцінку змісту усіх економічних та інших фактів цих відносин. Така оцінка дозволяє обрати найприйнятніші норми чинного податкового законодавства для врегулювання податкового спору.

Практика фіскальних органів і судів України з вирішення податкових спорів дозволяє стверджувати, що найпоширенішими у таких категоріях справ стають економічна (бухгалтерського і податкового обліку; фінансово-господарської діяльності; фінансово-кредитних операцій) і товарознавча (машин, обладнання, сировини і товарів народного споживання; транспортно-товарознавча) експертизи. Базовим законодавчим актом, який визначає

---

<sup>4</sup> За Т. Коломосць, В. Любліним, І. Пановим, Ю. Руснаком, М. Тищенко однією з ознак адміністративно-юрисдикційної діяльності є спір, що виникає між сторонами адміністративно-правових відносин. С. Стеценко вказує на цю ознаку при характеристиці адміністративно-судового процесу.

порядок проведення цих видів експертиз (завдання, орієнтовний перелік вирішуваних питань, предмети дослідження тощо) стали Кодекс адміністративного судочинства України від 06.07.2005 р. № 2747-IV та Інструкція про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень, затверджена наказом Мін'юсту України 08.10.1998 р. № 53/5.

З аналізу завдань згаданих вище видів наукової експертизи вбачається, що її економічний різновид призначений тільки для з'ясування цифрових величин обрахування податків (зборів), а товарознавчий – природи об'єктів оподаткування (хімічного складу, функціонального призначення тощо). Наприклад, якщо виник спір з митною службою Міндоходів і зборів України з приводу визначення коду декларування і оформлення імпортованого товару за Українською класифікацією товарів зовнішньоекономічної діяльності (затверджена наказом Держмитслужби України 28.11.2007 р. № 1007), а відповідно – наявності підстави для оподаткування такого імпорту і розміру податку, то для вирішення спору треба залучати саме експертів у сфері товарознавства, а не бухгалтерії. Якщо такий спір знаходиться у суді, то, як свідчить практика, суддя може наполягати на формулюванні питань для експерта саме у тих виразах, які містяться в Інструкції, ігноруючи тим самим слово “орієнтовний”, що використано у ній для характеристики переліку цих питань. За такого підходу безпосередні консультації з експертом дозволять обрати прийнятний для судді та необхідний для вірного вирішення спору варіант такого формулювання.

Отже, проведення економічної і товарознавчої наукової експертизи в адміністративно-юрисдикційній діяльності органів доходів і зборів при вирішенні спорів покликане встановити факт відсутності податкових зобов'язань або розмір податків, що підлягають сплаті. При цьому економічна експертиза спрямована на з'ясування точних цифрових величин коштів, які стали предметом податкового спору, а товарознавча – природи товару (його складу, функцій), яка обумовлює нульову або іншу ставку оподаткування.

## **УКРАИНА И ЕВРАЗИЙСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ СОЮЗ: ПРОГНОЗЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ**

**Пашковский Пётр Игоревич**

*Таврический национальный университет имени В. И. Вернадского,  
Симферополь*

В начале второго десятилетия XXI в. происходит активизация интеграционных процессов на постсоветском пространстве, связанная с реализацией идеи Евразийского экономического союза (ЕАЭС). По замыслу основного

идеолога проекта, академика С. Глазьева, формирование ЕАЭС предполагает три стадии: зону свободной торговли в рамках СНГ, Таможенный союз (ТС) в формате Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС), а также Единое экономическое пространство (ЕЭП), состоящее из ряда проектов и соглашений, членство в которых определяется каждой страной самостоятельно.

С 1 января 2012 г., на территории трёх стран-участниц ТС (РФ, Казахстан, Белоруссия), начало действовать ЕЭП. В полной мере соглашения по ЕЭП, принятые 18 ноября 2011 г., стали работать с июля 2012 г. Конечная цель – формирование к 2015 г. ЕАЭС, что, предполагается, создаст условия для стабильного и эффективного развития экономик государств-участников и повышения уровня жизни их населения. На этом фоне актуализируются традиционные дилеммы внешнеполитического позиционирования Украины, связанные с выбором между евроатлантическим и евразийским направлением интеграции.

По оценкам экспертов Института экономики и прогнозирования НАНУ и Института народнохозяйственного прогнозирования РАН, опубликовавших в 2012 г. совместное исследование, присоединение Украины к ЕЭП означает, что за счёт торговых эффектов объём годового ВВП к 2030 г. будет превышать объём ВВП в базовом сценарии на 1 %. В условиях технологической интеграции и развития кооперационных связей оценка экономического эффекта к 2030 г. может быть повышена до 6–7 % объёма ВВП. При реализации этого сценария величина ВВП Украины к концу прогнозного периода будет примерно на 6–7 % выше, чем в сценарии, исключающем интеграцию с ЕЭП. Суммарный накопленный эффект от создания ЕЭП и последующего присоединения к нему Украины за период 2011–2030 гг. может достигнуть для четырёх стран \$ 1,1 трлн в ценах 2010 г. В страновом разрезе эффект составит около 14 % ВВП Беларуси, 6 % ВВП Украины, 3,5 % ВВП Казахстана и 2 % ВВП России. В расчёте на душу населения основными выгодополучателями от интеграции станут Беларусь, Украина и Казахстан; в абсолютном значении – РФ. Максимальный суммарный положительный эффект интеграции оценивается для украинской экономики в периоде с 2011 по 2030 г. в \$ 219 млрд в ценах 2010 г.

Следует добавить, что плюсы подобной интеграции, обуславливаясь историческим опытом украинско-российского взаимодействия и высокой степенью взаимозависимости, сводятся к взаимовыгодному сотрудничеству в культурно-гуманитарной и торгово-экономической сферах, развитию транспортной сети, военно-технической сферы, фондовых рынков, процессов взаимного инвестирования, расширению рынка трудовых ресурсов, межрегиональному сотрудничеству, а также совместному “ответу” на нетрадиционные угрозы и т.д.

Однако, несмотря на обозначенные выгоды и видимую активизацию интеграционных усилий с российской стороны, перспективы вхождения Ук-

раїни в формуючийся ЕАЭС в наші часи ускладнюються рядом факторів. Крім того, функціональні принципи даного проекту сьогодні представляються недостатньо розробленими. Їх практичному втіленню перешкоджає і знання місцевими елітами неоднозначного досвіду постсоветської інтеграції 1990-х рр. як “часу упущених можливостей”, і побоювання зростання конфліктності в відносинах Росії і Заходу внаслідок успішних спроб реалізації російського проекту. Усе це збільшує “страхи” можливих наслідків подібної інтеграції в середовищі основних промислово-фінансових груп, що контролюють українську економіку, очевидно, більш зацікавлених у багатовекторному зовнішньополітичному курсі.

## **ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ОФШОРНОГО БІЗНЕСУ В СУЧАСНІЙ ЕКОНОМІЦІ**

**Навроцька Наталія Анатоліївна**

*Академія митної служби України,*

**Ісак Олег Олександрович**

*Академія митної служби України*

Офшорний бізнес набуває все багатогранніших практичних аспектів в сучасній економіці. Такий стрімкий розвиток взаємовідносин в даній сфері бізнесу пояснюється його численними перевагами.

На сьогоднішній день в офшорних зонах локалізовано до 60 % світових грошових потоків, через ці зони проходить близько половини фінансових трансакцій.

Тенденції розвитку офшорного бізнесу носять проблемний характер, що, в першу чергу, пов'язано з неврегульованістю різних аспектів вказаних питань в законодавстві, а також недостатнім рівнем науково-теоретичної розробки проблемних ситуацій здійснення офшорного бізнесу.

Наявність проблемних ситуацій теоретичного і практичного характеру в даному напрямі бізнесу обумовлюють доцільність їх вирішення і розгляду позитивних і негативних рис офшорного бізнесу та його впливу на сучасну економіку.

Сучасний офшорний бізнес дуже складний, в його схемах використовуються як класичні офшори, так і респектабельні країни з високою прозорістю бізнесу, які дають певні привілеї для нерезидентів.



До класичних офшорів доцільно віднести юрисдикції, що пропонують інвесторам не тільки спеціальний режим оподаткування, але й інші привабливі умови для ведення бізнесу і управління капіталами. Слід зазначити також спрощені умови реєстрації і функціонування компаній, конфіденційність інформації щодо діяльності компанії і реальних бенефіціарів.

Офшори – складне і суперечливе явище, тому різні, протилежні його оцінки, як правило, не викликають здивування. Розглянемо загальні позитивні і негативні риси офшорного бізнесу.

*Таблиця 1.*

***Переваги і недоліки офшорних компаній***

<b>Переваги</b>	<b>Недоліки</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ збільшення обороту фінансових активів в міжнародному масштабі, сприяння розвитку фінансових ринків, створення умов для диверсифікації інвестицій, розширення доступу до кредитів і кращої алокації капіталу;</li> <li>✓ зниження загального податкового навантаження, і в зв'язку з цим, стимулювання економічної активності;</li> <li>✓ створення умов для захисту прав власності, і відповідно, підвищення економічного зростання в країнах-донорах;</li> <li>✓ сприяння процвітанню тих держав, де розташовуються офшорні компанії, що, у свою чергу, сприяє гармонічному розвитку економіки в цілому;</li> <li>✓ підвищення конкурентоспроможності компаній як в національному, так і в загальносвітовому масштабі за рахунок використання гнучкіших стратегій розвитку.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ формування фактору нестабільності в світовій економіці, за допомогою потенційного накопичення в офшорних зонах великих об'ємів, зокрема, спекулятивних капіталів;</li> <li>✓ сприяння відтоку капіталу;</li> <li>✓ підтримка тіньової економіки;</li> <li>✓ зниження зайнятого населення в країнах-донорах;</li> <li>✓ надання невинуватених конкурентних переваг окремим компаніям;</li> </ul>

Слід зазначити, що на сучасному етапі офшорний бізнес виступає досить ефективним інструментом стабілізації платежів, регулювання ціни експортно-імпортних контрактів, самофінансування, продажі авторських прав, передачі устаткування в лізинг, найма персоналу, поставок давальницької сировини, покупки нерухомості за кордоном.

Очевидно, що конкурентна боротьба між окремими юрисдикціями, включаючи офшорні, продовжуватиметься, перш за все, у сфері лібералізації оподаткування і умов ведення бізнесу в цілому.

Аналізуючи позитивні і негативні фактори дії офшорного бізнесу можна визначити, що одна і та ж властивість офшорів може трактуватися і як перевага, і як недолік, залежно від конкретних, нерідко протилежних, інтересів приватних інвесторів, національних властей, перш за все, податкових органів, міжнародних організацій.

Суперечка з приводу дійсної ролі офшорів в сучасній економіці не закінчена. У той же час стабільно зростає кількість компаній, які так або інакше користуються безподатковими або низькоподатковими режимами. Найбільший приріст іноземних активів спостерігається в тих офшорних юрисдикціях, які швидше пристосувалися до нових умов, стали прозорішими і готові брати участь в обміні інформацією з державними органами зацікавлених країн. Поза сумнівом, офшорний бізнес в найближчій перспективі збереже серйозний вплив на розвиток глобальної економіки.

## **ПРО ВДОСКОНАЛЕННЯ МЕТОДИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НАВЧАЛЬНОЇ ДИСЦИПЛІНИ “ІСТОРІЯ МИТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ”**

**Дячок Олег Олександрович**  
*Академія митної служби України*

Навчальна дисципліна “Історія митної діяльності” викладається курсантам, студентам і слухачам Академії митної служби України усіх спеціальностей і форм навчання уже багато років. Викладачі Академії у співпраці з колегами з інших закладів випустили дві монографії, підготували до друку навчальний посібник. Однак, як показує практика, є проблеми з проведенням семінарських занять. Першокурсники не користуються джерелами, а відтак на заняттях відсутня самостійна аналітична робота. По суті, семінари перетворюються на некритичне репродукування доступних книг або матеріалів, почерпнутих з мережі Інтернет, не завжди якісних за своїм змістом. Тут не місце з’ясовувати комплекс причин цього явища, яке у цілому є досить поширеним.

Якщо не вихід з вказаної ситуації, то принаймні покращення рівня самостійної підготовки до семінарських занять з навчальної дисципліни “Історія митної діяльності” та їх проведення вбачається у розробці та виданні практикуму, який би поєднував фрагменти джерел з необхідними легендами та поясненнями, а також завдання різної складності до них, згруповані за відповідними темами.

На прикладі Великого князівства Литовського це можуть бути:

- фрагменти обласних привілеїв (уставних земських грамот);
- фрагменти трьох Литовських статутів;

- універсали;
- привілеї;
- фрагменти господарських листів різного характеру (дозволені, причинні, безмитні, визнані тощо);
- фрагменти статейних списків;
- устави;
- фрагменти писарських записів;
- фрагменти реєстраційних книг;
- фрагменти ревізій українських замків;
- фрагменти вироків урядових ревізорів;
- присяги;
- атестації;
- заяви;
- скарги різних суб'єктів;
- позови;
- свідчення возного;
- судові листи та інші рішення судових інстанцій;
- наративні джерела.

Таким чином курсанти, студенти і слухачі мали б змогу самостійно проаналізувати правове регулювання митних відносин у їх розвитку та практику його реалізації, економічні та організаційні аспекти діяльності митниць у відповідний історичний період.

А аналіз тексту Раффельштеттенського митного статуту 904/906 р. дав би змогу об'єктивно оцінити значення цього документу, а не переповідати фразу, що українські купці уже в X ст. працювали у єдиному загальноєвропейському правовому полі, яка кочує з однієї публікації в іншу й не відповідає історичним реаліям.

Урешті, вдало підібрані матеріали дали б можливість показати молодим людям, які хочуть працювати на митниці, не абстрактних митників попередніх часів, а людей з цілком конкретними долями, характерами, здібностями, запитами, проблемами.

Сьома міжнародна наукова конференція

# **ІСТОРІЯ ТОРГІВЛІ, ПОДАТКІВ ТА МИТА**

24–25 жовтня 2013 р.  
Дніпропетровськ

## **Тези доповідей**

Відповідальний редактор  
*Смолій Валерій*

Наукова редакція, упорядкування, оригінал-макет  
*Дячок Олег*

Підписано до друку 14.10.2013. Формат 60x84 1/16.  
Ум. друк. арк. 5,47.  
Наклад 100. Зам. 29. 2013 р.

Поліграф. д-ця Ін-ту історії України НАН України  
Київ-1, Грушевського, 4