

7. Статут князя Ярослава про церковні суди: (Просторова редакція) // Там само. — С. 41–45.
8. Руська Правда: (Коротка та Просторова редакції) // Хрестоматія з історії держави і права України: Навч. посіб. для юрид. вищ. навч. закладів і ф-тів: У 2 т. / В. Д. Гончаренко, А. Й. Рогожин, О. Д. Святоцький; За ред. В. Д. Гончаренка. — К., 1997. — Т. 1. З пайдавішних часів до початку XX ст. — С. 36.
9. Там само. — С. 30.
10. Там само. — С. 31.
11. Статут князя Ярослава про церковні суди: (Просторова редакція) // Там само. — С. 44.
12. Апіщук Н. В. Тенденції розвитку інституту конституційно-правового статусу жінок в Україні: Дис... канд. юрид. наук: 12.00.13 / Одеська національна юридична академія. — Одеса, 2001. — С. 23.
13. Руська Правда: (Коротка та Просторова редакції) // Хрестоматія з історії держави і права України: Навч. посіб. для юрид. вищ. навч. закладів і ф-тів: У 2 т. / В. Д. Гончаренко, А. Й. Рогожин, О. Д. Святоцький; За ред. В. Д. Гончаренка. — К., 1997. — Т. 1. З пайдавішних часів до початку XX ст. — С. 36.
14. Статут князя Ярослава про церковні суди: (Просторова редакція) // Там само. — С. 41.
15. Там само. — С. 43.
16. Руська Правда: (Коротка та Просторова редакції) // Там само. — С. 37.
17. Ключевский В. О. Сочинения: В 9 т. / Под ред. В. Л. Янина. — М.: Мысль, 1987. — Т. 1. Курс русской истории, ч. 1. — С. 242.
18. Статут князя Ярослава про церковні суди: (Просторова редакція) // Хрестоматія з історії держави і права України: Навч. посіб. для юрид. вищ. навч. закладів і ф-тів: У 2 т. / В. Д. Гончаренко, А. Й. Рогожин, О. Д. Святоцький; За ред. В. Д. Гончаренка. — К., 1997. — Т. 1: З найдавішних часів до початку XX ст. — С. 43.
19. Ключевский В. О. Вказ. праця. — С. 273.
20. Устав Святого князя Владимира, хрестившего Русскую землю, о церковных судах // Хрестоматія з історії держави і права України: Навч. посіб. для юрид. вищ. навч. закладів і ф-тів: У 2 т. / В. Д. Гончаренко, А. Й. Рогожин, О. Д. Святоцький; За ред. В. Д. Гончаренка. — К., 1997. — Т. 1. З пайдавішних часів до початку XX ст. — С. 40.
21. Руська Правда: (Коротка та Просторова редакції) // Там само. — С. 37.
22. Гендерний аналіз українського суспільства. — К.: ПРООН, 1999. — С. 40.

УДК 351.713(477.7)“17/18”

В. К. Ковальський
здобувач кафедри історії держави і права ОНЮА,
начальник Миколаївської митниці

МИТНА ПОЛІТИКА НА ПІВДНІ УКРАЇНИ В КІНЦІ ХVІІІ — ПОЧАТКУ ХІХ СТ.

Постановка проблеми. Митна політика в усіх країнах є монополією держави. Це означає виключне право держави на розробку засад митної політики й механізму її здійснення. Головний зміст державної монополії митної справи полягає у забезпеченні цілісного централізованого регулювання зовнішньоторгівельного обміну. Ця монополія формувалася протягом багатьох століть і склала основу митної політики держави. Головні етапи формування і розвитку митної політики варто простежити на прикладі роботи митних органів Півдня України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми формування і розвитку митної політики держави стали предметом вивчення вітчизняних дослідників тільки в останнє десятиліття. У їхніх роботах розглядаються питання

становлення основ митної справи в давні часи, на території Київської Русі, розвитку митного законодавства в Російській імперії, функціонування радянської митної системи. Серед українських учених, які розробляють проблему історичного розвитку митної справи варто назвати Д. Архірейського, Л. В. Деркача, С. В. Ківалова, Б. А. Корміча, А. П. Павлова та ін. Тим часом, відсутні дослідження, присвячені митній політиці на території Півдня України.

Мета статті — історико-правове дослідження митної політики наприкінці XVIII — початку XIX ст. на Півдні України.

Виклад основного матеріалу. Система митних органів Півдня України кінця XVIII ст. мала практично установчий характер. Інакше кажучи, це була система митних інституцій, які знаходилися у стадії формування.

У кожному повіті був утворений митний будинок, у якому працював за наймом штат дяків і піддячих. Їхньою задачею було ведення митних книг, куди заносилися відомості про купців, товари і розміри митних зборів. Так формувалася митна документація і народжувалася митна статистика.

З 1718 р., після проведення у Російській імперії реформи органів центрального управління, організація митної справи в центрі була покладена на Комерц-колегію. На місцях керуючих митними будинками почали називати митними бургомистрами, а з 1720 р. — оберцольнерами. На митній справі також відбулося захоплення Петра I західноєвропейським законодавством.

З метою забезпечення митної політики, для охорони економічних інтересів держави Петро I розпочав будівництво контрольно-пропускних пунктів на кордонах Російської імперії. На західних окраїнах держави було створено 15 фортець, побудована ціла система форпостів на яких були розміщені регулярні війська. Для боротьби з контрабандою водним шляхом Петро I у 1724 р. наказав Комерц-колегії «мати митні службові яхти для усяких відправлень купецьких справ» [1].

Уже після смерті Петра I, у 1731 р., був прийнятий Морський податковий статут, який визначав правила заходу іноземних суден до портів Російської імперії, а також порядок їхнього митного оформлення. Указ 1746 р. встановлював, що ширина зони територіальних вод Російської імперії дорівнює дальності пострілу пушки. Митні реформи 1753–1754 рр. привели до ліквідації внутрішніх митних застав і відтепер митні операції проводилися лише на смузі державного кордону.

Етапною подією стало створення у 1754 р. прикордонної варти як особливого корпусу військ для охорони кордону в Україні та Ліфляндії. Незабаром прикордонна варта поповнилася козакою і митною вартою, до складу якої були введені митні об'їзні, до обов'язків яких входило патрулювання в прикордонній смузі (до 3–5 км).

У 1798 р. державна Комерц-колегія видала прикордонним митницям і заставам інструкцію, яка детально регламентувала функції прикордонних митниць, визначала порядок діловодства і митних процедур, посадові обов'язки директора митниці і співробітників. Цей нормативний акт став однією з перших документальних спроб уніфікації нормативних документів в процедурі

діяльності митних установ. У м. Миколаєві митна застава була створена у листопаді 1793 року і протягом п'яти років (до створення Одеської митниці) посідала лідируючі позиції на Півдні України за кількістю ввізної і вивізної продукції. Експорт хліба з Миколаївського порту перевищував у 1795–1797 рр. аналогічні позиції портів Херсона, Очакова і навіть Таганрога. Суми митних зборів у цей період досягали 700 руб. на рік, що пояснювалося бурхливим розвитком на той час зовнішньої торгівлі на Півдні Російської імперії.

Черговий ріст показників зовнішньої торгівлі Російської імперії відбувся у II половині XVIII ст. Обсяг зовнішньоторгівельного обороту збільшився з 60-х до 90-х років у п'ять разів (з 21,3 млн руб. до 109,6 млн на рік), що було пов'язано з розвитком капіталістичних відносин у економіці країни, із проникненням товарного виробництва в сільське господарство і попитом, що збільшувалося, на російську сільськогосподарську сировину на зовнішньому ринку.

Розвиток зовнішньої торгівлі у 1790–1820 рр. вплинув на митну політику держави по відношенню до ряду європейських держав. З метою тиску на Францію, де відбувалися революційні події, Росія, Англія, Австрія і Німеччина погодили свою торгівлю і митну політику щодо експорту й імпорту товарів до цієї держави.

Промислова революція в Англії, що викликала стрімке зростання англійської промисловості, зробила цю країну головним споживачем продукції, що вивозилася з Російської імперії. Наприкінці XVIII ст. в складі російського експорту збільшується кількість хліба. Збільшення міського населення в європейських країнах підсилило попит на продовольчі товари, і зокрема на хліб.

Багато хліба виробляла Україна. Однак збут його на світовий ринок був ускладнений відсутністю виходу Росії до Чорного моря. Доставка ж українського хліба до балтійських портів обходилася надто дорого. В закріпленні за Росією Чорноморського узбережжя були зацікавлені не тільки власники маєтків на Півдні України. Рішення чорноморської проблеми відкривало можливість розширення збуту сільськогосподарської продукції з інших районів країни (Дону, Поволжя), а також продукції металургійної промисловості Уралу.

Активізації зовнішньої політики держави на південному напрямку наполегливо вимагали і внутрішні соціальні процеси, які відбувалися на той час у Російській імперії. Ось чому одним з найголовніших завдань зовнішньої політики Російської імперії у другій половині XVIII ст. було оволодіння виходом у Чорне море.

Кючук-Кайнарджийський, а потім Ясський мирні договори не тільки забезпечили Росії вихід до Чорного моря, але і закріпили за нею величезні родючі причорноморські степи. Незабаром, після підписання Кючук-Кайнарджийського мирного договору, до російських берегів Чорного моря підійшли перші іноземні кораблі. Головним пунктом, через який стала вестися вся чорноморська торгівля Російської імперії став Херсон. «1780 рік був для нас достопамятним роком, коли греки з Архіпелагу вперше привезли домашні вироби на своїх судах. Одні з них, продавши свій вантаж, повернулися додому, а інші залишилися на постійному проживанні. Митниця того року мала тільки митних зборів близько 10 тис. карбованців» [2].

По закінченні першої російсько-турецької війни царський уряд зробив ряд зусиль, спрямованих на розвиток чорноморської торгівлі. У 1782 р. при введенні загальноросійського митного тарифу з метою заохочення чорноморської й азовської морської торгівлі, мита в південних портах були зменшені на одну четверть у порівнянні з митами, які існували в інших портах імперії [3]. Усвідомлюючи, що залучення російського торгового капіталу до здійснення південноруської торгівлі зажадало б чимало часу, уряд прагне широко залучити іноземний торговий капітал до організації сільськогосподарського експорту на Півдні Російської імперії. Царський маніфест від 22 лютого 1784 р. оголосив про те, що Херсон, Севастополь і Феодосія стають торговими портами Російської імперії на Чорному морі. Іноземним купцям дозволялося торгувати в цих містах, а також селитися в них і приймати російське підданство [4].

У 1784 р. у Херсоні вже існували три великі купецькі контори: французька — Антуан і Дю, австрійська — Фабр і К^о і контора Польського товариства [5]. Тільки з 1781 по 1787 р. у Херсоні виникли п'ять іноземних комерційних компаній і дванадцять іноземних купецьких будинків [2]. Деякі з цих компаній мали значні торгові обіги.

До Херсона, Очакова, Миколаєва і до інших чорноморських портів приходять багато турецьких, грецьких, французьких судів, які завантажували тут українську пшеницю (див. табл. 1).

Таблиця 1

Експорт пшениці з південних портів
у 1792–1794 рр. (у четвертях) [5, с. 61]

Порти	1792	1793	1794
Очаків	8 875	46615	33390
Херсон	14 812	29399	2 758
Миколаїв	15 682	26010	6 511
Таганрог	5 326	32328	20 483

Проте Очаківський, Херсонський і Миколаївський порти мали ряд серйозних технічних та інших незручностей, які безперечно гальмували розвиток морської торгівлі хлібом. Очаків не мав закритої гавані, у якій було б безпечним перебування кораблів під час штормів. Херсон і Миколаїв були занадто віддалені від моря; до того ж навігація у цих портах могла продовжуватися лише 7–8 місяців на рік.

Тільки після підписання Ясського мирного договору в 1791 р. до Росії було приєднано Причорномор'я, що відкривало широкі перспективи розвитку морської торгівлі на півдні країни. У грудні 1801 р. міністр комерції князь А. С. Гагарін писав: «Переможні війни, які Росія вела проти Оттоманської Порти увінчані були найкращими наслідками. Росія побачила себе володарем значної

частини берегів Чорного моря і придбала собі природне право панування на ньому. Відтоді повинна зовсім інакше складатися торгівля Південних провінцій Росії і колишньої Польщі, на зразок провінцій, до Росії приєднаних, які за допомогою портів Чорного моря будуть мати найкращий шлях відправляти свої товари до Середземного моря, замість скрутних і збиткових шляхів, якими вони користувалися до цього, відправляючи товари через Гданськ і Бреслау. Російський уряд вже багато років тому відчув важливість цієї істини, а доказом тому служить улаштування Херсона, Миколаєва й Одеси» [6].

Відразу ж після закінчення другої російсько-турецької війни перед царським урядом виникло питання про створення торгового порту в західній частині Чорного моря. Вибір місця для нової гавані був доручений віце-адміралу Де-Рибасу й інженерам-підполковникам Андрію Шостаку і Ф. Де-Валану і він припав на Гаджибейський порт [7]. До 1791 р. Гаджибей був невеличкою турецькою фортецею, оточеною декількома татарськими селищами. Уже на початку 1795 р. назва «Гаджибей» зникає і новий порт у всіх офіційних документах отримує назву «Одеса».

Міністр комерції князь А. С. Гагарін, порівнюючи Одесу з Херсоном і Миколаєвом, писав: «Из сих городов южнейший есть Одесса, но скоропостижная его успешность доказала и изящество его пред теми, заимствуемое от самых естественных выгод, которыя местоположение его имеет и которыя есть ли Правительство поддержит, сей почти из ничтожности возникающий город произведёт чрезмерное приращение в торговле. Порт Одесский есть без всякого сомнения наилучшей в Черном море» [6].

З відкриттям Одеського порту швидко втратили своє торгове значення Миколаїв, Херсон і Очаків, і незабаром з них припинився безпосередній вивіз зерна на зовнішній ринок. Митні установи в цих портах, у якості самостійних, були скасовані, а Миколаївська митна застава увійшла до складу Одеського митного округу.

Висновки. Проведене дослідження показує, що митна політика на півдні Російської імперії формувалася одночасно із заснуванням таких міст як Миколаїв, Херсон, Одеса. Частина елементів митної справи стала фундаментом загальнодержавної митної політики і проіснувала у такому вигляді до 1917 року.

Література

1. Угаров Б. М. Международная борьба с контрабандой. — Горький, 1981. — С. 18.
2. Рапорт бывшего члена коммерц-коллегии Васильчикова министру коммерции Румянцеву // ЦГИА СПб. — Ф. 13. — Оп. 2. — Д. 556. — Л. 26.
3. Полное собрание законов Российской империи. — Собр. I. — Т. XXI. — № 15520.
4. Там само. — Т. XXII. — № 15935.
5. Вольский М. Очерк истории хлебной торговли Повороссийского края с древнейших времён до 1852 года. — Одесса, 1854. — С. 59.
6. ЦГИА СПб. — Ф. 1307. — Оп. 1. — Д. 16. — Л. 3.
7. Смольянинов К. История Одессы: Записки Одесского общества истории и древностей. — Одесса, 1853. — Т. III. — С. 345.