

Міністерство освіти і науки України  
Університет митної справи та фінансів

---

**ІСТОРІЯ МИТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ: УКРАЇНА  
В МІЖНАРОДНИХ МИТНО-ТОРГОВЕЛЬНИХ МЕРЕЖАХ**

**Навчальний посібник**



---

Дніпро  
2019

УДК 545(091)(477):339.56(075.8)

I-90

*Рекомендовано вченою радою Університету митної справи та фінансів  
(Протокол № 8 від 14.01.2019 р.)*

Рецензенти:

*В. О. Василенко*, доктор історичних наук, професор, професор кафедри історії та політичної теорії Інституту гуманітарних та соціальних наук Національного технічного університету “Дніпровська Політехніка”;

*Ю. А. Святець*, доктор історичних наук, професор, завідувач кафедри історії України Дніпровського національного університету імені Олеся Гончара

**I-90** **Історія митної діяльності: Україна в міжнародних митно-торговельних мережах** : навч. посіб. / К. М. Колесников (кер. авт. кол.), Л. І. Адашис, Д. В. Архірейський, О. О. Дячок, Д. О. Бочаров, О. В. Морозов, В. В. Ченцов, С. В. Шуляк ; за ред. Л. В. Деркача, В. В. Ченцова. – 2-ге вид., зі змін. і доп. – Дніпро : УМСФ, 2019. – 282 с.  
**ISBN 978-966-328-145-2**

Розглянуто еволюцію митної діяльності на території України від давнини до сьогодення у контексті митних відносин на Європейському континенті. Видання доносить до читачів результати комплексного аналізу митних відносин в українських землях, що перебували у складі різних держав. Навчальний посібник висвітлює результати наукового синтезу в дослідженні політичних, економічних і правових явищ навколо функціонування різноманітних митних систем в Україні. Це видання в доступній формі допоможе сформувати цілісне уявлення про головні етапи розвитку митної справи як важливого складника державного механізму.

Для студентів і слухачів, які вивчають дисципліну “Історія митної діяльності”, а також для всіх, хто цікавиться європейською та вітчизняною історією.

© Колесников К. М., Архірейський Д. В.,  
Бочаров Д. О., Дячок О. О., Морозов О. В.,  
Ченцов В. В., Шуляк С. В., 2013

© Академія митної служби України, 2013

© Колесников К. М., Адашис Л. І., Архірейський Д. В.,  
Бочаров Д. О., Дячок О. О., Морозов О. В., Ченцов В. В.,  
Шуляк С. В., 2019

**ISBN 978-966-328-145-2**

© Університет митної справи та фінансів, 2019

Серія “МИТНА ПОЛІТИКА”

Серію засновано у 2017 році

**Редакційна колегія:**

*Л. В. Деркач – голова редакційної колегії, к.ю.н., проф.,  
Національна академія Служби безпеки України,  
екс-Голова Державної митної служби України;*

*І. Г. Бережнюк – д.е.н., доц., начальник митниці Державної  
фіскальної служби України;*

*О. Б. Єгоров – екс-Голова Державної митної служби України,  
заслужений економіст України;*

*Лотар Геллерт – д.ю.н., проф., Німецький урядовий університет  
державного управління (Федеративна Республіка Німеччина);*

*А. В. Макаренко – екс-Голова Державної митної служби України,  
заслужений економіст України;*

*Ю. П. Соловков – екс-Голова Державної митної служби України,  
почесний митник України;*

*П. В. Пашко – д.е.н., проф., Університет державної фіскальної  
служби України, заслужений діяч науки і техніки України;*

*Д. В. Приймаченко – д.ю.н., проф., Університет митної справи  
та фінансів;*

*В. В. Ченцов – д.і.н., д.н.держ.упр., проф., Університет митної справи  
та фінансів, заслужений діяч науки і техніки України;*

*Веслав Чижович – д.н. у галузі митної політики та митного права,  
проф., Головна торгова школа у Варшаві (Республіка Польща)*



## ЗМІСТ

<b>Передмова.</b> Предмет, мета і завдання, періодизація та структура навчальної дисципліни (К. М. Колесников, О. В. Морозов, Д. В. Архирейський) .....	6
<b>Розділ І. Розвиток митних відносин в античних державах Північного Причорномор'я</b> (К. М. Колесников) .....	10
1.1. Еллінський час (VII–II ст. до н. е.) .....	10
1.2. Римський період (I ст. до н. е. – VI н. е.) .....	22
Висновки .....	30
Завдання для самоперевірки знань .....	32
Тести .....	32
Контрольні запитання .....	37
<b>Розділ ІІ. Митні відносини і торгівля в період феодальної та станово-представницької державності</b> (К. М. Колесников, О. В. Морозов, О. О. Дячок) .....	38
2.1. Середньовічна доба (VI – остання третина XV ст.) .....	38
2.2. Ранньомодерний час (кінець XV – друга половина XVIII ст.) .....	54
Висновки .....	80
Завдання для самоперевірки знань .....	83
Тести .....	83
Контрольні запитання .....	86
<b>Розділ ІІІ. Митна справа та митна політика модерної доби</b> (О. В. Морозов, Д. В. Архирейський, С. В. Шуляк, К. М. Колесников) .....	87
3.1. Імперський період в Україні (середина XVIII – початок XX ст.) .....	87
3.2. Тоталітарна епоха (початок–кінець XX ст.) .....	111
3.3. Доба української незалежності (межа XX–XXI ст.) .....	140
Висновки .....	173
Завдання для самоперевірки знань .....	178
Тести .....	178
Контрольні запитання .....	185
<b>Післямова.</b> Загальноєвропейські тенденції розвитку митних відносин на українському ґрунті (Л. І. Адашис, К. М. Колесников, В. В. Ченцов) .....	187
<b>Додаток 1.</b> Традиції, символи та ритуали в митній справі: матеріали для самостійного опрацювання (Д. О. Бочаров) .....	191
<b>Додаток 2.</b> Хронологічна таблиця (К. М. Колесников, О. В. Морозов, О. О. Дячок, Д. В. Архирейський, С. В. Шуляк, Л. І. Адашис) .....	202
<b>Додаток 3.</b> Показчики (К. М. Колесников, О. В. Морозов, О. О. Дячок, Д. В. Архирейський, С. В. Шуляк) .....	223
Іменний показчик .....	223
Географічний показчик .....	230
Термінологічний показчик .....	252
<b>Додаток 4.</b> Рекомендована література .....	273

## ПЕРЕДМОВА

### ПРЕДМЕТ, МЕТА І ЗАВДАННЯ, ПЕРІОДИЗАЦІЯ ТА СТРУКТУРА НАВЧАЛЬНОЇ ДИСЦИПЛІНИ

У сучасному світі будь-яка практична діяльність неможлива без розроблення ґрунтовних теоретичних засад. Становлення й розвиток митної служби України змушують спеціалістів різних наукових галузей узятися за всебічне, ґрунтовне дослідження митної системи, митної справи, митної політики. Митна служба відіграє важливу роль в економічних, фінансових, навіть державотворчих процесах, отже, аналіз її діяльності набуває **актуального характеру**.

Історичний аналіз демонструє, що митна діяльність держави концентрує в собі не лише вузьку проблему виконання фіскального завдання, а вирішує значний комплекс соціально-економічних питань розвитку. Відповідно, “Історія митної діяльності” як навчальна дисципліна в митній освіті України набуває важливого значення, що пояснюється насамперед її фундаментальністю, світоглядною роллю для комплексного розуміння власне митної справи і митної політики. По-друге, таке вивчення дає змогу розкрити закономірності й характер зміни державно-правових явищ залежно від зміни економічного базису. По-третє, історія митної діяльності – це складник історичного розвитку, українського державотворення і як атрибут суверенітету вона розкриває складний процес самовизначення й утвердження держави.

Навчальний посібник охоплює значний історичний період розвитку митної справи й митної політики: з античної доби – часу появи перших давньогрецьких міст-колоній, носіїв митних традицій у Північному Причорномор’ї – та до початку ХХІ ст. – часу подальшого просування глобалізаційних процесів та інформаційної революції на планеті. На основі опрацювання архівних, законодавчих джерел, монографічних досліджень здійснено комплексний аналіз політичних, економічних, правових явищ, на яких базувався історичний процес митної діяльності в Україні, а також упровадження різних напрямів митної політики. При цьому акцентується увага на таких проблемах, як організаційно-правові засади діяльності митних органів на території України в різні історичні періоди; вплив митної політики на соціально-економічний розвиток і міждержавні відносини, а також роль держави в цьому процесі. Крім того, запропоновано періодизацію даного історичного процесу.

Навчальний посібник дає змогу формувати цілісне уявлення про головні етапи розвитку митної справи як важливого елемента механізму державної влади. Головна мета посібника – допомогти курсантам, студентам і слухачам дослідити еволюцію структур митних органів України упродовж історичного часу, зрозуміти природу митного законодавства, прямий вплив

останнього на діяльність не лише митних органів, але й господарського механізму держави.

**Дисципліна “Історія митної діяльності”** передбачає набуття знань про митну справу в Україні в загальноєвропейському контексті в різні історичні періоди; визначаються характерні особливості митної справи в умовах становлення, розвитку чи занепаду української державності, коли митні структури України входили в митні системи тих держав, які володіли українськими землями. Вивчаючи митну історію, слід розуміти, що митна діяльність – це важлива складова частина державного будівництва.

**Предмет** дисципліни – історична еволюція митної системи України як локального варіанта загальноєвропейського політико-економічного розвитку, її місце й роль у системі державного управління, а також законодавче забезпечення митної політики та діяльності митних органів.

**Завдання** дисципліни – формування історичної свідомості, вивчення досвіду провадження митної справи для вдосконалення сучасних митних процесів. У результаті вивчення дисципліни курсанти, студенти та слухачі мають **знати**: історичний процес розвитку митної справи в Україні; різновид митних операцій, їхній характер, особливості відповідно до характеру епохи; роль митної справи в умовах соціально-економічного розвитку. На основі отриманих знань курсанти, студенти та слухачі мають **уміти** аналізувати зміни курсів митної політики; давати науково об’єктивну оцінку митних процесів з огляду на особливості історії митної справи; вільно володіти митними категоріями і поняттями; творчо застосовувати знання про роль митної справи та її вплив на державне будівництво.

У **методологічному арсеналі** дисципліни використовується міждисциплінарний підхід, який полягає у застосуванні концепцій і моделей, категоріального апарату історії, економіки, політології, соціології, права. Провідними стали методи: історичний, історико-порівняльний, ретроспективний, реконструкції та моделювання. До основних методологічних принципів належить і принцип історизму. Ідея аналізу соціальних явищ з позицій історизму передбачає їх розгляд у генетичних, структурних і трансформаційних зв’язках.

Отже, для дослідження та демонстрації історичних етапів митної справи й митної політики використано максимально можливий арсенал різноманітних загально- й спеціально-наукових і міждисциплінарних методів.

**Періодизація і структура навчальної дисципліни** базується на новітніх наукових дослідженнях загальноісторичних закономірностей розвитку державності та митної справи. Навчальний посібник, написаний за редакцією Л. В. Деркача і В. В. Ченцова, складається з трьох розділів, кожен із яких відповідає певному етапу розвитку економічних базисів та політико-правових інститутів європейських і подекуди західноазійських суспільств.

Розділ I “Розвиток митних відносин в античних державах Північного Причорномор’я” присвячено часам розквіту на українських теренах самобут-

ньої античної цивілізації. Її розвиток припинився в середині I тис. н. е., а спадок відійшов європейським (“християни”), північноафриканським і західноазійським (“мусульмани”) народам середньовіччя. Цей розділ охоплює проміжок часу від VI ст. до н. е., коли було засновано більшість еллінських (давньогрецьких) поселень на півдні сучасної України, до VI ст. н. е., коли частину цих поселень було знищено сусідами, а інші відійшли до Візантійської імперії. У межах цих 1200 років виразно виділяються дві доби: “еллінська” (розвиток грецьких центрів відбувався відносно самостійно) та “римська”, коли всі вони поступово, але неухильно потрапили під контроль могутньої середземноморської (в тодішніх уявленнях – вселенської) імперії – Риму. Вододілом між цими епохами слугує I ст. до н. е., коли Римська держава виявила реальну зацікавленість Північно-Причорноморським регіоном. Кожній із цих епох, відповідно, присвячено по одному параграфу. На жаль, через брак історичних джерел митна діяльність, що здійснювалася на теренах варварських племен і держав скіфів, сарматів, синдомеотів, готів тощо, не змогла знайти відображення на сторінках навчального посібника. Розділ підготував К. М. Колесников.

Розділ II “Митні відносини і торгівля в період феодальної та станово-представницької державності” охоплює добу середньовіччя та початок нового часу – етапи розвитку європейської державності та права, відомі як феодальна і станово-представницька монархії. Етап феодальної монархії розпочинається зі спроб заступити zdegradovanі імперські структури Західно-Римської держави новими інститутами влади, що призвело до концентрації публічної влади в руках представників приватних корпорацій – ієрархії військово-феодальної аристократії. На території України подібні процеси мали свої особливості. По-перше, вони полягали в збереженні влади Східно-Римської імперії (Візантії) на крайньому півдні країни, у таврійському Херсоні. По-друге, розбудова ранньофеодальних інститутів на східнослов’янському племінному ґрунті відбувалася під впливом торговельних квазіімперських інтересів і традицій правлячої верхівки русів. Становлення повноцінних феодальних інститутів у Київській Русі розпочинається з другої половини XI ст. (“окняжіння” земель) – XII ст. (“обоярення” земель), йде досить повільними темпами й досягає стану сформованості лише в XIV–XV ст. під литовським суверенітетом.

Упродовж XV ст. на українських землях формується станове суспільство на чолі з привілейованою шляхетсько-магнатською верствою, яка наприкінці XV – упродовж XVI ст. обмежує монархічну владу в Польсько-литовській державі. Отже, наступна ранньомодерна доба відзначається формуванням при особі монарха представництва суспільних станів, що знаменує собою етап станово-представницької монархії, який триває до другої половини XVIII ст. У цей час митні практики, що успішно реалізувалися в Україні на давньоруському і монгольському підґрунтях, збагачуються низкою нових ознак, у тому числі запозичених через польське посередництво



із Західної Європи. II розділ підготовлено К. М. Колесниковим, О. В. Морозовим, О. О. Дячком.

Розділ III “Митна справа та митна політика модерної доби” охоплює другий період нового часу та новітній час від другої половини XVIII до початку XXI ст., коли сформувалася державність модерного типу, стрижнем якої стала оплачувана владою професійна бюрократія. Розділ складається з трьох параграфів. Перший присвячено так званій імперській добі, коли українські землі сконцентрувалися під владою двох могутніх імперій Габсбургів і Романових. Обидві з останньої чверті XVIII до початку XX ст. втратили свій династичний характер, перетворившись на модерні держави, а в ході світової війни та революції припинили своє існування. Із горнил випробувань 1914–1922 рр., з уламків імперської Росії відродилася тоталітарна держава – Радянський Союз, який узяв під контроль більшість українських земель. Проте через цілий комплекс об’єктивних і суб’єктивних причин ця держава зазнала краху в 1991 р. і відкрила шлях історичному розвитку незалежної України. Остання на засадах російського, радянського, а нині й світового досвіду розбудовує на благо всього суспільства власну митну систему.

Пункт 3.1 III розділу підготував О. В. Морозов, пункт 3.2 – С. В. Шуляк і Д. В. Архірейський, пункт 3.3. – К. М. Колесников, С. В. Шуляк та О. В. Морозов.

До кожного розділу автори розробили тести й контрольні запитання. Навчальний посібник також містить додатки, що полегшують оволодіння матеріалом, спрощують користування посібником і покращують сприйняття текстової частини. Йдеться про хронологічну таблицю, упорядковану Л. І. Адашис, іменний, географічний і термінологічний покажчики. Особливо слід виділити окремих додаток “Традиції, символи та ритуали в митній справі”, складений Д. О. Бочаровим і розрахований на самостійне опрацювання курсантами, студентами та слухачами.

## РОЗДІЛ І

### РОЗВИТОК МИТНИХ ВІДНОСИН В АНТИЧНИХ ДЕРЖАВАХ ПІВНІЧНОГО ПРИЧОРНОМОР'Я

#### 1.1. ЕЛЛІНСЬКИЙ ЧАС (VII–II ст. до н. е.)

*Давньогрецька колонізація Північного Причорномор'я: географія і хронологія.* Південні регіони сучасної України, що від VII ст. до н. е. належали Великій Скіфії, були інтегровані в економічні структури середземноморської цивілізації вже з VI ст. до н. е., коли на північному узбережжі Чорного моря було засновано більшість давньогрецьких поселень (апойкій). Розгортанню торгівлі між Північним Причорномор'ям та всім іншим еллінським світом сприяло перетворення цих апойкій (колоній, поселень) на потужні економічні центри та повноцінні поліси (міста-держави), юридично й фактично незалежні від своїх метрополій (міст-матерів).

Першою давньогрецькою колонією Північного Причорномор'я стала *Борисфеніда*, заснована в VII ст. до н. е. на півострові (зараз острові) Березань у Дніпровсько-Бузькому лимані. Наступного, VI ст., як гриби після дощу, виникають інші колонії: *Ніконій* (біля сучасного с. Роксолани) і *Тіра* (від грецької назви Дністра – Тірас) у районі Дністровського лиману; на основі Борисфеніди формується *Ольвія* (у перекладі – Щаслива) в районі сучасного с. Парутине Миколаївської області; *Керкінітида* (сучасна Євпаторія), *Калос-Лімен* (у перекладі – Прекрасна гавань, сучасне смт Чорноморське), *Херсонес Таврійський* (у перекладі – Півострів Таврів, у межах сучасного Севастополя) у Західному Криму; *Феодосія*, *Пантікапей* (сучасна Керч), *Німфей* у Східному Криму; *Гермонасса* (сучасна ст. Таманська Темрюкського району Краснодарського краю, РФ), *Фанагорії* (Таманський півострів, 25 км на північний захід від Гермонасси), *Синдська гавань* (*Горгіппія*, сучасна Анапа) на березі Чорного моря на стику Таманського півострова і Великого Кавказу.

Метрополією більшості грецьких поселень півдня сучасної України було малоазійське місто *Мілет*. Цей поліс, згідно з Плінієм Старшим, заснував понад 90 колоній. Крім мілетян, у колонізації брали участь теосці, родосці, делосці тощо. Еллінське населення заснованих ними міст належало до греків-іонійців з певними домішками греків-еолійців. Лише одна північночорноморська колонія Херсонес була заснована греками-дорійцями, вихідцями з південночорноморського міста *Гераклеї Понтійської*, мешканці якої походили з Мегар.

В історії античних держав цього великого регіону можна виокремити два основні періоди:

а) VII–II ст. до н. е. – час самостійного життя на базі еллінських традицій і більш-менш мирного співіснування зі скіфськими племенами;

б) I ст. до н. е. – VI ст. н. е. – період підпорядкування спочатку Понтійському царству Мітрідата VI Євпатора, потім Римській державі, час експансії сарматів, руйнівних набігів гетів, готів, гунів та значного посилення “варваризації” культури і побуту.

**Особливості чорноморської торгівлі в періоди архаїки, класики та еллінізму.** Давньогрецькі полісні держави завжди прагнули до замкненості й самозабезпечення – давнього ідеалу автаркії. Утім, невід’ємною частиною їхньої економіки була торгівля, потрібна для забезпечення громади товарами, життєво необхідними (як з фізичного, так із духовного погляду), виробництво яких на місці налагодити неможливо. Тому торгівля займала другорядне місце в економіках суспільств Греції VII–VI ст. до н. е., адже купували лише те, що виробляти на місці об’єктивно не могли. Тоді й надалі торгівля існувала разом з іншими формами обміну та забезпечення товарами: дарами, конфіскаціями іноземних вантажів, військовою здобиччю, стягуванням натуральних податей від залежних земель і народів тощо. З V–IV ст. до н. е. ситуація дещо змінюється, в античній економіці торгівля посідає дедалі важливіше місце. Однак протягом усієї своєї історії антична цивілізація залишалася аграрною: натуральні форми ведення господарства завжди переважали над товарними (це характерно для всіх традиційних суспільств), і тільки в епохи економічного розквіту та піднесення окремі галузі виробництва, переважно ремесла й промисли, орієнтувалися на ринок. У виробництві сільгосппродукції лише одна–дві агрокультури були розраховані на продаж. Для Аттики це оливки, зокрема оливкова олія; для Хіосу, Фасосу, Егіни – виноград, точніше вино; для Боспору – пшениця. У цілому ж господарство було полікультурним, і все необхідне для життя господаря та його родини вироблялося переважно на місці.

Зовнішня торгівля провадилася, як правило, морськими шляхами. Чорне море греки називали Евксінським понтом (Гостинним морем) або просто Понтом (морем). Азовське море йменувалося Меотидою. Основні торгові шляхи визначалися природними чинниками: напрямком течій, часом і терміном навігації, погодними умовами. Греки знали в основному каботажне плавання вздовж берега. Від чорноморських проток у Понт ішло два основні шляхи: вздовж західного берега до Ольвії і далі до Криму; вздовж південного та східного берегів до Боспору Кіммерійського. Наприкінці V ст. до н. е. грецькі моряки, опанувавши місцеву розу вітрів, відкрили найкоротший шлях від Босфору (протока Боспор Фракійський) до Криму безпосередньо через Чорне море – від мису Карамбій у Пафлагонії до мису Кріуметопон (Баранячий Лоб) у Таврії (сучасні Керемпе в Туреччині та Сарич – найпівденніший мис Криму). Окремий морський шлях ішов Меотидою від Боспо-

ру Кіммерійського (Керченська протока) до Танаїсу (Дону). Річкові шляхи були основними комунікаціями у греко-варварській торгівлі.

На всіх шляхах важливе значення мали спеціально засновані поселення – грецькі, варварські чи змішані. Такі місця, спеціально обладнані греками для ведення далекої оптової торгівлі й розташовані переважно на березі моря, мали назву емпоріїв (дослівно – ринок). Там надавалися портові, митні та складські пільги. Дуже швидко функції емпоріїв вийшли за межі первинних завдань. Наприклад, колонія Борисфеніда набула важливого стратегічного значення, дбаючи про безпеку на островах, півостровах, мисах під час проходження суден. Вона стала своєрідним транзитним пунктом, від якого найближчими сухопутними і водними шляхами можна було зв'язатися з найвіддаленішими лісостеповими районами Скіфії, заселеними осілими землеробськими племенами. Таку функцію виконували всі подібні поселення. Скажімо, на середземноморському узбережжі Іспанії існувало давньогрецьке місто під назвою Емпорій, яке не тільки забезпечувало морську комунікацію в трикутнику Іспанія–Галлія–Італія, але й підтримувало міцні економічні контакти з галльськими та лігурійськими племенами.

Оскільки торгівля здійснювалася переважно морем, острівні та прибережні поліси більш утягувалися в неї, ніж розташовані в глибині материка. Уже з VI ст. до н. е. налагоджуються тісні торговельні контакти північночорноморських колоній з власними метрополіями – іонійськими центрами Малої Азії, а також з островами Егейського моря – Мілетом, Клазоменами, Хіосом, Самосом, Теосом, Родосом, Лесбосом, за посередництвом яких підтримувалися зв'язки навіть з Навкратісом (Єгипет). Із другої половини цього століття свою зацікавленість у торгівлі з північнопонтійським регіоном починають виявляти Афіни, а разом із ними Корінф, Егіна та ін. Після греко-персидських війн провідні позиції в понтійській торгівлі упродовж V – останньої чверті IV ст. до н. е. перейшли саме до Афін. Контролюючи чорноморські протоки, афіняни отримали змогу регулювати понтійський експорт та імпорт. Особливих масштабів набула торгівля Афін, що періодично страждали від нестачі хліба, з Боспором.

Починаючи з кінця V ст. до н. е., на північночорноморських ринках посилюються позиції південночорноморських центрів, насамперед Синопи, Гераклеї, Амісу, Амастрії та ін. Із VI ст. до н. е. налагоджуються торговельні контакти з Колхідою (сучасна Грузія), із західно- (Істрія, Каллатія) та східночорноморськими (Фасіс) полісами, а також між самими містами регіону. У IV–I ст. до н. е. серед торгових партнерів північнопонтійських колоній бачимо провідні центри Егеїди – Родос, Парос, Фасос, Кос, Ікос, Кнід, Делос; Малої Азії та Східного Середземномор'я – Синопу, Гераклею, Пергам, Александрію Єгипетську.

Після I ст. н. е. північночорноморський ринок органічно включається в економічну систему Римської імперії, чия політична орбіта охопила грецькі держави регіону. Понтійські колонії в цей час активно торгують з економічними центрами Сирії, Єгипту, Малої Азії, західноримськими провінціями.

Серед товарів, які могло запропонувати Північне Причорномор'я грецькому світу та які завжди мали стійкий попит, передусім був хліб – стратегічний товар Еллади, раби, яких поставляли переважно з варварських теренів, та риба й продукти її переробки (наприклад, рибні соуси), на промисел і продаж якої переорієнтується значний сегмент північнопонтійських економік з III ст. до н. е.

До V–IV ст. до н. е. в Греції ще не було професійного прошарку торговців, а епізодична заморська торгівля здійснювалася принагідно різними мандрівниками (емпорами), щоб окупити власну подорож. Згодом з'являються фахові торговці – крупні закордонні купці (їх теж називали емпорами), посередники-перекупники – полігкапели та дрібні гендлярі – капели. Емпори самі були власниками транспортних засобів або фрахтували кораблі у навклерів (судновласників). Великий торговець тримав у ключових пунктах, з якими вів справи, відповідальних осіб (рабів, вільновідпущеників, членів родини або компаньйонів), які стежили за боржниками, зустрічали чи виряджали торговців з товаром, вивчали ринкову кон'юнктуру. Зусиллями міняйлів (трапезитів) і храмів поширилися банківсько-фінансові операції кредитування торгівлі, фіксовані в різноманітних договорах. За браку практики страхування кораблів і вантажів, зважаючи на ризики сезонної навігації та піратської загрози, позикові проценти під час кредитування морської торгівлі значно перевищували відсотки з інших видів позик. Отже, діяльність учасників торговельних операцій у добу розквіту античної економіки мала високоорганізований характер, орієнтуючись на раціональне отримання прибутку, подібно до капіталістичних господарств Європи.

**Організація митної діяльності.** Народні збори (“демос”, “народ”) еллінських полісів як юридично найвищий орган влади разом із питаннями зовнішньої політики, оборони, нагородження громадян та іноземців, регулювали економічне життя держави. Від імені народу та ради (“буле”) видавалися закони про грошовий обіг та утворення продовольчих резервів, виносилися постанови про надання купцям привілеїв і звільнення їх від сплати мита, про дарування іноземцям громадянських прав, торговельних і митних пільг. У Боспорі ці прерогативи належали тирану як формальному й реальному главі держави, який тривалий час носив подвійний титул “архонта” щодо греків – громадян Боспору і Феодосії та “басилевса” щодо варварського населення держави.

Прибутки з торгівлі, митні збори і штрафи разом із іншими джерелами надходжень (пожертвами у вигляді літургій, податками на жертвопри-

ношення, платою за орендоване державне майно, коштами від конфіскацій майна, дарами іноземців тощо) становили головну статтю прибутків античних полісів. Цими фінансовими надходженнями в III ст. до н. е. в Ольвії опікувався верховний розпорядник фінансів – діойкет (“той, хто стоїть на чолі управління”). Він займався найважливішими державними прибутками, в тому числі відкупам, мав право конфісковувати майно невинуватих боржників або ж не стягувати відсотки із сум, відкладаючи виплати, й навіть скасовувати борги. Щорічно діойкет був зобов’язаний звітувати на народних зборах. Функціонували й спеціальні колегії, які також звітували перед радою і народними зборами. Це колегія Дев’яти і колегія Семи в тій самій Ольвії. Перша опікувалася державним скарбом, друга – збирала податки на жертвоприношення та завідувала священною скарбницею, де зберігалися речі, пожертвовані богам.

Спеціальні посадові особи відповідали за організацію торговельної діяльності. Це, зокрема, агораномі – виборні магістрати, зорганізовані в колегії, які дбали про благоустрій місць торгівлі та спостерігали за її порядком і законністю. На ринковій площі (агорі) в їх присутності мали укладатися торговельні угоди. Агораномі призначали ціни на деякі товари, контролювали міняйлів та слідкували за виконанням чинних законів про грошовий обіг. Їм дозволялося застосовувати легкі тілесні покарання до рабів та великі грошові штрафи щодо вільних. Переважно агораномі для виконання своїх обов’язків користувалися власними коштами, тому ця посада, що потребувала значних грошових витрат, особливо в перші століття нашої ери, була досить обтяжливою. У IV ст. зі зникнення полісних інститутів функції агораномів у Херсонесі перейшли до рук державних чиновників.

Важливі завдання виконували також астиноми, обов’язком яких був нагляд за карбуванням монет, правильністю мір і терезів, якістю й точністю об’ємів вироблених амфор, які маркувалися спеціальною печаткою. Також астиноми наглядали за експортом продукції, зокрема в амфорах: вина, солоної риби, олії, сипучих речовин тощо. Штемпель астинома з його посадою, ім’ям та певною символікою (для елліністичного Херсонесу, скажімо, це грубо виконані зображення палиці або виноградного грона) був своєрідною “фабричною маркою” держави, її гарантією під час вивезення товару за кордон. Зі скороченням колегіальних органів у перші століття нашої ери функції астиномів перейшли до агораномів.

У державах, пов’язаних взаємовигідними економічними угодами, побутувала практика обміну постійними місіями для спрощення й покращання умов двосторонньої торгівлі. Так, боспорські володарі Спартокіди мали в Афінах своїх представників, “постійних агентів” царя (дослівно: “ті, які стягують”). Їхніми функціями, очевидно, були нагляд за торговими операціями боспорських царів та укладання торгових угод за їхнім дорученням.

На Боспорі перебували представники Афінської держави й уповноважені афінських купців, піклування про яких було покладено на спеціальну боспорську адміністрацію.

Крім того, тут існував інститут елліменістів – збирачів мита в портах. Вони вели в особливих митних списках облік кількості та якості товарів, які вивозилися через пантікапейський порт. При цьому в списки заносилися всі товари, котрі проходили через порт, у тому числі й ті, що не підлягали митному оподаткуванню. Немає сумніву, що цей облік проводився не стільки зі статистичною, скільки з фіскальною метою: купці, звільнені від вивізного мита, мали сплачувати портове мито – елліменіон.

Як бачимо, спеціалізованої митної служби, крім інституту елліменістів, не існувало. Її функції передавалися відкупникам, що розглядалися як приватні особи, а також покладалися на чиновників фінансово-податкових, поліцейських відомств і тих, що регламентували торгівлю.

**Різновиди митних зборів.** Одним із найпоширеніших різновидів мита був так званий елліменіон. Це портовий збір, про який надходять відомості з Боспору IV ст. до н. е. Елліменіон стягувався з усіх суден за право користування інфраструктурою порту. Такий же митний збір існував і в портах інших держав Північного Причорномор'я. Хоча розмір портового збору невідомий, зрозуміло, що він залежав від кількості та якості товарів, які проходили через порт. Звільнення від портового збору регулювалося індивідуальними декретами. Оскільки античні держави для зростання обсягів торгівлі нерідко дозволяли собі скасовувати ввізне та вивізне мито, можна припустити велике фіскальне значення елліменіону. Як правило, елліменіон ототожнюється з “п’ятдесятим” – 2 %-м митом, що стягувалося на Делосі.

Своєрідним аналогом елліменіону в римських володіннях був спеціальний портовий збір – порторія. Процедура стягування цього мита, запроваджена римлянами, полягала в тому, що новоприбулі торговці декларували свій вантаж у збирачів мита – практорів (від дієслова “стягувати”) і в агораномів.

Разом із портовим збором елліменісти стягували з купців ще й експортно-імпортні мита. Їх розмір також відомий на прикладі Боспорської держави Спартоکیدів. Звичайним митом, що стягувалося під час вивезення хліба з їхніх володінь, було так зване тридцятье –  $\frac{1}{30}$  вартості вантажу, тобто 3,33 відсотка. Для заохочення значних покупців боспорські царі йшли на прогресивне зниження цього мита – його розмір був обернено пропорційний вартості хліба, що вивозився. Так, Левкон I знизив вивізне мито для м. Мітілена на Лесбосі наполовину, замінивши його “шістдесятим” –  $\frac{1}{60}$  вартості товару (1,66 %), а із суми, що перевищувала 10 талантів, зменшив його ще, повелів-

ши брати “дев’яносте” –  $\frac{1}{90}$  (1,11 %).  $\frac{1}{60}$  і  $\frac{1}{90}$  кратні звичайному миту в  $\frac{1}{30}$  – “тридцятому”: перша знижка – це половина звичайного мита, друга – її третина. Оскільки ціна коливалася, мито стягувалося із суми оплати, а не із цифри вивезення. Чим на більшу суму закуповувалося хліба, тим нижчим ставало мито, а це зацікавлювало покупців великих партій зерна.

Експортно-імпортні мита відігравали не лише фіскальну роль: варіювання їх розмірів сприяло протегуванню місцевих виробників чи експортерів, або розширенню експортно-імпортних операцій, а також виконувало політичні завдання підтримки союзників та привілейованих друзів. В умовах, коли держава йшла на прогресивне скорочення мита або встановлення режиму безмитної торгівлі, завдання поповнення скарбниці виконував портовий збір (елліменіон, порторія). Звільнення від нього регулювалося шляхом персональних декретів. Щодо Північного Причорномор’я, то немає відомостей про наявні в античному світі внутрішні, перевізні мита та складські збори, що стягувалися на внутрішніх чи прикордонних сухопутних і річкових митницях, проте можемо припустити їх існування.

*Спроби регулювання зовнішньої торгівлі античними державами Північного Причорномор’я.* У добу античності робилися активні спроби регулювання зовнішньоекономічної діяльності. Використовувалися, наприклад, методи грошово-фінансового регулювання: заборона обігу на території держави іноземних монет з коштовних металів поряд із дозволом їх вільного безмитного ввезення та обов’язкового обміну на місцеву мідну монету за встановленим твердим курсом. Зокрема таке правило закріпив ольвійський декрет про гроші 340/330 рр. до н. е., запропонований *Канобом, сином Фрасідаманта*, і схвалений народними зборами.

Нерідко держави безпосередньо втручалися в економіку через установа монополії на продаж або іноді на виробництво певної групи товарів. На думку Арістотеля, грецькі поліси встановлювали монополію тоді, коли відчували фінансові труднощі та потребу значно збільшити надходження до скарбниці. Як правило, монополії стосувалися товарів підвищеного попиту – хліба, олії, вина. Крім того, монополії запроваджувалися в тих регіонах, де відповідні товари вироблялися у великих кількостях і становили значну експортну статтю.

Можливість існування хлібної та винної монополій за непрямими даними фіксується на Боспорі. Вірогідно, що поселенцям на царських землях диктувалося, які вигідні для скарбниці агрокультури слід вирощувати більшою мірою. Хлібний експорт на Боспорі за Спартоکیدів перебував під безпосереднім контролем царів, але монополізованим, у власному сенсі цього слова, він не був: говорити можна хіба що про монопольну тенденцію або часткову монополію.



Херсонеська громадянська присяга, що датується зламом IV–III ст. до н. е., суворо забороняє продаж “хліба, що звозиться з рівнини”, в інше місце, крім Херсонесу. Ця категорична заборона наводить на думку, що траплялися випадки, коли хліб контрабандним шляхом звозився в Керкінітиду, Калос-Лімен або в якусь зручну бухту на західному березі півострова для подальшого вивезення.

Чи не найпоширенішими методами регулювання зовнішньої торгівлі було надання митних пільг і привілеїв, зокрема права безмитної торгівлі – ателії. Таке право поширювалося як на приватних осіб, так і на держави. Серед перших були власні громадяни, які могли надіятися правом безмитності в часи економічного процвітання поліса, та заслужені іноземці, яким дарували безмитність за підтримку в себе на батьківщині громадян держави-дарувальниці. У широкому значенні ателія – це не просто відсутність мита, а “свобода від податей”, “звільнення від податків”. Так, після перемоги в міжусобній братовбивчій війні 309 р. до н. е. новий боспорський цар Євмел пообіцяв народним зборам столиці зберегти право безмитності. За його предків таким правом користувалися громадяни Пантікапея. Не менш яскравий приклад подають Афіни, де 355 р. до н. е. *Лептин* для подолання фінансових труднощів запропонував афінянам прийняти закон про скасування свободи від мита для громадян. Цю пропозицію піддав критиці *Демосфен* через те, що вона шкодила фінансовим інтересам боспорського царя Левкона та його синів. Останній, за свідченнями політичних опонентів Демосфена, щорічно виплачував афінському оратору тисячу медимнів хліба.

**Проксенія та індивідуальне звільнення від мита.** Отримання іноземцями ателії оформлювалося спеціальним почесним правовим актом – проксенією. Іноземець поряд із безмитністю наділявся правом безперешкодного в’їзду та виїзду, дозволом на володіння землею в межах общини-поліса, а також місцевим громадянством. Проксен (“друг гостя”) офіційно представляв інтереси своєї нової держави та її громадян у себе на батьківщині. Надання проксенії іноземцеві обумовлювалося вдячністю поліса за допомогу громадянам. Вона також мала стимулювати розширення торговельної діяльності, оскільки надавалася зазвичай крупним купцям-емпорам, тому разом із дипломатичною (консульською) виконувала й зовнішньоекономічну роль як один із важелів митної діяльності держави. Проте у цьому правилі були й винятки: подекуди в ранній період проксенії мали політичне значення. Наприклад, проксенічний декрет з Ольвії на честь двох синопейців – тирана *Тимесилея* і його брата *Теопрона*. За Плутархом, ті були вигнані з Синопи близько 437 р. до н. е. в результаті спільних дій місцевих демократів та афінського флоту *Перікла* й *Ламаха*.

Призначення особи прокшеном і надання їй відповідних пільг вирішувалося громадянами на народних зборах після попереднього обговорення в раді. Навіть у могутніх елліністичних монархіях Сходу право дарування проксеній залишалося за містами, що входили до їхнього складу. Утім на Боспорі таке право було узурповано царями-архонтами.

Судячи з наявних написів, Боспор мав своїх проксенів в Амісі-Піреї, Халкедоні, Хіосі, зв'язки з якими підтверджує археологія. У цих проксеніях важко знайти політичне підґрунтя: вони надані представникам держав, що інколи перебували в далеко неоднозначних стосунках одна з одною, проте в торговельних контактах, в яких було зацікавлене царство. На Боспорі, в Херсонесі та в Ольвії другої половини IV ст. до н. е. проксенії надавалися не тільки конкретним особам, але також їхнім нащадкам. Зустрічалося дарування проксенії не одній, а двом особам одночасно.

Боспорські монархи, виступаючи від імені всієї держави, а не окремого поліса, надаючи проксенам привілей безмитної торгівлі, поширювали його на всю підвладну їм територію, “на всі товари на всьому Боспорі”. Ателію отримували не тільки проксени особисто (адже йдеться про значних заморських купців), а також їхні нащадки, іноді слуги.

Проксенічні акти містили обов'язкову формулу “без конфіскації й без договору”, яка надавала проксенам право вільного входу в гавань і вільного виходу з неї в мирний і воєнний час. Таким чином держава погоджувалась не застосовувати поширеного в тодішній міжнародно-правовій практиці “права захоплення”. Згідно із цим правом арешт купців та конфіскація їхнього майна в разі військової або якоїсь іншої потреби розглядалися як цілком прийнятні й поширені превентивні заходи. Дозвіл проксенам здійснювати вільний вхід-вихід у гавань гарантував торговцям недоторканність особи та власності, максимально знижував торговельні ризики, пов'язані з політичною кон'юнктурою.

Не раніше II–I ст. до н. е., коли проксенія в міждержавних відносинах уже втрачає свою колишню значущість, вона все більше набуває декларативно-політичного значення. Її колишнє зовнішньоекономічне та консульське призначення просто забувається. Проксенічні декрети набувають урочистого, почесного характеру, прославляючи іноземців, діяльність яких мала прихильну щодо полісів спрямованість. Такою є, наприклад, херсонеська проксенія другої половини II ст. до н. е. на честь посла Мітрідата VI Євпатора.

*Звільнення від мита на підставі міждержавних угод.* Для централізованих елліністичних монархій Східного Середземномор'я питання дарування проксеній уже не відіграло суттєвої ролі: проксенія як форма між-полісних зносин тоді витісняється досконалішими формами – міжнародни-

ми договорами. Втім, наймогутніший державний організм Північного Причорномор'я – Боспор – залишився дещо на узбіччі нових віянь, оскільки його монархи не змогли відмовитися від проксеній, хоча в IV ст. до н. е. новації все ж їх зачепили.

Митні привілеї на Боспорі, як уже зазначалося, були даровані в IV ст. до н. е. місту Мітілені на Лесбосі. Документальне підтвердження цього знаходимо в мітіленському написі 349–347 р. до н. е. Мітіленці отримали привілеї, на відміну від інших експортерів, оскільки були давніми й надійними партнерами.

Уже на 394 р. до н. е. Боспор був пов'язаний із найбільшим своїм контрагентом – Афінами – договорами, що давали переваги всім афінським громадянам, які прибували в торгових справах. Цього потребували великі обсяги боспорсько-афінських експортно-імпортних операцій. Існування договорів і спеціальних чиновників, що опікувалися прибулими на Боспор афінцями, робило зайвим проголошення окремих проксеній для конкретних афінських купців. Не випадково у відносинах Боспору з Афінами вони відсутні з обох сторін. Водночас у взаємовідносинах Боспору з іншими державами, з якими договірні відносини не було встановлено, продовжували діяти індивідуальні проксенії.

Боспорсько-афінські домовленості передбачали нормування судових процедур, установа ателії (права безмитного вивезення афінцями хліба з Боспору) та протопрасії (права першочергового завантаження хлібом афінських суден). Такою ж ателією й деякими іншими привілеями користувалися представники *Спартокідів* в Афінах. Копії цього торгового договору, вирізані на мармурових стелах, були виставлені в боспорській столиці Пантікапеї, афінському порту Піреї та в Гієроні – місцевості неподалік входу до Боспору Фракійського.

За текстами видатного афінського оратора IV ст. до н. е. Демосфена та офіційних афінських декретів IV–III ст. до н. е., подарована Афінами боспорським царям ателія була за формою не стільки міждержавною угодою, скільки звичайною проксенією, наданою за їхні заслуги перед Афінською державою. Зі слів того ж Демосфена випливає, що самі боспорські правителі встановили привілеї на користь афінців своїми особистими указами-розпорядженнями, звільнивши хліб, що призначався для Афін, від мита як його господарі приватні власники. Тут ми стикаємося з випадком, коли приватно-правові акти, видані главами держави, поширюються на публічно-правову сферу, що загалом характерно для давньогрецьких тираній. Отже, в даному разі перед нами *за суттю* новий для елліністичного світу спосіб урегулювання митних і торговельних відносин – міждержавний афінсько-боспорський договір, утілений *за формою* у традиційні для Еллади афінську проксенію Спартокідам та особисті господарські розпорядження

останніх. Контрагентом Афін у хлібній торгівлі було не громадянство грецьких міст Боспорської держави, а виключно царі Спартокіди, їхня родина, слуги та довірені мужі як приватні особи. Недаремно в афінських декретах боспорські архонти-басилевси фігурують без будь-яких титулів як фізичні особи, а в промовах афінських політиків їх прямо називають тиранами, не маскуючи сутність влади під пишними монархічними титулами. Вони самі, а не Боспор як такий, отримують ателію в Афінах.

Ателія та протопрасія, надані афінянам, мали постійний характер: діляли вони впродовж усього IV ст. до н. е., якщо не довше. *Спарток II* і Перісад I, сини *Левкона I* й онуки *Сатира I*, як відомо з афінського декрету 346 р. до н. е., підтвердили збереження за афінянами всіх дарованих їхніми предками привілеїв. Про збереження деяких привілеїв, якими афіняни користувалися ще з часів Сатира і Левкона, зазначається в афінському декреті 288 р. до н. е. на честь Спартока III.

Афінські купці, щоб скористатися привілеями, мусили щоразу просити відповідного дозволу боспорських властей. Такий дозвіл можна було отримати, маючи на руках афінське письмове посвідчення, що хліб дійсно закуповується для Афін і вивозиться в афінській емпорії. Імовірно, такі посвідчення могли видаватися афінськими магістратами або спеціальними афінськими представниками на Боспорі.

Блискуча доба в торговельних контактах Боспору охоплювала все IV ст. до н. е. Навіть тривала міжусобиця синів Перісада I наприкінці цього століття не змогла змінити такий стан справ. Економічне процвітання дозволило його синові й наступнику, переможцеві у братовбивчій усобиці Євмелу, розгорнути широку програму підтримки купецтва та боротьби з понтійським піратством. За сина *Євмела Спартока III* Боспор і далі торгує хлібом з Афінами, про що свідчить афінський декрет 288 р. до н. е. Цей документ, перераховуючи благодіяння предків правлячого монарха та вияви афінської вдячності, урочисто підкреслює дружні почуття Спартока до афінського народу. Проте в цьому декреті немає згадок про підтвердження афінської ателії і протопрасії. Також не йдеться про ателію, надану Спартокідам Афіною державою. Це може бути пояснено непотрібністю окремої постанови з цього приводу, якщо ателія (разом з іншими привілеями, про які йшлося в декретах) була свого часу надана спадково. Проте відсутність ателії може пояснюватися також складним економічним станом Боспору, через який Спарток III не зміг дозволити собі відмовитися на користь Афін від експортного мита, забезпечивши прихильність афінян одноразовим подарунком великої партії зерна (15 000 медимнів  $\approx$  615 т).

Із початку III ст. до н. е. стає помітною переорієнтація торговельних зв'язків Боспору та зміна товарного асортименту. Увага до Аттики починає поступатися експортній спрямованості на острови Егеїди та Південний

Понт, а через скорочення експорту хліба на перше місце виходить експорт продуктів рибальства, тваринництва та рабів. Тоді ж багато ділянок боспорської хори переводяться на виноградарство. Кліматичні зміни стимулюють також інтенсифікацію власного рибного промислу та створення нового емпорію на варварських землях: наприкінці IV – на початку III ст. до н. е. боспорці заснували Танаїс.

У III–II ст. до н. е. склалася не дуже сприятлива ситуація для економічного розвитку Боспору: за своїм географічним розташуванням він опинився осторонь від економічних процесів того часу. Вони розвивалися швидше за лінією схід–захід, ніж південь–північ, зосереджуючись уже не так у старих центрах Еллади, як у нових, заснованих у східних елліністичних царствах – Александрії, Антіохії, Селевкії тощо. Турботи про економічні інтереси царства змусили царів зав'язати відносини з тими державами Егейського моря, яким у III ст. до н. е. належала важлива роль у торгових справах. Серед них одним із провідних був острів-держава Родос. Однак економічна могутність Боспору була не та, що раніше: вигідні економічні контакти з Родосом Боспор уже не міг (або не хотів) зміцнювати шляхом дарування родосцям митних пільг, як сто років тому афінянам. Навіть коли 227 р. до н. е. Родос постраждав від страшного землетрусу, серед полісів і монархів, які підтримали острів у важку годину дарами та митними пільгами, Боспору, за даними Полібія, не було.

Боспору не вдалося вписатися в економічне життя елліністичного світу на тих самих засадах, що й раніше. У першій половині III ст. до н. е. грошова криза охопила всі північнопонтійські держави. На багатьох поселеннях хори майже повністю припиняється життя через екологічну кризу (засуха) та перші вторгнення сарматів. Значно скорочується царська хора – підвладні архонтам і царям Боспору родючі терени варварських племен по Кубані та її притоках. Уже в кінці II ст. до н. е., коли *Мітридат VI Євпатор* вступив на ці землі, там, за словами Аппіана, правило “багато династів”. Економічний спад, зменшення обсягів торгівлі, її спрямування на регіональні чорноморські ринки та переорієнтація з експорту хліба, стратегічно важливого для Еллади, на інші види товарів (риба, шкіра, раби тощо) спричинили втрату інтересу античного світу до історії Боспору.

## 1.2. РИМСЬКИЙ ПЕРІОД (I ст. до н. е. – VI ст. н. е.)

*Зміни в Північному Причорномор'ї доби римського домінування.* Наприкінці II ст. до н. е. держави Північного Причорномор'я на півстоліття потрапили під владу Понтійського царства Мітрідата VI Євпатора, а після його загибелі понад століття поступово, але неухильно, переходили під контроль могутнього Риму.

Формально, не чіпаючи міське самоврядування полісів Північного Причорномор'я, наділяючи їх свободою (елевтерією) та автономією, римська адміністрація через сприяння процесам елітаризації управління створювала тут апарат, повністю підпорядкований інтересам імперії. В принципі це було вигідно й більшості населення, оскільки проримська політика та римська військова присутність сприяли відносно спокійному життю й отриманню стабільних прибутків, хоча значна частина громадян і була усунута від участі в політичному житті.

Зі встановленням римського контролю над чорноморським узбережжям економічні тенденції, що почали виявлятися в попередню добу, посилювалися. Так, у перші століття нашої ери споживачами боспорського хліба стали переважно малоазійські міста південного берега Чорного моря, наприклад Синопа. Чималим був і попит з боку римських гарнізонів Понту. Посилюється розвиток виноградарства і виноробства, рибальства, работоргівлі. Значно підсилюються зв'язки з дунайськими провінціями Римської імперії. У II – на початку III ст. н. е. давньогрецькі центри Північного Причорномор'я переживають новий етап свого економічного розквіту.

*Регулювання митної діяльності на місцевому та міждержавному рівнях: проксенія, ателія, імунітет у Північно-Західному Причорномор'ї та в Криму.* Поліси регіону продовжують, як і в старі часи, нагороджувати заслужених іноземців проксеніями. З багатьох актів, наприклад з ольвійського декрету на честь евоката (римського ветерана й адміністратора) Агафокла або з херсонеського декрету на честь прокуратора (намісника) провінції Нижня Мезія Тита Аврелія Кальпурніана Аполлоніда та його дружини Аврелії Пауліни, помітною стає втрата проксеніями економічних підґрунтя і призначення. Евокат Агафокл і його нащадки нагороджуються проксенією та правом громадянства за цінні поради народові Ольвії. Прокуратор Тит Аврелій Кальпурніан Аполлонід отримує цілий комплекс безпрецедентних нагород і привілеїв, його дружина наділяється дуже вагомими пожалуваннями завдяки дипломатичній увічливості херсонеситів. Формуляр проксенічних актів римської доби практично нічим не відрізняється від традиційної структури й змісту подібних документів, майже незмінних упродовж кількох століть. Однак про безмитність уже не йдеться. Відсутність ателії пов'язана зі зміною адресатів ольвійських і херсонеських проксеній. Віднині це передусім офіційні особи – дипломати, військові, чиновники чужих могутніх держав, а не лише приватні особи – заморські купці.

На відміну від доримської доби, масового матеріалу щодо проксенічної діяльності Ольвії й Тіри немає, зовсім не відомі боспорські проксенії. Цей факт можна пояснити обмеженням з боку Риму економічного суверенітету полісів Північно-Західного Причорномор'я, а згодом і включенням їх до складу імперії, яка ще за перших імператорів позбулася грецького інституту проксенії. Відсутність боспорських проксеній обумовлена втратою Боспором – потужною територіальною державою Причорномор'я – інтересу до встановлення торговельних контактів із конкретними купцями-індивідами, остаточним переходом царства до міждержавного способу врегулювання митних питань. Найбільше проксеній у I – на початку III ст. видав Херсонес, який зберігав дієвість цього стародавнього політико-правового інституту завдяки елевтерії – формальному статусу “вільного міста”. Основним привілеєм херсонеських проксеній була не безмитність (ателія), а громадянство (політія), що могло свідчити про прагнення проксенів залишатися в Херсонесі на постійне проживання. Єдине, що в проксеніях римського часу стосувалося митної справи, – це формула “і припливати і відпливати... без конфіскації і без договору”, яка могла означати звільнення від портового збору – елліменіону й гарантувала недоторканність вантажу з боку держави в мирний і воєнний час.

Наскільки вагомими могли бути митні пільги – невідомо, оскільки невідомі розміри мита в різних північнопонтійських центрах. Є лише фрагментарні дані. Так, у Херсонесі в III–IV ст. розмір мита на імпорту та експорту збільшився до 12,5 %, тоді як раніше він становив 2–3 %. Увізне мито на вино коливалося від 2–5 до 10 % і більше його вартості. Збереглися відомості щодо розміру митних зборів Римської імперії. Так, мито за право перевезення мостами, шляхами, річками в ті чи інші райони, що перебували під владою Риму, становило 2,5 % (*quadragesima*) від ціни товару. Деякі товари підлягали миту 8 %, але такий великий відсоток збирався лише з тих товарів, які ввозилися в Римську державу вперше. На відміну від різноманітного мита на внутрішніх кордонах імперії, яке коливалося від 2 до 2,5 %, митні збори на зовнішніх кордонах (*octavae*) стягувалися в розмірі 12,5 %. Загалом прибутки Римської держави склалися переважно з внутрішніх податків і ледь не в останню чергу – з митних зборів, що свідчило про потужність і ємність внутрішнього ринку.

У нашому розпорядженні небагато джерел щодо митного регулювання в колоніях Північного Причорномор'я. Зокрема, слід згадати про звільнення від мита приватного союзу судновласників. У написі з Горгіппії кінця II – початку III ст. зазначено, що релігійному об'єднанню купців-судновласників (фіасу навклерів), до якого входило близько 45 осіб, боспорський цар Савромат II (173/4–210/11 рр. н. е.) дав пожертву на капітальний ремонт і прикрашення храму Посейдона. Царське пожертвування полягало в дозволі на безмитне вивезення з горгіппійської гавані вантажу зернового хліба в 1000 артаб (за різними системами  $\approx$  29 або 58 т). Ураховую-

чи середній тоннаж тодішніх боспорських торгових суден, на транспортування такої кількості хліба вистачило б одного корабля. За непрямими даними, весь сезонний експорт боспорського збіжжя забезпечувався 80–160 кораблями. Важко сказати, яку суму в грошовому еквіваленті отримали навклери в результаті безмитного експорту, адже розмір звичайного вивізного мита (3,33 % вартості) відомий тільки для IV ст. до н. е. З порівняння розрізних джерел можна припустити, що наприкінці II ст. розмір вивізного мита на Боспорі коливався від 2 до 5 %.

Усі члени фіасу були боспорянами і горгіппійськими громадянами, про що свідчить відсутність біля їхніх імен указівок на етнічне походження. Серед них були високі державні сановники та заможні приватні торговці, що свідчить про тісні зв'язки між царем, його службовцями та місцевим купецтвом. У написі згадано вищих представників боспорської бюрократії (серед них – намісники Пантікапея і Горгіппії, стратеги, лохаги, відповідальні за передачу мита на відкуп тощо), інтереси яких, виявляється, були невіддільними від інтересів навклерів. Савромат II не тільки не протривав їхньому членству у фіасі, але ще й жертвує значні кошти.

Агенти податної інспекції, серед них митники, емпори і навклери разом перебували в одному фіасі, що захищав не лише їхні конфесійні, але й спільні економічні та політичні інтереси. Членство в одних релігійних об'єднаннях представників верхівки місцевої бюрократії та багатих торговців і судновласників, яким постійно доводилося взаємодіяти в ділових питаннях, зокрема під час перетинання кордону та сплати мита, – важлива ознака. Це зайвий раз демонструє, наскільки потужно комерційні інтереси захоплювали вищу управлінську верству Боспорської держави, яка в імператорську епоху, як і раніше за Спартоکیدів, залишалася потужною торговельною державою.

Римська імперія, розглядаючи еллінські колонії Надчорномор'я як свій північно-східний форпост проти потенційної варварської загрози, надавала їм збройний захист і намагалася всіляко підтримувати. На межі II–III ст. громада Тіри звернулася до легата (намісника) Нижньої Мезії з проханням підтвердити їхні давні привілеї щодо мита. Справа, що дійшла до центрального уряду, була підсумована імператорським рескриптом 201 р., в якому люб'язно задовольнялося висловлене прохання та водночас обмежувався суверенітет тіраської громади в питанні надання громадянства.

Тіраський іmunітет полягав у звільненні від митних зборів, наданому рескриптами Антоніна Пія, його наступників – імператорів-співправителів Марка Аврелія і Луція Вера та грамотами легата Нижньої Мезії М. Антонія Гібера, починаючи від межі 130–140-х рр. Іmunітет стосувався лише певної категорії товарів, він не торкався всіх видів мита і податків. До 182 р. на теренах Мезії митними зборами відали відкупники, згодом їхні функції передано імператорським чиновникам, якими керував державний митний опікун (прокуратор) Іллірика. Збирання всіх податків контролював начальник подат-



кового округу, куди входила не тільки територія дунайських провінцій імперії, але й Тіра.

Отже, уряд визнав давні митні привілеї разом із визначенням спеціального статусу Тіри як автономного міста під контролем адміністрації провінції Мезії та пов'язав їхні підтвердження з додатковими обмеженнями тіраського самоврядування. Віднині рішення про надання громадянства можливі лише зі згоди римського легата.

Уключення Тіри до орбіти римської політики зумовило розширення торговельних зв'язків міста. У II – першій половині III ст. торгівля Тіри досягає найвищого розвитку. Активізація її торговельної діяльності пояснюється протекціоністською політикою римської адміністрації, яка надала місту право безмитного ввезення товарів.

Могутній економічний і політичний потенціал Римської держави в перші століття нашої ери фактично нівелював будь-яке самостійне значення митної діяльності полісів Північного Причорномор'я. Вони хоч і зберігають самоврядування чи формальний незалежний статус, перестають бути активними суб'єктами торговельної політики, перетворюючись на її пасивні об'єкти, торговельне благополуччя яких повністю залежить від прихильності римлян та наданих ними митних привілеїв. Римська імперія з північних варварських регіонів нічого не імпортувала, за винятком рабів; баланс підтримувався за рахунок експорту промислових товарів.

Отже, північнопонтійські держави, на відміну від класичної та елліністичної епох, коли велике стратегічне значення мала, наприклад, хлібна торгівля, не відіграють якоїсь принципової (самостійної чи посередницької) ролі в системі економічного обміну середземноморської цивілізації римського періоду. Усі митні пільги та права ателії, надані Римом Тірі, Ольвії та Херсонесу, мали значення не стільки для економіки самої імперії, яка переважно базувала своє фіскальне благополуччя на оподаткуванні сільського господарства, скільки для цих елліністичних полісів. Користуючись римськими пільгами, місцеві грецькі купці розгорнули активну локальну посередницьку торгівлю з варварським населенням, яке опинилося під загрозою торговельної експлуатації. Розквіт північно-понтійських полісів, особливо Тіри, у перші століття нашої ери обумовлювався протекціоністською політикою Риму. Як зазначалося, імперія була зацікавлена у зміцненні політичних контактів з полісами Північного Причорномор'я як зі своїми форпостами супроти варварів. Отже, римська митна політика в північно-західному Понті зумовлювалася військово-політичними, а не економічними чинниками.

З усіх потужних причорноморських полісів тільки Херсонес, спираючись на статус елевтерії (свободи) та використовуючи такий архаїчний інститут, як проксенія, мав в арсеналі міських магістратів певні торговельно-регульовні важелі. А такі полісні держави, як Тіра та Ольвія, у II–III ст. втрачали на користь імперії будь-які залишки власного суверенітету у сфері митних відносин.

**Організація митної діяльності на Боспорі.** Завдяки кільком написам на кам'яних плитах, що дійшли до нашого часу, можна в загальних рисах зрозуміти структуру митно-податкової служби Боспорського царства.

За приблизними підрахунками, у III ст. кількість царських магістратів становила не менше 150 чоловік, а разом з їхніми родинами та слугами ця цифра сягала 1000. Отже, серед населення столиці кожен десятий або кожен сьомий мешканець був зайнятий на державній службі або при дворі. Подібна бюрократизація певною мірою урівноважувалася збереженням місцевого самоврядування в боспорських містах.

Обмежене самоврядування на полісному рівні та існування власних фінансів у міських громад, за рахунок яких здійснювалося, наприклад, будівництво, дозволяє припустити наявність у боспорських містах незалежних від царського апарату фіскальних структур. Ці магістрати могли, скажімо, стягувати місцеве торговельне мито.

Верхівка фіскально-фінансового апарату належала до найвищих кіл боспорської знаті, відомих нам, зокрема, з присвяти 270-х рр. на честь боспорського царя Тиберія Юлія Гейрана, який здобув доленосну для країни перемогу над ворогами. Ця пантікапейська присвята вибита на постаменті пам'ятника Зевсу і Гері, встановленого "аристопілітами" – найкращими царедворцями (за іншими перекладами, "кращими біля брами" або найкращими городянами), серед яких згадуються начальник звітів та колишній начальник звітів. Функції загального фінансового контролю та акумулювання коштів, що, між іншим, склалися і з митних платежів, на Боспорі, отже, перебували в руках начальника звітів. Його службові обов'язки можна порівняти з функціями сучасного міністра фінансів.

У написах із Горгіппії рубежу II–III ст. тричі згадуються спеціальні чиновники, пов'язані зі стягуванням мита – відповідальні за передачу митних зборів на відкуп. Вони утворювали в місті спеціальну фінансову колегію економів, що контролювала передачу різних податків на відкуп приватним особам. Адже відомо, що в римську добу на Боспорі широко практикувалася відкупна митно-податкова система. Економи в гаванях провінції Азії, засвідчені для Мілета й Іосу, були рабами або вільновідпущениками, а їхні завдання не йшли далі виконання простих казначейських обов'язків. Функції боспорських економів (відповідальних за передачу мита на відкуп) були ширші, нагадуючи тих, кого в імператорський час називали збирачами громадських податків (*vestigalium publicorum conductor*), які орендували, тобто викупляли у держави право стягувати податки.

Діяльність начальника звітів та колегій, відповідальних за передачу мита на відкуп, забезпечувалася спеціальною столичною колегією службовців прибуткової канцелярії.

Зі спрощенням адміністративної системи Боспору та зменшенням кількості населення, яке безпосередньо перебувало під її контролем, у IV ст. комплекс фінансових і митно-податкових питань опинився під опікою царського комеса, відомого за написом царя Діуптуна.

У римський період боспорський басилевс залишався васалом імператора. Як відомо, в II–III ст. римляни відряджали спеціальних кураторів для контролю за фінансами міст. Не уникнув подібної участі й Боспор: в одному короткому свідченні Юлія Капітоліна згадується боспорський цар Реміталк (131/2–153/4 рр.) та “його” куратор. Функції останнього полягали не стільки в обмеженні фінансової незалежності царства, скільки в контролі за точністю нарахувань і термінами сплати боспорськими царями данини імперії. Про доставку до Віфінії плати (синтаксису) послами царя Євпатора (153/4–173/4 рр.) свідчив Лукіан Самосатський, а щодо прохання боспоритів у 362 р. н. е. поновити з імператором Юліаном традиційні відносини на підґрунті внесення щорічної данини повідомляв Амміан Марцеллін.

Однак з усіх держав Причорномор’я тільки Боспор, перебуваючи щодо Риму в статусі союзного сателітного царства, виявився спроможним зберегти власний суверенітет у митно-податковій сфері.

**Організація митної діяльності в пізньоантичному Херсонесі.** Після реформ Діоклетіана (284–305 рр.) і Константина (306–337 рр.), які ознаменували виникнення в Римській імперії нової форми правління – доміану, відносини громадянської спільноти Херсонеса з центральною владою істотно не змінилися. Місто, хоча і з особливим статусом, було міцно інтегроване в політико-адміністративні структури Римської, а згодом і Візантійської імперії.

На подяку за послідовну проримську воєнну політику Константин I Великий підтвердив давню елевтерію (свободу) Херсонеса, подарував тисячу аннон (пайків) для міського гарнізону балістаріїв, матеріали для виготовлення і ремонту баліст, а також дуже вигідне для городян звільнення від податей – ателію. Константин VII Багрянородний у X ст. записав: імператор, дізнавшись про перемогу, “ствердив права свободи і звільнення від податків, уже дані вам (херсонеситам) у країні ромеїв нашою царственою дланню”, надіслав місту дари “разом із нашим документом про свободу і звільнення від податків і вас, і ваших суден”<sup>1</sup>.

Грецький будівельний напис 488 р., виконаний за імператора Зинона (474–491 рр.), дозволяє припустити збереження тієї самої військово-адміністративної організації, що й у попередньому столітті, ядром якої були підрозділи балістаріїв. Загін (“аріфмос”) херсонеських балістаріїв утримувався на кошти, що виділялися за згодою центральної влади з міських податків, а саме “з практиону місцевого вікаріату відданих балістаріїв”. Термін “практион” перекладено як “митниця”. Тому деякі дослідники вважали, що фіскальні функції практиа тільки й обмежувалися сферою митної діяль-

---

<sup>1</sup> Існує альтернативна точка зору: привілеї Константина I мали не локальний, а універсальний характер, оскільки їхнім адресатом насправді був не Херсонес Таврійський, а римські ветерани – мешканці цього міста. Практика наділення ветеранів митно-податковими пільгами носила загальноімперський характер й здобула своє закріплення в Кодексах Феодосія II та Юстиніана.

ності, тобто практий – це місцева установа, що збирала мито на ввезення та вивезення товарів. Міський гарнізон балістаріїв утримувався за рахунок частини митних зборів, що відходила регіональним представництвом центральної влади. Але можливе й дещо інше розуміння: грецьке слово “практий” утворено від дієслова “стягати, стягувати”. Тож кошти на утримання гарнізону та фортифікаційне будівництво могли виділятися не виключно з митних зборів, а з будь-яких місцевих податків. Отже, практий міг стягувати з населення різні податки, зокрема і митні збори.

Практика утримання римських військових частин за рахунок місцевих податків і зборів була звичайною в прикордонних провінціях. Безпосередньо фінансуванням військ із місцевих джерел відали бенефіціарії, особисту відповідальність несли командири збройних контингентів – центуріони і трибуни. Так, за розпорядженням імператора у II ст. стягування податей з херсонеських будинків розпусти було дозволено римському гарнізону. Частина податку йшла місту, частина – легіонерам. Наприкінці століття виник конфлікт через бажання гарнізону самовільно збільшити свою частку прибутку. І хоча справа щодо проституційної податі вирішилася на користь міста, сам факт утручання римських військовиків у місцеві фінансові справи може розглядатися як важливий крок на шляху повного підкорення Римові ще наприкінці II ст., в часи імператора Коммода.

Термін “практион, практий”, невідомий за межами Херсонеса, похідний від дієслова “стягати, стягувати” і пов’язаний з назвою адміністративної посади – практор. У класичних Афінах і в ранньоелліністичному Боспорі практори були виконавцями судових рішень. У римському Єгипті так називали чиновників, які стягуючи з населення недоїмки, поступово перетворювалися на “податкових інспекторів”. У джерелах X–XI ст. практор – синонім слова “комеркіарій” – чиновник, який опікувався стягуванням митних зборів. У X–XIII ст. практор означав не конкретну посаду, а функції чиновника: “особа, відповідальна за збирання податків в окрузі” або “інспектор, який стягує мито з кораблів і моряків в імперському порту”. Тому “практий” напису Зинона 488 р. – це фіскальне управління, яке стягувало податки з городян і мита із суден, що заходили в порт. Унікальна для пізньоантичного Східного Середземномор’я назва цього закладу не повинна вводити в оману. Відомо, що, незважаючи на зовнішню різноманітність адміністративних установ у східній частині імперії, насправді ці установи виконували єдиний набір функцій в інтересах центрального уряду. Як називалися чиновники практию, невідомо. Цікаво, що в написі 488 р. гроші на будівництво оборонних споруд мали бути виділені з коштів, що збиралися “з практию (митниці) тутешнього вікаріату (управління) відданих балістаріїв”. Отже, міська митна установа і балістарії виявляються об’єднаними в рамках однієї організаційної структури – вікаріату. Тобто в Херсонесі імперська військова й цивільна влади вже наприкінці V ст. були об’єднані. Можливо, на нижчих посадах у практиї служили херсонесити. Використання

муніципальних службовців під час збирання податків – характерна ознака візантійської податкової політики. Акумулятовані державною скарбницею кошти витрачалися на утримання балістаріїв та ремонт укріплень. Подібна практика, як зазначалося, була в місті з II ст.

Отже, у взаємовідносинах Херсонеса з імперією наприкінці V ст. зберігався той самий порядок, що й наприкінці III–IV ст.: якихось кардинальних змін у державному устрої міста на цей час не трапилось. Різноманітні джерела серед тогочасних імперських міст Херсонес не згадують, тобто місто зберігає свою формальну свободу (елевтерію). Але ж статус вільного міста не означав свободи від сплати податків: Східна імперія збирала в Херсонесі податки, торгові збори й експортно-імпорتنі мита, за рахунок яких утримувався місцевий гарнізон та провадилося фортифікаційне будівництво під керівництвом імперських офіцерів.

**Сутінки античної цивілізації на півночі Понту.** Фінал античної цивілізації в Північному Причорномор'ї пов'язаний не з кризою виробничих відносин, які не досягли в цьому регіоні високого рівня загострення внутрішніх суперечностей, а внаслідок дії зовнішніх факторів, передусім посилення військової активності варварів.

У II–VII ст. (за іншим датуванням у IV–VI ст.) Європейський субконтинент пережив Велике переселення народів, у ході якого безліч етносів змінили місця свого проживання. Якщо пов'язати разом усі події цієї доби, можна дійти висновку, що кінець античної епохи в історії Тіри та Ольвії припав на останню чверть IV ст. (хоча сам процес тривав від середини III ст.), коли ці поселення припинили своє існування. В історії Боспору і Херсонеса антична доба завершилася приблизно в середині чи наприкінці VI ст., коли ці центри опинилися в складі Візантії. Відтоді розпочинається доба раннього середньовіччя, політичному та соціально-економічному розвитку якого при-таманні вже нові ознаки.

## ВИСНОВКИ

Цілеспрямований вплив держави на виробництво і розподіл матеріальних благ – це економічна політика. Вона не існує без торговельної політики з її методами митного регулювання. Сукупність таких методів є митною політикою, яка обслуговує переважно зовнішньоекономічну та податкову сфери. Серед цілей митної політики – виконання фіскальних завдань, задоволення торговельних і виробничих потреб, вирішення дипломатичних та міжнародних питань, розв'язання військових та зовнішньополітичних проблем, виконання гуманітарних місій тощо.

Досить складним залишається питання про митну політику античних полісів. Багато фахівців узагалі вважають некоректним навіть порушувати питання щодо традиційних аграрних суспільств, якими, безсумнівно, були тирійська, ольвійська і херсонеська громади й навіть Боспорське царство та Римська імперія. Тому в більшості сучасних досліджень загальнонауковим стало твердження, що грецькі міста-держави, елліністичні монархії та імперія не проводили свідомої економічної політики. З огляду на те, що античні й середньовічні держави зазвичай не втручалися в процес виробництва, майже не прагнули його регулювати і тим більше не збиралися ним керувати, вважається, що митна політика зародилася не раніше, ніж у XVIII–XIX ст. Однак залишається фактом, що античні держави методами митного регулювання намагалися вирішувати фіскальні питання та зовнішньополітичні проблеми, а подекуди й сприяти зміцненню власного виробництва. Отже, тезу про відсутність торговельної (у тому числі митної) політики можна вважати однобокою. Як зазначає Л. П. Маринович, наявні джерела дозволяють, принаймні щодо Афін, стверджувати, що така політика мала місце. Ми впевнені, що не тільки Афіни, але й еллінські держави Північного Причорномор'я проводили власну торгівлю й, відповідно, митну політику, якщо не постійно, то хоча б у періоди своїх економічних злетів. Ці держави використовували такі методи: законодавчу регламентацію фінансової сфери, встановлення монополії на торгівлю певними групами товарів, надання пільг під час сплати мита і проходження портових процедур, дарування права торгівлі без мита конкретним індивідам та державам.

Тіра, Ольвія, Херсонес та поліси Боспору з перших десятиліть свого існування розвивали власні митні системи відповідно до загальноеллінської практики. Тогочасна митна справа не була виділена в окрему галузь, а утворювала разом з податковою справою єдину сферу державної діяльності. Основною функцією митної діяльності залишалася фіскальна, проте час від часу вона виконувала регулятивно-економічні, статистичні, зовнішньо- і військово-політичні завдання, гуманітарні місії тощо.

Боспорські володарі заради збільшення обсягів експортованого збіжжя йшли на прогресивне зниження ставок вивізного мита відповідно до збільшення суми угоди. Подібна тарифна політика зафіксована спеціаль-

ним декретом середини IV ст. до н. е. з міста Мітілени на о. Лесбос. Документ засвідчує підтвердження вже традиційної практики. Аналіз міжнародної ситуації останніх десятиліть V – початку IV ст. до н. е. дозволяє припустити, що природа мітіленських пільг не була суто економічною. Виявлено достатньо політичних причин для Боспору не замикатися на торгових контактах виключно з Афінами – своїм найбільшим партнером, але закріплюватися й на інших вигідних ринках збуту, володарі яких подекуди перебували в стані воєнно-політичної конфронтації з Афінами. Даний приклад ілюструє, що митна політика античних держав виходила не з економічних, а, швидше, із політичних інтересів.

Надання митних пільг, зокрема права безмитності, далеко не завжди зумовлювалося економічною доцільністю. Політичні мотиви нерідко були тут визначальними, що підтверджується низкою прикладів. Так, після 437 р. до н. е. ольвійським декретом на честь колишнього тирана Синопи Тимесилея та його брата Теопрота обом політичним вигнанцям, імовірно колишнім ольвійським союзникам, даровано громадянські права (політію) та безмитність (ателію). Після зруйнування землетрусом 227 р. до н. е. Родосу, внаслідок чого загинула більша частина його верфей та інших об'єктів портової інфраструктури, елліністичні монархи та громади, зацікавлені у відродженні цього важливого посередницького центру Середземномор'я, принесли родосцям великі дари. За повідомленням Полібія, сиракузькі тирані Гієрон і Гелон, між іншим, звільнили від мита 50 подарованих родосцям тріліктювих катапульт і родоські судна, що прямували в Сиракузи. Сирійський цар Селевк Каллінік звільнив родосців від мита із суден, що прибували в його царство. 174 р. н. е. херсонесити почесним декретом дарували прокуратору провінції Нижня Мезія Титу Аврелію Кальпурніану Аполлоніду, до компетенції якого належав контроль за Херсонесом, та його дружині Аврелії Пауліні, яка була причетна до благодійницької діяльності в місті, низку почесних нагород і вагомих привілеїв, серед яких звільнення від митних процедур і портових зборів. У цьому акті не можна не помітити дипломатичного підтексту, який переважає всі інші причини нагородження. Підтримка політичних біженців, допомога в подоланні наслідків стихійного лиха, дарування проксенії впливовому римському урядовцю, від якого залежала доля цілого міста, демонструють, що запровадження певних митних пільг зумовлювалося не лише економічними, але й політичними, дипломатичними, філантропічними та гуманітарними причинами.

## ЗАВДАННЯ ДЛЯ САМОПЕРЕВІРКИ ЗНАНЬ

### ТЕСТИ

**1. У якому з варіантів правильно зазначено час укладання афіно-боспорського митно-торговельного договору:**

- а) близько 438 р. до н. е.;
- б) 480 р. до н. е.;
- в) близько 107 р. до н. е.;
- г) доба еллінізму;
- д) близько 394 р. до н. е.?

**2. У якому з варіантів події подано в хронологічній послідовності:**

- а) формування Боспорської держави; надання Савроматом II разової ателії горгіппійському союзу судновласників; прихід на українські землі сарматів; укладання афіно-боспорського митно-торговельного договору;
- б) прихід на українські землі сарматів; прихід до влади на Боспорі династії Тіберіїв Юліїв; формування Боспорської держави; давньогрецька колонізація півдня сучасної України;
- в) прихід на українські землі сарматів; формування Боспорської держави; давньогрецька колонізація півдня сучасної України; прихід до влади на Боспорі династії Тіберіїв Юліїв;
- г) формування Боспорської держави; укладання афіно-боспорського митно-торговельного договору; надання Савроматом II разової ателії горгіппійському союзу судновласників; встановлення римського протекторату над Боспором;
- д) формування Боспорської держави; укладання афіно-боспорського митно-торговельного договору; прихід на українські землі сарматів; надання Савроматом II разової ателії горгіппійському союзу судновласників?

**3. За часів якого боспорського царя з династії Спартокідів розгорнулася інтенсивна хлібна торгівля з Афінами:**

- а) Левкона I;
- б) Спартока III;
- в) Савромата II;
- г) Адріана;
- д) Сатира I?

**4. За часів правління яких боспорських царів з династії Спартокідів хлібні вантажі з Боспору до Афін було звільнено від вивізного мита:**

- а) Адріана, Сатира I, Євпатора;
- б) Спартока III, Перісада II, Перісада V;
- в) Савромата II, Мітридата VI Євпатора;
- г) Левкона I, Спартока II, Перісада I;
- д) Левкона I, Аполлонія, Тейрана?



**5. Який державний орган надавав персональне звільнення від мита (ателію) іноземцям-проксенам:**

- а) діюкет у полісах, цар на Боспорі;
- б) народ у полісах, архонт-басилевс на Боспорі;
- в) діюкет та колегія агораномів за погодженням елліменіста;
- г) народні збори за згодою римського імператора;
- д) народні збори?

**6. Установіть відповідність між поняттями та визначеннями:**

а) елліменіст; б) аристопліти; в) балістарії; г) відповідальні за передачу мита на відкуп; д) коміт комеркіарій;

а) вищі урядовці Боспору, які опікувалися фіскально-фінансовими питаннями;

б) бійці підрозділів торсіонної артилерії, стрільці з металевих машин;

в) візантійський чиновник, який відав питаннями торгівлі та стягування мита;

г) особа, яка збирала мито в портах;

д) представники наближеної до царя верхівки, до яких належали вищі митно-податкові урядовці Боспору в II–III ст.

**7. Установіть відповідність між поняттями та визначеннями:**

а) колегії астиномів та агораномів; б) колегії дев'яти і семи; в) митний список; г) дука; д) проксенія;

а) фінансові установи в Ольвії, що стягували громадські збори та податки із жертвоприношень;

б) нормативний акт, яким іноземець нагороджувався за допомогу, міс-тив, зокрема, звільнення від мита, дарування громадянства, недоторканість майна та особи;

в) візантійський намісник у Херсонесі, який поєднував цивільну і військову владу;

г) міські установи, що стежили за системою мір та ваги, накладали клейма на експортну тару і слідкували за порядком під час народних зборів, стягували торговельне мито;

д) спеціальна реєстраційна книга, в якій елліменіст фіксував номенклатуру, обсяги, пункти призначення товарів, що проходили через порт.

**8. Установіть відповідність між поняттями та визначеннями:**

а) ателія; б) фіас; в) порторія; г) елевтерія; д) батько міста;

а) свобода, формальний статус вільного міста;

б) різновид мита в римську добу;

- с) безмитність;
- д) магістрат, який очолював полісне самоврядування в пізньоантичному Херсонесі;
- е) релігійний союз.

**9. Установіть відповідність між поняттями та визначеннями:**

- а) практий; б) начальник звітів; в) агораном; г) державний митний опікун; д) протевон;

- а) почесний епітет найвищого міського магістрату пізньоантичного Херсонесу, що належав, вірогідно, першому архонту чи батькові міста;
- б) керівник окремого митно-податкового округу в Римській імперії;
- с) найвищий фінансовий урядовець Боспору в II–III ст., “міністр фінансів”;
- д) митно-податковий орган у пізньоантичному Херсонесі, об’єднаний з управлінням балістаріїв;
- е) представник колегії, що виконувала митно-податкові та адміністративно-поліцейські функції.

**10. Установіть відповідність між поняттями та визначеннями:**

- а) емпор; б) елліменіон; в) демос; г) імунітет; д) буле;
- а) рада міста, яка разом із народом надавала персональну безмитність;
- б) давньогрецький торговець, який здійснював закордонні оптові операції;
- с) вищий орган влади в полісах, який визначав засади митної діяльності;
- д) звільнення від податків і мита на певні групи товарів у Римській імперії;
- е) різновид портового мита в давньогрецьку добу.

**11. Установіть відповідність між поняттями та визначеннями:**

- а) басилевс; б) архонт; в) літургія; г) політія; д) навклер;
- а) титул боспорського царя; міський магістрат, який очолював офіційний релігійний культ поліса та ім’ям якого називався рік;
- б) представник найвищої колегії міських магістратів;
- с) різновид персонального податку на багатих громадян, що передбачав зобов’язання на власний кошт здійснити певні загальнокорисні справи;
- д) громадянство в античних полісах;
- е) судновласник.

**12. Установіть відповідність між поняттями та визначеннями:**

- а) проксен; б) евокат; в) діойкет; г) ситон; д) трапезит;
- а) міняйло, приватний діяч кредитно-фінансової сфери;
- б) представник колегії, відповідальної за державну закупівлю зерна, його зберігання та продаж за твердими цінами;

- с) найвищий фінансовий та контрольно-ревізійний урядовець у полісі;
- д) римський воїн-ветеран спеціального призову;
- е) громадянин, який офіційно представляє інтереси якогось поліса в себе на батьківщині, нагороджений за це, наприклад, безмитністю, громадянством, особистою недоторканністю.

**13. Що таке “тридцять” (1/30 вартості товару) на Боспорі:**

- а) розмір увізного (імпортного) мита на рабів у III ст. до н. е.;
- б) розмір портового мита за користування портовими послугами;
- в) розмір пільги для постійних експортерів;
- г) розмір проституційного податку;
- д) розмір звичайного вивізного (експортного) мита на збіжжя в IV ст. до н. е.?

**14. Яке місто-держава в IV ст. до н. е. було наділено на Боспорі прогресивною знижкою під час сплати експортного мита на хліб:**

- а) Херсонес Таврійський;
- б) Гераклея на Понті;
- в) Мітілена на Лесбосі;
- г) Феодосія;
- д) Афіни?

**15. Коли з'явилися відомі афінські декрети на честь боспорських царів, присвячені, серед іншого, митним відносинам між Афінами і Боспором:**

- а) 394 та 349 рр. до н. е.;
- б) 346 та 288 рр. до н. е.;
- в) 438 та 107 рр. до н. е.;
- г) 355 та 309 рр. до н. е.;
- д) 63 та 47 рр. до н. е.?

**16. Який понтійський цар наприкінці II ст. до н. е. підкорив держави Північного Причорномор'я, позбавивши їх самостійності в митно-податковій справі:**

- а) Мітридат VI Євпатор;
- б) Тиберій Юлій Євпатор;
- в) Перісад V Спартокід;
- г) Фарнак I Понтійський;
- д) Фарнак II Боспорський?

**17. Коли й від кого Херсонес міг отримати елевтерію (статус вільного міста):**

- а) у 46 р. до н. е. від Цезаря та в 140-ві рр. н. е. від Антоніна Пія;
- б) у 47 р. до н. е. від Фарнака II та в 305 р. н. е. від Константина I;

- в) у 201 р. н. е. від Савромата II;
- г) у 201 р. н. е. від Септимія Севера;
- д) ніколи не отримував?

**18. Адміністрація яких римських провінцій несла відповідальність за ситуацію в Тірі, Ольвії, Херсонесі та на Боспорі, відстежуючи митно-податкові надходження:**

- а) Галатія та Каппадокія;
- б) Верхня Мезія і Дакія;
- в) Ахайя та Азія;
- г) Норик та Скіфія;
- д) Нижня Мезія та Віфінія?

**19. Коли і яким нормативним актом остаточно підтверджено автономію та митно-податковий імунітет Тіри?**

- а) на межі II–III ст. н. е., офіційним листуванням між Тірою та Римом;
- б) упродовж I–II ст. н. е., звичаєм;
- в) 201 р. н. е., імператорським рескриптом;
- г) у 140-ві рр. н. е., едиктами легата Нижньої Мезії;
- д) 56 р. н. е., цивільним законом.

**20. Який римський імператор, за словами Константина Багрянородного, надав Херсонесу елевтерію та ателію (свободу і безмитність):**

- а) Гай Юлій Цезар;
- б) Антонін Пій;
- в) Септимій Север;
- г) Флавій Веспасіан;
- д) Константин I Великий?

## КОНТРОЛЬНІ ЗАПИТАННЯ

1. Назвіть основні давньогрецькі колонії Північного Причорномор'я та місця їх розташування.
2. Опишіть та обґрунтуйте періодизацію історії давньогрецьких колоній Північного Причорномор'я.
3. У чому полягали основні особливості розвитку торгівлі в Причорноморському регіоні в добу античності?
4. Кому належали головні ролі в організації товарообміну в Стародавній Греції? Назвіть офіційних осіб і приватних торговців.
5. Які різновиди митних зборів існували в античних державах?
6. Що таке ателія? Які випадки її застосування вам відомі?
7. Розтлумачте сутність інституту проксенії, покажіть його зв'язок із митною справою.
8. Які митні привілеї на міждержавному рівні вам відомі в історії античних держав Північного Причорномор'я?
9. Які міжнародно-правові та політичні зміни відбулися в Північному Причорномор'ї за доби римського домінування?
10. Порівняйте організацію митної діяльності в пізньоантичному Херсонесі та Боспорі. Який зв'язок існував між херсонеськими балістаріями, практиєм, східноримським імператором Зеноном та митною справою?

## РОЗДІЛ II

### МИТНІ ВІДНОСИНИ І ТОРГІВЛЯ В ПЕРІОД ФЕОДАЛЬНОЇ ТА СТАНОВО-ПРЕДСТАВНИЦЬКОЇ ДЕРЖАВНОСТІ

#### 2.1. СЕРЕДНЬОВІЧНА ДОБА (VI – ОСТАННЯ ТРЕТИНА XV СТ.)

*Особливості митно-торговельних процесів у Середземномор'ї від античності до середньовіччя.* Формування (так званих варварських королівств) у V–VI ст. на теренах західних римських провінцій створило парадоксальну ситуацію: з одного боку, розпочалися процеси, притаманні примітивним молодим державам (політична нестабільність, постійні феодальні війни, становлення нового економічного укладу), з іншого боку, інтенсивно розвивалася міжнародна торгівля, що перетворилася на силу, яка підтримувала та поширювала міжцивілізаційні контакти.

В історії вцілілої Східної Римської імперії (Візантії) час активної державної політики у сфері митної діяльності припадає на правління імператора Юстиніана I Великого (527–565), стратегічна мета якого полягала в поверненні під владу імператора втрачених на користь варварів провінцій зруйнованої Західної імперії. Крім суто військових операцій, він доклав багато зусиль для адміністративного та правового реформування внутрішнього життя імперії. Зокрема, використав митну діяльність не лише для виконання тактичних фіскальних завдань, але й як інструмент захисту мануфактур із виробництва шовку, який відігравав роль міжнародного платіжного засобу.

Діяльність Юстиніана в митній сфері базувалася не на порожньому місці. Найвідомішою стародавньою пам'яткою регулювання митних процедур є Пальмірський митний тариф 137 р., виданий сенатом Пальміри з метою запобігання конфліктів між купцями та митними чиновниками з питань митного оподаткування. Оскільки розмір мит визначався за стародавніми звичаями, поширилося різноманітне тлумачення правових норм, і як наслідок – взаємне незадоволення. Для врегулювання цієї проблеми було прийнято узгоджений митний тариф, викладений грецькою та арамейською мовами. Пізніше практику цього тарифу частково покладено в основу митних відносин у східних провінціях Риму, що мало за мету посилення транзитних потужностей імперії.

Вагомі цеглини східноримської митної системи закладалися також імператором Феодосієм II, який у 410 р. видав закон, що встановлював мита з шовкових караванів. На кордонах з Іраном визначалися три імператорські митниці, через які мусили проходити всі власники шовкових караванів. За імператора Анастасія I (491–518) функції контролю за шовковою торгівлею передаються комерціаріям.

До початку V ст. в Римській імперії було два основні визначення податку з торговельних угод: *auragía* та *venalicium*. Найімовірніше, *auragía*

сплачувалася в місцеві бюджети, а *venalicium* потрапляв до державної скарбниці. Поступово центральний уряд підкорив собі більшу частину прибутків від муніципального оподаткування й затвердив свою прерогативу на визначення ставок непрямих податків. Це призвело до зникнення в документах згадок про *auguria* та до встановлення єдиного оподаткування з торговельної угоди розміром від 1 до 4,16 % від суми угоди. В імперії діяв основний митний збір – октава, яка була об'єднаним податком, що становив 12,5 %, у тому числі на митний збір припадало 10 %, а на податок з торговельної угоди – 2,5 %. Чотириразове переважання ставки митного збору над ставкою податку з торговельної угоди свідчить про явно захисну політику імперського уряду.

За Юстиніана I зростає мережа митних пунктів і впроваджується нове мито в розмірі 10 % – деката. Митний збір у 10 % збирався тепер під час в'їзду в імперію, а податок з торговельної угоди – під час оформлення угоди. Уряд Юстиніана I установив державну монополію на торгівлю певною групою товарів, як правило, першої необхідності, а також предметами розкоші.

Кінець VIII – початок IX ст. ознаменувався для візантійського суспільства значними змінами в зовнішній торгівлі. Державна монополія на купівлю-продаж стратегічних товарів (приміром, шовку) була замінена чіткою регламентацією всіх параметрів процесу. Торгівля з іноземними купцями здійснювалась у спеціально відведених для цього місцях – мітатах, де державні чиновники контролювали товар, час і ціну його продажу. Безпосередньо на вільний ринок іноземні купці могли виставити тільки залишки своїх товарів, які не були в них розкуплені в мітатах місцевими торговцями. Така регламентація й надалі сприяла державній монополії на купівлю-продаж: забезпечувала стабільність цін, лояльність торгово-ремісничого люду, можливість державного втручання в разі виникнення товарного дефіциту.

Поява нових візантійських митниць на північних кордонах імперії викликана просуванням слов'янських племен у дунайські провінції. Але цього разу митниці виконували швидше прикордонно-захисні функції. Безпосередньо митну справу здійснювали призначені особисто імператором магістр і підпорядковані йому два архонти. Контроль за безпекою, в тому числі митною, в стратегічно важливих протоках Боспорі Фракійському і Геллеспонті забезпечували спеціальні чиновники – коміти Іерону та Абідосу, а також комерційні відповідних апотек і булотіри.

*Митниця та комерційні візантійського Херсонеса VI–XI ст.* У другій третині – середині VI ст. Херсонес перетворився на центр візантійських володінь у Тавриді, до яких, крім давніх херсонеських земель у південно-західному Криму, ввійшло також південне узбережжя півострова, зміцнене новими фортецями Алустон і Горзувіти, й терени навколо Боспору (Пантікапею-Кесарії). Військову й цивільну адміністрацію очолював дука, посада якого відповідала рівню намісника прикордонної провінції з широким спектром повноважень, із контролем за митною справою в регіоні включно.

Державний контроль за переміщенням товарів заморських купців у порту Херсонес відбувався вже в VII – першій половині XI ст. Двома центрами, де здійснювався безпосередній контроль за проходженням вантажів із Чорного моря в Середземне й назад, були Ієрон, що розташовувався на Босфорі на виході з протоки, та Авідос на малоазійському березі Дарданелл, на вході в протоки з боку Егейського моря. Керівниками морських митниць тут були коміти.

Збирання податків і мит здійснювалося на державних митницях – фемних імператорських комеркіях, які лежали на морських і сухопутних торгових трактах. Найперші комеркіарії Херсона були насамперед чиновниками, які контролювали транзит товарів безпосередньо в херсонському порту. Згодом до них перейшли деякі функції власне фемних податкових інспекторів. За своїм статусом комеркіарії належали до відомства логофета генікону поряд із іншими чиновниками фіску (діюїкітами, хартуляріями тощо). Значення цих чиновників з середини X ст. поступово зменшується, а згодом посаду остаточно було скасовано. Вірогідно, функції збирача митних платежів перейшли до рук кураторів міста або й самого глави візантійської адміністрації, стратига феми.

**Держави мусульманської цивілізації.** Відповідно до шариату, стягнення будь-якого мита заборонялося. Але митниці (марасиди) розташовувалися на всій території арабських халіфатів і султанатів. Мусульманські юристи виходили зі складного становища, розміщуючи мито у графі податку на добродійні цілі (закят). Таким чином, митні збори мали прихований характер і становили загалом 10 % вартості вантажу. Існували також приватні митні відомства (марасид баррійя) з різними розмірами мита. Прикордонні гарнізони поєднували прикордонну й митну діяльність. До їх функцій входив обшук усіх від'їжджаючих, конфіскація зброї та незаконно придбаних рабів, перевірка особистої кореспонденції та релігійних книжок. Середньовічні арабські митниці виконували як суто фіскальні завдання, так і цілий комплекс заходів державної безпеки в контексті VIII–XII ст.

Розвинуті системи державного контролю за торговельною активністю, зокрема досконалі митні системи Візантійської імперії та Арабського халіфату, з якими стикалися руські купці, самим прикладом свого існування та ефективної фіскальної (перш за все) діяльності суттєво вплинули на формування митних структур ранньофеодальної Русі часів її державницького становлення та розквіту.

**Митні порядки середньовічної Європи і становлення ранньофеодальної Русі як “торговельної держави” VII–XI ст.** Митна діяльність в умовах панування натурального господарства на Заході Європи залишилася найбільш надійним фіскальним джерелом для поповнення державних скарбниць. Торгівля раннього середньовіччя обслуговувала двори монархів, церковних князів. Саме вони були основними споживачами товарів, для доставки яких рухалися каравани з Китаю та Індії. Тільки в XII–XIII ст.



європейське місто завершило трансформацію зі звичайного напівсізьського адміністративно-фортифікаційного пункту на центр ремесла, фінансів і торгівлі, що відкрило шлях товарно-грошовим відносинам. А хрестові походи, завдяки яким Європа отримала прямий шлях до товарів Сходу, позбавили західних торговців транзитного посередництва Візантії.

В умовах натурального господарства і сегментованості суспільства проблема суверенітету глав ранньофеодальних держав у фінансових питаннях довгий час турбувала феодальних монархів. Вони робили все, щоб позбутися сваволі васалів, монополізувати контроль над торгівлею і заволодіти якомога більшою кількістю фіскальних джерел. Королівська влада, в першу чергу, намагалась узяти під свою юрисдикцію ярмарки і ринки, аби поповнювати скарбниці держави. У міжнародно-правовій практиці середньовіччя не було таких звичайних для нас категорій, як чітко визначений державний та, відповідно, митний кордон. Митна юрисдикція короля або феодала поширювалася лише на територію, де відбувався торговий обмін. Тому митна територія феодальної держави обмежувалась переважно торговими центрами, портами, шляхами сполучення.

Торгові мита IX–XII ст. поділялись на дві категорії: транзитні та ринкові. Перших було дуже багато; основними і найбільш поширеними стали мостові мита (pontaticum), за проїзд через брами міста (portaticum), за користування шляхами (rotaticum), мито на віз чи вершника (pulveraticum), за навантаження або розвантаження товарів (piraticum). Переважно вони стягувались королівськими чиновниками на користь скарбниці: всі основні шляхи, мости, пристані були у верховному володінні монарха, й лише незначна їх частина належала феодалам. Ринкові мита переважно також належали королю, під його юрисдикцією перебували міські площі. Але землевласники, користуючись правом феодального імунітету, відкривали власні митниці на вигідних шляхах сполучення. Ці дії вони обґрунтовували так званими митними регаліями, які, на їхню думку, мали матеріально компенсувати виконання військової чи державної служби. Тому королівський фіск з усього обсягу транзитних і ринкових мит отримував невелику частку. Перша спроба франкських королів законодавчо обмежити митне свавілля феодалів відбулася в 614 р. А вже в 779 р. Карл I Великий у Геристальському капітулярії вимагав знищити митниці, встановлені без дозволу монарха; надалі митні регалії мали надаватися феодалам лише особистим королівським привілеєм. Утім, і в подальшому феодали зберегли право самостійно визначати розмір мита й відкривати будь-яку кількість митниць. Так, у XIII–XIV ст. уздовж річок Рона і Сона (Франція) діяло 60 феодальних приватних митниць, на Гаронні – 70, на Рейні – 64 тощо.

З метою заохочення купецтва для участі в ярмарках і збільшення митних надходжень феодали йшли на поступки купецтву. Однією з таких поступок стало створення митних судів. У Франції вони з'явилися вже у XII ст. під назвою *custodes nundinarum*. У середньовіччі ярмарки фактично ще й вико-

нували функції митних регуляторів. І коли ярмарок проходив упродовж двох тижнів, то звичайні суди не встигали оперативно розглядати позови, і купецтво втрачало прибутки. Для виправлення цієї ситуації розпочався поступовий процес виділення в окремих різновид тих судів, що розглядали купецькі позови. Судовий процес у них був спрощений і міг тривати всього декілька годин.

В історії середньовічної Русі роль зовнішньої торгівлі була ще більш вагомим: на розвиток державних інститутів вплинули саме зовнішньоторговельні процеси та прагнення правлячої верхівки встановити над ними контроль. Процес формування Давньоруської держави охопив тривалий історичний період від VII до X ст. На середину XI ст. вже сформувалася ранньофеодальна держава. Повільніший, ніж у країнах Західної Європи, розвиток феодальних відносин у Київській Русі був викликаний відносно малою чисельністю населення на величезних підвладних теренах, відсутністю норм феодального землекористування, характерних у цей період для західних королівств, та досить слабким ступенем відокремлення ремесла від аграрного господарства, через що міста продовжували відігравати роль не стільки економічних, скільки політико-адміністративних центрів. Сприятливе транзитне розташування східнослов'янських племен усіляко провокувало князів зосереджувати зусилля держави на контролі за торговими шляхами. Митна діяльність стала однією з провідних у процесі формування й розвитку Київської Русі.

Торгівля зі східними та центральноазійськими державами мала сприяти появі на території Русі складських товарних центрів. На середину IX ст. Київ, Чернігів, Смоленськ, Любеч, Новгород стають значними політичними (“племінними”) центрами. Географічне розташування свідчить про їх формування внаслідок успішної зовнішньої торгівлі: більшість із них довгим ланцюгом витягнулася головним річковим шляхом Дніпро–Волхов.

Із розвитком торгівлі виникали місця промислового обміну, куди сходилися звіролови і бортники, работорговці й ремісники, мандрівні купці й місцева знать для торгівлі, – “для гостьби”, як говорили в старовину. Такі збірні пункти одержали назву погостів. Дрібні племінні ринки тягнулися до більших, що виникали на особливо жвавих торгових шляхах. Це дозволяло примітивному напівварварському державному апаратові аграрної Давньої Русі суворо контролювати васальні племена й ефективно використовувати потенціал торговельних комунікацій для здобуття матеріальних ресурсів, які йшли на утримання самої держави. За допомогою погостів і полюддя князі поступово закріплювали свою владу на новопідкорених землях. Формування Київської Русі відбувалося екстенсивним шляхом. Насамперед приєднувалися території, які могли дати швидкий прибуток саме у сфері збирання податків із зовнішньої торгівлі. Отже, київські князі використовували митну діяльність як зручний інструментарій поширення і зміцнення своєї державної влади.

Починаючи з другої половини IX ст., київські князі орієнтувались на торговельні контакти з Візантією, що сприяло ознайомленню з бюрократичними методами управління, включно з юридичним оформленням торговельних зносин і митного обкладення. Торгові договори, що регламентували митні процедури, дозволили руським князям у майбутньому переводити митні промисли з рангу військових експедицій до примітивної системи стягнення мита, враховуючи місцеві правові звичаї. Данина, яка йшла князеві, ресурсно підтримувала зовнішню торгівлю Русі. Зовнішня діяльність київських князів була спрямована на досягнення двох цілей: по-перше, здобуття й утримання заморських ринків; по-друге, звільнення й охорона торгових шляхів, які вели до перспективних ринків.

**Митна діяльність у феодальній Русі.** Становлення на Русі дрібно-товарного виробництва починалося в XI ст. Помітною віхою в цьому довготривалому процесі став кінець XII ст., коли відбулося різке розширення асортименту продукції поряд із раціоналізацією місцевого ремісничого виробництва, що спростило технологічні операції. Як наслідок, зросло виробництво і поглибилася спеціалізація ремесла. Наприкінці XII ст. у великих руських містах нараховувалося вже більше 100 ремісничих спеціальностей. В XI–XIII ст. поширилася оптова та роздрібна торгівля продукцією ремесел, сільського господарства, промислів. Застосовувалися як натуральний обмін, так і товарно-грошові операції. Завдяки економічному розвитку руські купецькі громади активно включалися в міжнародний торговельний обмін. Саме в цей період розпочинається довготривалий процес виділення митних податків в окремий вид зборів та формування специфічних митних порядків, що знаходить відображення в письмових джерелах.

З XII ст. князівські управлінці й судді – тіуни, котрі здійснювали свої функції в районах жвавої торгівлі, поступово отримували повноваження щодо гарантування безпеки торгових шляхів і купецтва. За це мито стягувалося товаром або грошми на користь княжої скарбниці. У результаті більшість надходжень осідала в удільних князів, а центр поступово втрачав матеріальні джерела, які робили виконання його повноважень у кризових ситуаціях неможливим. Фактично митна система феодальної доби сприяла ініціюванню відцентрових тенденцій.

У XII ст. із поглибленням політичного розколу на території Київської Русі удільні князі для підкріплення свого політичного й державного авторитету в умовах частих феодальних війн намагалися заручитися підтримкою Церкви. Церковні інституції поступово отримали юридичні права на здійснення таких митних процедур, як право утримувати ваговий стандарт для зважування товарів і стягувати за це мито; право судового розгляду купецьких справ; право утримувати торговельні склади в межах монастирів; право влаштовувати торгові ряди і стягувати мито на свою користь. Діяльність Церкви в митній царині при цьому регламентувалась князівськими статутами (уставами). Чи не єдиним таким документом, який зберігся до на-

ших часів, є грамота князя Всеволода Мстиславовича церкві св. Іоанна Предтечі на Опоках у Новгороді, що датується кінцем XII ст. Окремі права і привілеї Церкви в окресленій сфері зафіксовані ще в знаменитих церковних статутах Володимира та Ярослава (кінець X – перша половина XI ст.).

Є відомості про те, що в Галицько-Волинському князівстві митниці існували в Холмі, Городлі, Володимирі, Крешові, Любечеві, Городку і Львові. У Коломиї збирали плату від вивезення солі. Напевно, подібна плата стягувалася й при інших солеварнях. Траплялося, що, крім мита, митники вимагали для себе сукна або інші товари. Тому угорський король Людовик Анжуйський (Лайош Великий) у листі старості руському Дмитрові Дядьку, фактичному керівникові держави після смерті останнього галицького князя Юрія II Болеслава в 1340 р., вимагав, щоб галицькі митники не брали від угорських купців “надмірного мита, а таке, яке платять купці з Польщі та інших країн”. Зберігся тариф митних оплат на шляхах із Торуня до Володимира та Львова, що належить до середини XIV ст., але, очевидно, відображає відносини більш раннього часу.

**Західний напрямок митно-торговельних контактів Русі.** Європейська торгівля Русі розгорталась в умовах зростання на заході середньовічної Європи інтересу до міжнародного обміну з країнами Сходу. В епоху Карла Великого його розвиткові сприяли завойовницькі походи Франкського королівства кінця VIII ст. у район середнього Подунав'я на аварів. Знищення Аварського каганату полегшило спроби франків на початку IX ст. провести переговори з багдадським халіфом із торговельних питань та поліпшити зв'язки відновленої 800 р. франками Західної Римської імперії з Візантією (східною спадкоємицею Риму). Пожвавленню торгівлі через дунайські землі слугувало також будівництво каналів і перші спроби нормування торгівлі зі слов'янськими землями. Так, у статтях Діденхофенського капітулярія 805 р. щодо “купців, які направляються в землі слов'ян та аварів”, уперше на загальнодержавному рівні регулюються митні процедури в торговельних відносинах між франкським та слов'янським світами. Капітулярій визначає імператорські прикордонні митниці і категорично забороняє купецтву обминати їх. Діденхофенський капітулярій, крім переліку мит, запроваджує адміністративні методи регулювання торгівлі. Зокрема, суворо заборонялося вивозити на землі слов'ян стратегічну тоді групу товарів – зброю.

Рафальштетенський митний статут, складений у 903/4 рр. за наказом короля Людовика Дитяти для Східної марки Римської імперії (Австрія), спирається на митні порядки, які існували раніше 876 р. Цей документ відрізняється від відомих королівських капітуляріїв за змістом, являючи собою зібрання чітких митних норм, призначених для конкретної території. Встановлювалося, що слов'яни, які приходять із Ругів (Русі) чи Богемії, можуть торгувати всюди на дунайському березі, у Рьотелі й Рідмарсі, але повинні платити мито (на відміну від слов'ян – королівських підданих,

які, за статутом, не платили в'їзного мита). Набір товарів, що прибували з Русі у Східну марку, був типовим для давньоруського експорту: віск, невільники, коні.

1191/2 рр. датується грамота штирійського герцога Оттокара IV, що підтверджувала митні порядки на ринку в Енсі (на Дунаї). Одне з її центральних положень – зобов'язання всіх купців, які проїжджали через Енс після Благовіщення (25 березня), залишатися тут для участі в ярмарку, що відбувався щорічно напередодні Трійці. Виняток становили лише вози, які прямували на Русь або з Русі. Сплачуючи звичайне мостове мито в 16 денаріїв, вони не затримувалися для участі в ярмарку.

Ще більше відомостей отримуємо з документа, виданого в липні 1192 р. австрійським герцогом Леопольдом V Доброчесним, про торгові й митні привілеї регенсбурзьким купцям в Енсі. Купців, які торгують на Русі, позначено терміном *Ruzarii*. Вони після сплати мита прирівнювалися до інших купців, які торгують привізним товаром. Документ характеризує *Ruzarii*'в як купців переважно транзитних: заїжджати зі своїм товаром на австрійські ринки вони могли, але тут митні привілеї закінчувалися, й вони сплачували встановлене для всіх мито. Отже, з XII ст. Австрійське герцогство бере на себе роль транзитної території в торгових зносинах між Руссю та Західною Європою. У подальшому маршрут на Русь вимальовується з торгового статуту Леопольда VI Славного (перша третина XIII ст.). Серед возів, що обминають ринок в Енсі, згадуються також вози з Русі: якщо їх власники не бажають брати участь в Енському ярмарку, то сплачують за віз мито в три таланти срібла.

Шлях, яким рухалися “руські” вози у XII–XIII ст., фігурує в Рафальштетенському статуті під назвою *strata legitima* – законний, або великий шлях. Назва пов'язана з тим, що лише головні комунікації були державними (королівськими). Влада мусила підтримувати на них гарантований рівень безпеки. Такий шлях згадується в середньовічних джерелах уперше у 837 р. У літературі є згадка про торговельний маршрут Регенсбург–Прага–Краків–Київ, хоча вказані торговельно-митні статuti передбачають південніший шлях: із Регенсбурга вниз Дунаєм до мадярів, далі через карпатські перевали на Перемишль і Київ.

Крім австрійського напрямку, успішно розвивається торгівля Русі з північними землями Німеччини. Герцог Фрідріх Саксонський звільнив від мита іноземних купців 1180 р., серед них і руських торговців, вихідців із південно-західної Русі. У процесі міжнародного обміну Русь більше вивозила товарів на європейський ринок, аніж увозила. Їх еквівалентом, очевидно, було срібло у злитках, що прибувало з Німеччини. Недаремно київська гривня за вагою практично відповідала одній із найпоширеніших грошових одиниць Центральної Європи – кельнській марці.

Із кінця X ст. встановлюються торговельні зв'язки між Києвом і Мадярським (Угорським) королівством. Їх інтенсивність підтверджується Ос-

тригомським митним тарифом. Королівська жалувана грамота двом монастирям давньої столиці Угорщини Естергома (Остригома) на збирання мита була надана в 1198 р. У ній купці з Русі згадуються на першому місці. Зокрема, грамота проголошує: “Купець, який прибув з Русі на одному коні, який у Пешті, Остригомі або в іншому місці зупинився, так само, як той, хто привіз дорогоцінні хутра, має платити півмарки грошей”. Так, із Русі до Угорщини у значних кількостях прибував її традиційний товар – хутро.

Із кінця XII ст. до торговельних контактів з Руссю активно залучаються й угорські міста та окремі великі феодали. Це підтверджується, зокрема, привілеєм короля Імре (1196–1204) столичному монастирю в Естергомі на Дунаї, в якому згадуються торговці з Русі, котрі привозили хутра і сплачували півмарки мита.

В останній чверті X ст. Польське князівство також включається в інтенсивний товарообмін з Руссю. Головним митним центром у цій торгівлі виступав Дрогичин Підляський (Дорогочин) на порубіжжі між руськими, польськими та ятвязькими землями, де ще за давньоруських часів існувала митниця.

У зазначений період міждержавні угоди, які регулювали торговельні відносини, обов’язково містили розділи з чіткою регламентацією митних зборів. За торговим договором між Новгородом та купецьким союзом острова Готланд від 1195 р. іноземцям заборонялося купувати срібло чи будь-які срібні речі в Новгороді. Так, на Русі зароджувалася політика меркантилізму (накопичення всередині держави дорогоцінних металів). У торговому договорі між Смоленськом і Рігою 1229 р. зазначено, що купецтво Лівонського ордену мусить сплачувати мито товарами до князівської скарбниці Мстислава Давидовича. Далі німцям дозволялося вільно торгувати на всій території Смоленського князівства без адміністративних перешкод. За зважування товарів на смоленських вагах (ця процедура належала до князівської монополії) іноземці сплачували мито в розмірі 1 смоленської куни за 24 пуди товару. Купуючи дорогоцінні метали, німці сплачували князівському кантаржію за гривню золота – ногату срібла, за гривню срібла – 2 векші, за срібний посуд від гривні вартості – куну. Продаючи дорогоцінні метали або вироби, німці від сплати мита звільнялися. Водночас магістр ордену гарантував вільне від нападу баронів пересування смоленських купців Західною Двіною.

Виділенню мита в окремий вид податків також сприяла поява металевих грошей не лише у владної верхівки, а також у купецтва, ремісників і міщан. За літописами, у першій чверті XII ст. в обіг увійшла перша срібна монета Русі – срібник, але найпоширенішими залишалися куни.

Упродовж X–XIII ст. відбувалася еволюція митної діяльності. На перших етапах цей процес не виходив за межі звичайної військової контрибуції з підкорених племен і виконував роль інструмента закріплення панування на новоприєднаних землях. Поступово ускладнення соціальної структури суспільства і держави, розвиток економічних відносин, зростан-

ня ролі товарного обміну як на території Київської Русі, так і за її межами змусили виділяти митні податки і митні процедури вже в окремий вид державних функцій.

***Південний напрямок митно-торговельних контактів Русі. Шлях “із варяг у греки”.*** Політичні й економічні контакти між Візантією та Руссю регулювалися чітко прописаними юридичними документами – торговими трактатами. Відповідно до угоди з греками (візантійцями) 911 р., Русь набула права безмитно вести торгівлю в столиці імперії (Константинополі), купецтво впродовж шести місяців з моменту укладення договору безкоштовно отримувало від імперського уряду провіант і спорядження для кораблів. Візантія зобов’язувалася виплатити контрибуцію за період припинення торговельних відносин між Руссю та імперією. Також договір обмежував так зване берегове право: якщо торгове судно внаслідок навігаційної аварії опинялося на території, підконтрольній візантійцям або русам, то воно поверталось з товаром власникові. Договір 911 р. також упорядковував правовий режим руських купців в імперії та митні процедури. Іноземні купці селились у Константинополі окремими кварталами ще на початку X ст. Однак для русів стоянки відводилися за містом, оскільки вони прибували великими загонами озброєних купців-воїнів. Зникнення з джерел згадок про руське передмістя слід розглядати як свідчення переміщення житлово-торговельної бази русів у саме місто. Очевидно, початок такому переміщенню було покладено положеннями договору 911 р., де зазначалося про реєстр руських купців, які перебували в Константинополі, та заборону в межах міста мати при собі зброю.

Аналіз південних торговельно-митних відносин Київської Русі був би неповним без розгляду проблеми функціонування шляху “із варяг у греки”. Традиційно вважається, що він свідчить про трансконтинентальну торгівлю між Скандинавією і Грецією через Дніпро – Ловать – озеро Ільмень – Волхов – Ладозьке озеро – Неву, в якій чи не основну роль відігравали варяги. Однак цей шлях складався з трьох основних частин, що використовувалися як для торгівлі з німцями та Візантією, так і для торгівлі зі Скандинавією. Шляху “із варяг у греки” як безперервного транзитного торговельного тракту між Скандинавією і Грецією через територію Русі не існувало.

Із часів перших хрестових походів середземноморські торговельні республіки Генуя і Венеція перетворилися на головних посередників у торгівлі Західної Європи з країнами Сходу. В цей час новий імпульс отримує мореплавство на середземноморських комунікаціях. Європа проклала зручніший і коротший шлях до благ Сходу, і поступово роль Київської Русі зводиться до регіональних торговельних контактів. Остаточо її закріпили захоплення хрестоносцями Константинополя в 1204 р. та окупація європейської території Візантійської імперії. Унаслідок внутрішніх процесів та геополітичних змін на півдні Європи Київська Русь втратила важливі торговельні

комунікації, а поглиблення феодального сепаратизму й утворення трьох нових політичних центрів: Галицько-Волинської Русі, Новгородської республіки, Володимиро-Суздальської Русі – локалізувало митні процеси і підкорило їхнім потребам удільних князів.

**Митні відносини доби ординської залежності.** Наступний етап розвитку митних відносин на Русі пов'язаний із перебуванням її земель у складі Монгольської імперії. Остання складалася з улусів, які ще за життя засновника держави *Чингісхана* очолили його сини, а згодом – їхні нащадки. Західний улус належав старшому синові великого хана – *Джучі*. Внаслідок завоювань його сина *Батия* на базі улусу Джучидів виникає державне об'єднання, пізніше назване Золотою Ордою<sup>1</sup>. Її величезні володіння в Європі та Азії були розділені за прийнятою у монголів просторовою системою на праве і ліве крила. Лівим крилом вважалися підпорядковані братові Батия терени сучасного Казахстану та Середньої Азії – Кок-Орда (Синя, тобто східна, Орда), а правим – решта земель, що належали безпосередньо Батия та його нащадкам і відомі під назвою Ак-Орда (Біла, тобто західна, Орда). Її столицею став заснований Батием у пониззі Волги Сарай. Він перетворився на великий торговельний центр, через який проходило кілька трансконтинентальних транспортних магістралей. Швидко поширилися вкриті містами осілі смуги, вздовж Волги, Ахтуби та Уралу, в межиріччі Волги й Дону, в гирлі Дністра та Дунаю, у пониззях Південного Бугу й Інгулу та на їхніх притоках. Це, зокрема, такі великі центри міжнародної транзитної торгівлі, як Акерман та Кілія, заселені етнічно строкатим торговельно-ремісничим людом. За онука Батия, хана Менгу-Тимура (правив з 1266 р. до 1282 р.) Золота Орда стає фактично незалежною від Монгольської імперії. Протягом другої половини XIII – початку XIV ст. язичники-татари все більше схилилися перед мусульманським впливом, аж поки за хана Узбека в 1312 р. іслам було проголошено державною релігією.

На територіях, де князівська влада була сильною: Галицько-Волинська, Чернігово-Сіверська, Володимиро-Суздальська, Смоленська землі, – місцеві правителі лише позбавлялися суверенітету, перетворюючись на адміністраторів чи васалів великого хана, поряд з якими призначалося власне монгольське управління. Князі не могли самостійно, без відома Орди, передавати верховну владу своїм спадкоємцям, вільно проводити закордонну політику, збирати загальнодержавні мита й податки. Землі Русі були поділені на спеціальні військово-податкові округи: десятки, сотні, тисячі, теми (в однині – тьма, міріад), які виставляли відповідну кількість воїнів та

---

<sup>1</sup> У монголів *ордою* називали кочову ставку хана, а сама держава звалася *улусом*. Уламки улусу Батия з XV ст. почали іменуватися *ордами* – Великою, Заволзькою, Ногайською тощо. Поняття *Золота Орда* з'явилося в руських середньовічних джерелах лише з другої половини XVI ст., ймовірно, як синонім назви пишно оздобленої золотом парадної юрти хана (арабські мандрівники теж називали її *золотим шатром*).



сплачували певні податки й мита. На чолі дрібних одиниць стояли місцеві старости – ватамани, за великі адміністративно-територіальні одиниці відповідали монгольські чиновники та військові – даруги або баскаки.

Володарі Золотої Орди підтримували розвиток торгівлі на завойованих землях, оскільки вона збагачувала правлячу верхівку – ханів, емірів і беків. Найвищий щабель в ієрархії ординського чиновництва належав баскакам, які здійснювали кураторство над усіма складовими державно-адміністративного апарату. Конкретними підрозділами адміністрації в центрі та на периферії керували даруги – правителі, намісники, чиновники високого рангу (конкретніше функціональні обов'язки даругів визначалися залежно від місця, часу та особливих обставин). Упродовж XIV ст. даруга нерідко був представником золотоординського хана та очолював місцеву адміністрацію, контролюючи, між іншим, і митні збори. Після розвалу Золотої Орди в Кримському ханстві та підпорядкованих йому територіях даруга контролював збирання податків на користь кримських ханів Гераїв.

Безпосередньо митники, відокремившись від загальної маси чиновництва – даругів, починають регулярно фігурувати в ярликах Тохтамиша (1404/5 рр.) і Тимур-Кутлуга (1410/1 рр.). З'являється спеціальний термін “махат”, що в перекладі з арабської мови означає “митник”, “збиральник”, “збиральник тамги”, “збирач податків”. До митної справи безпосередньо причетна й категорія чиновництва, яка в ханських ярликах називалася словом тамгачі (збирач податків, таврувальник, митник, вагар). Важливим обов'язком митників було зважування товарів для остаточного визначення розмірів митної плати. Поняття “митник” у значенні “таврувальник” досить тривалий час використовувалося від Казанського ханства до Ірану та від Монголії до Кам'янця-Подільського.

Існували й системи митно-податкових пільг – тарханів. Останні надавалися в окремих випадках конкретним особам чи територіям за особливі заслуги або для подолання наслідків природних і соціальних лих. Тархани стали настільки поширеною системою, що ця форма була запозичена (разом із терміном) адміністративно-господарською практикою Великого князівства Литовського та Великого князівства Московського. Системою можливих тарханних пільг Орда прагнула заохотити сумлінне сплачування податків і митних поборів з боку підвладних територій та конкретних васалів, коли неможливо було здійснювати контроль за кожним їхнім кроком.

Під час правління Берке (1257–1266) податки на Русі стягувалися мусульманськими купцями. Ця система стала причиною багатьох страждань мешканців і пізніше була скасована, що призвело до зростання кількості ординських митно-податкових чиновників. У ханських ярликах згадуються три категорії збирачів податків: писці (тюркською – битикчі), збирачі податків у сільській місцевості – даньщики, збирачі податей і мит у містах – митники. У давньоруських джерелах трапляються також митарі, митники, митчики, заставщики.

За монгольського панування на землях Русі було запроваджено чітку систему митних зборів. Мито, яке зазвичай монголи брали з купців, дорівнювало 3 % вартості товару, інколи більше. Серед власне митних зборів можна виокремити такі. По-перше, основний податок з міст – тамга, що прямо надходила ханові за купівлю і продаж товарів. Як монгольською, так і тюркськими мовами це означає “емблема” (емблема клану), “клеймо”, тавро” для помітки коней та інших об’єктів власності роду. Тамга виплачувалася золотом або вираховувалася в золоті. Найбагатші купці (на Русі – гості) обкладалися індивідуальним податком, заможні купці об’єднувалися в асоціації, що ставали фіскальними одиницями. З часом тамга набула форми податку з обороту товарів і збиралася як митні збори. У російській мові “таможня” походить від слова “тамга”. Тамгу сплачували лише з дійсно проданих товарів, непродані ж товари й речі, привезені для особистого вжитку, тамгою не обкладалися. Тамга як торговельне мито бралася лише з професійних торговців. По-друге, місцевий мит, що, вірогідно, залишався в руках руської княжої адміністрації, – власне проїзне мито. По-третє, костка – мито з кості, тобто з людини, яка проходила митний контроль.

Коли товар привозився до якогось міста для продажу, стягували особливий мита. Гостинне бралось за розміщення товару на гостинному дворі. Спорудження таких дворів здійснювалося за прикладом східних каравансараїв, що спеціально зводилися для приймання купців і складування їхніх товарів. Під час продажу товару стягувались також такі мита, як помірне (за міру), вагове (за вагу), пище (за прописку товару), клеймо (за накладання клейма), явочне (за засвідчення товару) тощо. Якщо товар перевозили через якийсь міст, то власник останнього мав право збирати свій мит із кожного воза.

Частина з розглянутих видів мита стягуватиметься на українських землях ще впродовж кількох наступних століть. На північно-східних землях, що пізніше сформували Московську державу, мита, запроваджені монголами, майже в незмінному вигляді продовжували збирати й після припинення панування останніх.

***Митні відносини в українських землях пізнього середньовіччя (середина XIV – кінець XV ст.).*** Із середини XIV ст. українські землі остаточно втрачають самостійність, увійшовши до складу кількох держав. Кожна з них мала власну адміністрацію, законодавство. Більшість українських земель із 1320–1350-х рр. до 1569 р. входила до складу Великого князівства Литовського, зберігаючи деякий час статус удільних князівств (останньою його втратила Київщина у 1471 р.). Після перемоги над татарами на Синіх Водах у 1362 р. за великого князя литовського Ольгерда (1345–1377) та на початку XV ст., за правління Вітовта (1392–1430), межі Київщини значно розширилися на південь. Нові кордони були зміцнені низкою поселень і фортець: відновлено й укріплено Канів, засновано Черкаси, Кременчук, Мишурич Ріг, а також митницю на острові Тавань.

У стягненні мит широко застосовувався вироблений упродовж століть звичай. Порядок стягнення й особливо розмір мит на кожній митниці встановлювався місцевим звичаєм, який залежав від найрізноманітніших умов. Тому традиційно великі князі литовські (господарі) підтверджували привілеї своїх попередників, включаючи положення про сплату мита. Але на практиці господарських приписів часто не дотримувалися, що викликало численні звернення з місць до великого князя. Так, 1492 р. великий князь Олександр підтверджував права віленських купців не сплачувати внутрішні мита, даровані їм привілеєм Жигимонта Кейстутовича від 22 вересня 1432 р. і підтверженого Казимиром Ягеллончиком у 1440 р.

Особливістю практики митних зборів у Великому князівстві Литовському були митні округи. За Казимира (великим князем литовським був у 1440–1492 рр., польським королем – у 1447–1492 рр.) та Олександра (1492–1506) їхніх меж не завжди суворо дотримувалися. Пізніше, за Жигимонта Старого (великим князем литовським у 1506–1544 рр., польським королем – у 1506–1548 рр.), митні округи набули стійкішої форми.

У Київському окрузі комора розташовувалася в Києві, прикоморки – у Вишгороді та Житомирі. Певний час діяли Таванський, Звягольський прикоморки. Мито також стягували в Чуднові, Путивлі, Чорнобилі, Чернігові, Новгороді-Сіверському, Вишгороді, Острі, Білогородці та Глевасі.

У 1349 р. втратила незалежність Галичина, яка перейшла в особисте володіння польського короля Казимира III Великого. Після смерті останнього вона недовго (1370–1382) була під суверенітетом Людовика Угорського, а згодом – його дочки Ядвіги, з 1384 р. – королеви польської. Її чоловік Владислав II Ягеллон, щоб спростити своїм синам шлях до польського престолу, 1430 р. включив Галичину до складу Польської держави, вивівши її зі своїх доменіальних володінь. У першій третині XV ст. Польща поширила свою владу і на Західне Поділля. 1434 р. тут було утворено два воєводства – Руське з центром у Львові та Подільське зі столицею в Кам'янці; 1462 р. до них додалося ще Белзьке воєводство, утворене з колишнього удільного княжіння.

На західноукраїнських землях діяла низка митних пунктів. Уже в середині XIV ст. комора функціонувала в Холмі, маючи власний тариф. Протягом XIV – початку XV ст. відбувся поділ комор на митні та цельні. Останні створювалися поблизу державних кордонів або на перехресті великих торговельних гостинців, якими здійснювався жвавий міжнародний товарообмін. Цельні комори діяли в Городку, Львові, Буську, Холмі, Городлі, Ярославі, Красноставі, Перемишлі, Раві.

На землях Польської держави з XIV ст. застосовували два способи використання цельних комор (прикордонних головних митниць): передача в оренду та віддання на комісію. Останній спосіб, характерніший для комор, де здійснювався кращий контроль, полягав у тому, що управитель цла (прикордонного мита) мав надати власникові цельної комори детальний

звіт про рахунки. На комісію віддавались передусім ті комори, що містилися в торгових осередках. Для провінційних комор характернішою була система їх передачі в оренду, за якої орендар мав сплатити затверджену суму.

Управління окремими цельними коморами перебувало в руках цельників. Історичні джерела називають їх *theloneator*, або *thelonearius*<sup>2</sup>. Цельник мав заступника, до якого вживався термін *vicethelonearius* або *conductor thelonei*. Якщо цельник керував кількома митними установами, до нього застосовувалася назва *curator thelonei*. Основними завданнями цих службовців були визначення і збирання мита (цельних зборів); перевірка поданих митних привілеїв, якщо купці користувалися митними пільгами; нагляд за бічними дорогами, якими купці могли б оминати цельні комори, з чим пов'язано право застосування покарання до порушників, включаючи конфіскацію товарів.

Закарпаття потрапило під владу Угорщини, а з 1526 р. було у складі одного з її уламків – Семиграддя – Мукачеве, Берегове, Савлюш (Виноградів), Хуст, Тячеве (Тячів), та Австрії – Ужанський комітат. Південноукраїнські землі належали Османській імперії та її васалам – Молдавському князівству і Кримському ханству.

На українських землях, що у XV ст. входили до складу Молдавії, митниці були в Сереті, Чернівцях, Дорогої (Дорохові) та Хотині. У Тягині (зараз Бендери) з 1408 р. встановлено прикордонну митницю. Грамоти молдавських господарів 1408, 1456 і 1460 рр. установили розмір мита в Тягині та Білгороді по піврубля від 12 кантарів вантажу. З місцевих товарів (шкіра, вовна, овечі шкури) у Сереті мали платити половину від того, що платили в столиці князівства Сучаві, у Чернівцях – від німецького воза чотири гроші, а від вірменського воза шість грошів. Вивозячи місцевих або угорських коней, на обох митницях належало сплатити по два гроші. Від прогону худоби мито платили в Чернівцях: від “скота” (очевидно, великої рогатої худоби) один грош і стільки ж від десяти свиней чи десяти овець. Грамота 1408 р. встановлювала, що мито від прогону коней через Дорохів і Хотин сплачували таке ж, як у Чернівцях.

У Білгороді (Аспрокастро, Монкастро), що певний час належав Генуї, теж існувала митниця. На південному узбережжі Криму митниця була в Кафі (Феодосії), що також з дозволу монгольського хана перейшла до генуезців. Зокрема, з 1351 р. усі раби, яких купували італійці та араби й вивозили з Північночорноморського регіону, підлягали централізованому оподаткуванню в цьому місті. Для сплати податку (*tractus*) усі судна мали заходити в порт Кафи та проходити там огляд і відповідну реєстрацію. Подальше транспортування рабів дозволялося лише на спеціальних генуезьких судах

---

<sup>2</sup> Поняття походить від давньогрецького в основі терміна телон (*τελώνης*) – збирач непрямих податків (*τέλη*). До речі, саме цей термін Нового Заповіту в нас перекладають як “митар”, “митник”.

Кафи. Відповідно до договору генуезців з ханом Тохтамишем від 27 листопада 1380 р., перші погоджувалися на присутність у Кафі ханських чиновників (даругів) для збирання мита з товарів, які привозилися чи вивозилися. На користь хана надходило 3 % вартості товарів, що продавалися. Генуезькі власті прагнули усунути будь-які приводи до непорозумінь з татарськими митниками. Через страх зіткнень статутом 1449 р. мешканцям Кафи заборонялася будь-яка участь у збиранні мита, що стягувалося татарами. Діяла митниця в найбільшому порту півострова й після переходу південного узбережжя під владу Османської імперії (з 1475 р.). Наприкінці XV ст. до останньої відійшла й Південна Бессарабія. Тут митниці функціонували в Кілії та Акермані (Білгороді).

У Великому князівстві Литовському, для того щоб купці не оминали встановлених митниць і не уникали сплати мита, широко застосовувався дорожній примус та право складу, практика яких остаточно оформилася ще в середньовічній Європі та Візантії. Дорожній примус означав, що купці мали пересуватися лише встановленими дорогами; відхилення від них загрожувало ув'язненням, конфіскацією товарів і навіть стратою порушника. Право складу вимагало, щоб купці зупинялись у складських містах і протягом певного часу оптом продавали свої товари місцевим купцям і шляхті. Лише після цього вони могли рушати далі. Право складу передусім мало забезпечити надходження до скарбниці та протекцію місцевому торговому люду. У тих, хто намагався уникнути сплати мита й соляного збору, конфісковували весь наявний товар. Половину конфіскованого належало передати до скарбу, а іншу половину залишали у винагороду митникові, який запобіг порушенню. Аналогічна норма діяла й на території Корони. Винагорода митників половиною від конфіскованої контрабанди пізніше була закріплена Богданом Хмельницьким в універсалі про стягнення мита з імпорту й експорту товарів від 21 квітня 1654 р.

Львову право складу було надано в 1370-х рр.: усі іногородні купці – місцеві та іноземні – не могли обминути місто й мусили заїжджати до нього та викладати товар на продаж упродовж 14-ти днів. Уперше право складу на Волині згадується в документі 1379 р. Складськими містами тут названо Луцьк і Володимир. Але пізніше користувався складським правом тільки Луцьк. У середині – другій половині XV ст. право складу мав і Київ. Окремо існували соляні склади, які вже в XIV ст. були в Острозі, Володимирі, Луцьку та Львові.

## 2.2. РАННЬОМОДЕРНИЙ ЧАС (кінець XV – середина XVIII ст.)

*Особливості розвитку митної справи в українських землях XVI – середини XVIII ст.* Митна і торговельна політика правлячих кіл Великого князівства Литовського та Корони Польської полягали в протекціонізмі шляхетському станові. Митна система, дорожній примус, складське право були спробою властей запровадити певний торговельний захист місцевих торговців насамперед шляхетського походження.

До середини XVII ст. основною функцією митниці в усіх країнах була фіскальна – наповнення державної скарбниці (для Запорозжя можна говорити про наповнення кошової скарбниці, з якої до державної нічого не відраховувалося). Головним економічним питанням багатьох держав було забезпечення регулярних і достатніх надходжень до монаршої скарбниці. Частину з них становили мита й інші збори. Інколи, у зв'язку з конкретними подіями міжнародного життя, суттєвого значення серед функцій митного контролю набувала регулятивна функція.

*Нормативно-правове регулювання митних відносин.* Як уже зазначалося, порядок стягнення й особливо розмір мит на кожній митниці встановлювався виробленим упродовж століть місцевим звичаєм. Традиційно великі князі литовські підтверджували привілеї своїх попередників, включаючи положення про сплату мита. Але на практиці господарських приписів часто не дотримувалися, що спричиняло звернення з місць до великого князя. У статутній земській грамоті (обласному привілеї) великого князя Олександра мешканцям Волинської землі від 16 лютого 1501 р. зазначено, що на нових торгах мають сплачувати старі мита, які давали й раніше. А в статутній земській грамоті Київській землі *Жигимонта I Старого* від 8 грудня 1507 р. закріплено: *“А о мьта новые такъ вставляемъ: где бы здавѣна не бывали за предковъ наших... тутъ и теперъ непотребъ воеводамъ нашимъ мьтъ новыхъ вставляти, низъли старые звьчѣные мьта мають браны быти по давѣному...”* 1 вересня 1529 р. Жигимонт I знову надав привілей мешканцям Київської землі, у якому майже дослівно повторено наведене положення. Менше ніж за місяць було прийнято Перший Литовський статут. У ст. 21 розд. 1 заборонялося під страхом конфіскації маєтку *“новых мьт вымышляти ани вставляти ни на дорогах, ани на местех, ани на мостех, и на греблех и на водах, ани на торгах в именах своих, кром котрые были з стародавна вставленые”* і на які були відповідні великокнязівські грамоти. Ще один обласний привілей Київщині надано 24 жовтня 1529 р., у якому практично повторено статтю попереднього привілею про заборону нових мит.

Незважаючи на скасування незаконно встановлених мит, вони знову з'являлися в значній кількості. Тому під час ревізії волинських замків у 1545 р. ревізорам було доручено навести лад у цьому питанні. Показовим є факт визнання ревізорами того, що аж у сорока пунктах мито стягувалось незаконно. Насправді їх було ще більше.

Приватним особам дозволялося стягувати мито на свою користь, коли їм надавався дозвіл на заселення місця, влаштування торгу, корчми.

Із середини 40-х рр. XVI ст. розпочато ініційовану шляхтою роботу з “поправки статуту”. Проте шляхтичі прагнули зміцнити своє становище ще до затвердження змін. У 1551 р. *Жигимонт II Август* задовольнив прохання шляхти про дозвіл вільно пропускати за кордон лісові товари з їх маєтків і не стягувати мито від експортованого збіжжя зі шляхетських токів. Шляхтичам дозволялось експортувати лісові товари після вчинення присяги через свого слугу про те, що вони самостійно виготовили їх і самостійно сплавають річками, а також сплати мита за давнім звичаєм. Ті ж, хто виробляли ці товари в складчину чи перепродавали, мали віддавати їх на складських коморах та отримувати встановлену плату.

У 1554 р. видано привілей про звільнення від сплати мита волинських купців, які возили хліб на продаж до Луцька, Володимира і Торчина. Через п’ять років великий князь дозволив “княжатам, панятам і всій шляхті” князівства експортувати без сплати мита лісові товари власного виробництва та з власних маєтків, а також вирощене, а не куплене збіжжя й худобу. Умовою була присяга пана або його слуги на першій коморі, що товар вироблено або вирощено у власному господарстві. Але шляхта інколи зловживала наданим їй правом, уступаючи в оборудки з купцями та проводячи їх товари через митниці як свої власні, на що скаржилися митники. Тому господар постановив, щоб присягу про походження експортованих товарів складав сам шляхтич. Якщо ж шляхетську присягу складала особа, яка не мала на те права, то їй загрожувала сувора відповідальність. Листи на провезення хліба та лісу, вироблених у власних маєтках, шляхтичі брали в земського підскарбія. Якщо не виконувалась певна умова, то митники затримували товар. Але, очевидно, вимога щодо особистої присяги шляхти діяла недовго.

Шляхта подавала прохання щодо надання митних пільг практично на кожний сейм. У результаті до Другого Литовського статуту 1566 р. була включена нова ст. 26 розд. I про звільнення шляхти від сплати мита під час експорту збіжжя з власних токів та лісових товарів. Про джерело походження товарів, що вивозились, на головних коморах мали присягнути їх власники або послані ними гідні довіри слуги. Належало лише сплачувати мито від підвід, якими перевозили зерно на продаж, на мостах “старожитніх”, згідно зі стародавнім звичаєм. На коморах була запроваджена складна процедура розслідування, чи товар дійсно належить шляхтичу.

Детальніше митні відносини врегульовані Третім Литовським статутом 1588 р. Перший його розділ містить дві статті, присвячені стягуванню мита. Ст. 29 повторює зміст аналогічної статті Першого статуту. Однак тут закріплені й новації. Згідно з великокнязівськими грамотами, особи, які стягували мито, зобов’язувалися своїм коштом ремонтувати мости, греблі, загати, рови. Якщо ж через поганий стан цих об’єктів проїжджий зазнавав збитків, то пан, який стягує мито, мав їх відшкодувати й додати те, що ви-

магатиме потерпілий. Це ж саме стосувалося старост, державців та осіб, які збирали мито на користь великого князя, якщо вони не ремонтували дороги. Також заборонялось урядникам і особам, які збирали мито, стягувати невстановлене мито. Порушники ж каралися штрафом у 12 кіп грошей та мали з надлишком відшкодувати завдані збитки.

Новації були й у ст. 30, яка звільняла шляхтичів від сплати мита й мостового, якщо вони провозили зерно чи інші товари, виготовлені в їхньому власному господарстві. Якщо ж вони були придбані, то мито стягувалося. Власник товару або його довірена особа мали присягнути перед посадовими особами про походження товару, наступні митниці на шляху прямування товарів повинні були пропускати товар за квитанцією, виданою першою митницею. Не належало стягувати мито зі шляхти й у разі перевезення речей для власного вжитку. Також у даній статті затверджувався текст присяги.

Ще дві статті, що регулювали митні відносини, містяться в розділі III Третього Литовського статуту. Ст. 48 забороняла вивозити з князівства як у воєнний, так і в мирний час зброю, залізо, рушниці, коси, ножі, стріли та інші предмети військового призначення. Порушник карався смертю, а товари і вся його власність конфісковувалися до великокнязівської скарбниці. Ст. 51 забороняла надання одній особі в оренду доходів, зокрема й митних зборів, які належали всій Речі Посполитій. Порушника штрафували у розмірі 100 кіп грошей. Великокнязівські листи, отримані з канцелярії в обхід цієї заборони, визнавалися нечинними.

На відміну від Великого князівства Литовського, у Короні Польській єдиного правового кодексу так і не було створено. Найважливіші питання в усіх сферах тут регулювалися сеймовими постановами – конституціями. Зокрема, конституція 1496 р. підтвердила право польської шляхти експортувати без сплати мита продукцію власного виробництва та імпортувати товари для власного споживання. Були запроваджені більш суворі покарання для тих митників, які захотіли б стягувати мито зі шляхтичів. Конституція, прийнята на пйотрковському сеймі 1501 р., закріплювала, що мита мають платитися “на справедливих місцях” за старим звичаєм. Починаючи з 1507 р., в Польщі запровадили нове, прикордонне мито. Шляхтичі звільнялися від його сплати, якщо вивозили продукти з власного господарства.

У тимчасовому радомському статуті 1505 р. вперше бачимо вимогу усунути євреїв від стягування мита і податків. Пізніше на таку заборону натрапляємо в рішеннях сеймів ще не раз.

Статут Варшавського сейму 1557 р. забороняв вивозити з Корони коней. Натомість увезення не заборонялось, але продаватися вони могли тільки на ярмарках.

У сеймових конституціях підтверджувалося надане раніше містам право складу та дороги, якими мали пересуватися купці. Наприклад, конституція пйотрковського сейму 1565 р. підтвердила право складу Львова, надане місту ще у XV ст. Загалом же вона стала основою для застосування



права складу в межах Польського королівства, а з 1569 р. – усієї Речі Посполитої. Поборові універсали, що ухвалювалися на сеймах, містили детальні тарифи, але це було характерно лише для окремих періодів.

1567 р. в Короні ухвалено пйотрковську конституцію, чотирнадцятий титул якої заборонив євреям серед іншого справляти й мито. А в конституції, ухваленій об'єднаним люблінським сеймом 11 серпня 1569 р., зазначено, що цельники й митники мають бути осілими, християнського віросповідання, маєтні. До цього оренда митних зборів перебувала переважно в руках євреїв.

За постановою, прийнятою 1633 р., для впорядкування стягнення мита, а передусім з метою створення додаткового джерела прибутку для збіднілого польського скарбу, сейм встановив у Польщі чотири митних центри: Люблін, Львів, Краків і Познань. Кожен із них мав список товарів, які провозили з відповідних країн (через Львів ішли товари з Туреччини і Молдавії). Для товарів, що проходили через митні пункти, було встановлено ціни (сьогодні їх називають індикативними), виходячи з яких стягувалося мито.

На українських землях, що входили до складу Молдавського князівства, митні відносини регулювалися грамотами господарів. Ними визначалися торгові шляхи, складське право, митниці, розмір мита, встановлювалися привілеї.

В останній чверті XV ст. Кафа, Кілія та Акерман увійшли до складу Османської імперії, де митно-податкова справа регулювалася Кодексами османських законів. Кожний султан виправляв їх відповідно до потреб свого часу. У них детально розписувалися податки і мита. Для кожної місцевості імперії розроблялася окрема законодавча збірка. На південноукраїнських землях митні відносини врегульовано султаном Селімом II (1566–1574), який видав свої “Кодекси...” 1569 р. У них розписано види податків і мит (які досить важко розмежувати між собою), порядок їх стягнення й розміри, встановлені місця збору, одиниці виміру товарів. Мита на живий товар розподілялися за якістю (віком). Християни та іудеї обкладалися більшими зборами, ніж мусульмани.

З 1503 р. до 1618 р. Чернігово-Сіверщина перебувала у складі Московії (спочатку – Великого князівства Московського, з 1547 р. – Московського царства). У цій державі тривалий час митні відносини регулювалися жалуваними грамотами. Жалувані митні грамоти визначали порядок місцевого митного управління, предмети обкладання, види й розміри мит тощо. Жалувані митні грамоти видавалися на звільнення від торгових і проїжджих мит, жалувані проїжджі – на право безмитного провезення товарів. З кінця XV ст. почали видавати статутні митні грамоти, за якими збирання мита від так званих кормленщиків передавалося особливим посадовим особам – “вірним” або “откупним” митникам. У грамотах, які видавалися на їхнє ім'я, визначався розмір мит з різних видів товарів і з різних категорій купців. Статутні митні грамоти видавалися до прийняття загальнодержав-

ного Торгового статуту 1653 р. На його основі у квітні 1654 р. складено статутну грамоту, що забороняла стягування проїжджого мита у володіннях світських та духовних землевласників.

Прийнятий 1667 р. у Московській державі другий торговий статут, що отримав назву Новоторгового, встановив, що ніхто й ніде не має права торгувати, не заплативши встановленого тягла.

**Організація митної служби.** Як уже зазначалося, для Великого князівства Литовського були характерні митні округи. У центрі кожного округу, в найбільших господарських містах, розташовувалися комори, тобто головні митниці. На кордоні або на “гостинцях”, у господарських і приватновласницьких маєтках стояли прикоморки, тобто відділення головної митниці. У містечках і селах були пости, де розташовувалася митна варта. Державні комори і прикоморки керувалися безпосередньо скарбом. Підставою для об’єднання комор було передусім питання прибутковості.

Жигимонт I здавав на відкуп цілі округи або об’єднував у руках одного відкупника кілька митних округів. А відкупник уже призначав своїх слуг (справців) на прикоморки.

На українських землях, що входили до складу Великого князівства Литовського, функціонували три митні округи. На Волині були дві головні комори – Луцьк і Володимир. Прикоморки розташовувалися у таких населених пунктах, як Кременець, Дубно, Ковель, Горохів, Дубровиця, Корець, Жеславль (Заслав), Жабче, Перемиль, Литовиж, Берестечко, Турійськ, а також Брацлав і Вінниця. Хоча останні два перебували не на Волині, але східна частина Поділля (Брацлавщина) тривалий час не була окремою адміністративною одиницею і підпорядковувалась кременецьким старостам. Митна структура на Волині змінювалася. Згодом прикоморки у Кременці та Ковелі перетворено на комори. Є також дані, що певний час комори діяли в Горохові, Клевані, Дубровиці, Звягелі, Литовижі, Збаражі.

Двома головними коморами Підляського округу були Берестя й Більськ з численними прикоморками у Гродно, Мстибогові, Дорогичині, Мельнику, Кам’янці, Лосичах, Воїні, Дивині, Милейтині, Янові, Межиріччі, Суражі, Венгрові, Техановці, Тикочині, Високому та Влодаві.

Структуру Київського округу описано у пункті 2.1 цього розділу.

Випадки уникнення сплати мита й об’їзду митних комор невістановленими дорогами мали масовий характер. Тому час від часу влада вдавалася до визначення нових доріг і встановлення додаткових митниць.

Практикували два способи управління округами. Перший полягав у тому, що для завідування ними скарб призначав особливих справців, які, отримуючи платню, стягували мито і збори та віддавали все повністю до скарбу. Інший передбачав здавання округу в оренду одній або кільком особам на заздалегідь визначених умовах. Оренда потребувала певного капіталу, який іноді доводилося вносити під час підписання контракту. У зв’язку із цим, як правило, державні доходи бралися на відкуп компаніями.

Митний нагляд перебував у руках сторожі на жалуванні у митника. Начальником над нею зазвичай був королівський дворянин. За потреби допомогу відкупникам мусили надавати найближчі намісники, державці та інші службові особи. Застави влаштовувалися на розсуд відкупника у всіх, на його думку, потрібних пунктах, на королівських або поміщицьких землях. Завідування стягненням мита на прикорморках доручалось підпорядкованим особам, а на головних коморах ці операції митники здійснювали самостійно.

Оскільки одні й ті ж особи або їх об'єднання часто брали в оренду мита на великих територіях, що інколи включали кілька земель, їм доводилося вдаватися до послуг суборендарів, помічників, писарів тощо.

Як вище зазначалося, у Великому Московському князівстві з кінця XV ст. статутними митними грамотами збір мита від так званих кормленщиків передавався особливим посадовим особам – “вірним” або “откупним” митникам. Перші всі збори віддавали до скарбниці, другі – вносили заздалегідь обумовлену за відкупом суму.

Крім комор загального призначення, на території Великого князівства Литовського діяли і спеціалізовані соляні та воскові комори – у Луцьку, Володимирі, Бересті, Дорогичині та Більську, де стягувалося відповідне мито. У XVI ст. поруч із соляними складами, створеними раніше, почав діяти склад у Бересті. Воскові комори також функціонували в Турійську й Городні. Вони приносили чималий дохід скарбові.

Соляні комори засновувалися на зразок звичайних митних комор для збирання з купців соляного мита. Водночас за дорученням господарського скарбу митники-соляники ще й продавали сіль зі складів купцям і люду. Існувало дві системи експлуатації соляних комор. Перша передбачала передачу в завідування певній особі, якій доручали збирати соляне мито на господаря. Це називалося дати комору “*къ вѣрной руцѣ*”. Завідувач у визначений термін здавав рахунки щодо діяльності комори та її прибутків представникам господарського скарбу. За роботу він брав установлену частину доходу. За другою системою мито здавали в оренду на певний термін за обумовлену річну суму, зазначену в контракті. Подібною до звичайних була організація та діяльність воскових комор.

На шляху зі Львова до Молдови і Туреччини місцями сплати мита були Коломия, Коропець, Кам'янець, Снятин, Жуків, Тлумач, Тисмениця, Городиско (Городенка), Важичин, Бучач, Гологори, Поменята, Золотники, Куропатники, Дунаїв, Галич, Тербовля, Калущ, Рогатин, Підгайці.

Відповідно до сеймової конституції 1643 р., у Речі Посполитій були засновані комори в прикордонних містах України: Ніжині, Ромнах, Гадячі, Конотопі, Кременчуці, Батурині, Лоеві, Любечі, Острі, Чорнобилі, Чернігові, а також у Києво-Печерському монастирі.

У 1620–1630-х рр. діяла митниця (таможня) в Путивлі, який тоді належав Московському царству.

Процедура митного оформлення на українських землях у складі Великого князівства Литовського в середині XVI ст. мала такий вигляд: сплативши на кордоні мито з “новопривезених” товарів, занесених до реєстру, повторно купець не мав його сплачувати, навіть якщо вивозив товари за кордон. Якщо ж під час увезення він не міг заплатити на кордоні або не міг бути здійснений шацунок (оцінка, визначення вартості), належало всі товари занести до реєстру *“поборцовъ граничныхъ, ничто не утаиваючи, и квит на то взяти за печатью зъ скарбу на то даною”*. За цим квитом (борговою розпискою) на кордонах, митних коморах слід було провести оцінювання товару, а купець мав сплатити мито у Вільні або в головній коморі того місця, куди доправлявся товар.

У Польщі після Люблінської унії скарбницю, а також доходи від митниць було остаточно поділено на дві частини: одна частина йшла королю, а інша – державній скарбниці.

Протягом другої половини XVI – на початку XVII ст. Київ продовжував користуватися складським правом. Після закінчення ярмарку приїжджі купці не мали права торгувати між собою й мусили продати свої товари на київській склад або оптом місцевим торговцям і залишити місто.

Згідно зі згадуваними постановами Пйотрковського сейму 1565 р., що визначили основи застосування складського права, на купців покладалися такі обов’язки:

1) кожен купець, який прибував до складського міста, мав покинути його не раніше, ніж продасть свій товар (весь чи частину, залежало від привілею конкретному місту);

2) усім купцям-іноземцям заборонялося продавати товари один одному, а лише міщанам та купцям цього міста; виняток становили тільки ярмаркові дні;

3) під страхом конфіскації товару та сплати значного штрафу заборонялося оминати складські міста; рухатися до них необхідно було “старими й звиклими” дорогами;

4) заборонялося їздити “бічними” і “незвиклими” дорогами, а порушників очікував арешт і конфіскація товарів;

5) половина конфіскованих у купців товарів мала йти райцям, а інша – на потреби міста;

6) заборонялося об’їжджати міста й містечка далі, ніж це дозволялося привілеєм населеному пункту;

7) під страхом конфіскації товару кожен купець, який проїжджав через складське місто, був зобов’язаний зупинитися там на час, визначений складським привілеєм даного міста, після чого міг вільно їхати всім королівством, незалежно від того, розпродав він свої товари чи ні.

Однак ці положення не поширювалися на шляхту.

Приписи щодо права складу на теренах Корони містили конституції польського сейму 1609, 1611, 1629 рр.

На практиці уникнення сплати мита та об'їзд митних комор мали масовий характер. Інколи порушники отримували допомогу від посадових осіб, які одержували від того певну вигоду. Острозький купець *Іван Плескач* регулярно уникав сплати митних поборів на Луцькій митниці, чим завдавав великої шкоди господарському скарбові. У джерелах зафіксовано справжню детективну історію: отримавши інформацію, що купець із товарами виїхав із Любліна, “промитні служебники” рушили його затримувати. Через кілька днів переслідування вони вилучили як промито два вози з різноманітними товарами. У жовтні 1608 р. луцькі митники затримували возного *Криштофа Щуку*, який у показах засвідчив, що об'їхав стороною шість міст і містечок у Київському та Волинському воєводствах, де були королівські митниці та митні прикоморки. Уже наприкінці XVI ст. митна стража не могла впоратися з покладеними на неї обов'язками. Щоб покращити її роботу, застосовувалися різні проекти. Наприклад, організовували мережі донощиків для інформування комори про купців, які мають намір оминати мито.

У Московському царстві мита зазвичай сплачували під час продажу товарів. Кошти надходили до царської казни, а збирали їх особливі виборні, які називалися митними головами. Під час призначення на посаду останні цілували хрест і обіцяли, що державного добра не приховуватимуть і ніякого лиха не чинитимуть.

**Оренда митних зборів.** Цей вид діяльності був досить поширеним. Господар надсилав дозволений (дозвільний) лист до воєводи, в якому зазначалося, кому, на який термін і на яких умовах передавались в оренду митні збори. Зазвичай термін оренди становив три роки, а визначена для кожного випадку орендна плата мала вноситися щороку, рідше – кожні півроку у певний день. Переважно вона здійснювалась у грошовій формі, хоча інколи якась частина сплачувалася певними виробами.

Воєводи та його наміснику суворо заборонялося втручатися у збирання мита і промита, тобто конфіскацію контрабанди чи товару, провезеного з порушенням сплати мита. Лише митники мали право ставити спеціальну печатку на товари, що пройшли всі необхідні митні процедури.

За великих князів Олександра та Жигимонта I мита здавалися в управління або в оренду хаотично, і скарб переходив від однієї до іншої системи управління. За Жигимонта I управління митними округами зазнало суттєвих змін, метою яких було отримання більших прибутків. За Казимира Ягайловича та Жигимонта II Августа (великим князем литовським був у 1544–1572 рр., польським королем – у 1548–1572 рр.) уряд активно користувався системою оренд, або відкупів. Це дозволяло господареві отримувати живі гроші для власних і державних потреб.

Зазвичай в орендних договорах закріплювалися:

- 1) заздалегідь визначена сума оренди, її термін і певна плата, яку слід було вносити щопівроку або щороку;
- 2) можливий завдаток;

- 3) порядок стягнення мита;
- 4) доручення місцевій владі оберігати митників і допомагати їм у діяльності, що розглядалося не як сприяння певним особам, а як допомога господарському скарбу;
- 5) непідсудність орендарів судові місцевих урядників (намісників, воєвод, старост) або їхніх помічників;
- 6) прохання до воєвод і намісників сприяти під час затримання тих купців, які хотіли проїхати через місто, не сплативши мита, або об'їхати господарські митниці не встановленими державою шляхами, а також брати штраф (промито);
- 7) урахування непередбачуваних, форс-мажорних обставин;
- 8) фіксування умови безмитного пропуску товарів, вартість яких потім відшкодовували митникам зі скарбу;
- 9) зазначення терміну оплати за квитанціями – накази про виплату грошей урядникам за службу за рахунок певного мита.

Слухання лічби про прибутки і видатки митниці здійснювали підскарбій дворний, маршалок і писар господарський, після чого подавався звіт, який затверджувався монархом шляхом надання визнаного листа. Якщо ж орендар розраховувався зі скарбницею не повністю, то він просив про відстрочку плати й давав квитанцію (боргову розписку) урядовцям.

**Види та розмір мита.** Чіткої межі між митом і податками в сучасному розумінні не існувало. Розрізняли внутрішні мита (державні та приватні) й зовнішні (цлю), що сплачувалося на кордоні. Цлю бралось від торговельно-комунікаційних засобів (возів, коней, ком'яг, шкут), незалежно від товару, що ними перевозився. А мито – це всі інші види оплат від роду та виду товару. Загалом же поділ на цлю і мито усталився лише у середині XVI ст.

Внутрішні мита стягувалися під час пересування товарів у країні: на мостах, греблях тощо, або ввезенні їх до міста, чи перевезенні через нього, або через заставу. Торгові мита стягувалися під час переходу предмета споживання від продавця до покупця найчастіше в той момент, коли урядова або громадівська влада закликала до засвідчення правильності ваги та міри продукту, що продавався. Торгові мита стягувалися лише з товарів, а мита на заставах і переїздах падали інколи на товари, а інколи на осіб, які прямували з товаром чи без нього. Серед останнього роду мит слід розрізняти мита провізні та ввізні, проїзні та в'їзні.

Найпоширенішим в'їзним та виїзним митом була обістка (обвістка), або явка. У широкому значенні цей термін уживався як сповіщення урядових органів міста про прибуття до нього тих чи інших осіб, яке оплачувалось. Але переважно його вживали у вузькому значенні виду митного збору, який сплачувався завжди, незалежно від торгового і провізного мита, бо його головне призначення полягало у повідомленні про прибуття товарів.

Інший вид особистого мита, головщина, стягувався досить рідко. Мостове бралось за прохід людей через мости і греблі без товарів.

Серед мит, якими обкладалися товари під час їх пересування, виділяють дві групи. Перша – це мита, що стягувалися державою, громадами або приватними землевласниками як плата за якусь реальну послугу проїжджим особам: мостове, гребельне, мито на перевозах і мито, яке сплачували під час переходу річкових суден через язи й під мостами. Вони різнилися способами стягнення та розміром. Інша група – це мита із суто фіскальними цілями. Вони стягувалися за різноманітних умов. Деякі були узаконені великокнязівською владою. Інколи такі мита отримували спеціальні назви. Зокрема, в Києві на пристані із жита, яке міряли на колоди, стягували покладне мито на костел св. Миколая. А з ком'яг, що йшли вниз по Дніпру, брали корчовщину.

Особливим видом проїжджого мита було соляне, яке стягували (переважно у волинських замках) від солі, що перевозилась, та від караванів (тільки у південних замках). Право на збирання соляного мита великі князі досить рідко надавали приватним особам та місцевому уряду.

Ввізне мито у Великому князівстві Литовському встановлювалося з урахуванням суспільних потреб на товари. Зокрема, на потрібніші недорогі тканини тариф був учетверо-вп'ятеро нижчим, ніж на дорогі. Нове мито, запроваджене у 1561 р., було значно вищим на імпортовані предмети розкоші. На шовк і дорогі тканини воно становило 10 % вартості товару.

Розмір мита в різних місцевостях різнився. Наприклад, у Черкаському замку торговці, які не мали безмитних листів, сплачували по три гроші мита від копи, а обвістки – старості, по грошу кожний. У сусідньому Канівському замку платили таку ж обістку, а купці, які не мали безмитних листів, сплачували мито в розмірі двох грошів від копи. Соляне й медове мито брали натурою, рибне – частково натурою, а частково – грошима.

У визначенні тарифів ураховувалася загальнополітична ситуація. У роки Лівонської війни встановлено таксу, за якою з імпорту заліза, міді й товарів воєнного призначення мито не стягувалося. Натомість суворо заборонялося вивозити за кордон коней, зброю та залізо. У серпні 1563 р. до службовців Литовського князівства, включаючи митників, були розіслані листи із суворою заборonoю пропускати за кордон харчі. Загалом така практика була досить поширена.

На землях Корони у XV і XVI ст. накладання такси на товари доручалося воєводам, які встановлювали ціни як на місцеві, так і на привізні товари. Щодо останніх лише за Жигимонта I видавалися загальні такси для всієї держави. 1565 р. усі більш ранні приписи були зібрано та видано. Воєводам надавали повну владу щодо всіх товарів, крім хліба, який таксі не підлягав.

За “Кодексами османських законів” Селіма II 1569 р. на південно-українських землях, що входили до складу Османської імперії, стягували ресм-і фичи (податок за діжку) та іспене (податок за відкриття діжки) передусім із діжок з вином, а також із оцтом, горілкою та виноградним соком. За провезення деревини плотом з Дністра “начальник Акермана” брав держав-

ний ашар натурою в розмірі 10 %, хоча інколи плата сягала третини. Стягувалися брамний податок і податок з підводи. За провезення товару на двоколісних возах сплачували менше, ніж за провезення на чотириколісних возах. Обидва податки стягувалися як у грошовій формі (з худоби, алкоголю), так і в натуральній (з деревини). За кожну підводу риби сплачували 8 акче. За провезення риби підводами або чайками стягували також натуральний податок. Існував податок на зважування. Розмір зборів з худоби, а також із рису, інжиру й винограду, що ввозилися до Акермана, становив декілька акче. З вина й горілки мито становило кілька десятків акче з бочки. Також стягували мостовий податок (за проїзд через міст) і податок на печатку.

Були податки, пов'язані з торгівлею рабами: ресм-і тамга (податок за тамгу, тобто тавро на шкірі раба, який збирався, коли невольника привезли без хюджету – акта на право володіння рабом), мейанджилик (збір за посередництво), бадж-і текрар (податок за повторний продаж невольника). Розмір мита на невольників залежав від місця походження, наявності хюджету, від того, продавався невольник вперше чи повторно, від віку.

Із прийняттям у Московському царстві Торгового статуту 1653 р. численні мита були замінені єдиним митом у розмірі 5 % з рубля ціни товарів. Із солі стягували 10 % від ціни. З продажу риби та хутра були встановлені особливі мита. Іноземці мали сплачувати мито в розмірі 6 % з ціни товару на внутрішніх митницях, а під час вивезення московських товарів – 2 % проїжджого мита на прикордонних митницях. Було збережено збори на гостинних дворах і на перевозах через великі ріки.

Прийнятий у Московському царстві Новоторговий статут 1667 р. встановив, що піддані московського царя мали платити по 10 алтин з рубля, а іноземці – 20, тобто 10 %. Крім того, якщо купець не розпродав свій товар і вивозив назад, то платив вивізне мито.

**Митні пільги.** У Великому князівстві Литовському вони надавалися як іноземцям, так і підданим господаря. Причини надання митних пільг були різні:

- 1) задоволення прохання інших монархів щодо своїх підданих або послів для підтримання добрих відносин;
- 2) на подяку за надання особою певних послуг державі;
- 3) задоволення прохання ченців православних монастирів південних країн, які прямували до Москви по милостиню чи поверталися з нею через територію князівства;
- 4) у разі закупівель для монарха чи господарського скарбу;
- 5) як компенсація мешканцям південних прикордонних міст за труднощі життя;
- 6) з метою полегшення становища мешканців територій, що зазнали збитків від вторгнень татар.

На прохання волинської шляхти 1554 р. Жигимонт II Август надав привілей, яким звільняв від сплати мита волинських купців, котрі везли хліб на продаж до Луцька, Володимира і Торчина.



Митними пільгами користувалися мешканці міст, що отримали магдебурзьке право. Зокрема, магдебурзьким привілеєм Олександра Казимировича від 26 травня 1494 р. київські міщани звільнялися від сплати вишгородського, чорнобильського, білгородського та глеваського мита (тобто у відповідних митницях) і по всій Київській землі. Пізніше кияни отримали право безмитної торгівлі по всій державі, яке двічі підтверджувалося у 20-х роках XVII ст., тобто тоді, коли Київ уже належав Короні.

Пільги на звільнення від сплати мита отримували також відомі магнати (наприклад, князі Острозькі у 1527 та 1560 рр.).

У Польщі за Нішавським привілеєм 1454 р. від сплати мита звільнялася шляхта, що підтверджували й розширювали конституції 1496, 1504, 1511, 1538 і 1550 рр. Після Люблінської унії зі шляхти мито не стягували, тільки у випадку запровадження так званого генерального мита, що в XVII ст. траплялося нерідко. Натомість в останній чверті XVIII ст. шляхта вже сплачувала мито в обов'язковому порядку.

**Звернення до великого князя з питань, пов'язаних зі справлянням мита.** Неодноразово шляхта скаржилася на стягнення урядниками нових мит, яких не було раніше. Зазвичай це закінчувалося привілеєм великого князя, в якому підтверджувалися права шляхти сплачувати лише старі мита, а посадовцям заборонялося стягувати мита, яких не було за попередніх князів.

Проте не всі прохання до господаря були задоволені. Зокрема, відмовою завершувалися звернення не встановлювати в маєтках державні мита і комори. Жигимонт I висловив нерозуміння, в чому може полягати шкода маєткам, адже комори встановлені для поповнення господарського скарбу. Проте він запропонував, якщо хтось потерпає від державних комор, звертатися до володаря персонально, і кожна справа буде розглянута. В іншому випадку монарх детальніше обгрунтував відмову: митниці в шляхетських володіннях необхідні, щоб запобігати контрабанді та спробам купців уникати сплати мита, користуючись незатвердженими дорогами. Так само вже Жигимонт Август не задовольнив прохання, щоб митними коморами завідувала лише місцева шляхта, а не іноземці. Було відмовлено також у проханні дозволити всім охочим торгувати в князівстві склом, закупленим за кордоном; це право залишалося за особами, яким була надана відповідна вольність.

Траплялись і скарги міщан на несправедливе стягнення мита. Зазвичай великий князь наказував усунути порушення.

**Митна складова дипломатичних відносин.** Питання зовнішньоторговельних відносин та стягнення мита постійно були в центрі уваги під час дипломатичних переговорів. У договорі короля польського і великого князя литовського Жигимонта Августа з кримським ханом Саган-Гіреєм, укладеному в другій половині XVI ст., закріплювалося право купців Корони та Князівства приїжджати до Хаджибея по сіль, заплативши мито за давнім звичаєм. Якщо ж у Хаджибеї вони зазнавали шкоди від підданих хана,

останній мав її відшкодувати королю. Обумовлювалася можливість купців обох сторін, сплативши стародавні мита, вільно торгувати на території іншої сторони.

У 1551 р. Жигимонт Август дав згоду на прохання послів молдовського господаря Штефана, аби купцям з цієї держави дозволили торгувати на всій території Великого князівства Литовського після сплати мита, а правитель стежитиме, щоб купці з князівства, заплативши мито, могли торгувати в Молдові.

Часто предметом дипломатичних переговорів Литви з іншими державами ставав дорожній примус. У 1498 р. Олександр Казимирович звинувачував московського посла Михайла Плещеева, що той провів купців повз місця стягнення головного (в'їзного) мита. У посланні до Івана III Васильовича господар пропонував, аби той наказав своїм послам їздити звичними дорогами. А якщо з ними прямуватимуть московські або заморські купці, аби завжди платили мито "по-старому". Загалом "польовий" шлях від Перекопу до витоків річки Коломак, повз Путивль, Новгород-Сіверський і далі на Москву був досить популярним серед тогочасних контрабандистів. Деякі з них за провідників брали й литовських урядовців, які за послуги отримували відповідну плату.

У разі пограбування іноземних купців під час руху встановленою дорогою їх збитки відшкодовувала держава. Траплялося, що повертали й відібрані товари: наприклад, левантійським купцям, пограбованим у 1503 р. козаками поблизу Черкас. Коли ж пограбування зазнавали на "незвичайній" дорозі, то на компенсацію постраждали розраховувати не могли. У середині XVI ст. уряд Великого князівства Литовського звернувся до кримського хана, аби той наказав своїм купцям ходити усталеними дорогами й повідомляти про рух воеводу київського та старосту черкаського і канівського. Останні мали забезпечувати їх безпеку. В іншому ж випадку уряд не брав на себе відповідальності за недоторканність караванів.

Предметом дипломатичного листування ставало й надання митних пільг (звільнення від сплати мита чи пільговий тариф) послам або іншим особам.

**Митні процеси в Криму в ранньомодерний час.** Процес формування на базі Чорноморського улусу Кримської орди розпочався в XIV ст. за еміра Едигея. Її державно-правове оформлення в ханство завершується в середині XV ст., за часів хана Хаджі I Герая та його сина Менглі I Герая. Кримське ханство було цікавим самобутнім державним утворенням, де в економіці поєднувалися такі уклади, як військова здобич і торгівля полоненими та активна участь у транзитній торгівлі іноземних купців. Ці чинники породжували й характерні риси митної системи.

Однак у другій половині XV ст. політична обстановка в Північному Причорномор'ї почала кардинально змінюватися. У цей час швидкими темпами розширюються кордони Османської держави. Блокування Босфору через побудову фортеці Румелі Гісарі в 1452 р., захоплення Константино-

поля в 1453 р., контроль за Дарданеллами в результаті спорудження в 1463 р. двох фортець у Чанаккале по обидва боки протоки призвели до значного посилення ролі османської Туреччини в системі міжнародної торгівлі, зокрема в Чорноморському басейні. Потім у 1475 р османи захопили Кафу, Тану (Азов); наступним їх кроком стало знищення князівства Феодоро і підкорення Кримського ханства на принципах військово-політичного та релігійного васалітету, а 1484 р. були захоплені Лікостомо (Кілія) і Монкастро (Акерман).

Після захоплення турками генуезьких колоній на північному узбережжі Чорного моря місто Кафа (османи називали Кефе, відповідно й Кефинська провінція) стало центром османської провінції – санджаку. Санджак як головну адміністративну одиницю Османської імперії очолював санджак-бей, це був підрозділ бейлербеялика. До складу провінції входили південно-східна берегова та передгірна частина Криму, в тому числі околиці Кафи, Керчі, Тамані на східному березі Керченської протоки й Азака в гирлі Дону. Наприкінці XVI ст. статус провінції підвищився: її перетворено на еялет під владою губернатора, який називався бейлербеєм. Одночасно зі створенням провінції Кефе було відкрито й Кефинську митну зону.

В імперії з'явилася мозаїка митних зон, так звана система mukata'a. Адміністративні центри були водночас центрами митних зон mukata'a, вони могли орендувати деякі місцеві гавані, мали власні митні доми. Мита нараховувалися на всі товари, що ввозилися і проходили через митні зони. Кожна з них мала власну регуляцію з різними тарифами й практику, яка, мабуть, існувала в доосманський час. Щодо внутрішніх зон, то митні центри влаштовувались на головних караванних шляхах. Каравани прямували офіційними шляхами і зупинялися в митних центрах, які могли бути торговими містами, часто – караван-сараями. У кожній зоні мито стягували лише один раз.

Митну документацію османи складали у стилі сиякат: використовували скорочення слів однією чи двома літерами, цифри писали спеціальними складними скороченнями слів. Такі записи неможливо було сфальсифікувати, замінити чи прочитати нефахівцю. Що стосується місця розташування позицій для заповнення митних реєстрів, то перша колонка визначала судно, яке ввійшло в порт або вийшло з порту з прізвиськом власника чи капітана; друга колонка містила інформацію про купців, які супроводжували товар; наступна графа вміщувала характеристику товарів (кількість, приблизний обсяг, вартість); в останній графі фіксувалась інформація про митний податок.

Для посилення контролю за стягненням мита османським диваном (урядом) у XVI ст. створюється спеціальний контрольний орган при фінансовому департаменті, який очолював чиновник – баш бакі кулу. У його підпорядкуванні перебував штат із 60 бакі кулу, які діяли як агенти й мали

повноваження застосовувати арешт до відкупників митних зборів за невиконання ними планів стягнення. На території кримського узбережжя кожна митна зона, визначена державою, вже самостійно формувала фіскальні підрозділи – мукатаа, що здавалися в оренду орендарям та суборендарям. Кожна митна зона мала свої установлення з різними шкалами податків і практикою їх стягнення.

Товари, які ввозилися суходелом і перевозилися внутрішніми комунікаціями півострова, не вважалися імпортом, особливо якщо перевозилися мусульманами. Винятки щодо мит були тільки для товарів, які прибували з Подунав'я. Кожен купець, який вивозив товари морем, сплачував експортне мито, покидаючи Крим, друге мито сплачував у Стамбулі, якщо реалізовував там свій товар. Транзитні вантажі морем чи суходелом, які не планувалися для продажу на ринках Стамбула, митом не обкладалися.

Після укладення договору про військово-політичний союз Кримського ханства і Туреччини за турецькою митною зоною закріплювались узбережжя з портами Чембало (Баликлагу), Солдая (Судаг), Кафа (Кефе), Воспоро (Керч), Мантрега (Тамань), Копу (Темрук), Тана (Азак), Мапа (Анапа), відібраними переважно у генуезців. Ханство залишало собі лише одні “морські ворота” – Гезлеве, які на певний час (1525–1542) теж стали османським володінням. Ці центри ввійшли до складу Кефинського еялету, тоді як порти північно-західного Причорномор'я – Кілія, Акерман, Гаджибей, Озю (Очаків) тощо – до Сілістринсько-Очаківського еялету. На ці території поширювався митний суверенітет Османської імперії. Мита на користь султанської казни стягувалися лише за експорт, імпорт і транзит, який проходив через порти Чорного моря. Водночас внутрішні мита і прикордонні перекопські мита залишалися в компетенції кримських ханів. Також до ханської скарбниці стягувалися ринкові мита з торгівлі, яка відбувалася на території міст, що входили до турецької митної зони.

Мито для всієї Кефинської зони було однакове для мусульман і немусульман і становило 4,2 %.

***Становлення козацтва як чинника торговельно-митних відносин.*** Перші повідомлення про низових українських козаків датовані 1489 і 1492 рр., містяться у “Всесвітній хроніці” польського автора Мартіна Бельського, а в документах київської землі зафіксовані під 1492, 1493 і 1499 рр. Центром формування козацтва виступив середній Подніпровський регіон, його передстєпова смуга. Економічні перспективи порубіжного регіону Південної України і незалежність його від податків державній владі Литви та Польщі передусім спонукали населення до господарської діяльності на цих територіях.

Інтенсивно розвивалося так зване уходництво – рибні промисли, полювання, бортництво. Кожну весну порубіжне населення розходилося по

“уходах” на десятки кілометрів до дніпровських порогів, Ворскли, Орелі та Самари. Це динамічне, напівкочове, загартоване в перманентних сутичках із татарами та між собою, напіввійськове, напівпромислове населення і стало в майбутньому основою козацтва.

Наявність у козацтва розгалуженого господарського механізму створила об’єктивні умови для перетворення цієї соціальної верстви вже наприкінці XV ст. в самостійний суб’єкт торговельних відносин з українськими містами у складі Великого князівства Литовського. Саме так адміністрація останнього й сприймала козацтво і прирівнювала його представників у питаннях митного обкладення на ринках до турків, татар, вірмен, тобто іноземців, про що свідчить грамота литовського князя Олександра “Про прибутки воєводські” 1499 р.

Водночас із участю в торгових операціях у містах козацтво починає формувати свій митний кордон, територію й податки. На першому етапі цей процес мав характер збройного відстоювання своїх прав на володіння певними економічними регіонами та поступовим формуванням усвідомлення права на митні податки в кордонах існування низового війська. Військова організація, яка доклала значних зусиль для економічного освоєння Південної України, силою зброї відстоювала своє право на життя і на всі економічні заходи, що гарантували прибуток, зокрема й митні податки з купецтва.

Перші дипломатичні скарги турецьких султанів і кримських ханів належать до 1490-х рр. А з середини XVI ст. прагнення козацтва закріпитися на південних торговельних шляхах набуло регулярного й систематичного характеру. У 1545 р. кримський хан звернувся до польського короля Жигимонта Августа зі скаргою на дії низових людей у зв’язку з розгромом турецького каравану під Санджаровом. Далі були погроми купців у 1552 і 1559 рр. Збитки від погрому 1552 р. кримською стороною оцінювалися в 28 000 золотих та 50 100 московських грошей.

Питання торгівлі – її нормування або захисту татарських чи турецьких купців, які зазнавали шкоди в Україні від низових вольниць, – постійно порушувалося ханським урядом під час переговорів із польським королем. Значна увага в цих документах приділялася чумацькій торгівлі південною сіллю, яка вже на початку XVI ст. відігравала настільки важливу роль, що умови її здійснення спеціально обговорювались у міжнародних угодах. У мирному трактаті, укладеному 1540 р. у Кракові, від імені кримського хана Сахіба I Герая і польського короля Сигізмунда I (Жигимонта Старого) проголошувалося, що коронні й литовські купці могли брати сіль у Качибееві (Гаджибеї) і розвозити її до Києва, Луцька та інших міст, заплативши “звичайне мито”. Адміністрація Кримського ханства цю торгівлю намагалася поставити під свій цілковитий контроль. Але цьому перешкоджало поширення стихійної чумацької торгівлі та завоювання фактичного митного контролю козаками над чумацькими комунікаціями.

**Митна система Б. Хмельницького та його наступників.** В історії розвитку державно-правових установ України XVII ст. роль гетьмана Богдана Хмельницького вирішальна. У складних умовах війни, руйнації стабільної соціальної структури було збудовано державну й управлінську систему, яка проіснувала до 1760–1780-х рр., остаточної ліквідації автономного правління в Україні. Одне з перших місць у цій системі зайняло митне відомство. Під час українсько-польської війни 1648–1667 рр., коли територія України фактично перетворилася на суцільний театр бойових дій, а гетьманський уряд, на відміну від лідерів англійської революції 1640–1649 рр., які мали мануфактурне виробництво, міг спиратися лише на кустарне ремісництво і транзитну торгівлю, митна справа відіграла роль головного інструмента в забезпеченні фінансовими ресурсами війни. Тож можна говорити про гетьманську митну політику, спрямовану на виконання двох основних завдань: 1) зміцнення старих і відкриття нових торговельних контактів з метою запобігти торговельній блокаді козацької України з боку Речі Посполитої; 2) застосування тарифної справи для інтенсифікації внутрішнього ринку і нарощування транзитного потенціалу української території.

Митна система Б. Хмельницького створювалася з урахуванням попереднього досвіду. В її основу покладено митні традиції Великого князівства Литовського, Польського королівства, запорозького козацтва тощо.

У період з 1654 до 1754 рр. в Україні існувало два основні види зовнішніх мит: від вивезення товарів – евекта, а за ввезення товарів – індукта. Розмір в обох випадках зазвичай був однаковий – 2 % від ціни товару. Всі мита йшли до гетьманського скарбу і розподілялись на адміністрацію гетьмана, військо та озброєння. До так званих внутрішніх мит слід зарахувати збори з мостів, гребель, перевозів, вагове, кругове, поковшеве тощо.

Універсал гетьмана Б. Хмельницького від 28 квітня 1654 р. був першим митним тарифом, що юридично закріпив митне регулювання в Гетьманській Україні. У подальшому гетьмани продовжували цю традицію. 8 грудня 1667 р. гетьман Правобережної України Павло Тетеря видав універсал, яким встановлював розмір індукти, котра була ідентична тарифові 1654 р. За універсалом Івана Самойловича від 8 березня 1679 р. встановлено індукту *“от всяких купеческих товаров из-за границы в Украину, а из Украины в заграницу привозимых, которые гуртом, а не врозь продаваемы бывають за войсковым и давним обычаем от 100 золотых по 2 золотых”*.

Індукта й евекта, як і інші збори, віддавалися за певну суму на відкуп окремим особам за часів гетьманування Брюховецького, Самойловича і Мазепи. Але такий спосіб стягнення зборів викликав велике незадоволення з боку населення. Через це після падіння Самойловича оренду довелося скасувати. Відновлена Іваном Мазепою, ця система проіснувала до 1750-х рр., коли від неї відмовилися з тієї ж причини.

Уряд, зацікавлений у розвитку зовнішньої торгівлі Гетьманщини, намагався надавати певні пільги для іноземців. Іван Виговський своїми універсалами від 9 лютого 1658 р. та 3 травня 1659 р. дозволив грекам вести на території Гетьманщини безмитну торгівлю, сплачуючи лише зовнішні мита: індукту й евекту. Усі наступні гетьмани також підтверджували своїми універсалами право грецьких купців вести вільну торгівлю, сплачуючи тільки зовнішні мита. Зокрема, такі універсали видав Іван Брюховецький 16 березня 1659 р. та 1 березня 1666 р. Не останню роль у наданні пільг грецьким купцям відігравав релігійний чинник: греки в очах українських гетьманів і духовенства були мучениками, страждальцями за віру.

**Митна система Гетьманщини першої половини XVIII ст.** За Івана Скоропадського, згідно з універсалами 1709, 1714 та 1721 рр., стягували індукту “от рубля по шагу”, а евекту – “от воза тютюну по 50, по 60, от вола, что до Шлевска ходят, по 10, от вола, что до Москвы ходят, по 4, от кuffy горелки по 20, от воза пенки по 12 копеек”.

Митні збори приносили чималі прибутки. Особливо великий прибуток від збору індукти й евекти давали Ніжинський і Роменський ярмарки. Розмір мита, що збирався на Гетьманщині упродовж першої половини XVIII ст., постійно зростав.

У перші десятиліття XVIII ст. сума зібраного індуктового збору становила близько 10 000 руб. У 1724 р. вона була 18 697 руб. 62 коп. У 1731 р. зросла до 20 000 руб., а 1740 р. – до 27 000 руб. На час скасування російським урядом митних зборів на Гетьманщині в 1754 р. евекта й індукта, які надходили до військового скарбу з усіх полків, крім земель, що відійшли до Нової Сербії, дорівнювали 48 148 руб. 85 коп. Ця сума становила одну четверту, а в 1730–1740-х рр. – навіть коливалася від третини до половини прибутків гетьманського скарбу за рік.

Одиницею оподаткування під час стягнення мит на перевозах, мостах і греблях із проїжджих купців були віз та голова худоби. Бралось до уваги, легкий віз чи важкий, іноземний або тутешній.

Від сплати індукти й евекти звільнялися генеральна, полкова, сотенна старшина, монастирі, церкви, військові товариші, за персональним привілеєм – заможні козаки.

**Зміни в митному законодавстві Російської держави.** У самій же Росії до середини XVIII ст. існували митні порядки, запроваджені Торговим статутом 1653 р. і Новоторговим статутом 1667 р., указами Петра I першої чверті XVIII ст. та митними тарифами 1724 і 1731 рр.

Із 1720 р. у Росії працювала комісія з вироблення тарифу, остаточний текст якого було підписано 31 січня 1724 р. Тариф передбачав установлення заборонних мит на товари, що вироблялися на металургійних заводах, шовкових, полотняних, суконних та парусних мануфактурах, хімічних за-

водах, гудзиковій та голковій мануфактурах. За своїм спрямуванням він був протекціоністським, проте не зачіпав митних порядків України. На товари, які в достатній кількості вироблялися в Росії, мито було досить високим – 75 %. Мита в розмірі 50 % із ціни товару накладалися на голландські полотна, оксамит, тонкі байки, срібло, мапи. 25-відсотковим митом було обкладено всі вовняні тканини, крім сукна, напівшовкові тканини, вичинену шкіру, панчохи, бахрому, залізну зброю, скляні пляшки. 10-відсотковим митом оподатковувались товари, що вживалися в повсякденному побуті. Мито у 4–6 % накладалося на хутра, вина, рибу, сукна. На дерево мито було зменшено до 1,5 %. Безмитно дозволялося ввозити вироби з дорогоцінних металів, овочеve насіння, цитрусові, будівельні матеріали. Щодо товарів, які вивозилися за межі Росії, то мито на них залишалося незмінним – близько 3 % від ціни товару. Тарифні ставки збільшено тільки на товари, на які держава мала монополію вивезення, – деякі види хутра, ікру тощо.

Цей тариф діяв до 1731 р., коли було прийнято новий. Мито на товари, що оподатковувалися за тарифом 1724 р. заборонними митами в розмірі 75 і 50 %, було зменшено в 7,5 і 5 разів, і навпаки, товари, які за тарифом 1724 р. оподатковувалися митом у розмірі 4–6 % від ціни товару, у 1731 р. було обкладено вищим митом. Відпускні мита скасували майже за всіма статтям тарифу, крім рибного клею, прядив'яних виробів, міді, заліза. Тариф 1731 р. так само, як і попередній, не поширювався на Гетьманщину і проіснував у Росії до 1757 р., доки не було прийнято новий, який і став завершальним етапом у ліквідації митних порядків на Гетьманщині.

**Заходи російського уряду щодо підпорядкування фінансової системи Гетьманщини.** Із початку XVIII ст. російський уряд намагався примусити українське та російське купецтво змінити традиційні торгові маршрути. У 1711 р. українським купцям дозволялося возити товари до Риги, бо місто вже було у складі Російської держави. Сплативши на Гетьманщині індукту, в Ризі українські купці платили мито до російського скарбу в розмірі 5 коп. із кожного карбованця.

Російський уряд не повною мірою володів тодішньою ситуацією в українській економіці, зокрема в зовнішній торгівлі. Тому Комерц-колегія задумала з'ясувати обсяг і напрямки переміщення товарів через українські лівобережні міста. За її рішенням до Ніжина було послано чиновника В. І. Блеклова. На початку 1721 р. він доповів у Комерц-колегію про виконання завдання і додав до рапорту реєстр товарів експорту й імпорту за 1715–1720 рр. Блеклов подав відомості тільки за вказаний період через відсутність записних книг індукти до 1715 р. У рапорті він зазначив, що мито з відкупу збирає ніжинський індуктор П. Лукін з розрахунку 3 коп. з 1 рубля російськими грошима, і що скарг купців на утиски відкупника він не чув. Додані до рапорту 11 реєстрів складено на підставі реєстрів факто-



рів (індукторів, екзаторів) різних міст і митниць: Києва, Ніжина, Переяслава, Стародуба, Ромен, Чернігова, Переволочної.

У 1731 р. сенат ухвалив практику передання індукти на відкуп “охочих людей” на строк не більше 6 років. У торгах взяли участь українські, російські та грецькі купці, які й довели відкупну суму до 28 697 руб. Але торги були безрезультатні через те, що гетьман Данило Апостол (1727–1734) висловився проти деяких претендентів. Того ж року сенат ухвалив “дать торг” тільки українським мешканцям. Згідно з імператорською резолюцією на сенатській доповіді, відкуп у 20 000 руб. терміном на 6 років передано ніжинському війтові Петру Стерієву, відкупні гроші необхідно було “по третям года” сплачувати в канцелярію міністерського правління. Подальшим кроком у цьому напрямі був сенатський указ від 8 грудня 1748 р., за яким Генеральна Військова канцелярія мусила призначити для екзації індуктового збору “из знатных природных и оседлых, искусных к тому малороссиян”. Ці екзатори мусили збирати індукту і віддавати її до Військового скарбу, “и тех сборных денег без указа из сената ни в какие расходы не держать”. Як уже зазначалося, евекта й індукта були одними з основних джерел надходження коштів до військового бюджету. Проте російський уряд намагався спрямувати прибутки з цих зборів на свої потреби. Так, 11 грудня 1742 р. видано імператорський указ, згідно з яким “употреблялись те индуктные деньги з прочими тамошними Малороссийскими доходами на гусарские полки”.

Із відновленням у 1750 р. гетьманства в Україні індукту й евекту збирали вже на гетьманський уряд. Підприємливий сотник Крижановський, бажаючи домогтися ласки гетьманської, а також поліпшити своє матеріальне становище, 10 вересня 1751 р. звернувся до гетьмана Кирила Розумовського з проханням передати йому на відкуп збирання індукти й евекти за 50 000 руб. на рік на кондиціях, що будуть викладені в контракті. Як зазначалося в “доношении”, Крижановський обіцяв збирати “бездоимочно, с полегчением малороссийскому народу” і водночас на декілька десятків тисяч карбованців вище від суми, яку тоді давав цей збір. Гетьман пішов на зустріч вигідній пропозиції, внаслідок чого вже 12 вересня 1751 р. в економічній канцелярії з Крижановським було укладено контракт. Йому надавалося право називатися військовим екзатором. Збирання індукти й евекти провадили дозорці, фактори і прикажчики, запрошені на службу Крижановським. Під його керівництво переходила також головна карвасарія (установа, що відала збором індукти й евекти) в Ніжині, а також місцеві. Діяльність Крижановського як військового екзатора була короткою: постійні скарги з боку низових козаків, греків, поселенців Нової Сербії, старовірів на занадто запопадливе ставлення екзатора до своїх обов’язків змусили гетьмана Розумовського розірвати з ним контракт.

Водночас успішна реалізація проекту П. І. Шувалова зі скасування внутрішніх мит на теренах самої Росії прискорила розгляд питання про порядки на території України. Із січня 1754 р. портові та прикордонні митниці розпочали збирання мит на загальній основі. Але в указі від 4 січня 1754 р. не було спеціально обумовлено, як чинити зі збиранням мит із товарів, які вивозилися з України та ввозилися в Україну. Тільки стосовно найважливіших експортованих Гетьманщиною товарів (пряди́ва, сала, воску) містилася вказівка, щоб з них у Брянській, Сівській та Курській прикордонних митницях не брали 13-копійчаного мита, оскільки воно збиратиметься в портах під час продажу цих товарів.

Сенат, розглянувши 14 березня 1754 р. подання гетьмана, прийняв рішення про зміну митних порядків в Україні та подав свою доповідь для затвердження імператриці Єлизаветі Петрівні. Імператриця затвердила доповідь сенату і вже 15 липня 1754 р. видала указ “Об уничтожении индуктного сбора и о взимании с товаров, привозимых из Малороссии в Россию и из России в Малороссию, одних вновь положенных пошлин”. Отже, індукта й евекта в торгівлі між Гетьманщиною та Росією скасовувались. Оскільки митниці на кордонах Гетьманщини з Польщею і Туреччиною ще не були зорганізовані, до їх облаштування українським купцям, які привозили з-за кордону товари для продажу в Росію, наказувалося на Курській, Брянській чи Сівській митницях до індукти доплатити різницю 13-копійчаного мита.

Скасувавши митні збори на Гетьманщині, російський уряд мав вирішити ще одне важливе питання. Воно полягало в тому, що митні збори, які існували в Україні в першій половині XVIII ст., надходили до гетьманського скарбу, а звідти направлялися на різні потреби української держави. Їх сума була не така вже й мала. Як зазначалося, евекта й індукта разом на 1753 р. становили 48 148 руб. 85 коп. Тому, ліквідувавши митну систему Гетьманщини, а разом із нею і митні збори, російському урядові необхідно було поповнити якимись доходами втрати бюджету на цю суму. Тож 26 червня 1755 р. на підставі указу Єлизавети Петрівни від 15 липня 1754 р. Комерц-колегія ухвалила видавати вказану суму із мит, зібраних на Переволочанській та Кременчуцькій митницях, причому Переволочанська митниця повинна була видавати на 24 148 руб. 85 коп., Кременчуцька – 24 000 руб. Якщо на цих митницях не вистачало зібраних грошей до зазначеної суми, то Комерц-колегія наказувала поповнювати недостачу з інших митниць.

Заведеного ладу на митницях дотримувались аж до 15 травня 1758 р., а потім усі митниці, відповідно до указу сенату, було передано на відкуп “*Темеринковской компании Директору Шемякину и его товарищам*” на 6 років. Відкупники мали стягувати мито та різні дрібні збори за регламентом і тарифом, не чинити перепони купцям і не вимагати від них зайвих зборів, але й не зменшувати для них мита. Щоб мати певний контроль за їхньою

діяльністю, відкупникам було наказано заводити митні доповідні й подавати в Комерц-колегію правильні рапорти про ввезені товари. Розмір відкупної суми не було визначено, а товариство мусило сплачувати щомісячно стільки, скільки надходило щомісяця в 1755–1757 рр. та, крім цього, 170 тис. річних. Як забезпечення інвентарем, так і утримання службовців відкупники брали на себе. У 1762 р. сенат видав указ про віддачу на відкуп Шемякіну і його товариству всіх митних зборів терміном на 10 років. Але того ж року російський уряд розірвав домовленості. Відкупники не внесли вчасно всіх відкупних грошей і заборгували скарбові 12 529 руб. У 1762 р. взагалі було скасовано практику відкупів митних зборів.

**Фіскальна система вольностей Війська Запорозького Низового.** Зі структурною еволюцією Запорозького низового війська набувала організації і його митна система. Ресурси Запорозької Січі склалися з комбінації податків, натуральних та особистих повинностей, оренд і регалій. Регалії як спосіб одержання доходів базувалися лише на монопольному праві коша розподіляти між куренями господарські території. Тобто кіш, як суверен, подібно до європейських монархів, зосереджував у своїх руках найприбутковіші статті господарювання.

Тривалий час фіскальна система Запорожжя об'єктивно могла спиратися лише на зовнішні джерела – військову здобич та “жалування” (польські королі, потім московські царі й українські гетьмани посилали на Січ гроші, провіант, різне спорядження). Згодом найважливішим складником фіскальної системи Запорозької Січі стає мито як узагальнення всіх послуг за перетинання кордонів, підконтрольних низовим козакам теренів, за користування шляхами, мостами, торговими й ринковими спорудами, за безпеку.

Розвиток запорозької торгівлі наприкінці XVII–XVIII ст. був позначений специфічними особливостями та суперечностями у транзитній, зовнішній і внутрішній торгівлі. Вони конкретизувалися напрямками торговельних рухів, товарообігом та прибутками, які отримувало Військо Запорозьке. Найдавнішою була транзитна торгівля, прибуток від якої Запорожжя отримувало вже тоді, коли торгівля власним продуктом тільки-но зароджувалася. Через Вольності проходили товари, які везли з Росії, Гетьманщини, Польщі до Туреччини й Криму та у зворотному напрямку. Частина товарів залишалась на Січі для внутрішніх потреб.

У XVIII ст. основними видами мита стали: евекта – податок за вивезення товару та індукта – збір за ввезення товару або транзит його через територію Запоріжжя. Загальна індукта становила карбованець від куфи борошна чи продуктів, а від риби – три перші десятки на полковника, писаря та осавула, що були при рибних заводах, та чотири інші десятки – на січову старшину тощо. Але 15 липня 1754 р. царським урядом митні збори у вигляді евекти й індукти, які збиралися для потреб Гетьманщини (разом із Запорозькою Січчю), було скасовано, що призвело до значних утрат військової скарбниці.

Митний і військовий кордони не збігалися. Кордон війська визначався за охоронними ланками, які називалися “козацькі лінії”. Митний кордон проходив митними коморами, що влаштовувалися біля перевозів, мостів та інших стратегічно важливих для торгівлі місць, незалежно від близькості до кордону; був навіть торговий порт “отступ”, де бралися податки із суден. Іноді козаки влаштовували перевози і поза державним кордоном, у володіннях кримського хана. Очевидно, такі відносини здійснювалися за певним договором і були вигідні для обох сторін.

Безпосередньо збирали мито військові кантаржії, кількість яких визначалася масштабною торгівлею. У межах цього відомства існувала окрема торговельна зона – Гассан-Баша, розташована біля Січі. Очолював її базарний отаман, а військовий кантаржій мав лише контрольні-ревізійні функції. Безпосередньо на постах (на перевозах) діяла група осіб, очолювана шафаріями, яких на Запорозькій Січі було четверо. Вони збирали мито, вели книги прибутків та видатків, іноді їм були підзвітні загони митної варті (якщо перевіз збігався з форпостом). Їм допомагали підшафарії і штат писарів, які контролювали рахунки прибутків і витрат. На кожному перевозі існувала посада товмача – особи, яка знала іноземні мови.

*Зміни в економічному житті Запорозжя середини XVIII ст.* До середини XVIII ст. Військо Запорозьке провадило автономну фіскальну політику і керувалося у внутрішньому житті нормами звичаєвого права. Такий правовий статус дозволяв йому будувати відносини як з Гетьманщиною, так і з польськими королями, а потім російськими царями на особливих договірних умовах.

Історичні події першої чверті XVIII ст. призвели до руйнації економічного укладу Війська. Ситуація почала виправлятися після повернення запорожців у 1734 р. із ханських володінь на Нижньому Дніпрі у свої традиційні місця та особливо з моменту призначення в 1750 р. гетьманом Лівобережної України К. Розумовського. Одночасно відбулися зміни й у митній сфері. З 1754 р., початку митної реформи в Росії, митний кордон Запорозжя починає співіснувати з російськими митницями. Запорожці стають тепер уже суб'єктами російського митного оформлення. Щодо козаків застосовується такий тип митної документації, як *“Реестр, коликое число билетов дано запороским казакам и прочим чинам сего 1755 года”*. “Реестр” містив відомості про всіх купців з Гетьманщини та Січі, котрі в цьому році взяли проїзні паспорти на прикордонній Микитинській заставі. У ньому зазначено дату, місце постійного проживання і прізвище купця, кількість людей при ньому, коней і волів.

У цей період відбувається поступова трансформація господарської структури Запорозжя, економічний елемент починає переважати й доміну-

вати над військовим. Значне місце займає торгівля та інші види комерційної діяльності. Серед головних торговельних партнерів Січі було Кримське ханство. Зростання товарності тваринництва та землеробства на Запорозжжі зумовило збільшення ввезення до Криму продукції цих галузей господарства, що сприяло розширенню експортної торгівлі кримських портів. Запорозжжя мало практично однакову структуру господарства з Кримом, однак його товари не тільки насичували внутрішній ринок, але і доповнювали можливості хана. Чумацькі валки, яких посиляли за сіллю, були завжди заповнені товарами. Роль запорожців була настільки великою, що в 1758 р. хан через перекопського каймакана писав кошовому Григорію Федорову, щоб він купцям "...радив, як і раніше, їздити й торгівлею займатися". Про кількість торгуючих із Запорозжжя на півострові засвідчує повідомлення, що щороку "сюди приїжджають не менше 10 тис. чоловік". Розвиток зовнішньої торгівлі Криму наштовхувався на труднощі через відсутність власної монети. Тому тут була в обігу золота або срібна монета турецька, західноєвропейська, російська. Торговля велася за готівку або в кредит. Ціна товарів визначалася на турецькі піастри і російську срібну монету. У 1764 р. російський консул у Криму А. Никифоров доповідав урядові, що через Запорозьку Січ велика кількість срібних і золотих монет тече в Крим і Туреччину, і запропонував покласти цьому край. Незабаром жалування запорожцям було переведено на мідні гроші, а вивезення срібних і золотих грошей за межі імперії суворо заборонено. Однак гроші з Росії, як і раніше, вивозилися, тільки тепер уже контрабандним шляхом. У митному тарифі 1766 р. вивезення з Росії грошей було заборонено, як і вивезення монети з "російським чеканом".

Поступово сфера економічного життя Війська Запорозького звужувалась як у нормативно-правовому полі, так і в територіальному плані. Зокрема, у 1752 р. на північно-західних землях Січі утворено область Нова Сербія, а з 1755 р. січові землі зазнають сильного адміністративного тиску митної системи Росії, зокрема обмеження на торгівлю з Річчю Посполитою у 1760 р.

***Зміни в економіці й митних відносинах Кримського ханства напередодні ліквідації державності (друга половина XVIII ст.).*** У середині XVIII ст. Кримське ханство не мало вже тієї могутності, як 50–100 років тому. Походи під час російсько-турецької війни 1736–1739 рр. завершилися цілковитою перемогою російської армії. Ногайські орди були позбавлені можливості жити за рахунок грабіжницьких походів на українські землі. На півострові дедалі більшого значення набуває розвиток сільського господарства, ремесел і торгівлі.

Морська торгівля відбувалася в Кафі, Гезльові (Євпаторія), Балаклаві, Єнікале та Керчі. Кефинський порт одночасно вмщував до 400 суден. Приморські портові міста Криму були також центрами ремісництва і дрібного товарного виробництва, торгівлі та грошового обміну. У середині XVIII ст. вони стали важливими центрами економічного життя ханства.

Експортна торгівля кримських портів спеціалізувалася на відправленні різних вантажів: солі, вина, овець, вовни, ікри, риби, збруї, овочів, фруктів, воску, земляного мила. Але особливо багатим півострів був на хліб. У доставці хліба в Крим досить суттєвою була роль запорозького козацтва. Під час Семирічної війни 1756–1763 рр. турки і татари купували хліб у містах і селах прикордонних районів Правобережної України для вивезення у Пруссію. Серед зернового хліба, що вивозився з Криму, важливе місце займала пшениця, яку щороку відправляли в Константинополь на 100–150 суднах. Головне призначення хлібної торгівлі полягало в забезпеченні продовольством столиці Османської імперії. Ця торгівля була монополією турецького султана, і всі кораблі приходили від нього з ярликами. Будь-яке вивезення зерна з Криму не в Османську імперію заборонялося, чому сприяла й діяльність Кефинської митної зони.

Зовнішня торгівля базувалася на митно-тарифній системі, яка нагадувала турецьку. До правління останнього кримського хана Шахін Герая мито стягувалося за все: і за привезені товари, і за ті, що вивозилися, – від 3 до 6 % від вартості всієї партії вантажу. Водночас французи, які будували свої торговельні відносини з Портою на засадах угод – капітуляцій (перша укладена в 1525 р. і створювала режим найбільшого сприяння для французького купецтва) і довгий час виступали політичними союзниками, сплачували тривідсоткове мито, з турків брали 4 %, а з українського, російського та польського купецтва – 6 %. Чіткіше збирання мита регламентувалося в тарифі Шахін Герая від 1 вересня 1780 р. Цей документ став важливою подією в економічному житті ханства навіть після приєднання Криму до Росії. Відповідно до нього мито збиралося до 1787 р. Тоді існувало багато внутрішніх мит, що становили велику перешкоду для розвитку внутрішньої торгівлі Криму. Біля міських воріт Перекопа, Кафи, Гезльова за ввезення й вивезення товарів брали додаткове мито.

На півострові митниці функціонували в Орі (Перекопі), Арабаті й усіх портових містах. Доходи від зовнішньої торгівлі займали значне місце в державній скарбниці. Але в Криму й у XVIII ст. мито з Кафи та Єнікале йшло турецькому султанові, що відчутно збіднювало ханські прибутки. Гонитва за швидкими доходами спричинила продаж митниць на відкуп чиновникам чи забезпеченим купцям, не тільки своїм, але і яничарським, а потім і російським. Відкупник брав пристань, заплативши зазначену суму в скарбницю, а потім довільно збільшував мито, роблячи для себе “баріш”. У 1762 р. Гезльовську митницю віддали на відкуп яничару Агі, який жив в Очакові. Це призвело до заборони прямого торгового судноплавства між Запорозькою Січчю й Туреччиною. Тепер купцям, які прибували до Очакова, доводилося спочатку везти свої товари сухим шляхом у Гезльов для сплати мита й одержання фірману (документ, що підтверджував сплату ми-

та), а потім відправлялись у Запорожжя. Сплативши мито, купці також одержували іменний ярлик з печаткою на вільний проїзд. Безумовно, все це перешкоджало розширенню торгівлі, гальмувало її розвиток. Важливе місце в торгівлі та митних доходах ханства займала сіль. Її також часто віддавали на відкуп разом з митницями своїм або турецьким чиновникам. Сіль вивозили з керченських і гезльовських озер. Для підвезення солі від озер до пристані підряджались місцеві жителі. Підряди завжди були вигідними. Іноді траплялося, що видобуток значно перевищував потреби закордонної торгівлі. У такому разі митний відкупник одержував від хана дозвіл платити за всі товари сіллю таку ціну, яку він сам призначав.

Після набуття Кримським ханством незалежності від Османської імперії за результатами Кючук-Кайнарджийського мирного договору 1774 р. хани змогли поширити свій митний суверенітет і на кримські порти. Хан Шахін Герай, який намагався проводити якомога незалежнішу політику від Стамбула, вмів використовувати тарифну політику для досягнення своєї мети. У 1777 р. він заборонив відвантажувати зерно до Стамбула, поки султан не визнає його справжнім ханом. Як тільки це відбулося, він з політичних міркувань дозволив навантажувати кораблі зерном у Гезльові й Кафі без мита, скасувавши навіть восьмипарне мито (16 коп.) з кожного кримського кіле (1 кіле – 2 пуди 10 фунтів). Але через деякий час цей привілей було скасовано і мита на зерно збільшилися. Бажаючи бачити прихід турецьких кораблів, заповнених іншими товарами, встановлюється мито з кіле зерна від 10 до 15 пар (1 пара – 2 коп.), що надавало перевагу заможним купцям. Хто із судновласників приходив до кримських портів з кораблями, повними товарів, платив 10 пар; з половинним завантаженням – 12, а з порожнього брали 15 пар. Для “вільних рейсів”, що приходили без султанських ярликів, вимагали від 15 до 20 пар і, крім того, половину судна завантажували сіллю.

## ВИСНОВКИ

Фіск (оподаткування) міжнародної торгівлі тривалий час був головним джерелом існування перших феодальних держав Європи. Необхідність контролю за торгівлею шовком у ранньосередньовічній Візантії спричинила створення першої загальноімперської митної служби, представленої комерціантами.

Правителі задля поповнення своїх скарбниць прагнули затвердити контроль над торгівлею та митницею. Проте, всупереч заборонам створювати нові митниці чи запроваджувати нові мита, феодалі постійно оспорювали у держави монополію на доходи від мита.

Структура середньовічного мита складалася з трьох елементів: плата за право пересування (транзитні збори), за ринкові операції (торгові збори) та за перетинання митно-державного кордону (власне митні збори). Головні шляхи сполучення завжди перебували під контролем монархів, з чого випливало їхнє право на дорожній примус – зобов'язання купців пересуватися з товарами визначеними урядом шляхами. З останнім пов'язане складське право – зобов'язання іноземних купців реалізовувати свій товар у чітко визначених містах; подекуди збувати товари дозволялося тільки оптом і місцевим торговцям.

У мусульманських країнах раннього середньовіччя митниці інколи контролювали переміщення через кордон богословської та релігійно-політичної літератури.

Торговельний чинник став визначальним у процесі становлення держави східних слов'ян. Географічне розташування, активні військові й торгові контакти східних слов'ян з іноземцями мали наслідком сприйняття деяких традицій державного управління Візантії та Арабського халіфату, зокрема митне обкладання купецтва. Участь у торгівлі змушувала ранньосередньовічні держави, зокрема Київську Русь, розгортати примітивні митні системи для отримання матеріальних ресурсів та законодавчо оформляти митні відносини у формі капітуляріїв і статутів. Упродовж X–XIII ст. митна діяльність еволюціонувала від звичайної військової контрибуції з підкорених племен до виділення в окремий вид державних функцій справляння митних платежів, здійснення митних процедур. До початку XIII ст. Русь активно використовувала комунікаційний потенціал для внутрішнього збагачення. Південноруські міста стали складськими центрами східних товарів. Із часу перших хрестових походів Генуя і Венеція перетворилися на головних посередників у торгівлі Західної Європи з країнами Сходу. Європейці відкрили зручніший і коротший шлях на Схід через Середземне море, внаслідок чого роль Київської Русі звелася до регіональних торговельних контактів. Остаточо її закріпило захоплення хрестоносцями Константинополя в 1204 р. та окупація європейської території Візантії. Поглиблення феодального сепаратизму та утворення нових політичних центрів локалізувало митні процеси й підкорило їхнім потребам удільних князів.



Інтеграція руських земель у Золоту Орду відбувалася й через їх включення у митно-податкову систему імперії. Ординські митні урядовці займали важливе місце в адміністративній структурі держави, виконуючи функції як безпосередньо пов'язані з митними справами, так і супутні, зокрема зміцнення торговельних відносин. Разом із відкритими на Схід кордонами це посприяло досить швидкому економічному відродженню Русі, постраждалій у ході монгольського завоювання.

У середині XIV – середині XVII ст. українські землі перебували в складі різних держав, а тому єдиної митної системи в цей час не існувало. Однак скрізь митниця виконувала передусім фіскальну функцію, чому, зокрема, сприяли дорожній примус та складське право. Перехід від середньовіччя до ранньомодерного часу на зламі XV–XVI ст. ознаменувався помітними змінами в різних сферах життя. Великі географічні відкриття, захоплення колоній, приплив золота з Нового Світу в Європу сприяли економічному розвитку, торгівлі. Відбувалися зміни в законодавчому регулюванні митних відносин, організації митної інфраструктури. Спочатку правовою основою стягування мит був звичай, що згодом підтверджувався монаршими актами. Але масові порушення обумовили появу в Першому Литовському статуті 1529 р. окремої статті, яка забороняла вигадувати нові мита. Боротьба шляхти Великого князівства Литовського спричинила появу у Другому Статуті 1566 р. статті, що звільняла шляхтичів від сплати більшості мит під час експорту збіжжя та лісових товарів, вирощених чи виготовлених у власних маєтках. Новації Третього Литовського статуту 1588 р. спрямовано на вдосконалення митних процедур, а також на регулювання вивезення товарів воєнного призначення під час воєнного стану.

“Кодекси законів” османських султанів, які регулювали митно-податкові відносини та містили тарифи, видавалися для окремих територій імперії, зокрема й для південноукраїнських, що входили до її складу. На території українських земель у складі Польського королівства, а потім Речі Посполитої організація митної служби, стягнення мита, тарифи встановлювалися періодичними постановами сеймів – сеймовими конституціями. А на землі, підпорядковані Молдавському князівству і Московській державі, поширювалися грамоти їхніх монархів.

Практично скрізь застосовувалися дві форми управління митницями: або збір мита доручався спеціальним державним чиновникам, або на означеній території на певний час за встановлену плату митниця віддавалася в оренду.

Ранньомодерний період на українських землях характеризується великою різноманітністю мит. При цьому існувала й велика кількість пільг, які монархи надавали окремим особам чи навіть мешканцям цілих міст на сплату мита за меншою ставкою або навіть на безмитну торгівлю.

Доба від середини XVII ст. на теренах, де було встановлено козацько-гетьманську державність, характеризувалася активною законодавчою діяль-

ністю у сфері регулювання митних процесів і спрямуванням митної політики на забезпечення активного торговельного сальдо, недопущення економічної блокади України. У короткий термін і в екстремальних умовах війни 1648–1657 рр. було створено гетьманську фінансову систему, в якій важливу роль відігравав митний складник. Водночас зберігалось складське право, право дорожнього примусу. Модель митної системи Б. Хмельницького виправдала себе під час війни, але за нормальних економічних умов, особливо з 1680-х рр., стала обтяжливою для господарської діяльності населення.

Із початком функціонування І Малоросійської колегії завершився перший етап у російській політиці, що був спрямований на уніфікацію митних систем. Панівним методом її реалізації в першій чверті XVIII ст. став адміністративний примус, зокрема в митно-тарифній сфері. Українське купецтво дедалі більше втягувалось у сферу нової зовнішньоторговельної та митної політики Росії. Об'єктивним чинником, що прискорив ліквідацію митної автономії України, стала Північна війна (1700–1721), яка форсувала адміністративні й економічні реформи в самій Росії. На думку російських урядовців, необхідні ресурси можна було отримати за рахунок перебудови зовнішньої торгівлі в потужну галузь. У зв'язку із цим змінювалася роль митної політики, яка, крім суто фіскальних функцій, набувала ще й регулятивних. Важлива роль у виконанні імперської програми належала Україні. З формуванням російських промислових кіл, зацікавлених в українському ринку, його включення до загальноімперської митної системи ставало неминучим.

Створена гетьманом Б. Хмельницьким ще 1654 р., митна система проіснувала до середини XVIII ст., коли 15 липня 1754 р. імператриця Єлизавета Петрівна ліквідувала її, поширивши на територію Гетьманщини російське митне законодавство. Нові порядки в митній сфері України спричинили значне зростання надходжень до імперського бюджету.

Після закінчення російсько-турецької війни 1768–1774 рр., з початком економічної колонізації російським урядом Південної України і поширенням на цю територію імперського законодавства, у тому числі митного, відбулося згортання митної автономії Січі. Уже в 1778 р. на землях Війська Запорозького функціонувало 11 російських митниць.

Митні відносини та прибутки займали провідне місце у процесі формування скарбниці Кримського ханства й Османської імперії. Міцніючі господарські зв'язки Криму з українськими землями й областями Росії створювали умови для подальшого піднесення його економіки, зростання внутрішньої й зовнішньої торгівлі, збільшення груп населення, зайнятих у промисловості, транспорті й комерції. Водночас як васал Туреччини, Крим до 1774 р. зазнавав надмірних поборів. Левова частина доходів від найбільшої Кефінської митної зони надходила до казни султана.

## ЗАВДАННЯ ДЛЯ САМОПЕРЕВІРКИ ЗНАНЬ

### ТЕСТИ

**1. В яких митних документах середньовіччя вперше зазначається**

**Русь як суб'єкт міжнародних митних відносин:**

- а) Кодексах Юстиніана;
- б) візантійських договорах;
- в) острогомських грамотах;
- г) Рафальштетенському митному статуті;
- д) Діденхофенському капітулярії?

**2. Руссю були укладені торговельно-митні договори з Візантією:**

- а) 678 р.;
- б) 809 р.;
- в) 907/911 рр.;
- г) 988 р.
- д) 1111 р.

**3. У західних та східних державах високе мито стягувалося з таких руських товарів (можливі кілька правильних відповідей):**

- а) залізо;
- б) золоті прикраси;
- в) раби;
- г) коні;
- д) зброя.

**4. Транзитний потенціал Русі на початку XIII ст. втрачено внаслідок таких чинників (можливі кілька правильних відповідей):**

- а) дезінтеграція Русі;
- б) монгольська експансія;
- в) економічна криза;
- г) відмова київських князів від контактів із Заходом;
- д) хрестові походи європейців.

**5. Митний відкуп – це:**

- а) державна монополія на митні збори;
- б) королівська влада над митницями;
- в) влада громади над митницею;
- г) митний кондомініум;
- д) передача митниці в оренду приватній особі.

**6. Дорожній примус – це:**

- а) форма військової повинності;
- б) форма митного контролю середньовіччя;
- в) вид королівського мита;

- г) митна юрисдикція міста;
- д) податки на ремонт шляхів.

**7. Перші іноземні митні статuti, які поширювали юрисдикцію на давньоруське купецтво, належать до:**

- а) III ст.;
- б) V ст.;
- в) IX ст.;
- г) X ст.;
- д) XII ст.

**8. Тамга – це податок, який збирався на користь:**

- а) Великого князівства Литовського;
- б) Речі Посполитої;
- в) Лівонського ордену;
- г) Золотої Орди;
- д) Османської імперії.

**9. У литовсько-польський період митниці мали назву:**

- а) митні склади;
- б) митні бані;
- в) митні фундаки;
- г) митні комори та прикоморки;
- д) митні реєстраріуми.

**10. Види митних зборів “індукта” й “евекта” запроваджено в українських землях:**

- а) 1499 р.;
- б) 1569 р.;
- в) 1572 р.;
- г) 1643 р.;
- д) 1654 р.

**11. Стаття, що під страхом конфіскації маєтку забороняла приватним особам установлювати нові мита, вперше з'явилася в:**

- а) привілеї Жигимонта I Старого мешканцям Київської землі;
- б) Першому Литовському статуті;
- в) Другому Литовському статуті;
- г) Третьому Литовському статуті;
- д) Пьотрковській конституції 1567 р.

**12. Головними коморами Волинського “митного округу” були:**

- а) Луцьк і Рівне;
- б) Луцьк і Житомир;
- в) Луцьк і Володимир;

- г) Кременець і Ковель;
- д) Брацлав і Вінниця.

**13. Визначення митником вартості товару:**

- а) слухання лічби;
- б) реєстр;
- в) промито;
- г) шацунок;
- д) такса.

**14. Конфіскація контрабанди чи товару, провезеного з порушенням сплати мита:**

- а) квит;
- б) реєстр;
- в) промито;
- г) шацунок;
- д) такса.

**15. Мито, що сплачували на кордоні:**

- а) цло;
- б) промито;
- в) шацунок;
- г) обвістка;
- д) корчовщина.

**16. Митну автономію Гетьманської України ліквідовано:**

- а) 1689 р.;
- б) 1734 р.;
- в) 1754 р.;
- г) 1775 р.
- д) 1787 р.

## КОНТРОЛЬНІ ЗАПИТАННЯ

1. Яку роль відіграла зовнішня торгівля раннього середньовіччя в процесі державотворення у східних слов'ян?
2. Дайте характеристику торговельно-митним відносинам феодальної доби в державах Європи та Азії.
3. Розкрийте функціональне призначення видів мита в Київській Русі та Західній Європі.
4. Проаналізуйте зовнішньоторговельну політику Київської Русі у період IX–XIII ст.
5. Чим пояснюється відмінність системи нормативно-правового регулювання митних відносин та організації митних установ у різних українських землях середини XIV – кінця XVIII ст.?
6. Які аспекти митних відносин було врегульовано Литовськими статутами?
7. Якою була система митних органів у Великому князівстві Литовському та Польському королівстві?
8. Розкрийте зміст і реалізацію дорожнього примусу та права складу.
9. З якою метою та на яких умовах митниці здавались в оренду?
10. Які види мита стягувалися в пізньосередньовічній та ранньомодерній часи?
11. Чому, незважаючи на втрати надходжень до господарського скарбу, великий князь литовський надавав певним особам митні пільги?
12. Охарактеризуйте митну політику українських гетьманів у другій половині XVII – першій половині XVIII ст.

## РОЗДІЛ III

### МИТНА СПРАВА ТА МИТНА ПОЛІТИКА МОДЕРНОЇ ДОБИ

#### 3.1. ІМПЕРСЬКИЙ ПЕРІОД В УКРАЇНІ (СЕРЕДИНА XVIII – ПОЧАТОК XX СТ.)

*Характеристика світових тенденцій митної політики.* Митну політику нової індустріальної доби в загальному вигляді можна визначити як *систему політико-правових, економічних, організаційних дій, спрямованих на реалізацію та захист зовнішньоекономічних інтересів держави з метою динамічного здійснення політичних і соціально-економічних перетворень*. В умовах формування й розвитку нових соціально-економічних відносин у суспільстві митна політика виконує також і внутрішньоекономічні завдання. Вона призначена для стимулювання різнобічного розвитку національного ринку, надання йому нових імпульсів і захисту цього ринку від проникнення зовнішнього руйнівного економічного впливу.

Основними історичними різновидами митної політики, які сформувалися й діяли із середини XVII до початку XX ст., стали **митний протекціонізм** і **фритредерство**, або політика вільної торгівлі.

Зміст протекціоністської політики полягав у створенні умов для розвитку національної економіки шляхом штучного обмеження конкуренції з боку інших держав та одночасної допомоги національним виробникам в освоєнні закордонних ринків збуту з використанням зовнішньополітичних важелів держави та підтримки власного експортера. *Політика протекціонізму передбачала радикальне підвищення ставки ввізного мита, застосування нетарифних адміністративно-правових обмежень або повної заборони імпорту певних видів товарів, державне субсидування, кредитування, надання податкових пільг національним виробникам-експортерам*. Цей вид митної політики був першим, що сформувався в рамках регулятивної функції, яка притаманна митній політиці.

Однак будь-які заходи щодо обмеження іноземної конкуренції зазвичай викликають адекватну реакцію з боку інших держав, що впродовж XIX–XX ст. призводило до великої кількості так званих **митних війн** – запровадження державами все нових взаємних тарифних і нетарифних обмежень, що, зрештою, негативно позначалося на стані міжнародної торгівлі загалом.

*Політика вільної торгівлі в ідеальному варіанті ґрунтується на чотирьох базових свободах: (1) вільному русі товарів, послуг, капіталів і людей, що зокрема передбачає (2) створення рівних умов для національних та іноземних товарів, (3) зменшення ставок імпортного мита і (4) ліквідацію*

*нетарифних обмежень*. Ідеї **вільної торгівлі (Free Trade)** почали втілюватися в життя з другої половини XVIII ст., коли в результаті промислової революції в Британії та зростання потенціалу буржуазії почався перехід від політики протекціонізму до політики вільної торгівлі. Остаточно Британія стала на шлях вільної торгівлі з 1847 р. Крім того, завдяки своєму географічному розташуванню, наявності колоніальної імперії та статусу “володарки морів” значну частину національного прибутку Британія отримувала від зовнішньоекономічних відносин.

Одним із видів ліберальної митної політики виступав режим **порто-франко** – звичайний морський порт і навколишні території, які не входили до митної території держави. Відповідно, цей район користувався режимом безмитного ввезення та вивезення товарів. Такими були в XIV–XVII ст. північнонімецькі вільні міста Гамбург, Бремен, Любек, які входили до торговельно-політичного союзу Ганза. У Франції режим порто-франко запроваджено в порту Марсель в 1669 р., а в 1719 р. декретом імператора Священної Римської імперії Карла VI було оформлено вільний порт Трієст на узбережжі Адріатичного моря. В Російській імперії режим порто-франко отримали Кримський півострів (1798–1799 рр.), Одеса (1819–1857 рр.). У межах району порто-франко ввезення і вивезення товарів та інших предметів здійснювалося без сплати митних зборів, якщо такі вантажі призначалися для використання всередині вільної зони. При цьому дозволялося зберігання ввезених товарів у пакгаузах на території порту без обмеження в часі, їх промислова переробка, вивезення в треті країни або на внутрішній ринок держави за межі порто-франко. Однак в останньому випадку мито стягувалося на загальних підставах.

Слід зазначити, що політика протекціонізму на початковому етапі своєї еволюції виступала як субполітика та реалізувалась у рамках дуже популярної тоді політики **меркантилізму** (*франц.* mercantile – торгівля, купець). Меркантилізм XVI–XVII ст. став вираженням державної політики найвищого рівня виробництва – в цьому його велике культурно-історичне значення.

Класичним прикладом трансформації меркантилізму в протекціонізм можуть бути такі держави, як Англія і Франція. Англійці підтримували флот і розвивали зовнішню торгівлю, але головну увагу зосередили на розвитку мануфактурної промислової бази. Зростання промислової бази сприяло швидкому встановленню світового економічного лідерства Англії. Розвиток промисловості потребував коштів. Збільшити їхній обсяг було можливо завдяки підтримці позитивного грошового балансу, тобто через перевищення обсягів іноземних коштів, що надходили до країни, над обсягами коштів, які вивозилися за кордон. Дії держави, спрямовані на забезпечення такого стану, й дістали назву політики меркантилізму. Разом із забезпеченням позитивного грошового балансу метою англійської політики із часом



стає забезпечення позитивного торговельного балансу. Ця мета досягалася перевищенням обсягів вивезення товарів над обсягами ввезення. Фактично меркантилізм підняв роль держави в економіці, визначив інструменти державної економічної політики. Ідеологом британського меркантилізму став *Томас Манн*. У його праці “Багатство Англії у зовнішній торгівлі” (1630 р.) сформульовано принципи цієї політики: вивезення сировини забороняється, а вивезення готової продукції схвалюється державою; доступ іноземних товарів на територію Англії обмежується високими ввізними митами.

Англіїці зрозуміли необхідність не тільки розвитку, але й захисту своєї мануфактурної промисловості. Вони шукають засоби такого захисту і знаходять їх у стимулюванні експорту товарів власного виробництва, водночас обмежуючи імпорт тих товарів, які спроможна виробляти власна промисловість. Основними методами, до яких при цьому вдавались англійці, з 1650-х рр. було застосування високих ставок увізного мита, а також заборона ввезення конкретних видів товарів: вовни, сукна, риби, вугілля. Головне, англійським підприємцям дозволялось експортувати лише готову промислову продукцію. Від англійського слова “protect” (захистити) такі методи одержали назву політики протекціонізму.

Для захисту англійських судноплавних компаній британський парламент затвердив у 1651 р. низку протекційних законів, що увійшли в історію під назвою “**Навігаційні акти**”. Згідно з їхніми нормами завозити колоніальні товари до англійських портів мали право лише судна під англійським прапором.

У Франції у 1661–1683 рр. політику меркантилізму активно й наполегливо проводив міністр фінансів *Ж. Кольбер*. Завдяки його реформам Франція в другій половині XVII ст. стає центром європейської дипломатії, світової науки і культури. У 1664 р. Кольберу вдалося скасувати внутрішні митниці між північними й південними провінціями Франції. У промисловій і торговельній політиці він проявив себе як радикальний протекціоніст, прихильник системи державного захисту промисловості, також заохочував створення державних підприємств. Основна економічна мета Кольбера – перевищення експорту над імпортом. За цих часів французькі промисловці отримували від держави величезні субсидії для збільшення виробництва і заохочення національного експорту. У 1667 р. ухвалюється радикальний протекціоністський тариф за проектом Кольбера. Митний тариф 1667 р. запроваджував надзвичайно високі ставки мита (до 75 %) на іноземні товари, передусім на англійські. Цей тариф забороняв експорт сировини, чим остаточно закріпив перемогу промисловців над фритредерськи налаштованим дворянством і відкрив шлях Франції в індустріальну добу. Митні реформи Кольбера створили умови для розвитку морського транспорту й дали змогу французьким промисловцям позбутися англо-голландської морської залежності.

У Російській імперії меркантилістська політика пов'язана з ім'ям *Петра I*. Тоді (перша чверть XVIII ст.) ця політика була прогресивною та відповідала потребам держави. У митній сфері запроваджується суттєве зменшення експортних мит і звільнення від митного збору імпортової сировини, яка в Росії не вироблялась. Вінцем цієї політики стало запровадження в 1724 р. протекціоністського митного тарифу, який діяв до 1731 р.

Із другої половини XIX ст. світове суспільство вступає на шлях економічного й політичного розвитку, коли великого значення набувають ідеї протекціонізму. Цей політичний курс охоплював промисловість, торгівлю, транспорт, освіту – власне усі сфери економічного й політичного життя суспільства і держави. *Д. І. Менделєєв* так характеризував цей політичний курс: “Промислово-торговельну політику країни неможливо правильно розуміти, якщо розуміти її лише як митні податки. Протекціонізм – це вся сукупність заходів держави, які сприяють виробництву й торгівлі, від шкіл до зовнішньої політики, від шляхів до банків, від законоположень до всесвітніх виставок, від обробітку землі до швидкості перевезень. І в цьому сенсі не може бути державної практики, що не є ознакою протекціонізму. Він становить загальну формулу, в котрій мита лише невелика частка цілого”. Політика протекціонізму стає панівною в багатьох державах світу. При цьому більшість урядів спиралась на ідеологію протекціонізму, автором якої був *Фрідріх Ліст*, німецький економіст, засновник німецької “історичної” школи. Його книга “Національна система політичної економії” (1841 р.) – своєрідна реакція на універсальну теорію А. Сміта, яка, на думку Ф. Ліста, непридатна для практичного використання. Згідно з ідеями Ф. Ліста, економічна теорія повинна пояснювати національні інтереси. На відміну від класиків вільного ринку або фритредерів, Ф. Ліст приділяв велику увагу економічній ролі держави. Він вважав, що кожна країна, якщо вона не бажає залишатись відсталою в економічному, культурному і політичному напрямках, мусить розвивати свою промисловість, а не тільки сільське господарство. Але внутрішня промисловість не може розвиватися без допомоги держави, яка має захистити її від іноземної конкуренції. Інструментом цього захисту були протекційні мита. Ф. Ліст не відмовляється, скажімо, від вільного обміну товарів, але він упевнений, що цей принцип на сучасному етапі міждержавних стосунків не може бути застосований. Представники “класичної школи” створили не політичну, а космополітичну економію і виходили з того, що всі нації світу становлять одне суспільство у постійному, незмінному світі. Національна економіка має ґрунтуватися на національній ідеї та показувати, яким чином кожна нація за існуючого в даний момент стану може зберегти й покращити своє економічне становище. Історичний досвід показує, що система протекціонізму може бути засобом досягнення національної незалежності та могутності. Застосування цієї політичної та економічної моделі урядами багатьох країн вплинуло на міжнародні торговельні відносини.

Ідею Ф. Ліста про створення єдиного німецького ринку було впроваджено у життя в 1833 р. створенням Митного союзу, який спочатку об'єднував 18 німецьких держав з населенням 23 млн осіб. Митний союз установив протекційні тарифи на імпорتنі товари, послабивши тиск із боку англійських товаровиробників на “молоду” німецьку промисловість.

**Митний союз** як інститут міжнародного права з'явився на світовій арені в XIX ст. і розвивався на хвилі суперництва двох економічних ідеологій – протекціонізму і фритредерства. Поряд зі звичайним розумінням митного союзу як об'єднання держав торговельно-економічного характеру його можна розглядати і в ширшому аспекті – як засіб досягнення певної політичної мети. Пруссія, ініціювавши створення німецького митного союзу, використала цю форму не тільки для економічного, але і для політичного об'єднання Німеччини.

На межі XIX–XX ст. поширюється світова тенденція брати під контроль митну систему слабшої країни для фінансового забезпечення повернення кредитів. Прикладом є такі історичні події, коли у 1899–1900 рр. тривали переговори між Петербурзьким кредитним банком і шахським урядом Ірану про черговий кредит для цієї країни. 17 січня 1900 р. угоду було підписано. Іран отримував під 5 % кредит на дуже велику для Сходу суму – 22,5 млн руб. із терміном повернення протягом 75 років. Але цей кредит забезпечувався прибутками майже всіх митниць Ірану, крім митниць областей Фарс і узбережжя Перської затоки, які вже використовувались для забезпечення англійських кредитів. *Це засвідчило, що наприкінці XIX ст. митна політика перетворюється на важливий компонент міжнародних відносин у сфері захисту економічних інтересів держав, які провадили експансіоністську економічну політику.*

Після того як європейські країни досягли високого індустріального рівня, перед їхніми урядами постала проблема регулювання процесу суспільного виробництва, пошуку нових ринків збуту, захисту власної промисловості. Тому уряди багатьох країн звернулися до митної політики і митної справи як до засобу захисту внутрішньої економіки, створення сприятливих експортних режимів тощо.

На піднесення ролі митної політики як одного із засобів розбудови національних економік вплинув чинник підготовки та очікування суспільством великих збройних конфліктів. Більшість держав намагалася розбудувати в другій половині XIX ст. самостійну важку промисловість для виконання національних військових програм. Своєю чергою, потужний військово-промисловий комплекс дозволяв державам провадити активну зовнішню політику з відкриття нових ринків збуту й зміцнення тієї ж митної політики. Від початку 80-х рр. XIX ст. українські губернії займали ключову позицію в оборонній системі Росії. Це було зумовлено такими чинниками, як перетворення з другої половини XIX ст. Балканського регіону на центр

зіткнення інтересів Британії, Австро-Угорщини, Німеччини та Росії. Складні дипломатичні відносини з Австро-Угорщиною та створення німецько-австрійсько-італійського військового союзу у 1884 р. вплинули на перетворення України на важливу ланку військової системи Росії. Організація Київського військового округу (найпотужнішого в Росії) створила умови для прискорення розвитку залізничних комунікацій, що, своєю чергою, викликало бурхливий розвиток машинобудування, металургії, вуглевидобутку. *Отже, спостерігається тенденція, притаманна політиці протекціонізму, – створення незалежної індустріальної бази для забезпечення збройного захисту державних інтересів.*

Популярність політики протекціонізму в багатьох західноєвропейських державах призвела до нової хвилі митних війн. Вимоги національних підприємців посилити митний захист і відмовитися від системи **конвенційного тарифу** (тариф із пільговими ставками для окремих галузей економіки) змусили уряди звернутися до системи національного автономного тарифу. **Автономний митний тариф** другої половини XIX ст. складався з двох тарифів – мінімального і максимального (за термінологією того часу – бойового). Тариф, створений без поступок для іноземних держав, захищав майже всі галузі промисловості. Але така тарифна політика діяла до появи відповідних протестів з боку інших держав. Протест спрямовувався на експорт, так що мінімальний тариф, захищаючи внутрішній ринок, втрачав зовнішній: захищаючи всі галузі промисловості, пов'язані з обмеженням доступу іноземних товарів, він водночас закривав міжнародний ринок для свого експортера. Так, існує чудовий для держави тариф, але немає імпортерів, які згодні його платити. Після цього залишається лише два варіанти дій: або розпочинати раунд переговорів та йти на взаємні поступки, або перейти до застосування “бойового” тарифу, оголосивши митну війну.

Кожна з держав залежно від фінансової та економічної потужності запроваджувала граничний розмір максимального тарифу. Італія обмежувалась 50 %, Данія – 75 %, Німеччина та Швеція – до 100 %. Французьке митне законодавство останньої чверті XIX ст. передбачало повну заборону імпорту у відповідь на утиски своїх експортерів. У Росії взагалі не існувало чітко встановлених обмежень для максимального тарифу. Відповідно до ст. 469 Митного статуту 1890 р., міністрам торгівлі та промисловості, фінансів і закордонних справ залежно від обставин дозволялося самостійно визначати розмір “бойового” тарифу. Так, у період з 1891 до 1896 рр. у Європі тривали митні війни між Іспанією та Францією, Іспанією та Німеччиною, Францією та Швейцарією, Італією і Францією, Німеччиною та Росією.

У другій половині XIX – на початку XX ст. протекційна політика охопила всі сфери діяльності держави: економіку, соціальні відносини, зовнішню та внутрішню політику. Важливим складником даного політичного курсу став митний протекціонізм. При цьому найстійкішими прихильниками

митного протекціонізму були уряди Німеччини, США, Росії. Для цих країн характерна тенденція використання митного протекціонізму для виконання геополітичних завдань.

**Митна система Російської імперії в українських губерніях.** Формування в Росії у першій половині XVIII ст. “мануфактурного” абсолютизму радикально вплинуло на трансформацію митних процесів, надавши їм такі тенденції, як повільна, але повна монополізація цієї сфери державою і зростання адміністративного складника в митно-тарифному регулюванні. У першій половині XVIII ст. розпочинаються процеси уніфікації та стандартизації інститутів державного управління як у самій Росії, так і на залежних від неї територіях. І ці тенденції стосувались насамперед Гетьманської України.

Активне створення російської митної мережі в Україні припадає на час після ліквідації Запорозької Січі, коли перед царським урядом постало питання захисту зруйнованого південного кордону Російської імперії. На момент зруйнування Січі найближче до Південної України містилися 4 діючі митниці: **Кременчуцька, Переволочанська, Царичанська та Єлисаветградська.** Певний час вони були прикордонними і становили південно-українську митну мережу півдня Російської імперії. Кременчуцька та Переволочанська митниці створені ще 1754 р., коли проводилася митна реформа в Російській імперії, пов’язана з ліквідацією внутрішньоімперських митниць, зокрема між Гетьманською Україною та Росією. Розпочали вони свою роботу в січні 1755 р. Це найпівденніші митні установи Російської імперії на українських землях. Кременчуцькій митниці підпорядковувався Секеринський форпост, розташований на північ від Кременчука. В тому ж 1754 р. запропоновано відкрити Царичанську митницю, а 15 квітня 1755 р. вона вже згадувалася в сенатському наказі. Відкриття цих трьох митниць пов’язано з перебудовою митної системи Російської імперії. Основна ідея перебудови полягала у поєднанні митного і державного кордонів, тобто митні установи тепер мали розташовуватися саме на державному кордоні, а не у внутрішніх регіонах імперії. До 1 грудня 1755 р., до оголошення нового Митного статуту, мережа прикордонних митниць уже замкнулася, і таким чином українські землі залучилися до загальноімперської митної системи.

Після приєднання до Російської імперії в 1774 р. за умовами **Кючук-Кайнарджийського миру** території між Дніпром та Бугом одразу постало питання про облаштування митниць на новому південному кордоні Російської імперії. 5 лютого 1776 р. видано сенатський наказ *“Про дію нового Тарифу на відновлених митницях: портовій при Азовському морі та двох прикордонних – Микитинській і Миргородській”*. Наказ сповіщав про зменшення розмірів митного збору з чорноморської торгівлі на чверть і містив перелік митниць і застав, які створювались або відновлювали свою роботу в новій мережі. Було відкрито три митниці: портову поблизу Таганрозької фортеці та дві прикордонні – Микитинську над Дніпром і Миргородську.

Цим відносно великим установам підпорядковувалися кілька менших: Таганрозькій митниці – Кагалінська та Петровська застави і дві малі митниці – Єнікальська та Керченська; Микитинській – Олександрівська, Кінбурнська та Богородицька застави; Миргородській – застави Криловського і Катерининського шанців. Більшість цих установ розташовувалась на півдні України. Старі митні установи підлягали ліквідації, серед них Царичанська, Переволочанська, Кременчуцька та Єлисаветградська. Невдовзі в 1777 р. створено митну заставу в Кизикермені, вона вже діяла. Імовірно, що 1779 р. вже працювала Херсонська митниця. *Отже, лише в другій половині 70-х рр. XVIII ст. на півдні України виникла низка митних установ, які й становили митну мережу на кордоні Російської імперії з Кримським ханством та Османською імперією.*

Подальші зміни в розташуванні митниць на Півдні сталися після приєднання до Російської імперії Кримського півострова. Митні установи з'явилися як на самому півострові, так і навколо нього. У 1783 р. Кримське ханство – а це територія власне півострова і частина Приазов'я між Дніпром та річкою Кінські Води – увійшло до складу Російської імперії. На півострові вже існували дві митні застави – Керченська та Єнікальська, створені ще 1776 р. на тій частині Керченського півострова, яка перейшла до Російської імперії за умовами Кючук-Кайнарджийського миру. У 1784 р. вже існували Балаклавська і Феодосійська митниці. Напевно, вже працювала і Євпаторійська митниця. У 1788 р. маємо згадку про Севастопольську митницю.

Після закінчення російсько-турецької війни і укладення **Яського миру** (1791 р.) виникла необхідність якнайшвидшого освоєння ново-придбаних земель між Бугом і Дністром. Особливу увагу російський уряд звернув тоді на Очаків. Пропозиція створити митницю і карантин в Очакові надійшла від адмірала *М. С. Мордвінова*, якого підтримав катеринославський губернатор *В. В. Каховський*. У 1792 р. вирішено заснувати в Очаківській фортеці місто, в якому були б митниця і карантин. Отже, формально в 1791 р., а практично в 1792 р. в Очакові з'явилася портова митниця. У цей же час виникає і Миколаївська митна заставка.

27 травня 1794 р. видано рескрипт Катерини II про заснування торгової гавані, митниці й карантину в Гаджибеї. Через 2 місяці затверджено перші штати Гаджибейської митниці та карантину, а 12 квітня 1795 р. відбулося офіційне відкриття нової митниці. Неподалік від неї 27 січня 1795 р. засновано Овідіопольську митну заставу. Поступово північне узбережжя Азовського та Чорного морів укривалося мережею митниць і застав. Подальше розширення мережі в Північному Приазов'ї пов'язано із запровадженням у 1798 р. кримського порто-франко. 13 лютого 1798 р. оголошено про вільну торгівлю у Феодосії та Євпаторії та про закриття всіх митниць півострова: Феодосійської, Євпаторійської, Севастопольської та Балаклавської.

Натомість відкривалися нові митниці, які тепер відрізали Кримський півострів від материка. Першого травня 1798 р. відкрито Перекопську митницю, яка прийняла справи від кримських митниць. 2 травня того ж року відкрито Арабатську заставу, поблизу Генічеської переправи. У 1798 р. створено Маріупольську митну заставу. Планувалося й створення митної сторожі вздовж берега Азовського моря – від Арабатської застави до Таганрога, де мали бути ще 5 форпостів. Але митний режим порто-франко проіснував недовго – 1799 р. його скасували.

У XIX ст. митна мережа змінювалася й далі, але не настільки суттєво. У 1805 р. вже існувала Маяцька митна заставка неподалік Одеси. У 1817 р. затверджено штати митної застави на Обиточній косі. Наступного року згадуються митниці, засновані на землях, приєднаних до Російської імперії згідно з умовами **Бухарестського миру** 1812 р.: Новоселицька, Акерманська, Ренійська та Ізмаїльська. Вони належали до Бессарабської митної прикордонної області.

4 липня 1819 р. відкрито порто-франко в Одесі. Запровадження нового торгового режиму дещо змінило митний устрій Одеси. З'явилася внутрішня заставка Одеського порто-франко для перевірки товарів, які вивозилися за межу порто-франко. У 1826 р. в Одесі створюється окрема сухопутна митниця. 1835 р. виникли митні установи в Ак-Мечеті та Бердянську.

У 1793 р. в результаті другого поділу Речі Посполитої утворилася Кам'янець-Подільська область, а в 1795 р. створено Подільську губернію у складі Російської імперії. Подільська губернія межувала з Австрійською імперією – це був єдиний державний кордон у губернії, де розташовувались митниці. У серпні 1795 р. в Кам'янець-Подільському створено Прикордонний комісаріат на чолі з *Іваном Бароцьким* та Жванецький прикордонний карантин. Спочатку вони виконували обов'язки митників. У тому ж році вийшов указ сенату про створення митниць у селищах Ісаківцях та Гусятині, місті Волочиську. На жаль, в архівах не збереглися справи про діяльність цих митниць (перші справи щодо Ісаківської митниці належать до 1831 р.). Митниці Подільської губернії разом із митницями Волинської губернії увійшли до складу Радзивилівського митного округу.

Із 1716 до 1775 р. митні установи на теренах Російської імперії підпорядковувались **Комерц-колегії**. Але в 1775 р. Комерц-колегію ліквідували і митниці підпорядковували генерал-губернаторам. У розпорядженні губернатора був так званий митний департамент, який складався з обер-директора та його помічника. Крім того, 1781 р. у казенних палатах створено **II експедицію з митної справи**, яка повністю наглядала за митними установами регіону – сюди надсилали відомості про надходження та витрати грошей для засвідчення й подальшого подання вже в казенну палату. До 1780 р. діяла Головна над митними зборами канцелярія, яку створено 1763 р., щоб посилити боротьбу з контрабандою і поліпшити загальний стан митної справи.

1797 р. відновлено Комерц-колегію на засадах, на яких вона існувала до 1775 р. Митниці й застави знову підпорядковувалися Комерц-колегії, а митні експедиції в казенних палатах ліквідовувалися. У 1800 р. визначено функції Комерц-колегії щодо митної справи. Тепер митницями опікувалася IV експедиція Комерц-колегії, яка й вирішувала всі митні справи: збирала дані про внутрішню роботу митниць, розпоряджалася митними будівлями, призначала чиновників і службовців, розглядала справи стосовно конфіскації товарів. IV експедиція складалася з радника, асесора і двох купців. У 1802 р. створено 8 міністерств, одним з яких стало Міністерство комерції, керівник якого (тобто міністр комерції) тепер очолював Комерц-колегію замість колишнього президента. Комерц-колегію було остаточно ліквідовано 1810 р.

На рівні окремих установ існувала досить чітка ієрархія, обумовлена законодавством. Великим митницям підпорядковувалися малі митниці та застави; але з часом становище установи могло змінитися залежно від зовнішніх обставин: митниця могла перетворитися на заставу і навпаки. Рівень митної установи визначався обсягами торгівлі та прибутку.

6 березня 1797 р. у прикордонних губерніях, зокрема в Новоросійській, запроваджено інститут митних інспекторів. Мета цього заходу визначалася так: для огляду та перевірки митниць, митної мережі на кордоні та для нагляду за точним виконанням митниками службових обов'язків. Інспектори підпорядковувалися Комерц-колегії. Власне, вони замінили митних радників при казенних палатах і отримували таке саме жалування. При кожному інспекторові був писар.

У 1811 р. запроваджується система **митних округів**. Із появою округів збільшилася кількість митних службовців. Начальник митного округу перебував на головній митниці, контролюючи роботу підпорядкованих митниць і застав. Його сповіщали про затримання контрабанди, він відповідав за дотримання законності на митних установах та повинен був діяти згідно з інструкцією для митних інспекторів, тобто по суті замінив митного інспектора.

Внутрішній устрій митних установ залежав від функціональних обов'язків митниці й товарообігу: устрій портової митниці відрізнявся від устрою прикордонної, а товарообіг визначав необхідну пропускну потужність митниці, тобто кількість співробітників. Посади та обов'язки посадових осіб визначалися інструкціями 1764 та 1798 рр.

Митний огляд називався **обрядністю** та мав дві стадії. На першій власник товару подавав загальні відомості про предмети й товари, які переміщувалися через митний кордон. Після цього митник приймав товар на митний склад, де він два місяці безмитно зберігався на митниці третьої категорії. Митник перевіряв товар і документи – **накладні, коносаменти**. Власники товару подавали повний **опис товару, декларацію**. В описі зазначали кількість, якість товарів, ім'я власника, ціну, кількість місць, номер, з якого митник брав суму зборів і складав **“оголошення товарів”**. **Оголо-**



**шення** – це нинішня декларація. Митник міг помилитися під час перевірки кількості товару на 8 % у більший чи менший бік. За невчасне подання “оголошення” (за два тижні) власник платив штраф до 5 % від акциденції (загальна сума мита). За декларування не за своїм найменуванням чи помилку в кількості товарів власник сплачував 3 % від акциденції. Другою стадією митного контролю був митний огляд. Перевірялися пломби чи наклейки. У російських митницях накладення **митного забезпечення** мало назву **клеймування** (“клеймение”). Клеймувати мали право тільки на митницях першої та другої категорії. Митниці третьої та четвертої категорій цього права не мали. На прикордонному перехідному пункті був один пакгаузний наглядач, на митній заставі – управитель і помічники (три–п’ять осіб).

Загальні, базисні основи діяльності митних установ було викладено в законі “**Загальна установа міністерств**” 1811 р., який остаточно затвердив міністерську реформу 1802 р. З 25 жовтня 1811 р. митне відомство очолило Міністерство фінансів та його **Департамент зовнішньої торгівлі** – пізніше департамент митних зборів. Відповідно до “Загальної установи міністерств”, усі державні справи у виконавчому спрямуванні було поділено на п’ять головних частин. Митне відомство належало до III частини – “Державної економії” – Міністерства фінансів. Митне відомство створювалось як сукупність установ, підпорядкованих керівництву центрального галузевого органу управління і керувалося статутами 1755, 1819, 1842, 1857, 1882, 1892, 1904, 1910 рр.

29 жовтня 1864 р. рішенням Державної ради Департамент зовнішньої торгівлі було перейменовано на **Департамент митних зборів**. При цьому до цілей і функцій Департаменту митних зборів належали: **фіскальні** (митні податки в загальній масі бюджету імперії становили приблизно від 11 до 29 %), **економічні, правоохоронні** (що склалися з напрямів **поліційного**, а також **охорони державного кордону та боротьби з контрабандою**). Розподіл митних округів здійснювався відповідно до закону “**Встановлення митного управління з європейської торгівлі**”. До складу митних округів входили всі митниці, митні застави, перехідні пункти, а до 1899 р. й підрозділи прикордонної варті, що містилися в територіальних межах округів. Згідно з Митним статутом 1811 р., з 11 митних округів на території України розміщувались 5; за Статутом 1819 р. із 12 округів – 5; за Статутом 1842 р. з 14 округів – 7; за Статутом 1857 р. із 16 округів – 7; за Статутом 1892 р. з 7 округів – 5.

У 1911 р. з метою надання митним регіональним установам більшої оперативності дій, в умовах економічного піднесення та зростання торговельного обігу, міністр фінансів запропонував на розгляд Державної думи і Державної ради пропозиції щодо зміни першого розділу Митного статуту 1910 р. про утворення місцевого митного управління. 28 травня 1912 р. затвердили **Положення про місцеві митні управління**, а з 1 січня 1913 р. проведено реформу. Відповідно до неї митні установи, як прикордонні, так

і внутрішні, увійшли до складу митних дільниць. Кількість митних установ та їхній штат визначались у законодавчому порядку. В Україні було створено такі інспекторські дільниці: 3-тя Південно-Західна, 4-та Одеська. Права та обов'язки інспекторів митних установ було визначено в законі **“Про встановлення місцевого митного самоврядування”** та **Інструкції інспекторів митних і чинів, які при них знаходяться** від 1912 р.

Згідно з Митним статутом митні установи створювались для пропуску через кордон осіб і товарів, а також для стягнення з них установленого мита. Своєю чергою, митниці розподілялись на види і класи відповідно до обсягу прав. Право відкривати і скасовувати митні установи, визначати їхню категорію надавалося вищій законодавчій владі, а також Міністерству фінансів. Згідно зі Статутом 1857 р. митниці поділялися на чотири класи: I клас – **складські**, II клас – **головні сухопутні та портові**, III клас – **декларацийні**, IV клас – **митниці та застави**. Але були й винятки. У Севастопольському порту митний нагляд перебував при місцевому карантині. А Севастопольський порт був відкритий лише для суден під російським прапором, які працювали на каботажних лініях Чорного й Азовського морів. Заходження до Севастопольського порту іноземних суден категорично заборонявся.

Водночас митниці Києва й Харкова, що входили до відповідних округів, підпорядковувались безпосередньо Департаменту митних зборів, а начальники цих митниць мали повноваження та обов'язки начальника митного округу. Такий правовий статус Київської митниці пов'язаний зі значенням Києва як промислового, торговельного і комунікаційного центру. Загальна кількість іноземних товарів, що надійшли в Київ у 1898 р. лише через Південно-Західну залізницю, досягла 560 тис. пудів, а всього одержано 700 тис. пудів. Серед товарів переважали машини, метал. Через Київ на зовнішній ринок вивозились цукор, борошно, ліс, продукція тваринництва. На 1905 р. торговельний обіг Києва становив 35,3 % від усього торговельного обігу Південно-Західного краю.

#### ***Митна система імперії Габсбургів в українських землях.***

Після першого поділу Речі Посполитої в 1772 р. майже третина території України опинилася в складі Австрійської імперії, що належала династії Габсбургів. До 1775 р. Австрійська імперія не мала єдиної державної митної системи і загальнодержавного митного тарифу. Імперія, яка, крім династичного спадку австрійського дому, включала до свого складу ще чималі, переважно німецькі, землі й держави, була відома тоді як Священна Римська імперія німецької нації. Цілком природно, що вона, як клаптикова ковдра, була поділена на частини численними обласними та земельними митними зборами. Лише імператриця *Марія-Тереза* запровадила в 1775 р. загальний для всіх німецьких областей Австрії митний тариф. У 1796 р. цей тариф поширився й на території Галичини. Але внутрішні мита продовжу-

вали існувати на частині імперської території, що формально конституювалася як Угорська корона, до складу якої входило українське Закарпаття. Остаточне скасування митної автономії окремих імперських земель було здійснено в 1827 р., коли вся територія Австрійської імперії перетворилась на єдиний народно-господарський механізм.

У середині XIX ст. довжина митного кордону Австрійської імперії становила 1170 географічних миль. Після революції 1848 р. митне відомство імперії змінило підпорядкування. Зі складу особистої канцелярії імператора митні органи перевели до міністерства фінансів. Уздовж митного кордону Австрійської імперії розташовувались 685 прикордонних митниць (з них 229 першого класу – Zoll-Amt і 456 другого – Hilfs-Zoll-Amt); 63 головні внутрішні митниці (Haupt-Zoll-Amt); 50 допоміжних митниць (Zollegstutten); 71 митне бюро. Загальна чисельність митного апарату становила 51 924 чиновники. Витрати на утримання всієї митної інфраструктури становили 30 % від суми митних зборів.

Ще в 1774 р. у Львові створено **адміністрацію митних доходів** (administracja dochodów celnych). Вона збирала мита з міських рогаток (застав) і мостів. Ця структура складалася з адміністратора, трьох асесорів, трьох секретарів, одного протоколіста, експедитора, реєстратора, ад'юнкта реєстратури, митного комісара. Установа мала в підпорядкуванні 3 головних і 2 допоміжних митних склади, 53 комерційних, 45 торговельних служб, сюди ж входили служби зі штампування товарів.

Митно-тарифна політика австрійського уряду наприкінці XVIII – впродовж XIX ст. прямувала в кільватері загальних тенденцій у цій сфері. У 1780 р. австрійський імператор *Йосиф II* запровадив митний статут, який наклав обмеження на імпортування товарів, але при цьому всередині імперії діяв принцип економічного лібералізму. Щоб уникнути явної суперечності, імператор як компенсацію заборонним митам дозволив дарувати портам Адриатичного моря режим порто-франко.

Після завершення наполеонівських війн австрійський уряд знову повернувся до радикальних протекціоністських тарифів, намагаючись використати економічний досвід Наполеона I. Новий тариф було запроваджено 1817 р., і він одразу викликав незадоволення з боку промисловців, тому що не дозволяв їм купувати імпортовані верстати й сировину, яка не вироблялась на території імперії. Ці скарги та постійне зростання обсягу контрабанди змусили уряд у 1838 р. запровадити новий тариф, яким заборонялось імпортувати лише 10 найменувань товарів, а на 72 найменування залишались високі ввізні мита на рівні 60 %. Наприкінці 1840-х рр. австрійський уряд розпочинає ґрунтовну підготовку з приєднання Австрії до Німецького митного союзу. Тоді для Австрії головною проблемою залишалось збереження свого впливу на німецькі землі в протистоянні з Пруссією. Під тиском зовнішніх обставин уряд імперії змушений був відмовитися від каральних тарифів і

перейти до поміркованих. Такий поміркований тариф ухвалюється 1851 р. Увізні мита зменшуються до 15 %. Цей тариф дав змогу Австрії в 1853 р. приєднатися до **Північнонімецького митного союзу**.

У 1867 р. Австрійська імперія трансформується у двоєдину монархію – Австро-Угорську імперію. Одним із наслідків дуалістичного договору 1867 р. стало форсування капіталістичного розвитку імперії. Австрійський уряд, відповідно до пруського досвіду, активно використовує принципи й методи протекціоністської політики. Кредитно-банківська система, прокладення залізниць і створення переробної галузі сільського господарства стали фундаментом економічного розвитку Габсбурзької імперії у другій половині XIX – початку XX ст. На території імперії сформувалось два збалансованих економічних райони – австро-чеський промисловий і угорський – аграрний. У цілому господарський організм країни був захищений суворим протекційним кордоном.

Слід зазначити, що імперський уряд розглядав територію Галичини як майбутній театр бойових дій проти Росії, з якою дипломатичні стосунки постійно погіршувались, починаючи з 1853 р. Крім цього, відсутність серед галичан національної правлячої еліти, яка могла б впливати на імперський уряд, призводила до того, що цей регіон залишався без капіталовкладень. Усі фінансові надходження зосереджувалися в австро-чеському промисловому регіоні. Така політика перетворювала Галичину на економічну провінцію, в кращому разі – сировинний придаток імперії.

**Митно-тарифна політика Російської імперії в Україні (друга половина XVIII – початок XX ст.).** Митно-тарифне законодавство Російської імперії на території України розпочало діяти із червня 1754 р. З другої половини XVIII ст. до першого десятиріччя XX ст. включно митні тарифи Російської імперії мали протекціоністський характер. Залежно від політико-економічних обставин тариф міг бути радикально-протекційним або помірковано-протекційним. Але концепція ліберальної митної політики не знайшла відображення в російських митних тарифах. У Російській імперії, особливо в XIX ст., серед урядовців та громадських діячів активно обговорювались ідеї вільної торгівлі, водночас на рівні державної політики ідея захисту внутрішнього ринку залишалась панівною. При цьому ставки митних тарифів використовувались як гнучкий інструмент для корегування економічного розвитку того чи іншого регіону імперії. Тому траплялися ситуації, коли одночасно діяли тарифні норми, що дозволяли реалізацію митного режиму “порто-франко” в умовах протекціоністської політики держави. Так, Одеському порту було надано статус “порто-франко”. Порт і місто Одеса з 15 серпня 1819 р. до 15 серпня 1857 р. користувались безмитністю – правом вільної торгівлі, наданим режимом порто-франко. На підставі цього закону в порт і місто Одесу дозволялося вільне й безмитне ввезення всіх іноземних товарів без винятку, включаючи й ті, що за загальним тарифом заборонялися.

На еволюції митного тарифу 1770–1780-х рр. яскраво проявляється закономірність тісного взаємозв'язку між зовнішніми політичними подіями, розвитком економіки та митною політикою. Після укладання Кючук-Кайнарджийського миру постало гостре питання про форсований розвиток новоприєднаних причорноморських територій. Тому 4 серпня 1775 р. видається Тариф для чорноморської торгівлі, який мав сприяти її пожвавленню. Власне, це були поправки до загального Тарифу 1766 р. Чорноморський тариф на 25 % зменшував митні ставки на турецькі, левантійські, грецькі та російські товари. Мито на срібні та золоті тканини з Туреччини було зменшено на 2/3 і розраховувалося з ваги товару. Мито стягувалося російськими монетами. Крім того, власники або шкіпери суден не сплачували ластовий збір, який залежав від тоннажності судна. Через 7 років, 27 вересня 1782 р., було перевидано загальний Тариф у зв'язку зі значними змінами, які сталися в промисловості й торгівлі Російської імперії та сусідніх країн. Новий Тариф зберіг пільги для чорноморської торгівлі тільки з окремими винятками. Черговий Тариф опубліковано 16 вересня 1796 р. Знову підтверджувалися пільги для чорноморської торгівлі, але знову були винятки. Тепер з усіх купців і на всіх митницях мито стягувалося єфімками (1 єфімок = 1 рубль 25 копійок). Якщо купцеві не вистачало єфімків для сплати мита, тоді дозволялося приймати будь-яку срібну чи золоту валюту або дорогоцінні метали у зливках. Мито з експорту сплачувалося російськими монетами. Цей Тариф мав набрати чинності з 1 січня 1797 р., але був скасований Павлом I.

12 жовтня 1797 р. проголошено новий Тариф, який загалом не дуже відрізнявся від попереднього, за винятком ставок курсу єфімків. Кожен єфімок тепер коштував 1 рубль 40 копійок. Як і раніше, зберігалось правило, яке мало змусити купців не занижувати ціну товарів в оголошенні: митні службовці мали право викупити товар, доплативши ще 20 % від оголошеної ціни, якщо вважали, що купець встановлює занижку ціну. Тариф набрав чинності з 1 січня 1798 р.

Напередодні війни з Францією в 1810 р., запроваджено новий, максимально заборонний митний Тариф, який відповідав інтересам власників промислового виробництва та мануфактур. 19 грудня 1810 р. затверджено **Положення про нейтральну торгівлю** на 1811 р. у портах Білого, Чорного та Азовського морів і по всьому західному сухопутному кордону з метою зменшення імпорту та підтримки місцевого виробництва, передусім російського.

Тарифні заборони, введені 1810 р., діяли в тарифах 1816 та 1819 рр. (усього 175 видів товарів). На час прийняття тарифу 1822 р. в Російській імперії сформувалася нова верства дворянства, особливо на Півдні України,

яка будувала господарське життя маєтків на нових економічних засадах. Розвиток маєткових промислів, наприклад, вовняного й цукрового, вимагав від їхніх власників рішучих дій щодо відстоювання своїх економічних інтересів на внутрішніх і зовнішніх ринках. Тариф 1822 р. знаменував собою “закінчення періоду впливу політичних союзів на митну політику”. Ініціатором нового митного тарифу став міністр фінансів *Є. Ф. Канкрін*, який перетворив тарифну справу з вузької фіскальної функції на комплекс заходів держави, що спрямовувались на захист насамперед галузей економіки. Новим тарифом було заборонено експортувати 21 і імпортувати 3110 видів товару. Тариф 1822 р. неодноразово переглядався. У 1824, 1825, 1830, 1831, 1836, 1838 і 1841 рр. до нього вносилися зміни, які залежали від стану розвитку тієї чи іншої галузі економіки. Результати цієї митно-тарифної політики в цілому сприятливі. Митні прибутки бюджету з 1823 до 1844 рр. зросли на 250 % (з 7,8 до 31 млн руб.). Промисловість під захистом тарифу 1822 р. також досягла помітних успіхів. Якщо брати промислову статистику, то з 1814 до 1825 рр. кількість суконних підприємств зросла з 235 до 324, до 1850 рр. – до 492; металургійних підприємств з 1814 до 1825 рр. – з 75 до 170, а до 1850 рр. – до 416.

Митні тарифи 1850, 1857 та 1868 рр. характеризувалися скороченням заборон та обмежень, але були зорієнтовані на підтримку гірничо-металургійного комплексу.

З початком реформ 1860–1870-х рр. у Російській імперії митна політика стала відігравати важливішу роль у ході індустріалізації. Реалізація заходів митної політики пов’язана з іменами відомих урядовців *М. Х. Рейтерна, М. Х. Бунге, І. О. Вишнеградського, С. Ю. Вітте*.

1891 р. позначився прийняттям радикального протекційного закону про митний тариф. Шлях до його прийняття був складним і довгим. У 1876–1877 рр. для захисту промислового виробництва Російської імперії (зокрема українських губерній) установлюється стягнення мита в золотій валюті, що підвищило митні збори з 25–30 до 48 %. У 1881 р., вступивши в “змагання” із західними країнами, уряд Росії збільшив мита на 10 %, через чотири роки ще на 20 % за 168 статтями експорту, а з 1891 р. – додатково ще на 20 %.

Сукупність кардинальних змін митно-тарифного законодавства Росії зафіксовано в Законі про митний тариф 1891 р., у змісті якого відобразився протекціоністський зовнішньополітичний курс країни. Загальна сума митних зборів підвищена на всі імпорتنі групи товарів і зросла з 14,7 % їхньої вартості у 1877 р. до 32 % у 1892 р. Новому тарифу надавалось величезного значення не тільки у внутрішньогосподарській, але і в зовнішньополітичній сферах. Тариф 1891 р. створював умови для прискореного розвитку промисловості, відобра-

жаючи курс на індустріалізацію. Для українських губерній ці показники стали свідченням промислового й технологічного зростання. З 1860 до 1897 рр. кількість фабрик і заводів лише в Київській губернії зросла в 4 рази – з 45 до 177; в Одеській губернії в 1837 р. було 110 підприємств, у 1900 р. – 486 фабрик і заводів, що виробляли продукції на 59 млн руб.; у Харківській губернії з 1871 до 1899 рр. кількість промислових підприємств зросла з 79 до 259. Тільки з 1894 до 1899 рр. вартість продукції, виробленої металообробними підприємствами, збільшилась у 3,5 рази. Зростання промислового потенціалу українських губерній позитивно впливало на прискорення процесу формування професійних кадрів технічної інтелігенції, робітників.

Еволюція митно-тарифного законодавства XIX – початку XX ст. дає змогу провести класифікацію і визначити основні групи документів, що становили правову базу зовнішньоекономічної діяльності на початку XX ст. До головної групи документів, які регулювали міждержавні торговельні відносини, можемо зарахувати такі.

**Торговельні угоди.** До угод, в яких безпосередньо брали участь українські промисловці, належали: торговельні угоди з Францією 1894 р., з Італією 1894 р., з Австро-Угорщиною 1894 і 1907 рр., з Болгарією 1894 р.

**Конвенції про мореплавання** (переважно з Британією та США).

**Конвенційні угоди.** Додаток до основного Торговельного договору регламентував регулювання митних тарифів на окремі групи товарів, які для сторін, що домовлялися, були стратегічними і вкрай необхідними. Наприклад, експорт українських марганцевих руд до США, незважаючи на ембарго з боку уряду США стосовно цукрового експорту з України у 1900 р. Ще один варіант конвенційних угод – це документи, які регламентували фінансову й митно-тарифну підтримку національного експортера з боку держави на зовнішніх ринках.

**Концесійні угоди** – економічні угоди, які передбачали митні пільги для сторони, що отримала право на концесію, або перенесення дії норм митного законодавства на територію концесії.

**Система капітуляцій.** Даний вид торговельних угод виникав в умовах, коли держава, користуючись дипломатичною перевагою, впливала на формування митної системи іншої держави на вигідних для себе умовах. Система капітуляцій діяла між Францією та Британією, з одного боку, й Османською імперією – з іншого; між Австро-Угорщиною, Німеччиною, Британією, Францією, Росією та Болгарією. У цьому випадку Болгарія не мала права збільшити 5 %-ве мито на імпортні товари зазначених держав.

Окрему групу становили нормативні документи, що безпосередньо регулювали зовнішньоторговельну діяльність промисловців-експортерів. До цих актів належали: **Положення про товарні склади** від 1888 р., **Статут**

**біржовий** від 1895 р., закон **Про промисловий податок** від 1904 р. Ці законодавчі акти орієнтували й спрямовували експортну та імпорту діяльність відповідно до загальнодержавної митної політики. Успішна реалізація положень міждержавного та внутрішнього митного законодавства значною мірою залежала від якості нормативно-правової бази, яка забезпечувала діяльність митних органів, виконання митної справи.

**Правоохоронна діяльність митних органів у XVIII – на початку XX ст.** Правоохоронна функція митного відомства Російської імперії включала міграційний контроль та боротьбу з контрабандою. Так, митники контролювали рух через кордон не тільки товарів, але й людей.

До 1871 р. здійснення паспортного контролю на державному кордоні було прямим обов'язком Департаменту митних зборів. Процедура паспортного контролю як для іноземців, так і для російських підданих виконувалася згідно зі **Статутом про паспорти**, але ще 9 вересня 1867 р. відповідно до **Положення про Корпус жандармів** створювалися жандармські поліційні управління при залізницях, зокрема й на прикордонних станціях. Через це у березні 1871 р. паспортний контроль на всіх російських прикордонних пунктах передається жандармським офіцерам. У компетенції митників залишалась тільки фіскальна частина паспортного контролю. Після перевірки жандармами паспорти передавались митним чиновникам для нарахування та стягнення паспортного збору на підставі ст. 204 **Статуту про паспорти**. Крім того, начальники митних округів мали повноваження автономно від Міністерства закордонних справ і Департаменту поліції видавати тимчасові білети для відряджень за кордон торговим агентам, акредитованим при митницях (аналог сучасних митних брокерів), митним чиновникам, офіцерам прикордонної варти.

Одне із головних завдань, що покладалось на митниці, – боротьба з політичною контрабандою, насамперед друкованою продукцією. Слід зазначити, що майже вся іноземна література, яка ввозилась у Російську імперію у XIX ст. фізичними і юридичними особами, відправлялась митницями до губернських цензурних комітетів. І лише після позитивного висновку цих комітетів вона допускалась у вільне користування.

Поступово завдання боротьби з політичною контрабандою займає провідне місце в питаннях державної безпеки початку XX ст. Митне відомство входить у цю систему, але лідерство у протидії державним злочинам на кордоні поступово переходить до жандармських управлінь. Після придушення політичних заворушень 1905–1907 рр. і з початком діяльності на посаді голови Ради міністрів *П. А. Століпін* методи боротьби з революційним рухом набувають ще більш суворого характеру. Революційні події в Росії 1905 р. додають ще один напрям контрабанди – це різке зростання



ввезення на територію Російської імперії нелегальної зброї. Відповідно, контроль за її вилученням було повністю покладено на Департамент поліції. Водночас митне відомство намагалося за будь-яких обставин зберегти процедурну незалежність у питаннях митного контролю. Зброя, що вилучалася внаслідок особистого огляду, після завершення слідчих дій і вироку суду поверталась до митної установи і реалізовувалась на аукціоні як звичайна контрабанда.

У подальшому з метою законодавчого врегулювання проблеми ввезення і вивезення зброї та уніфікації багатьох циркулярів із цього питання, що видавались МВС і ДМЗ, 5 квітня 1913 р. Міністерство фінансів затвердило **Інструкцію пропуску, зберігання і продажу з торгів зброї, приладдя до неї та вогнепальних припасів з-за кордону і Великого князівства Фінляндського**. Згідно з новими правилами власник зброї перед тим, як ввезти або вивезти зброю, звертався до місцевого поліцейського управління за дозволом на цю операцію. І лише на підставі цього дозволу митниця пропускала зброю на територію імперії, її власник давав письмове зобов'язання про зворотне вивезення чи повернення. Іноземці мусили реєструвати зброю у місцевому відділенні поліції. Власників магазинів, що торгували зброєю, інструкція зобов'язувала передавати на перевірку в губернські жандармські управління контракти та інформацію про постачальників.

Другий напрям правоохоронної роботи російського митного відомства – протидія економічній контрабанді – впливав на зміни його структури і принципів комплектування. Так, у другій половині 1770-х – на початку 1780-х рр. охорона державного кордону ще не була централізована, хоча прикордонна варта існувала з 1754 р. Ця невизначеність ускладнювала боротьбу з контрабандою. 27 вересня 1782 р. видано наказ *Катерини II* про влаштування особливої митної прикордонної мережі і варти для запобігання таємному провезенню товарів. У 1827 р. уряд прийняв **Положення про устрій митної прикордонної варти**. Згідно з ним на прикордонну варту разом із охороною кордонів покладалося збирання мита. Митна прикордонна варта вздовж європейського кордону імперії розподілялась на 13 митних округів, у структурі яких були напіввійськові формування – 10 бригад, одна напівбригада, дві окремі роти. У 1829 р. видано правила застосування зброї митною вартою на європейському кордоні. 1832 р. прикордонна митна варта перетворилася на прикордонну варту з карантинними обов'язками. Дислокація рот і загонів бригади прив'язувалася до населених прикордонних пунктів, мешканці яких вели жваву прикордонну торгівлю, або до шляхів сполучення. Обов'язковим було розташування прикордонних постів навпроти австрійських митниць.

У прикордонних повітах Волинської та Подільської губерній ситуація з контрабандою загострюється після поразки польського повстання 1830–1832 рр. Крім звичайної економічної контрабанди, додається ще й політична. Таємні польські організації, до складу яких входили й місцеві дворяни, регулярно отримували нелегальну літературу з австрійської Польщі. Про активізацію заходів протидії контрабанді свідчить табл. 3.1.

Таблиця 3.1

**Відомості про конфіскації в Радзивилівському митному окрузі**

Кількість конфіскацій за роками									Усього
1829	1830	1831	1832	1833	1834	1835	1836	1837	
767	832	523	846	1039	1073	1116	1007	915	7742

Після 1861 р. зростає вплив Міністерства фінансів. За його участі упродовж останньої чверті століття (міністри: І. О. Вишнеградський (1887–1892 рр.), С. Ю. Вітте (1892–1903 рр.) вдалося здійснити низку фінансових реформ. Один зі шляхів подальшого підвищення впливу Мінфіну в державному управлінні вбачався в посиленні ролі відомства щодо захисту безпеки імперії за рахунок зміцнення кордонів. Досягти цього, як відомо з досвіду, можна лише в разі реорганізації структури прикордонної варти, її уніфікації, зміни підпорядкування й управління. Тому з 1861 р. її комплектування здійснювалося за рахунок рекрутів на загальних військових умовах. Наприкінці 80-х рр. XIX ст. існувало 8 прикордонних округів. Власне, на кордонах України службу забезпечували 4-й і 5-й прикордонні округи, управління яких дислокувалися відповідно в Бердичеві (з 1903 р. – в Києві) й Одесі. 4-й Київський прикордонний округ мав у своєму складі 5 бригад: 16-ту Сандомирську, 17-ту Томашівську, 18-ту Волинську, 19-ту Волочиську, 20-ту Хотинську; 5-й Одеський – 21-шу Скулянську, 22-гу Ізмаїльську, 23-тю Одеську, 24-ту Кримську та Керченський відділ.

У 1883 р. для остаточного надання охороні державного кордону військового характеру прикордонну варту вивели зі складу Департаменту митних зборів. На її базі сформували окремий корпус прикордонної варти з підпорядкуванням його міністрові фінансів, якому присвоюється звання шефа прикордонної варти. При Міністерстві фінансів створюється управління корпусу в складі командира, помічника, чинів для доручень та штабу корпусу. На 1914 р. у складі окремого прикордонного корпусу було 34 бригади, 2 особливі відділи, 118 відділів, 595 загонів, 1899 постів. До 1910 р.

корпус прикордонної варти керувався настановами, що містилися в Митному статуті. Того ж року затверджено **Правила про Окремий корпус прикордонної варти**. У 1912 р. на їх підставі з'явилася **Інструкція служби чинів Окремого корпусу прикордонної варти**, яку 7 грудня затверджено міністром фінансів – шефом прикордонної варти. Згідно із цим документом на корпус покладалися завдання: не допускати проникнення товарів чи інших предметів з-за кордону з використанням незаконних шляхів і методів; затримувати товари та інші предмети, що проникли протизаконними шляхами, доставляти все те у відповідні митні установи. Інструкція була досить фундаментальним нормативно-правовим документом, що спирався на законодавчу базу імперії про державний кордон та його охорону.

Для запобігання контрабанді на морській ділянці митного кордону імператор *Олександр II* 1868 р. видав указ про створення митної крейсерської флотилії, на яку покладалась охорона кордону “в митному, карантинному, політичному та поліційному відношеннях”. Згідно з Митним статутом 1892 р. судна митної флотилії були зобов'язані:

- оглядати всі судна і шлюпки рибалок, як ті, що пристають до берега, так і ті, що виходять у море, затримувати їх у випадку провезення контрабанди;
- здійснювати посильну допомогу мореплавцям, потерпілим від корабельної аварії;
- охороняти викинуті штормом на берег судна, товари й інші речі, не допускаючи їх розкрадання;
- стежити, щоб від початку й до закінчення навігації не були облаштовані фальшиві маяки, щоб ніхто не розкладав на березі багаття, ближче 50-верстової відстані від законно облаштованого маяка.

Морська прикордонна варта діяла в межах морської митної смуги – 3 морські милі (6556 метрів) від берега у море. У 1909 р. в Росії запроваджено 12-мильну морську митну смугу. Для розшуку контрабандистів та їхніх товарів у ній дозволялося затримувати й оглядати всі іноземні та вітчизняні судна. У разі опору дозволялося затримувати судна навіть у нейтральних водах.

Великого значення керівництво митного відомства надавало заходам грошового стимулювання митників за якісну службу. **Закон про митне управління** 1811 р. передбачав, що частина винагороди за затриману контрабанду (20 %) перераховується в пенсійний фонд митних службовців, а решта розподіляється на 2 частини: більшу (2/3) віддають безпосереднім учасникам затримання, а меншу (1/3) – вищим чиновникам митного округу. Службовець, який керував затриманням контрабанди, отримував премію вдвічі більшу, ніж інші (решта отримувала рівні частки). У середині XIX ст. за виявлення товарів, звільнених від митних зборів, але ввезених із порушенням митних правил, доглядач отримував від 50 до 66 % вартості товару; якщо поза місцем розташування митниці, то 47 % від вартості товару.

Якщо митник затримував товар, що не підлягав пропуску через митний кордон, то отримував 50 % від вартості останнього. За кожного затриманого контрабандиста митник одержував 45 руб.

Російське митне законодавство XIX ст. *контрабанду тлумачило як провезення товарів поза митницею або через митницю, але з приховуванням від митного контролю*. Згідно з *Митним статутом 1819 р.* (§ 381, 382) та *Положенням про покарання 1845 р.*, *товари, що провозяться повз митниці, а також ті, що доставлені до митниці, але не вказані в митних документах, вважалися такими, що переміщуються таємно*. Ця дефініція зберігалася для всіх наступних митних статутів XIX ст. *Отже, основним критерієм для кваліфікації контрабандних товарів є приховування товарів від митного контролю*.

На початку XX ст. ситуація змінилась. **Положення про контрабанду** від 27 березня 1907 р. вже виходило з інших критеріїв. До предметів контрабанди зараховувалися тільки товари, зазначені в митному тарифі, а також заборонені для ввезення чи вивезення. *Контрабандою також вважалось не лише завершене діяння, але й замах на контрабанду, зберігання і продаж нелегальних товарів, пропуск товарів посадовою особою митного відомства без сплати мита*. Митна практика до 1914 р. мала такі приклади контрабанди:

1) реалізація іноземних підакцизних товарів без відповідних акцизних знаків (пломби та бандеролі);

2) відсутність для товарів у 50-кілометровій митній зоні спеціальних митних квитанцій;

3) реалізація в прикордонній смузі алкогольних напоїв без надання документального підтвердження, що вони вироблені на державних підприємствах.

Так, у Митному статуті 1892 р. ввезення та вивезення заборонених товарів каралось конфіскацією товару і стягненням штрафу в подвійному розмірі від вартості контрабанди (ст. 1522 §1, ст. 1524 § 1). За таємне провезення товарів, дозволених митним тарифом, стягувалось п'ятиразове мито та імпортований товар підлягав конфіскації, а експортні товари повертались власникові після сплати мита (ст. 1522 § 2, ст. 1524 § 2). За таємне провезення безмитних товарів стягувалось 10 % їхньої вартості, без конфіскації (ст. 1520, 1521, 1524).

Відмітною рисою Статуту 1892 р. щодо переслідування контрабанди було запровадження заходів для виявлення та покарання не перевізника, а власника контрабандного товару. Якщо перевізник називав власника забороненого товару, то штраф до нього обмежувався лише 30–60 рублями.

Особи, що переховували контрабандний товар, штрафувались у подвійному розмірі від вартості товару (ст. 1546).

У цей період у митному законодавстві виникає поняття **рецидиву** контрабанди у прикордонній смузі (ст. 1541, 1542), і за повторний злочин у при-

кордонній смузі було передбачено виселення злочинця у внутрішні губернії. За Митним статутом 1819 р. виселення було безстроковим, за Статутом 1892 р. термін обмежувався 5 роками і штрафом у подвійному розмірі. А Митний статут 1904 р., навпаки, запроваджував значно суворіше покарання за контрабанду: ув'язнення на каторзі терміном від 4 до 6 років.

Отже, очевидно, що держава використовувала всі доступні засоби боротьби з контрабандою, утім контрабанда не припинилась: самі урядовці розуміли, що контрабанда – це лише наслідок, а подолати причини контрабанди митній службі було не під силу. Про результативність боротьби з порушниками кордону наприкінці XIX – на початку XX ст., зокрема з контрабандою, свідчать такі дані: щорічно на кордонах відбувалось близько 120 тис. затримань контрабанди. Сума грошових надходжень від реалізації контрабандних товарів щорічно становила близько 350 тис. руб.

**Митна система на українських землях в умовах Першої світової війни.** 1 серпня 1914 р. Російська імперія оголосила війну Австро-Угорщині, розпочалася Перша світова війна. З початком війни російські митниці західних митних округів припинили свою діяльність, службовців евакуювали та перевели до митниць Середньої Азії та Далекого Сходу. У листопаді 1914 р. обмежили свою роботу причорноморські й кавказькі митниці внаслідок вступу Туреччини у війну на боці Німеччини та Австро-Угорщини. У зв'язку з початком бойових дій Міністерство фінансів визнало необхідним “з усіх товарів, що становлять виробу ґрунту і промисловості Німеччини, Австро-Угорщини і Османської імперії, а також із товарів, що прямують транзитом через ці держави, стягувати під час увезення до Росії по всьому державному кордону мита за загальним митним тарифом з надбавками до них 100 % їх розміру, а безмитні товари обкладати митом”. Тож війна не зупинила торговельні відносини, але суттєво їх скоротила. До того ж економіки воюючих держав переходили на військові рейки, тому виробництво товарів цивільного призначення дедалі більше обмежувалося. Війна створювала серйозний дефіцит золотої монети (золото йшло на оплату закордонних військових поставок), тому ставилося завдання залучення до митних кас золотих виробів. Для цього пропонувалося заохочувати чиновників, які відповідали за надходження в касу не менше 1000 руб. золотом, і надавати пільги у здійсненні митних процедур тим особам, які сплачують митні збори золотою монетою. Попри те, що експортні товари ворожих держав обкладались подвійним митом, існував список дефіцитних товарів, під час експорту яких не вимагалось свідоцтво про їхнє походження. Цей список був досить великим і містив переважно промислові товари і стратегічну сировину: комплектуючі для автомобілів та літаків, шліфувальні та полірувальні матеріали, нафтопродукти, спеціальні хімічні препарати, руди, залізо, сталь, каучук, гуму, електрокабелі, автомобілі та мотоцикли, целюлозу, вовну. З продуктів харчування в цей список включено:

рис, какао, каву, чай, рибу. Війна зруйнувала збалансований механізм зовнішньої торгівлі Російської імперії.

Після Лютневої революції 1917 р. загальнодержавна система управління перебувала в кризовому стані. У результаті митні службовці були змушені взяти ініціативу щодо створення органу, який на професійному рівні розв'язав би нагальні проблеми митного відомства, у власні руки. На думку митників, таким повноважним органом мав стати З'їзд митних службовців. Для скликання такого з'їзду 20 травня 1917 р. у Петрограді було створено Організаційне бюро, головою якого обрано *А. Феденьова*. 1 вересня 1917 р. свою роботу розпочав З'їзд митних службовців. До регламенту з'їзду було включено такі питання: про бюрократизм управління; про систему митних установ; техніка служби; застосування тарифів до товарів; митні штати; інститут доглядачів; умови проходження служби; соціально-побутові проблеми евакуйованих митників та їхніх сімей. Отже, удруге (перший раз під час революції 1905–1907 рр.) митники були змушені особисто втручатися у своє службове майбутнє. Результатом роботи з'їзду стало обрання **Центрального комітету профспілок митників**, який після Жовтневого перевороту 1917 р. фактично здійснював управління митним відомством за підтримки народного комісара фінансів *В. Р. Менжинського*. На початку 1918 р. відновив роботу Департамент митних зборів (далі – ДМЗ) при Народному комісаріаті фінансів. Але подальша перспектива ДМЗ була невідома. З листопада 1917 р. до квітня 1918 р. у Радянській Росії розпочалась колосальна трансформація та перебудова всього державного апарату управління, законодавчої системи, судоустрою колишньої Російської імперії.

### 3.2. ТОТАЛІТАРНА ЕПОХА (ПОЧАТОК–КІНЕЦЬ ХХ СТ.)

#### *Митна система українських національних режимів у 1917–1919 рр.*

Падіння Російської імперії створило сприятливі умови для відновлення української національної державності та організації національної митної системи як її атрибуту. Цей процес очолила Українська Центральна Рада, яка в червні 1917 р. утворила Генеральний секретаріат – уряд автономної України.

Тривалий час керівництво Центральної Ради виступало за збереження України у складі Російської держави як автономії. Тому до кінця 1917 р. митні установи на території України формально підпорядковувалися російському Міністерству фінансів. Підпорядкувати їх собі Центральна Рада спробувала лише після початку війни з Радянською Росією у грудні 1917 р. Проте через невдалий перебіг воєнних дій здійснити цей намір урядові УНР тоді не вдалося.

Проголошення 22 січня 1918 р. (IV Універсал УЦР) незалежності УНР та підписання нею 9 лютого 1918 р. Брестського мирного договору з державами Четверного союзу (Німеччина, Австро-Угорщина, Османська імперія, Болгарія) де-факто і де-юре оформили створення нової незалежної Української держави.

Брестський договір відновив торговельні відносини між Україною та її колишніми ворогами. Порушилося питання про налагодження роботи установ із захисту кордонів новоствореної держави. Підготовча робота в цьому напрямі почалася відразу ж після відновлення у березні 1918 р. влади Центральної Ради в Києві. Вже в березні 1918 р. у складі Міністерства фінансів УНР створюється Департамент митних зборів, на який покладається керівництво митною справою на всьому периметрі кордону України. За розпорядженням міністра фінансів через кілька днів було створено Комісійну раду з питань організації митної системи УНР. До її складу ввійшли Т. Троцький (голова), виконувач обов'язків директора ДМЗ І. Гайдовський-Потапович, урядовці Міністерства фінансів Є. Тржеціцький, П. Андреев, П. Покровський, А. Граціянський. Із метою захисту економічних інтересів держави рада вирішила встановити тимчасовий митний нагляд у кордонних пунктах: Радзивиліві, Волочиську, Гусятині, Новоселиці, Збаражі та на станції Брест-Литовськ. Для цього в кожному пункті призначалися керівник нагляду, контролер, три помічники пакгаузного дозорця та шість доглядачів. У пункти, де передбачалося встановити митний нагляд, комісійна рада вирішила відрядити урядовців ДМЗ з особливими повноваженнями. У своїй діяльності вони мали керуватися тимчасовою інструкцією від 26 березня 1918 р., затвердженою міністром фінансів УНР.

Тимчасовий митний нагляд мав здійснюватися відповідно до вимог Митного статуту 1910 р. (з доповненнями від 1912 р.) та інших нормативних актів, виданих до жовтня 1917 р., а також Загального митного тарифу (1903 р.) і угод Росії з Німеччиною (1894–1904 рр.) й Австро-Угорщиною

(1906 р.). Митні операції у цей час обмежувалися переважно пропусканням через кордон пасажирів; прийманням до огляду всіх іноземних вантажів і поштових відправлень, що прибували з-за кордону, які переадресовувалися транзитом до Одеси, Києва чи Харкова; затриманням контрабандних товарів, котрі після огляду і складення товарного опису відправлялися до Київської митниці.

У застосуванні заборонних засобів до товарів митники співпрацювали з відрядженими на кордон уповноваженими Міністерства торгівлі й промисловості УНР, які мали відповідні директиви.

Упродовж квітня 1918 р. на кордоні з Австро-Угорщиною відновили більшість митних пунктів у місцях, де вони існували до початку бойових дій. На новому кордоні з Румунією було встановлено Овідіопольський, Маяцький, Тираспольський, Дубосарський, Рибницький, Ямпільський і Могилів-Подільський митні нагляди.

Так, система митних органів УНР (навесні 1918 р.) являла собою поєднання відновлених митних установ Російської імперії з установами, що були створені урядом УНР протягом лютого–квітня 1918 р. Серед старих російських були дві внутрішні митниці (Київська та Харківська) і дев'ять митних установ на південному морському кордоні України – від Маріуполя до Одеси включно, тобто Маріупольська, Бердянська, Генічеська, Хорлівська, Джерилгацька, Херсонська, Миколаївська, Очаківська та Одеська. До новоутворених за часів УНР належали центральний відомчий апарат – Департамент митних зборів у складі Міністерства фінансів і митні пункти на кордоні з Австро-Угорщиною та Румунією.

Важливу роль у забезпеченні безпеки державного кордону й боротьби з контрабандою відіграла Запорізька дивізія – одне з перших збройних формувань Центральної Ради. Її підрозділи, зокрема, були задіяні для припинення нелегального ввезення-вивезення зброї, продуктів харчування й інших товарів через демаркаційну лінію між німецько-австрійськими військами і загонами Червоної Армії. Вони також оглядали залізничні вантажі на маршрутах Таганрог–Курськ і Таганрог–Ростов.

29 квітня 1918 р. в Україні стався державний переворот. Соціалістичний республіканський режим Центральної Ради, яка в складних умовах революції, громадянської війни та іноземної інтервенції не спромоглася створити життєздатний стабільний державний організм, було повалено. Уся влада перейшла до генерала П. Скоропадського, якого підтримали консервативні політичні сили та командування німецьких військ, що перебували в країні. Скоропадського було проголошено гетьманом, в Україні встановився військовий режим у формі гетьманату. Змінилася й офіційна назва країни, відтепер вона стала Українською Державою.

Гетьманові Скоропадському вдалося стабілізувати ситуацію всередині країни та поліпшити її становище на міжнародній арені, отримавши визнання з боку багатьох держав. Спираючись на підтримку й досвід колиш-



ніх працівників царської адміністрації, яких він повернув на державну службу, гетьман зумів налагодити дієвий і досить ефективний механізм державного управління, зокрема у сфері митної діяльності.

В основу організації системи митного нагляду Української Держави було покладено російську відомчу мережу з урахуванням територіальних змін, що сталися. Звідси українська митна служба формувалася відповідно до російських нормативних чинників.

Організація митної служби в умовах гетьманського режиму здійснювалася під керівництвом міністра фінансів А. Ржепецького. Департамент митних зборів із травня 1918 р. очолив досвідчений урядовець П. Андреев, за головування якого українські митні інституції набули чіткої організаційної побудови з функціональними обов'язками і штатним розкладом. Остаточний розподіл справ за структурними підрозділами Департаменту митних зборів, який складався з канцелярії та чотирьох відділів, було затверджено міністром фінансів 5 жовтня 1918 р.

Канцелярія ДМЗ забезпечувала загальну організацію, координацію та контроль за діяльністю митних установ, а також їхню взаємодію з іншими відомствами. До обов'язків першого відділу входило: діловодство, робота з кадрами, визначення порядку митного огляду. Другий відділ розглядав справи за скаргами на рішення митниць, а також провадив дізнання і слідство у справах про посадові злочини урядовців митного відомства. До відання відділу належали й питання, пов'язані з контрабандою. До компетенції третього відділу належали питання, пов'язані з будівництвом і матеріальним забезпеченням діяльності митних установ. Четвертий відділ займався питаннями фінансової діяльності відомства.

Залежно від обсягу службового навантаження відділів і канцелярії встановлювалася кількість їхніх урядовців. Серед них були начальники, їхні помічники, діловоди, слідчі, касири, бухгалтери, канцеляристи, журналісти, перекладачі, ексекutori, секретарі.

Департаменту митних зборів підпорядковувалися регіональні митні інституції – дільничні управління митних інспекторів, які утворювалися при найбільших митницях (загалом їх мало бути чотири – Південне (Одеса), Західне (Луцьк), Північне (Київ) і Східне (Харків), але нестабільність ситуації на російсько-українському кордоні заважала розгортанню Північного та Східного управлінь). Митний інспектор контролював діяльність усіх митних установ, які територіально належали до його дільниці.

Постійно діючі упродовж 1918 р. митні установи було занесено до державного реєстру. Загалом їх нараховувалось 50. Залежно від значення та обсягу роботи вони поділялися на 22 митниці: Одеська, Київська, Харківська, Волочиська, Радзивилівська, Маневицька (Повурівська), Голобська (Рожицька), Новоселицька, Миколаївська, Маріупольська, Унгенська, Луцька, Лунинецька, Бердянська, Луганська, Херсонська, Ізмаїльська, Ренійська, Томашівська, Гусятинська, Ісаківецька, Долгбичевська; 26 митних за-

став: Генічеська, Хорлівська, Джерилгацька, Очаківська, Акерманська, Вилківська, Кілійська, Усть-Прутська, Кагульська, Фальчійська, Леовська, Немценська, Скулянська, Авраменська, Липканська, Подбільжицька, Дружопільська, Мервінська, Збаразька (Карначевська), Волочиська, Гуківська, Новоселицька, Сатанівська, Перебийківська, Торчинська, Тарнорудська; 2 митні пости: Радзивилівський і Шидловецький.

Митниця в Луганську, яку заснували в серпні 1918 р. після договору між Україною та Всевеликим військом Донським, не встигла розгорнути свою діяльність у повному обсязі. Залізничні потяги з вантажами для митного огляду проходили транзитом до Києва, Одеси або Харкова, а потім поверталися назад у Донбас, що завдавало великих збитків обом сусіднім державам.

Зазначені в реєстрі митні установи, які розташовувалися на річках Прут і Дунай, опинилися за кордоном – у Румунії та вважалися українськими лише формально, до остаточного вирішення українсько-румунських територіальних суперечок. Тому на цій ділянці кордону було створено тимчасові митні пункти, у більшості з яких митний нагляд вела українська прикордонна охорона, а в деяких – австро-угорська жандармерія.

У липні 1918, після укладення перемир'я між Українською Державою і РСФРР, було встановлено тимчасові наглядові пункти і на українсько-російському кордоні, але проіснували вони лише до листопада, коли через ускладнення воєнно-політичної ситуації митний нагляд було скасовано.

Штатний розклад митних установ визначався згідно з їхнім державним значенням і транспортним різновидом: морська, залізнична, шосейна або пішохідна. Залежно від цього серед посадових осіб були: керуючий наглядом, контролер або наглядач порту, пакгаузний чи корабельний дозорець, їхні помічники, доглядачі. Ці посади обов'язково передбачались у всіх наглядових митних установах. Крім них, до штату митниць обох класів у різній кількості належали секретарі, бухгалтери, канцеляристи, ексекutori, експерти-хіміки й експерти-механіки. Для тимчасових митних пунктів на кордонах установлювався мінімальний штат посадових осіб: керуючий наглядом, контролер, пакгаузний дозорець і його помічники, доглядачі, кількість яких залежала від конкретних службових обставин. Митні установи Української Держави комплектувалися переважно особами, які мали професійний досвід. Умови обіймання посад урядовцями визначалися Законом “Про порядок призначення осіб на урядову службу” від 24 липня 1918 р.

Митники мали вести короткий облік пасажирів, які перетинали кордон, зазначаючи лише місце прибуття, ім'я, по батькові та прізвище, а також згідно з яким документом і з чийого дозволу прибула особа. Гроші, котрі вилучались у пасажирів, зберігалися в місцевій поштової конторі або у скрині прикордонної охорони. Прибутки митниці спрямовувалися у найближчу поштову контору або відділення державного банку, про що звітувалося ДМЗ. Інші кошти – поштовими переказами до державної скарбниці.

Для вдосконалення і спрощення митного проходження ДМЗ Обіжником про огляд товарів на місцях у митницях за № 347 від 11 травня 1918 р.

доручив митницям на місцях, якщо можливо, сприяти вимогам інституцій і приватних осіб, оглядати товари та приймати митні збори за привезені товари на місцях, а не відсилати їх для огляду до внутрішніх митниць. Охорона поїздів і окремих вагонів у районі митниці покладалася на доглядачів. А в разі їх недостачі начальник митної установи мав звертатися до прикордонників.

Митники активно співпрацювали з Окремим корпусом кордонної охорони (далі – ОККО), на який було покладено завдання забезпечувати безпеку українського державного кордону. До обов'язків прикордонної варті входило забезпечення недоторканності кордонів, запобігання нелегальній міграції людей, контрабандному перевезенню товарів і скоєнню інших злочинів у прикордонній смузі. На варті прикордонники перебували цілодобово. У робочі години митних установ вони разом із митниками перевіряли перепускні документи. Їхні дії обмежувалися встановленням дійсності власника документа. Після закриття митного пункту він здавався під охорону прикордонникам і був недоторканим до ранку.

Для узгодження дій митників і прикордонників при ДМЗ і управліннях дільничних митних інспекторів працювали спеціальні штаб-старшини ОККО. Згідно з інструкцією, затвердженою в червні міністром фінансів, вони призначалися командиром корпусу і підпорядковувались йому. Але директор ДМЗ і митні інспектори мали право їх відряджати на кордон самостійно або в складі ревізорів департаменту і помічників інспекторів “для обстеження на місці питань стосовно митної справи, охорони кордону чи дій урядовців митного відомства і кордонної охорони для провадження спільних розслідувань непорозумінь між службовцями цих відомств”. Про результати розслідувань штаб-старшини мали доповідати директору ДМЗ і митним інспекторам, але мали право також безпосередньо доповідати командирові ОККО.

Суттєво ускладнювало роботу митників перебування на території України німецьких та австро-угорських військ, з командуванням яких не завжди вдавалося порозумітися. Дисципліна в цих військах поступово падала, вони дуже часто відверто грабували. Під загрозою застосування зброї перешкоджали огляду вантажів і сплаті мита за них, а також сприяли незаконному вивезенню дефіцитних товарів. Так, наприклад, керуючий Одеською митницею доповідав, що 17 і 19 вересня, всупереч протестам митників, до Австрії було вивезено: на пароплаві “Керкіра” – 4340 пуд. порожніх мішків, 2091 пуд. вовни, 262 пуд. мотуззя, 452 пуд. брезенту, 812 пуд. бурякового насіння; на пароплаві “Кіос” – 1710 пуд. ячменю, 1200 пуд. сіна, 550 коней. До вересня 1918 р. із Херсонського порту без дозволу митників до Австрії на пароплаві “Мрія” вивезено 45 978 пуд. пшениці й 29 198 пуд. ячменю. А 10 жовтня в Херсоні, без дотримання митних формальностей, німецький буксир “Єлизавет Фріч” забрав дві баржі під австрійським прапором, навантажені 85 110 пуд. пшениці, 10 985 пуд. ячменю, 16 775 пуд. борошна, 1200 пуд. вовни.

З початком революційних подій в Австро-Угорщині командування її Східною армією втратило контроль над діями своїх підлеглих. Австро-угорські війська цілими частинами в залізничних ешелонах через західний український кордон самочинно поверталися додому. При цьому солдати обеззброювали, а інколи й убивали своїх офіцерів, продавали зброю, грабували прикордонні селища та станції. Українські службовці прикордонних і митних установ не могли ефективно протидіяти австро-угорським грабіжникам. Ситуація ускладнювалася й тим, що в цей час через західний кордон Української Держави почали масово повертатися додому російські військовополонені, звільнені відповідно до умов Брестського миру. На своєму шляху в пошуках харчів вони скоювали численні грабунки у прикордонній смузі.

Правову базу митної політики Української Держави тимчасово становили загальноросійські нормативно-правові акти, які корегувалися поточними законами, постановами, обіжниками і розпорядженнями українських урядів, а також новими міжнародними угодами, укладеними упродовж 1918 р. не тільки республіканським, але й гетьманським урядами.

У 1918 р. через воєнно-політичні обставини основними торговельно-економічними партнерами Української Держави були країни Четверного союзу. Економічні відносини України з провідними державами цієї коаліції будувалися на базі загального “Господарського договору” між УНР, Німеччиною та Австро-Угорщиною від 23 квітня 1918 р. До укладення остаточної торговельної угоди торговельний обмін Української Держави з Німеччиною та Австро-Угорщиною мав здійснюватися на основі російсько-німецького договору про сухопутну та морську торгівлю 1894–1904 рр. і відповідної угоди Австро-Угорщини з Росією 1906 р. зі змінами, внесеними до них Брестським договором. Виконувач обов’язків директора ДМЗ П. Андреев в Обіжникові про закони й розпорядження, якими повинні керуватися митні установи під час виконання своїх обов’язків (№ 235 від 26 квітня 1918 р.), щодо цього наголошував: “Митні установи повинні чітко керуватись при виконанні своїх обов’язків митним статутом, вид. 1910 р. і продов. 1912 р., загальним митним тарифом, вид. 1903 р., а також усіма виданими до 27 жовтня 1917 р. законами й розпорядженнями”.

Брестська угода змусила уряд УНР надати певні пільги та привілеї товарам і підданам Центральних держав, визнати котрі, як і взагалі умови цього договору, була змушена гетьманська влада. Проте навіть за таких умов гетьманський уряд намагався захищати економічні інтереси держави.

30 травня Голова Ради Міністрів Ф. Лизогуб і міністр торгу й промисловості С. Гутник підписали наказ № 1119/1055 про заборону вивезення за кордон сірки, сурику та соди без письмового дозволу Міністерства торгу і промисловості в кожному окремому випадку. 03 червня з’явився наказ № 1152/1127, який, посилаючись на господарську угоду від 23 квітня між УНР, Німеччиною та Австро-Угорщиною, встановлював обмеження на вивезення за кордон без дозволу відповідних державних установ цілої низки

товарів, зокрема цукру, худоби, яєць, сала, м'яса, збіжжя, спирту, вугілля. Залізні уламки, ганчір'я, картопля й овочі вивозилися без окремого дозволу, але в обмеженій кількості. Повністю заборонялося вивезення коней, мішків, брезентів, мануфактури, галантереї, меду, патоки, рису, олії, лляної соломи, шкіри, гуми, дорожочісних і рідкісних металів. 11 червня черговий наказ заборонив вивезення мила й живиці, а 15 червня – свинцевих солей і коркового дерева.

Із Центральних держав, крім військового майна, яке ввозилося без огляду, до України надходили товари переважно споживчого характеру. Дозвіл на їх увезення надавався в кожному окремому випадку установами Міністерства торгу і промисловості Української Держави. При цьому тоннаж імпортного краму кожного різновиду обмежувався на підставі чинної постанови Тимчасового уряду Росії, ухваленої в липні 1917 р. За наявності посвідчення про дозвіл на ввезення і відповідності норми ваги українські митники керувалися розпорядженням ДМЗ № 235 від 26 квітня 1918 р. Відповідно до цього нормативного акта такі товари пропускалися в Україну після сплати мита за загальним тарифом з надбавкою 100 %.

Особливо високими були митні збори з тютюнових і алкогольних виробів. Наприклад, перетинаючи кордон, належало сплатити з пуда листового тютюну 90 крб, із фунта крихтового паливного чи нюхального – 7 крб 60 коп., із фунта сигар чи цигарок – 18 крб 70 коп. Із рому, французької виноградної горілки, коньяку, сливовиці, кіршвасеру, джину, віскі, спирту під час перевезення їх у бочках мито становило 75 крб за пуд (брутто). Якщо ж ці вироби перевозилися у пляшках, митні збори становили 90 крб за пуд (брутто).

Щодо неоплачених митом товарів, то, згідно з ухваленою 10 серпня 1918 р. постановою Ради Міністрів, пропонувалося протягом місяця із дня її оголошення у “Державному Віснику” (тобто з 15 серпня 1918 р.) доставити ці товари до однієї з митниць Української Держави для огляду та сплати мита. Торгівля закордонними товарами, за які не було сплачено мито, безумовно заборонялася, а до всіх випадків продажу таких товарів застосовувалися постанови про пачкарство.

Українські харчові поставки до Німеччини й Австро-Угорщини митом не обкладалися. Центральні держави продовжували війну й відчували гостру потребу в українському продовольстві та сировині, постачати які Україна зобов'язалася за Брестським договором. Ці зобов'язання передбачали поставити 60 млн пуд. зерна, 400 млн штук яєць, 3 млн пуд. цукру, 2,75 млн пуд. великої рогатої худоби (жива вага), 37,5 млн пуд. залізної руди. Крім того, німецькі й австро-угорські солдати мали право на продуктові посилки своїй родині. Щомісячна норма становила: борошно – 2 пуди; крупа, квасоля, макарони – по 10 фунтів; олія – 3 фунти. Ураховуючи кількість іноземного військового контингенту в Україні (177 000 осіб), 15 листопада 1918 р. Міністерство продовольства надіслало до Ради Міністрів довідку про вартість цих поштових посилок. За умови тогочасних середніх цін приблизні державні збитки щомісячно становили 14 116 470 крб.

У рамках нового Економічного договору між Центральними державами й Україною 10 вересня 1918 р. було укладено “Угоду про мито” (як додаток до договору). Сторони домовилися про те, що з 1 червня 1918 р. Центральні держави мали сплачувати лише договірні мита і платежі, відповідно до вже згадуваних торгових і мореплавних угод Росії з Німеччиною (1894–1904 рр.) та Австро-Угорщиною (1904 р.), а також умов Брестського мирного договору між УНР, Німеччиною, Австро-Угорщиною, Болгарією і Туреччиною (1918 р.). Країни – учасниці Угоди зобов’язалися негайно розпочати спільні переговори, щоб в інтересах товарообміну між усіма державами впровадити спрощення і полегшення українських митних формальностей.

Розроблялися і двосторонні митно-тарифні угоди. Так, 27 травня 1918 р. у Києві в приміщенні Управління Південно-Західних залізниць розпочала роботу змішана німецько-українська комісія з питань залізнично-шляхової тарифної угоди. Крім цього, з укладенням перемир’я між Україною та більшовицькою Росією і початком україно-російських переговорів серед інших питань двосторонніх відносин покладено початок розгляду й митно-тарифної проблеми. Однак згодом більшовицька делегація перервала переговори з Україною, які так і не було завершено.

Крім забезпечення економічних інтересів держави, митна політика відіграла значну роль у реалізації зовнішньополітичних планів Гетьманату. Гетьманській Україні довелося вести відносно успішно для неї дві митні війни. Так, ще в березні 1918 р. між Україною та Румунією виник конфлікт унаслідок анексії останньою Бессарабії. Центральна Рада не змогла вплинути на румунський уряд, війська якого незаконно захопили територію Бессарабії, що належала Україні. Після перевороту 29 квітня 1918 р. уряд П. Скоропадського одразу ж зайняв чітку й однозначну позицію з твердим наміром “настоювати на належності політико-автономної Бессарабії Українській Державі, до чого вона, Україна, має всі права”. Гетьманат намагався підкріпити свої вимоги економічним тиском на Румунію. 11 травня 1918 р. було заборонено вивозити товари до Румунії та Бессарабії.

Уряд Гетьманату також видав розпорядження про закриття будівельних операцій товариства Бессарабських залізниць, припинено суходільне й водне сполучення з Румунією, румунське майно підлягало вивезенню з України, а українське – з Румунії. Такі заходи Української Держави змусили Румунію вдатися до спроби налагодження переговорного процесу з гетьманським урядом. Перший етап переговорів закінчився 13 жовтня 1918 р. підписанням Тимчасового торговельного договору між Україною та Румунією, після чого сторони мали почати розгляд бессарабського питання. Проблему, однак, так і не було розв’язано через ускладнення восени 1918 р. воєнно-політичної ситуації, що дозволило Румунії наважитися ще й на окупацію в листопаді 1918 р. Хотинщини та Північної Буковини.

Економічну блокаду уряд П. Скоропадського успішно застосовував у протистоянні з Кримським крайовим урядом генерала С. Сулькевича, нама-

гаючись поширити на Крим юрисдикцію Української Держави. В умовах перебування на території України та Криму німецьких військ вжиття військових заходів було неможливо, тому гетьманський уряд застосував економічні важелі. Наприкінці червня 1918 р. розпочато економічну блокаду півострова: встановлено митні кордони, які припинили ввезення-вивезення товарів і продовольства. У відповідь кримський уряд заборонив вивезення за кордони Криму будь-яких товарів, за винятком сирих фруктів. Розпочалася митна війна, в яку були втягнуті службовці єдиної в минулому прикордонної охорони та митного відомства Російської імперії. Справа в тому, що Кримський крайовий уряд підпорядкував собі розташовані в Криму митні установи, діяльність яких координував створений у складі кримського Міністерства фінансів, торгу, промисловості та праці Відділ непрямих податків і митних зборів, очолюваний О. Малиніним.

Митна війна завдала відчутної шкоди економіці Криму й змусила уряд Сулькевича у вересні 1918 р. піти на переговори щодо приєднання Криму до України. На час переговорів, у вересні–жовтні 1918 р., український уряд зняв митні кордони з Кримом, але після їх провалу митна війна на деякий час поновила. Остаточну блокаду півострова було скасовано в листопаді 1918 р., коли гетьман проголосив курс на федерацію з майбутньою більшовицькою Росією.

У листопаді 1918 р. політична ситуація в Україні та її міжнародне становище знову радикально змінилися. Німеччина та її союзники зазнали остаточної поразки у війні. Австро-Угорська та Османська імперії розпалися, в Німеччині вибухнула революція. Розпочалося виведення німецьких та австрійських військ з України. 1 листопада 1918 р. у Львові було проголошено Західноукраїнську Народну Республіку (далі – ЗУНР), а 7 листопада 1918 р. у Любліні – Польську Республіку, які стали прикордонними сусідами Української Держави. Розробити ж нормативно-правові засади для визначення з ними кордону гетьманський уряд уже не встиг. На заваді стали західно-українсько-польська війна та антигетьманське повстання в самій Україні, яке очолила Директорія. У перебіг подій з території більшовицької Росії втрутилися ще й загони Червоної гвардії. У країні запанував безлад і почалася громадянська війна. В оточеному повстанцями Києві П. Скоропадський 14 грудня 1918 р. зрікся влади й Українська Держава припинила своє існування.

Про митну справу у відновленій Директорією так званій другій УНР говорити можна лише умовно. З 1919 р. УНР вела нерівну війну на кілька фронтів за фактичної відсутності тилу. Війна несла розруху та припинення торговельних відносин. Вища влада “другої” УНР неухильно деградувала. Державний апарат перебував в абсолютному розкладі. Унаслідок частой зміни території та ліній фронтів, відсутності організованого фінансового апарату й деморалізації населення податки перестали надходити до державної скарбниці. Уряд Директорії переймався переважно налагодженням

шляхів отримання коштів з-за кордону та необмеженої емісії паперових грошей. За таких умов питання митної політики не могли, звичайно ж, стояти на порядку денному. Відзначити можна хіба що реформу митного тарифу, визначену законами від 26 червня та 31 липня 1919 р. Проте на практиці ці закони так і не було застосовано. До кінця 1919 р., зазнавши воєнної поразки, УНР фактично припинила існування.

Не кращою була ситуація з митною справою і в ЗУНР, яка після Акта злуки 22 січня 1919 р. формально стала Західною областю УНР (далі – ЗО УНР). Республіка від самого початку свого існування опинилася у вкрай важкому становищі. Її територія, спустошена ще під час Першої світової війни, стала ареною нової війни – з Польщею. Стан економіки був критичним, не вистачало найнеобхіднішого, навіть продовольства. За цих умов доводилося вдаватися до надзвичайних заходів. Було заборонено вивезення за кордон продовольства, промислових товарів, машин, сировини, бензину, мастильних матеріалів.

Головними джерелами прибутків стали нафта і допомога з боку УНР. Нафту, за можливості, вивозили за кордон (до Угорщини та Чехословаччини) або до Наддніпрянської України, де вимінювали на військове спорядження, зброю, харчі та медикаменти. Із Чехословаччиною та Австрією у лютому–березні 1919 р. було укладено торговельні угоди, проте через несприятливий перебіг бойових дій їх так і не було реалізовано. Уже в липні 1919 р. всю територію ЗУНР окупували польські війська.

Митні установи, що існували тоді на території ЗУНР, входили до складу Фінансового секретарства, яке очолював голова уряду ЗУНР С. Голубович. У його структурі було створено відповідний відділ митної служби. Під час роботи секретарство стикалося з величезними труднощами. Бракувало спеціалістів, через повне зuboжіння населення надходження від податків були незначними і прибутки державної скарбниці залишалися мінімальними. По суті, не існувало ні фінансового плану, ні бюджету. Видатки робилися з дня на день в міру надходження грошей чи матеріальних засобів.

Отже, становлення митної системи українських національних режимів 1917–1919 рр. відбувалось у важких воєнно-політичних умовах, спричинених революцією, громадянською війною та іноземною інтервенцією, які, власне, й визначили і специфіку митної справи, і долю українських державних утворень, що існували в цей період.

Центральна Рада розпочала процес створення національної митної системи. Проте зовнішня агресія з боку більшовицької Росії та загалом низький державотворчий потенціал самої Центральної Ради не дозволили їй створити дійовий апарат державного управління, зокрема ефективну митну систему.

Значно краще митну справу було налагоджено в Українській Державі П. Скоропадського, який мав у своєму розпорядженні декілька відносно спокійних місяців. Спираючись, з одного боку, на досвід здійснення митної



справи в Російській імперії (організаційну структуру, кадровий потенціал, правові норми), а з іншого, враховуючи нові політичні реалії (появу нової Української Держави з новими кордонами), – гетьман спромігся створити досить дієву митну систему. Однак глибокі внутрішні суперечності, загострення громадянської війни та втрата зовнішньої підтримки з боку Німеччини призвели до краху гетьманського режиму і створеної ним системи державного управління.

Директорія УНР і ЗУНР від самого початку свого існування опинилися в критичній ситуації й мали вести боротьбу за виживання. Постійно перебуваючи у стані війни, вони не змогли налагодити нормальне економічне життя і, відповідно, організувати митну справу, питання про яку було явно не на часі.

**Митно-торговельна політика “білих” режимів.** У часи революції однією з політично-військових сил був так званий білий рух, або білогвардійщина. Істориками прийнято розглядати його як специфічну течію російської контрреволюції, основною метою якої було відродження “єдиної та неподільної” Росії у дореволюційних межах. Симпатичні, творці та учасники білогвардійщини в Україні походили зазвичай із поміщицько-дворянської верстви, частини православного духовенства, буржуазії, частини російськомовної інтелігенції, офіцерського корпусу, студентства, тобто переважно міського населення. Як активні суб’єкти військово-політичних подій білогвардійські режими мали змогу на деякий час і на деяких територіях України захоплювати владу та впроваджувати там свою політику, включно з торговельно-митними процесами. До таких режимів можна зарахувати уряд генерала Сулькевича у Криму (1918 р.), режим генерала Денікіна в Донбасі та Північно-Східному Приазов’ї (перша половина 1919 р.), Криму (кінець 1918 – початок 1919 рр., середина 1919 – квітень 1920 р.), більшій частині України (літо 1919 – січень 1920 рр.), уряд “Півдня Росії” генерала Врангеля в Криму, Таврії та Північному Приазов’ї (квітень–листопад 1920 р.).

Принцип “єдиної та неподільної Росії” унеможлилював для білих укладання будь-яких політичних і торговельно-митних угод із новоствореними національними державами на теренах колишньої імперії, в тому числі з українськими урядами. Білі щиро вважали себе єдиними законними спадкоємцями царського і Тимчасового урядів, тому їхня митна політика базувалася фактично на дореволюційному законодавстві й була зорієнтована на підтримку економічних зв’язків із державами, які в часи Першої світової війни були союзниками Росії. Відповідно, білі генерали не бажали мати офіційних контактів з державами Четверного блоку.

Отже, до кінця світової війни білогвардійське керівництво у зовнішньоекономічній сфері орієнтувалося на держави Антанти, переважно Францію, Англію, меншою мірою Італію, після закінчення війни – на країни Чорноморського басейну (Болгарію, Румунію, почасти Туреччину). Режим

Врангеля, переосмисливши помилки Денікіна в національній політиці, підтримував також торговельні зв'язки з незалежною Грузією, намагався налагодити контакти з Польщею, урядом Петлюри.

Фінансово-торговельна політика Денікіна в цілому оцінюється негативно. Він приймав матеріально-технічну та фінансову допомогу держав Антанти як позику, водночас недостатньо розвиваючи торгівлю і не вдосконалюючи податково-митний апарат. Фінансові проблеми Денікін намагався розв'язувати шляхом друкування грошових знаків.

Врангель критично осмислив усі недоліки економічно-торговельної та фінансової політики свого попередника. Він намагався реанімувати експортно-імпортні операції з усіма бажаними країнами, інша справа, що уряд "Півдня Росії", обмежений територіально, не мав ані достатнього запасу золота й валюти, ані власної сировини для виробництва чи експорту. Тому основну частину експорту цього режиму об'єктивно становив таврійський хліб, продаж якого за кордон давав змогу забезпечувати армію білогвардійців.

Намагаючись міцніше прив'язати до свого режиму південне козацтво, Врангель уклав угоду з отаманами та урядами Дону, Кубані, Тереку та Астрахані. Відповідно до угоди на територіях, які контролювали і планували контролювати білі, та козацьких землях запроваджували єдину митну систему і непряме оподаткування, скасовували митні застави і нагляди між територіями білих і козаків, формували єдину грошову систему. Усі ці заходи в цілому були продовженням політики Денікіна, але в будь-якому разі Врангель не встигав їх реалізувати. Програш білих у громадянській війні дозволив більшовикам установити остаточний контроль над південними регіонами колишньої Російської імперії, отже, і над мережею митних установ Криму та України.

**Радянська митна система.** Становлення радянської митної системи в Україні відзначалося низкою особливостей. По-перше, необхідно враховувати фактор революції, національно-визвольної боротьби, світової та громадянської війн, коли в 1917–1920 рр. на території України з'являлись і зникали, постійно конкуруючи між собою, різні національно-політичні режими. Фактично жодна з політичних сил не відмовилась від митної служби як невід'ємної складової частини свого державного апарату, але в умовах війни ніхто не міг гарантувати стабільність і неперервність діяльності митників. Повною мірою це стосувалось і більшовиків, які отримали змогу розпочати серйозну та перспективну роботу в цьому напрямі тільки в повоєнний час.

По-друге, зародження радянської митної служби відбувалося не на порожньому місці: більшовики скористались і досвідом, і напрацюваннями в митній справі як царського режиму, так і Тимчасового уряду. Інша річ, що радянська митна система працювала дещо за іншими принципами, маючи подекуди й інші цілі.

По-третє, організацію і дію радянських митних установ на теренах України обов'язково слід розглядати як невід'ємний складник загально-радянської

митної системи. Звісно, митні структури України були успадковані більшовицьким режимом від урядів гетьмана П. Скоропадського і Директорії УНР, але відповідна правова база, принципи, форми й методи діяльності митних установ усе ж в цілому переносилися на український ґрунт з Росії, де радянська митна система об'єктивно почала формуватися раніше.

Прийшовши до влади в Центральній Росії, більшовики заходилися перебудовувати державний апарат, намагаючись зробити його максимально дієвим, ефективним знаряддям своєї політики, як внутрішньої, так і зовнішньої. Відбудовувалася потужна владна піраміда з ознаками надзвичайної централізації та мілітаризації, верхівкою якої стала Рада Народних Комісарів (далі – РНК) Російської Соціалістичної Федеративної Радянської Республіки (РСФРР) під керівництвом лідера компартії В. Леніна (Ульянова).

Внутрішня політика більшовиків періоду 1917–1921 рр. отримала назву “воєнного комунізму”. Вона відзначалася надзвичайною централізацією органів управління, націоналізацією промисловості, повним державним контролем над фінансами, транспортною системою і засобами зв'язку, соціалізацією, тобто фактичним одержавленням землі, забороною приватної торгівлі. Усі ці заходи впроваджувалися за допомогою масових репресій як проти основних політичних опонентів компартії, так і проти цивільного населення. Націоналізація промисловості, фінансів, землі, корисних копалин тощо дозволяла більшовикам не тільки зосередити у своїх руках основні державні ресурси в боротьбі з військово-політичними конкурентами, що, власне, й зумовило їхню остаточну перемогу, але й установити контроль над населенням. Отже, закладалися тоталітарні підвалини комуністичного режиму, і свою роль у цьому, безсумнівно, також були покликані відіграти митні органи.

Перші кроки в розбудові радянської митної системи було здійснено в грудні 1917 р., коли з'явилися постанова Наркоматів внутрішніх справ і закордонних справ РСФРР “Про правила в'їзду та виїзду з Росії” (12 грудня) і декрет РНК РСФРР “Про дозвіл на ввезення та вивезення товарів” (29 грудня). Згідно із цими директивами експортно-імпортна діяльність у межах зовнішньої торгівлі входила до компетенції Наркомату торгівлі і промисловості (далі – НКТіП). Будь-які товари без ліцензії цього Наркомату вважалися контрабандними, митним органам надавалося право огляду багажу й особистих речей усіх осіб, що перетинали кордон, крім дипломатів. Побіжний аналіз названих документів дозволяє зробити висновок, що на радянську митну службу насамперед покладалась контрольна-адміністративна, а не фіскальна функція.

Серйозних заходів щодо подальшої організації діяльності відомства було вжито новою владою в першій половині 1918 р. Зокрема, 22 квітня видано декрет РНК РСФРР “Про націоналізацію зовнішньої торгівлі”, яким увесь контроль за зовнішньоекономічними операціями покладался на НКТіП. Цей нормативний акт визначив основний напрям і принципи діяльності митних установ. 29 травня уряд РСФРР видав декрет “Про роз-

межування прав Центральних і місцевих радянських влад щодо збирання мит і про регулювання діяльності місцевих митних установ”, за яким митні установи оголошувалися підконтрольними тільки центральній владі. Радянські органи влади на місцях мали максимально допомагати митникам у їхній діяльності.

Названі декрети не тільки закладали функціональні засади діяльності митних установ, але й передбачали їхню організаційну перебудову. Ще в грудні 1917 р. Центральний комітет Всеросійської спілки митних службовців призначив Тимчасову раду з митного управління у складі п’яти осіб на чолі з комісаром. На початку 1918 р. відновив свою діяльність Департамент митних зборів при Наркоматі фінансів, який перебрав управління митною справою на себе. У складі ж Наркомату торгівлі і промисловості у квітні 1918 р. було створено митно-тарифний і трактатний відділ. Тоді ж Департамент митних зборів було передано до НКТіП, а декретом РНК РСФРР від 29 червня 1918 р. його було перейменовано на Головне управління митного контролю (далі – ГУМК).

Звичайно, на стабільність діяльності радянського митного відомства серйозно впливала громадянська війна. Можливо, саме тому протягом 1919 р. з’явився тільки один декрет РНК РСФРР, який прямо стосувався митної справи, – “Про порядок укладення угод на ввезення та вивезення товарів з іноземних держав” від 30 квітня. Цей декрет окреслив коло учасників зовнішньоторговельних відносин. Суб’єктом, відповідно, виступав НКТіП від “країни Рад”, а контрагентами – представництва іноземних держав та іноземні фірми. Декретом також установлювався порядок укладення зовнішньоторговельних угод.

Натомість у справі організації радянської митної системи в Україні 1919 р. став дуже важливим.

У перший свій прихід до України (грудень 1917 – березень 1918 рр.) більшовики через низку об’єктивних причин не мали змогу розпочати розбудову інституційно-адміністративних підвалин влади. Але з кінця 1918 р., коли в Україні було повалено режим гетьмана Скоропадського і встановилася влада Директорії УНР, більшовики отримали другий шанс, яким вони скористалися краще. Насамперед вони відмовились визнавати суверенні права Директорії та 28 листопада оголосили про створення свого Тимчасового робітничо-селянського уряду України. Свою державу зі столицею в Харкові вони назвали Українською Соціалістичною Радянською Республікою (УСРР), а 21 січня 1919 р. перейменували уряд на Раду народних комісарів (РНК) УСРР, яку очолив болгарин Х. Раковський.

Уже тоді стала зрозумілою стратегічна мета російських комуністів щодо України: офіційно не відмовляючись від підтриманого ними принципу самовизначення націй, водночас не дозволити Україні остаточно відірватися від Радянської Росії. Втім, зважаючи на очевидну недовіру до комуністів більшості населення України, Ленін зважився на надання Радянській

Україні відносно широких державних прав. Отже, у 1919–1922 рр., до часу створення СРСР, УСРР за зовнішніми ознаками могла вважатися суб'єктом міжнародного права. Природно, що радянський режим в Україні почав розбудовувати свій державний апарат, включаючи митну службу. З іншого боку, харківський уряд став фактично філією головного московського “офісу”, копіюючи його в питаннях запровадження нового законодавства, державного будівництва тощо. Так, 21 січня 1919 р. уряд УСРР продублював декрет РНК РСФРР від 29 травня 1918 р., заклавши тим самим початки української радянської митної системи. Цим актом митні установи оголошувались органами центральної влади і мали керуватись у своїй практичній діяльності принципом націоналізації зовнішньої торгівлі.

Після вторгнення в грудні 1918 р. більшовицьких військ Росії в межі України російські митники виступили з ініціативою ліквідації українсько-російського державного й митного кордону та об'єднання митних структур усіх радянських республік в єдину систему, яку очолювало б ГУМК РСФРР. Поки тривали військові дії та долю України ще не було визначено, керівництво Радянської Росії не поспішало з реалізацією ініціатив ГУМК. Відповідний тиск на уряд УСРР, звісно, здійснювався, і той, урахувавши успіхи Червоної Армії на українській території, зрештою, був змушений піддатися. Отже, нормативною базою митних установ України з весни 1919 р. стали акти РСФРР. Зокрема, 9 березня 1919 р. уряд УСРР прийняв декрет “Про перехід митних установ та прикордонної охорони у підпорядкування Раді народного господарства України”, а через два дні – декрет “Про в'їзд та виїзд з України”. Першого квітня було ліквідовано українсько-російський державний і митний кордон.

Поки тривали переговори між українською і російською сторонами щодо подальшої долі радянських митних структур, митна система України (19 митних установ і 805 співробітників-службовців) не могла залишатися бездіяльною та недоорганізованою. Тому тим же декретом РНК УСРР від 9 березня Департамент митних зборів одночасно з підпорядкуванням його Раді народного господарства України було перейменовано у Відділ митного контролю (далі – ВМК).

1 липня 1919 р. Всеросійський центральний виконавчий комітет (далі – ВЦВК) ухвалив резолюцію про “об'єднання воєнних і матеріальних сил РСФРР з Радянськими Республіками: Україною, Білорусією, Литвою та Латвією”. Цей документ свідчив про бажання більшовиків об'єднати всі воєнні та фінансово-матеріальні ресурси територій, що ними контролювалися, перед серйозною загрозою з боку Збройних сил Півдня Росії, очолюваних генералом А. Денікіним, який нещодавно розпочав масштабний наступ на південних фронтах. Отже, резолюція стала основою і для подальшої централізації митних структур усіх радянських республік, чого так наполегливо домагалися московські митні керівники.

Третій і остаточний прихід комуністичної влади в Україну відбувся у грудні 1919 р. Радянська Росія не відмовилася від ідеї обмеження економічного суверенітету України. Ще в серпні 1919 р., у часи денікінської окупації українських територій, у Москві було розроблено положення “Про місцеві відділи Центрального митного управління у Радянських республіках”, згідно з яким митний нагляд мав здійснюватися Наркоматом торгівлі і промисловості РСФРР через ГУМК і його місцеві відділи на території радянських республік. Передбачалося, щодо митних надходжень використовуватиметься принцип “єдиної каси” для всіх радянських республік і всі витратні кошториси розглядатиме і затверджуватиме НКТіП РСФРР. Останній одержував також право призначати керівників місцевих відділів. Текст даного документа з усією очевидністю показує, що радянські республіки, попри їхні декларовані суверенні права, від самого початку свого існування не мали ніякої самостійності у сфері митного контролю. Отже, декрет РНК УСРР від 9 березня 1919 р. певним чином утрачав свою чинність: Москва залишала за собою право загального митного контролю на всіх територіях, де встановлювалася влада комуністів, включно з правом на прибутки від митних зборів.

У другій половині 1919 р., під час напруженої боротьби з денікінською загрозою, ідея об’єднання всіх радянських митних установ у єдине відомство тільки зміцнилася. Уряд УСРР тепер ще більше залежав від своїх російських покровителів, тому з поверненням в Україну без будь-яких зволікань санкціонував передачу своїх митниць під контроль Москви. 20 січня 1920 р. відроджений ВМК УСРР було підпорядковано безпосередньо Головному управлінню митного контролю РСФРР.

14 травня 1920 р. з’явилася постанова Ради праці та оборони (далі – РПО) РСФРР “Про боротьбу з контрабандною торгівлею”, якою визначались обставини торгівлі контрабандним товаром і особи, що могли притягуватися до відповідальності за здійснення такої торгівлі.

З метою вдосконалення та уніфікації митної системи України, а також для поліпшення зв’язку між радянськими урядами України та Росії в травні 1920 р. упроваджувалася посада уповноваженого Наркомату зовнішньої торгівлі (далі – НКЗТ) РСФРР при РНК УСРР (далі – УпНКЗТ). Уповноважений мав бути і посередником між урядами, і координатором усієї митної справи в Україні. При ньому створювалося ціле Управління УпНКЗТ. 21 червня ВМК переведено з прямого підпорядкування ГУМК РСФРР у штат створеного в травні Управління УпНКЗТ. У структурі останнього, крім ВМК, були також відділи прикордонної охорони, статистично-економічний та експортний. В Україні Управління УпНКЗТ стало основою республіканського Наркомату зовнішньої торгівлі.

У середині 1920 р. ставала очевидною колізія: митна справа України в цілому контролювалася Наркоматом зовнішньої торгівлі РСФРР, а в самій

Росії – Наркоматом торгівлі та промисловості. Для усунення цієї колізії 6 червня 1920 р. було розформовано НКТіП РСФРР, а частину його структурних підрозділів, зокрема ГУМК, передано до складу НКЗТ. Саме з цієї миті НКЗТ РСФРР – єдине радянське відомство, що відповідало за реалізацію державної монополії зовнішньої торгівлі. 8 червня урядом РСФРР при НКЗТ засновано Раду зовнішньої торгівлі, що стала координатором дій державних органів у сфері останньої.

У червні 1920 р. також було затверджено “Положення про Головне управління митного контролю і прикордонної охорони (далі – ГУМКіПО)”, яким при НКЗТ створювалося нове відповідне управління, що об’єднувало зусилля митників і прикордонників. Відповідно до цього положення влітку 1920 р. розроблено й “Положення про Відділ митного контролю і прикордонної охорони (далі – ВМКіПО) Управління уповноваженого НКЗТ РСФРР при РНК УСРР”. Тобто відбувалася подальша структурна уніфікація митної системи всіх радянських республік. Важливим етапом розвитку митної системи України стало територіальне розмежування зон дії ВМКіПО і митних округів РСФРР.

У жовтні 1920 р. наказом НКЗТ РСФРР Головне управління митного контролю і прикордонної охорони було перейменовано на Митно-матеріальне управління (далі – ММУ), а в листопаді митний і прикордонний складники як ММУ в Росії, так і ВМКіПО в Україні було знову роз’єднано. ВМКіПО повернуто колишню назву – ВМК. Охорона кордону покладалася на Особливий відділ Всеросійської надзвичайної комісії.

Узявши через Управління УпНКЗТ під повний контроль митну справу в Україні, уряд РСФРР продовжував розвивати як нормативну базу, так і організаційно-функціональний складник митної системи. Зокрема, 12 листопада 1920 р. уряд Радянської Росії видав декрет “Про порядок приймання, зберігання й передачі імпортованих та експортних товарів”, чинність якого поширювалася й на Україну.

Остаточного курсу на централізацію радянської митної системи було визначено так званім Союзним робітничо-селянським договором між урядами РСФРР і УСРР, підписаним 28 грудня 1920 р. За цим договором низка ключових республіканських відомств і наркоматів, зокрема зовнішньої торгівлі, об’єднувалася і від цього часу залишалася лише в складі уряду Росії, тоді як в уряді України вони представлялися уповноваженими.

Завершення в листопаді 1920 р. регулярної громадянської війни на території України дало змогу більшовикам перейти до більш системної діяльності митних установ. Митна справа продовжувала вдосконалюватися.

3 січня, а також 17 жовтня 1921 р. уряд РСФРР своїми декретами впорядкував питання ревізій і конфіскацій вилучених митниками товарів. Ці московські директиви певним чином дублювалися декретом РНК УСРР “Про порядок ревізій та конфіскацій майна приватних осіб і товариств”

від 15 листопада 1921 р. Останній нормативний акт визначав ознаки контрабанди і порядок конфіскації контрабандних товарів у межах України.

20 квітня 1921 р. постановою колегії НКЗТ Митно-матеріальне управління об'єднувалося з Транспортно-експедиційним. Об'єднане відомство називалося Транспортно-матеріальним управлінням (далі – ТМУ).

Упродовж 1921 р. вийшло декілька нормативних актів, які регулювали структурно-кадрові складники діяльності митної служби. Так, 31 січня з'явилося “Тимчасове положення про комісарів митних установ”. Комісари мали наглядати за політичними аспектами роботи митниць. У лютому митниці України отримали наказ переглянути свої штати, а в липні вийшло “Тимчасове положення про місцеві органи Уповноваженого Наркомату зовнішньої торгівлі”. 8 грудня 1921 р. уряд РСФРР видав декрет про створення при Всеросійській надзвичайній комісії Центральної комісії з боротьби з контрабандою, до діяльності якої залучалися й митники.

Наприкінці 1921 р. зроблено наступний крок у централізації радянської митної системи: наказом від 24 грудня ТМУ реорганізовано в Митне управління.

На X з'їзді РКП(б), який відбувся у березні 1921 р., Леніну вдалося переконати делегатів у крайній необхідності змінити внутрішню політику радянської держави. Ленін розумів те, чого не розуміли інші лідери партії: якщо не послабити державні лещата в галузі економіки, більшовики владу не втримають. Воєнний комунізм завів економіку країни у глухий кут. Стало очевидним масове незадоволення з боку населення, передусім селянства, соціальними, культурними та економічними новаціями більшовиків. Однак основна маса партійців або воліла не помічати цього, перебуваючи в ейфорії від перемоги в громадянській війні, або вірила у здатність партії змусити населення підкоритися її волі. Тільки особистий авторитет Леніна, засновника і вождя партії, зламав на з'їзді опір його опонентів, доки ті не усвідомили, що йдеться не про категоричну відмову від ідеологічних догм і принципів, а про тимчасовий тактичний відступ. Отже, на X з'їзді компартії було проголошено нову економічну політику (неп) радянської держави.

23 лютого 1922 р. декретом РНК РСФРР затверджено Митно-тарифний комітет, до компетенції якого входили: складання нових і зміна застарілих списків заборонених товарів, вирішення питань, пов'язаних із застосуванням тарифу, розгляд скарг щодо рішень митного відомства в питаннях тарифу, складання висновків за всіма проектами законів, торговельних угод, конвенцій тощо, які стосувалися митно-тарифної справи.

Слід зазначити, що впродовж 1917–1922 рр. радянська митна система власне митним зборам приділяла досить мало уваги. В умовах економічної кризи, тиску на приватну торгівлю в період воєнного комунізму, низького рівня товарного виробництва більшовицький уряд був змушений не стільки продавати, скільки розподіляти наявні запаси матеріальних ресурсів і това-



рів. Тому митний тариф об'єктивно не міг стати дійовим інструментом зовнішньої торгівлі. За необхідності радянським митникам доводилося використовувати тарифні закони дореволюційного часу.

9 березня 1922 р. постановою ВЦВК та РНК РСФРР було затверджено перший радянський митний тариф з європейської ввізної торгівлі, а 13 червня того ж року – з вивізної.

Відповідним і традиційним чином реагував і уряд України. 20 квітня 1922 р. постановою РНК УСРР “Про введення в дію на території УСРР Митного тарифу з європейської торгівлі” керівництво України підтвердило несамостійність і неоригінальність у митній справі.

Отже, якщо уважно проаналізувати все українське радянське митне законодавство від 1919 до 1922 рр., тобто від створення УСРР до її входу в щойно створений СРСР, помічаємо цілковиту залежність України від Росії абсолютно з усіх найважливіших питань життєдіяльності республіки, зокрема з митної справи. У 1922 р. митна система і в структурному плані набула більш-менш завершеного вигляду. До цього часу в Україні діяли 44 прикордонні митні установи, які поділялися на три категорії: митниці, митні нагляди та митні пости. Установи розміщувалися на західному і південно-західному кордонах з Польщею та Румунією, а також уздовж чорноморського та азовського узбережжя. Крім прикордонних, існували дві внутрішні митниці – у Харкові та Києві. До жовтня 1921 р. прикордонні митниці підпорядковувалися губернським митним відділенням: Волинському, Одеському, Миколаївському та Приазовському. Внутрішні митниці підпорядковувалися безпосередньо Відділові митного контролю УпНКЗТ, який контролював усе коло питань, пов'язаних із митною справою на територіях України.

Декретом від 31 березня 1922 р. уряд РСФРР затвердив “Тимчасове положення про місцеві митні установи”. Згідно з положенням установлювався перелік митних округів, начальники яких підпорядковувалися безпосередньо НКЗТ. Керовані Головним митним управлінням митні установи поділялися на митниці першого, другого, третього розрядів та митні пости. У цілому радянська митна система в 1922 р. нараховувала 283 митні установи, що входили до складу 8 митних округів, серед яких виділявся Український митний округ. У всій цій системі працювало 4850 осіб.

Практично Український митний округ (далі – УМО) розпочав свою діяльність із 3 червня 1922 р., коли було ліквідовано ВМК Управління УпНКЗТ при РНК УСРР. Зрозуміло, що всі функції відділу автоматично перейшли до компетенції УМО. На території України діяли митниці всіх трьох розрядів і митні пости. Митниці I розряду створювалися на значних транспортних вузлах і здійснювали всі без винятку митні процедури, які передбачалися ще Митним статутом 1910 р. Митниці II розряду діяли у невеликих морських і річкових портах та на шосейних шляхах. Даному розряду мит-

ниць можна було працювати з усіма дозволеними видами товарів, крім міжнародних поштових відправлень. Митниці III розряду виконували митний контроль тільки тих товарів, які не потребували технічної експертизи. Митні ж пости пропускали пасажирів з одночасним оглядом їхнього багажу.

Така структура проіснувала відносно недовго, до 26 жовтня 1923 р., коли УМО у зв'язку зі створенням СРСР було просто ліквідовано, а всі митниці та пости на українській території перепідпорядковано Головному митному управлінню СРСР.

7 липня 1922 р. колегія НКЗТ затвердила “Положення про Митне управління”. У наступному році урядом СРСР було затверджено “Положення про Наркомат зовнішньої торгівлі СРСР”, за яким Митне управління перейменовано в Головне митне управління (далі – ГМУ).

Входження України до складу СРСР на підставі підписання відповідного договору означало її відмову від значної частки державного суверенітету. Дійсно, відтепер фінансова сфера, включно з банківською та податковою складниками, зовнішні відносини, зовнішня економіка разом із зовнішньоторговельною та митною справами тощо належали тільки до компетенції загальносоюзного уряду. Такий порядок речей юридично закріплювався першою Конституцією СРСР, прийнятою 31 січня 1924 р.

Наступний період історії радянських митних органів збігається безпосередньо з курсом нової економічної політики, тому відповідним чином і датується – 1923–1929 рр. Із закінченням громадянської війни зовнішні й внутрішні обставини склалися так, що радянська влада змушена була перейти до непу і практично з нуля формувати торговельні зв'язки із зовнішнім світом.

Запровадження непу свідчило про інше ставлення вищого радянського керівництва до економічного складника державної діяльності. Якщо в умовах війни об'єктивно існували інші пріоритети – військові, політичні, ідеологічні, то в умовах післявоєнного часу більшовики чіткіше і свідоміше почали реалізовувати інтереси економіки. Це забезпечувалося відповідним законодавством, перебудовою системи державних органів, включно з митними. Більше уваги приділялося питанню боротьби з контрабандою. Ще 14 листопада 1922 р. уряд УСРР прийняв постанову “Про заходи по боротьбі з контрабандним ввезенням та вивезенням товарів”, в якій зазначалося, що економічна контрабанда становить для держави загрозу не меншу, ніж політична.

Хоча основний тягар боротьби з контрабандою покладався на органи Державного політичного управління (далі – ДПУ), в межах своїх повноважень цю проблему розв'язували й митники. Співробітники Управління УМО мали право здійснювати періодичний розшук і конфіскацію контрабандних товарів у пунктах торгівлі на всій території республіки. Для координації відповідної роботи діяла Центральна комісія з боротьби з контрабандою, до складу якої входили УпНКЗТ як її голова, представники УМО, ДПУ та Наркомату фінансів.

Водночас із централізацією союзної митної системи відбувалися уточнення та уніфікація її функціональних завдань. Згідно із затвердженим 2 березня 1924 р. «Положенням про Головне митне управління» на митне відомство покладалися функції організації та керування митними установами, а також організації боротьби з контрабандою та контроль за її здійсненням.

12 грудня 1924 р. Президія Центрального виконавчого комітету СРСР затвердила Митний статут СРСР, який слід вважати першим кодифікованим союзним актом з митної справи. Статут законодавчо зафіксував систему митного керування, що сформувалася до цього часу. За статутом, митною справою на всій території СРСР, включаючи Україну, опікувався НКЗТ. На місцях наркомат діяв через ГМУ, а також Митно-тарифний комітет. За практичною діяльністю митних органів у регіонах спостерігали уповноважені НКЗТ при урядах радянських республік. До кола обов'язків уповноважених входили: спостереження за виконанням митними структурами на території відповідної республіки законів і розпоряджень вищого керівництва; розгляд конфліктів між митними установами та місцевими органами влади; боротьба з контрабандою.

Статут також фіксував обов'язки Головного митного управління: розробку загальних планів митного характеру та відповідних інструкцій, а також організацію боротьби з контрабандою.

Митний статут передбачив можливість утворення відділень ГМУ в союзних республіках. Такі відділення створювалися за федеративним принципом, тому кордони їхньої діяльності збігалися з міжреспубліканськими. 10 березня 1925 р. за поданням уповноваженого НКЗТ при РНК УСРР було затверджено відділення ГМУ НКЗТ СРСР в Україні, яке розпочало свою роботу 1 квітня того ж року. Начальників відділення та їхніх заступників, згідно зі статутом, призначав НКЗТ СРСР за погодженням РНК УСРР.

На місцях керівництво митними установами здійснювали створені митні інспекторські управління, які очолювали районні інспектори. Межі діяльності цих управлінь установлювалися безпосередньо НКЗТ за домовленістю з урядом союзної республіки.

У 1925 р. відбувалась планова реорганізація всього союзного митного апарату. За ініціативою НКЗТ створювалися і ліквідовувалися окремі митні установи, змінювалась їх дислокація тощо. Коло завдань митниць усіх трьох розрядів, а також митних постів залишалось від попереднього часу.

У підпорядкуванні Українського відділення ГМУ в 1925 р. перебували такі митні установи: Київська, Волочиська, Кам'янець-Подільська, Харківська, Одеська, Миколаївська митниці I розряду, Шепетівська, Маріупольська митниці II розряду, Олевська, Піщивська, Слобідська, Ямпіль-Волинська, Гусятинська, Гуківська, Могилів-Подільська, Тираспольська, Херсонська, Бердянська митниці III розряду, Городницький, Ганнопіль-

ський, Купевський, Шибенівський, Сатанівський, Збризький, Ісаківецький, Кам'янецький, Рибницький і Хорлівський митні пости. У підпорядкуванні Кримського районного інспекторського управління перебували Севастопольська та Феодосійська митниці I розряду, Керченська митниця III розряду, Євпаторійський та Ялтинський митні пости.

У 1925–1926 рр. за наказом ГМУ НКЗТ СРСР при районних митницях та митницях I–II розрядів діяли атестаційні комісії, які вирішували питання зарахування та звільнення зі служби співробітників митних установ. Із 1926 р., коли атестаційні комісії було скасовано, призначення на митну службу здійснювалися після узгодження з місцевими органами Об'єднаного державного політичного управління (далі – ОДПУ).

У контексті діяльності атестаційних комісій у 1925 р. з'явилась низка розпоряджень ГМУ щодо кадрових аспектів митної справи. Так, 27 травня Українське відділення ГМУ отримало циркуляр ГМУ “Про призначення на посади в митні органи”, а 31 липня затверджено “Положення про управляючих районними митницями”.

Удосконалювалися й заходи боротьби з контрабандою. 8 квітня 1925 р. для централізації відповідної діяльності на території України наказом ГМУ НКЗТ СРСР створено об'єднаний відділ боротьби з контрабандою. Іншим наказом ГМУ від 14 жовтня того ж року затверджено “Положення про місцеві комісії по боротьбі з контрабандою”, прийняте Центральною комісією з боротьби з контрабандою ще 22 вересня. Згідно з положенням, до складу місцевих комісій включались: головою комісії – представник НКЗТ, який одночасно представляв Центральну комісію, членами – представники ОДПУ, Наркомату фінансів, Всесоюзної ради народного господарства.

18 листопада 1925 р. за постановою Центрального виконавчого комітету і уряду СРСР НКЗТ об'єднався з Наркоматом внутрішньої торгівлі в єдиний Наркомат зовнішньої та внутрішньої торгівлі (Наркомторг). Усі функції обох наркоматів автоматично успадковувалися новоутвореним відомством. Тож уся митна система СРСР від цього часу підпорядковувалась Наркомторгу. Загальне ж керівництво митними органами традиційно здійснювалось Головним митним управлінням.

Подібна реорганізація відбулась і в Україні. Постановою ВУЦВК та РНК УСРР від 28 квітня 1926 р. Наркомат внутрішньої торгівлі та Управління УпНКЗТ СРСР при РНК УСРР об'єднувались в єдиний Наркомат зовнішньої та внутрішньої торгівлі УСРР. Наказом щодо Наркомторгу СРСР від 18 січня 1927 р. було затверджено “Положення про Українське відділення Головного митного управління”, яке підтверджувало всі попередні функції відділення в Україні.

Упродовж 1927 р. у межах України проходила поступова реорганізація митних структур, пов'язана зі зміною їхнього статуту. Постановою РНК СРСР від 15 жовтня 1927 р. ліквідовано Центральну й місцеві комісії бо-

ротьби з контрабандою, що свідчило, швидше, про бажання урядовців зробити цей напрям діяльності більш чітким і впорядкованим. Основний тягар боротьби з контрабандою покладався тепер на прикордонну охорону ОДПУ та митні установи.

12 жовтня 1927 р. на другій сесії ВУЦВК десятого скликання було розглянуто питання “Про раціоналізацію, здешевлення та поліпшення рад-апарату”. Передбачався тотальний перегляд системи державного управління з метою її спрощення, здешевлення, більшої доступності для населення. Виконуючи такі рішення сесії ВУЦВК, а також розпорядження ГМУ, керівництво Українського відділення вжило відповідних заходів. У зв’язку з тим, що справу боротьби з контрабандою перебирали на себе органи ОДПУ, митниці України переходили виключно до своїх оперативних функцій: пропуску та огляду вантажів, пасажирів, їхнього багажу, поштових посилок, стягнення митних зборів, упровадження судово-конфіскаційного діловодства у справах контрабанди тощо. Унаслідок реалізації рішень сесії ВУЦВК митний апарат України значно скоротився: станом на 1 жовтня 1927 р. в Україні діяло тільки 16 митних установ.

Протягом 1928 р. в Українському відділенні відбувалися подальші структурно-штатні зміни. Як наслідок, на початку літа 1928 р. на території України продовжували свою діяльність такі митні установи: відділення ГМУ, Харківська, Одеська, Шепетівська, Волочиська, Кам’янець-Подільська, Миколаївська, Маріупольська, Херсонська, Бердянська митниці та Очаківський митний пост.

Важливою подією для подальшої діяльності митних органів СРСР стало затвердження 19 грудня 1928 р. постановою ЦВК та РНК СРСР Митного кодексу СРСР. Кодекс закріплював управління митною системою за Наркомторгом СРСР, який здійснював це керівництво, як і дотепер, через Головне митне управління. Митний кодекс фактично повторював основні положення Статуту за принципом державної монополії зовнішньої торгівлі. Водночас Кодекс розвивав тенденцію поступового спрощення всієї системи митних органів. Така тенденція збереглася і в наступний період історії радянської митної справи.

Наприкінці 1920-х – на початку 1930-х рр. політична влада в державі зосередилася в руках офіційного лідера компартії Й. Сталіна. Одноосібне, по суті, правління Сталіна супроводжувалось утворенням культу вождя, подальшим обмеженням громадянських прав широких верств населення, поширенням репресивних заходів у керуванні абсолютно всіма сферами життєдіяльності держави. У 1929 р. уряд фактично відмовляється від нової економічної політики, оголосивши курс прискореної індустріалізації промисловості та колективізації сільського господарства. Уже в 1930-х рр. очевидна тенденція відмови від економічної моделі управління: домінування адміністративно-командних методів регулювання суспільних відносин

стає реальністю. Не виняток і зовнішньоекономічна сфера, як і митна справа. Сталін та його найближче оточення впроваджували політику “зачинених дверей”, намагаючись не допустити власних громадян до широкого спілкування з представниками капіталістичного, а отже, ворожого світу. Тому не дивно, що значно скоротилися обсяги міжнародного пасажирського сполучення, різко й відчутно зменшилась кількість учасників зовнішньоторговельних зв'язків. Це, своєю чергою, не могло не вплинути відповідним чином і на митну справу. Вона майже не відіграла ніякої ролі у регулюванні експортно-імпорتنих операцій. Скорочувалася кількість непотрібних тепер митних установ, спрощувалася система управління ними. У 1932–1934 рр. відбувається значне скорочення митного апарату, зокрема на території України. Крім того, масові репресії 1930-х рр. не могли минути стороною митників, практичний досвід, кваліфікація, попередні заслуги яких перед державою до уваги тоді не брались.

У 1930-х рр. зі зрозумілих причин суворішим став ідеологічний і політичний контроль за ввезенням до країни друкованої продукції, яка обов'язково мала перевірятися Головним управлінням зі справ літератури та видавництва СРСР. Посилювався контроль ГМУ за митними органами на місцях, особливо за кадровою роботою. У рамках політики спрощення системи управління митними структурами в лютому 1934 р. ліквідовано Українське відділення, а нечисленні українські митниці підпорядковано безпосередньо ГМУ. Конституція СРСР 1936 р. підтвердила, що союзні республіки позбавлені права на зовнішньоекономічну діяльність.

Упродовж тоталітарної держави до адміністративно-командного регулювання соціально-економічних відносин повною мірою вплинув і на правове регулювання митної справи. У другій половині 30-х рр. через низку відомчих інструкцій Наркомат зовнішньої торгівлі СРСР здійснює подальшу бюрократизацію контрольно-інспекторських функцій митних установ. Зокрема, митниці, пропускаючи через кордон експортно-імпорتنі вантажі, мали перевіряти не тільки наявність формального дозволу, але й правильність оформлення документації на вантаж, справність тари й упаковки, фіксувати дефекти та порушення транспортування вантажів, складати акти про виявлені порушення і передавати до відповідних органів, контролювати своєчасність надходження вантажів до пунктів призначення тощо.

Упродовж 1930–1940-х рр. Митний кодекс 1928 р. неодноразово доповнювався директивними документами уряду, НКЗТ, ГМУ, інших вищих органів влади. Наказом ГМУ від 25 грудня 1932 р. митні пости одержували всі права зі здійснення митних формальностей, що їх уже мали митниці. Декілька наказів НКЗТ і ГМУ та Постанов РНК стосувалися встановлення порядку ввезення вантажів з-за кордону, вивезення їх за кордон та перевезення транзитних вантажів радянською територією. 30 вересня 1940 р., наприклад, на доповнення до Митного кодексу було видано постанову РНК СРСР про транзит іноземних товарів через територію Радянського Союзу.

Наприкінці 1930-х рр. Кодекс було доповнено також указівками про порядок здійснення карантинного огляду, про ветеринарно-санітарний контроль на кордонах СРСР. Наказ ГМУ від 7 серпня 1938 р. установлював нові правила пропуску поштових відправлень. Митний кодекс доповнювався також директивними актами, що стосувалися боротьби з контрабандою. У цілому в 1930-х рр. у зв'язку із загальним зменшенням товаро- та пасажиропотоків через державний і митний кордони СРСР природним чином зменшувались як масштаби контрабанди, так, відповідно, й кількість її затримань.

Через фактичний вступ Радянського Союзу в Другу світову війну – напад у вересні 1939 р. на Польщу, розв'язання агресії проти Фінляндії та висунення у 1940 р. територіальних претензій до країн Прибалтики й Румунії – територія СРСР значно збільшилася за рахунок названих держав. Відповідно, змінилася лінія західного і південно-західного державного кордону, що змусило радянську митну службу переоблаштувати там свої установи.

Із літа 1941 р. мережа митних установ України внаслідок агресії нацистської Німеччини була фактично знищена. Частину митників мобілізували до діючої армії, іншу – перевели на митниці в неохоплені військовими діями регіони. Зі збільшенням перевезень техніки, військового спорядження, зброї, продовольства тощо за системою ленд-лізу обсяг роботи радянських митників значно збільшився, але це стосувалося, звичайно, не території України, яка тривалий час була або зоною бойових дій, або окупованою німецькими загарбниками.

Тільки з 1944 р. у контексті загальнодержавної відбудовчої політики починається відродження й митної системи України. Відновлюють свою діяльність Одеська, Миколаївська митниці, створюються нові – Чопська, Ренійська тощо. У цей час митниці поділялися на класи. Тож на території України діяли Одеська, Мостиська й Ренійська митниці I класу, Чопська та Ізмаїльська митниці II класу, Ягодинська, Рава-Руська, Херсонська, Миколаївська та Маріупольська митниці II класу, Київський і Львівський митні пости. Пізніше з'явилась Вадул-Сіретська митниця.

Післявоєнна митна система мала значні проблеми, пов'язані з недостатнім облаштуванням митниць і митних постів, браком кадрів, труднощами їхнього соціального забезпечення, що особливо відчувалося на західному кордоні, зокрема в межах України. Кадрову проблему в перші роки після війни намагалися розв'язати за рахунок направлень до митних установ демобілізованих фронтників, особливо офіцерів. Утім ще триваліший час митні структури продовжували відчувати брак досвідчених, кваліфікованих кадрів.

У цілому структура радянської митної системи цього часу залишилася незмінною. Тільки наркомати перетворювалися у 1946 р. на міністерства, і, отже, Головне митне управління відтепер діяло у складі Міністерства зовнішньої торгівлі СРСР. При уряді УРСР діяв уповноважений Міністерства зовнішньої торгівлі СРСР.

Післясталінський період характеризується небажанням тодішніх керівників держави відмовлятися від традиційних методів управління економікою та суспільством. Щоправда, масові репресії проти населення залишились позаду, проте в умовах розгортання так званої холодної війни, тобто політичного, культурного та економічного протистояння двох систем, одну з яких очолював СРСР, а іншу становили держави західного капіталістичного світу, радянсько-партійне керівництво не наважилось надати своїм громадянам повноцінні громадянські права. У галузі економіки настала ера консервації, що запрограмувало хронічне відставання СРСР від країн Заходу на перспективу.

Водночас консервація економіки змушувала радянських керівників іти на ширші контакти із західними державами, що тільки зміцнювало економічну залежність від них СРСР. У 1960–1980-ті рр. експорт СРСР становили фактично сировина та військова продукція. СРСР же потребував від Заходу як технології, так і значного спектра товарів широкого призначення. Обсяги міжнародної торгівлі відчутно зростали, що відповідним чином позначалось і на роботі митників.

Характерними ознаками цього періоду стало збільшення не тільки товаропотоків, але й пасажирських перевезень, а також розвиток туризму. Все це об'єктивно активізувало діяльність митних установ. Зокрема, у 1953 р. було затверджено “Правила митного огляду, пропуску ручного вантажу та несупроводжуваного багажу осіб, які прямували через державний кордон СРСР”.

У 1950-х рр. зі зміною соціально-економічних і політичних умов життя держави й суспільства, змінювалось і доповнювалось митне законодавство. У 1954 р. було видано, а в 1957 р. перевидано спеціальну збірку постанов і розпоряджень уряду, наказів НКЗТ, правил, розпоряджень, інструкцій і наказів ГМУ, тобто директивних документів, які стосувалися митної справи.

Водночас удосконалювалось тарифне законодавство. Постановою Ради Міністрів СРСР від 28 липня 1961 р. затверджувався новий Митний тариф, який набував чинності з 1 жовтня того ж року. Новий тариф ураховував ті зміни, які відбулися в післявоєнний період у сфері міжнародної торгівлі, а також нові взаємовідносини між країнами, що брали участь у діяльності Ради економічної взаємодопомоги. Передбачалося, що радянські організації, які імпортували товари, мають вносити в союзний бюджет суми мита, нарахованого на товари, в порядку, встановленому Міністерством фінансів спільно з Міністерством зовнішньої торгівлі.

Постанова Ради Міністрів від 28 липня 1961 р. також затвердила список товарів, заборонених для ввезення і вивезення з СРСР. Так, заборонялося ввозити: опій, гашиш та пристосування для їх куріння; матеріали порнографічного характеру; антирадянські друковані видання, фото-, кіноматеріали, малюнки тощо. Із СРСР заборонялося вивозити: бойову зброю, на-



бої, воєнне спорядження; анульовані цінні папери; різноманітні предмети старовини та мистецтва.

5 травня 1964 р. Президія Верховної Ради СРСР затвердила новий Митний кодекс. Він був коротшим, ніж попередній. Управління митною справою в межах усього СРСР було залишено за Міністерством зовнішньої торгівлі та здійснювалося Головним митним управлінням. Уперше Мінзовнішторгу надавалося право видавати накази й інструкції з митної справи, обов'язкові для всіх радянських організацій, установ і громадян. Основними функціями митних установ визначалися контроль за дотриманням державної монополії зовнішньої торгівлі, здійснення суто митних операцій і боротьба з контрабандою.

Загальні положення Кодексу підтверджували також принцип централізації митної справи в Радянському Союзі через відмову союзних республік від права на будь-яку самостійність у цій сфері. Отже, новий Митний кодекс фактично ігнорував інтереси союзних республік і закріплював командно-адміністративні методи керівництва митним відомством. Таке обмеження прав союзних республік у формуванні міжнародної, зовнішньоекономічної та митної політики закріплювалось і новою Конституцією СРСР 1977 р.

Останній період діяльності радянських митних установ припадає на час перебудови (1985–1991 рр.) і закінчується остаточним розпадом усього Радянського Союзу.

12 лютого 1986 р. Головне митне управління, яке діяло тривалий час у складі Міністерства зовнішньої торгівлі СРСР, перетворено на Головне управління державного митного контролю (далі – ГУДМК) при Раді Міністрів (далі – РМ) СРСР – самостійний державний орган зі статусом союзного відомства. Підвищення статусу митного відомства, очевидно, означало зростання уваги союзного керівництва до проблем зовнішньої економіки.

Функціонально митна система тоді не змінилась. Основним завданням митних органів залишався контроль за дотриманням державної монополії зовнішньої торгівлі. Однак певних змін зазнавали організаційно-правові підвалини митної системи, що, безперечно, було пов'язано із загальною ситуацією в країні. Розуміючи негативні наслідки перманентної консервації економіки, радянське керівництво наважилося на значне реформування насамперед цієї сфери, що не могло не позначитися на діяльності митних органів. Відбувалися відповідні структурні зміни. Так, усі відділи, що раніше входили до складу Головного митного управління, тепер перетворювалися на управління ГУДМК, розширювалася мережа місцевих митних установ.

Поява значної кількості різноманітних директивних актів, які регламентували ті чи інші аспекти діяльності радянських митників, об'єктивно потребувала певного нормативного узагальнення. Це відбулося 13 липня 1987 р., коли окремою постановою Ради Міністрів було затверджено положення про ГУДМК.

У 1988 р. тривала робота з підготовки нового Митного кодексу. Утім очевидно, що розробники-правознавці об'єктивно не встигали за бурхливим потоком політичних і соціально-економічних змін у країні. Керівництво митного відомства, проте, намагалось урахувати нові реалії. Так, 17 травня 1988 р. було видано наказ ГУДМК про запровадження деяких видів митних зборів. Нові збори запроваджувалися за огляд багажу, видачу посвідчень на право реєстрації транспортних засобів, що ввозились до Радянського Союзу, видачу підтверджень про вивезення (або ввезення) речей з країни, де їх було придбано, копій декларацій, книжок обліку речей і валюти, огляд вантажів поза місцем розташування митних установ, огляд і оформлення виставкових вантажів.

28 лютого 1989 р. Рада Міністрів своєю постановою затвердила положення про Міністерство зовнішніх економічних зв'язків, яке замінило Міністерство зовнішньої торгівлі. Цей документ засвідчив факт відмови радянського уряду від принципу державної монополії на зовнішню економіку і торгівлю. Отже, стало можливим змінювати функції та форми практичної діяльності митних органів у подальшому.

Своїм листом від 8 червня 1990 р. ГУДМК визначало деякі аспекти застосування Митного тарифу СРСР. Для адекватного застосування ставок Митного тарифу необхідно було визначити країну походження імпортованого товару. У цьому питанні рекомендувалося керуватися принципами міжнародної Угоди про уніфіковані правила, що визначали походження товарів країн, які розвиваються, з наданням тарифних преференцій у межах Загальної системи преференцій. Радянський Союз був учасником цієї Угоди з початку 1980-х рр.

У березні 1991 р. Верховна Рада СРСР видала постанову № 2053-1 про надання чинності з 1 липня 1991 р. новому Митному кодексу. Запровадження нового Кодексу означало, що уряд держави і керівництво митного відомства нарешті зважились і на структурно-організаційні та оперативно-технічні новації у сфері митної справи. Як центральний митний орган Радянського Союзу створювався Митний комітет СРСР, положення про який рекомендувалося затвердити Президенту СРСР. У зв'язку з тим, що на митні органи покладалося завдання брати податок на експорт та імпорт, їм передавалися відповідні права, обов'язки та відповідальність державних податкових інспекцій. Тоді ж Верховна Рада прийняла ще одну постанову, яка безпосередньо стосувалася митної справи, – “Про запровадження у дію Закону СРСР про Митний тариф”.

15 червня 1991 р. вийшов указ Президента СРСР щодо організації діяльності Митного комітету СРСР. Завдання митного відомства порівняно з попереднім часом відчутно розширювалися. Перелік завдань і функцій, які покладалися на комітет, як і права, які отримувало митне відомство, свідчили про намагання пристосувати діяльність митної системи до нових по-

літичних і соціально-економічних реалій. Однак ані реформувати повністю митну справу, ані одержати від того якісь практичні результати Митному комітету СРСР історія вже не дозволила. Політика реформування народного господарства виявилася непослідовною, половинчастою. Тому нові юридично закріплені функції радянських митних органів мали, по суті, лише декларативний характер.

Формально Митний комітет СРСР припинив своє існування згідно з власним наказом від 2 січня 1992 р. Цей наказ видано відповідно до Угоди про створення Співдружності Незалежних Держав від 8 грудня 1991 р. та Алма-Атинської декларації голів держав, що ввійшли до Співдружності Незалежних Держав, від 21 грудня 1991 р. За наказом створювалася ліквідаційна комісія, котра мала до березня 1992 р. розподілити і передати на баланс національних митних відомств матеріали, матеріальні цінності, нерухомість та інше майно, що до цього часу належали єдиній митній системі Радянського Союзу.

Важко спрогнозувати, як і в якому напрямі розвивалася б діяльність радянської митної системи, якби нова внутрішня політика держави була продуманішою та послідовнішою. Суспільні процеси, пробуджені перебувальною, з часом уже не контролювалися правлячою партією, планове реформування явно не встигало за бурхливим життям. Політика реформування народного господарства виявилася непослідовною, половинчастою. Наявний стан речей не задовольняв значних мас населення. Після бурхливих політичних подій 1989–1991 рр. переважали тенденції, що призвели до остаточного розпаду Радянського Союзу як єдиної держави. Радянські митні структури на теренах України в 1991 р. утворили митну систему незалежної держави.

### 3.3. ДОБА УКРАЇНСЬКОЇ НЕЗАЛЕЖНОСТІ (МЕЖА ХХ–ХХІ СТ.)

Специфіка митного регулювання у другій половині ХХ – на початку ХХІ ст. і становлення національної митної системи України визначалися передусім особливостями розвитку міжнародної торгівлі у цей період. Серед таких особливостей можна виокремити:

- розпад світової “соціалістичної” системи господарства;
- посилення конкуренції між розвинутими країнами;
- зміцнення існуючих і поява нових інтеграційних угруповань, а також формування тенденції до створення замкнутих економічних просторів, розподіл глобальної системи торгівлі на кілька крупних блоків;
- інтенсифікація обміну продукцією інтелектуальної праці;
- експорт–імпорт послуг стає найбільш динамічно зростаючим сектором світової торгівлі;
- поширення усталених і довгострокових відносин між постачальниками та покупцями і збільшення питомої ваги внутрішньофірмових поставок усередині транснаціональних корпорацій;
- активізація зустрічної торгівлі, що зумовлено не тільки незбалансованістю зовнішньоторговельних розрахунків, але і тенденцією до збільшення у світовому товарообміні частки комплексних і довгострокових зв’язків, які виходять за межі разових комерційних угод.

Відповідно, у сфері регулювання міжнародних торговельно-економічних відносин на сучасному етапі чітко окреслилися три домінуючі процеси:

- уніфікація правил торгівлі, яка відбувалась під егідою ГАТТ та інших міжнародних організацій, як-от: Конференція ООН з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД) і Комісія ООН з права міжнародної торгівлі (ЮНСІТРАЛ);
- лібералізація торговельних режимів у більшості країн, причому не тільки за домовленостями у межах системи ГАТТ/СОТ, але і відповідно до окремих програм за підтримки Міжнародного валютного фонду: Португалія, Іспанія, Туреччина, Греція, Ізраїль, Корея, Нова Зеландія, Філіппіни, Сінгапур, Пакистан, Аргентина, Бразилія, Чилі, Перу, Уругвай, країни Східної Європи та республіки колишнього СРСР;
- неопротекціонізм: перехід на переважно нетарифні та завуальовані засоби захисту внутрішнього ринку від іноземної конкуренції. Адже після восьми раундів багатосторонніх переговорів у ГАТТ більшість ставок мита стала конвенційною, більш ліберальною, отже, такою, що не забезпечує необхідний (або бажаний) рівень захисту.

Початок створення національної митної системи України пов’язаний із суспільно-політичними процесами, що розвивалися в СРСР наприкінці 1980-х рр. Принципове значення для її розбудови мав прийнятий 25 червня 1991 р. Верховною Радою України Закон “Про митну справу в Україні”.

Закон проголошував, що “Україна як суверенна держава самостійно створює власну митну систему і здійснює митну справу. Митна справа є складовою частиною зовнішньополітичної і зовнішньоекономічної діяльності України”. Визначалося також, що “територія України становить єдину митну територію, у межах якої Україна має виняткову юрисдикцію щодо митної справи”. Щорічно 25 червня відзначався День митної служби України.

У подальшій еволюції митної системи вже незалежної України можна виокремлюємо три періоди.

**Перший період історії митних органів України (1991–1996).** Після проголошення незалежності Верховна Рада розпочала опрацювання цілої низки фундаментальних законодавчих актів, які мали стати гарантією розвитку України як суверенної держави. Одним із таких актів був перший в історії держави Митний кодекс України, прийнятий Верховною Радою 12 грудня 1991 р. (набув чинності з 1 січня 1992 р.). У Кодексі, що регламентував головні аспекти митної справи, зокрема зазначалося, що “митна справа в Україні розвивається у напрямі гармонізації та уніфікації із загальноприйнятими у міжнародній практиці нормами та стандартами” (ст. 1). Разом із законами України “Про митну справу в Україні”, “Про зовнішньоекономічну діяльність” (від 16 квітня 1991 р.), “Про Єдиний митний тариф” (від 5 лютого 1992 р.) Митний кодекс став законодавчою основою організації митної справи та утворення митної системи незалежної України.

11 грудня 1991 р., напередодні прийняття Митного кодексу, перший Президент України Л. М. Кравчук видав Указ № 1 “Про утворення Державного митного комітету України”, яким було затверджено Тимчасове положення про Державний митний комітет України (далі – ДМКУ) і призначено його Головою Олексія Михайловича Ковалю.

Згідно із Тимчасовим положенням Комітет визначався центральним органом державного управління і мав нести відповідальність за реалізацію митної політики України, забезпечення законодавства про митну справу, ефективне функціонування митної служби. Комітет став керівним органом єдиної державної митної системи, яка складалась із митниць і підпорядкованих ДМКУ підприємств та організацій. Для узгодженого вирішення питань державного управління в галузі митної справи в ДМКУ створювалася колегія у складі Голови, його заступників та інших керівників.

Поступово визначалися стратегічні напрями діяльності та розвитку митної системи України: розбудова на новій якісній основі митної інфраструктури та вдосконалення організації митного контролю, фінансово-економічна діяльність митниці в умовах лібералізації економічних відносин, боротьба з контрабандою, що набувала трансконтинентального характеру, активізація міжнародного співробітництва в митній сфері, розв’язання проблеми підготовки та перепідготовки особового складу митних органів тощо.

Організацію митної системи України фактично довелося починати заново. Незалежна Україна в 1991 р. успадкувала від колишнього СРСР

25 митниць, 49 митних постів, 29 автомобільних, 4 авіаційних, 14 залізничних, 17 морських і річкових пунктів пропуску. Кількість службовців митних органів становила приблизно 2 тис. осіб. Цього було недостатньо для ефективного митного контролю за всім периметром державного кордону, що перевищував 7 тис. км.

Окремою проблемою тоді була відсутність мережі внутрішніх митниць, що значно стримувало розвиток зовнішньої торгівлі та було неприпустимим. Крім того, бракувало нормативної бази, катастрофічно не вистачало кваліфікованих кадрів. Великою проблемою стала прозорість, а, по суті, повна відкритість кордонів з Росією, Білоруссю та Молдовою, що не відповідало економічним інтересам України й створювало загрозу її безпеці, адже це використовувалося злочинними елементами для незаконного переміщення зброї, наркотиків, контрабандних товарів.

Проблема розбудови власної митної системи ускладнювалася тим, що з одного боку, будувати цю систему необхідно було як сучасну, організаційно й функціонально пристосовану до ринкової економіки, світових економічних процесів і стандартів митної діяльності, а з іншого – доводилося зважати на незрілість і перехідний характер економічних процесів в Україні. При цьому новоствореним митним органам України на початку 1990-х рр. довелося розраховувати на власні сили і досить обмежені ресурси держбюджету.

Насамперед слід було розширити мережу митних органів безпосередньо на митному кордоні України. Гострота цієї проблеми обумовлювалась двома важливими чинниками. По-перше, упродовж 1990–1991 рр. приблизно втричі зросла кількість суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності. На 1 січня 1992 р. їх нараховувалося понад 12 тисяч. Водночас із набуттям чинності в 1992 р. нових нормативно-правових актів щодо подальшого розвитку зовнішньої торгівлі, кількість установ, організацій та приватних осіб, готових включитися у зовнішньоекономічний процес, за прогнозами керівництва ДМКУ, протягом 1992–1993 рр. мала зрости щонайменше у десять разів. По-друге, у зв'язку з лібералізацією зовнішньоекономічної сфери та першими кроками на шляху формування ринкової економіки значно зріс пасажиропотік і вантажні перевезення через митний кордон. Зазначені обставини потребували адекватного реагування на радикальні зміни у сфері зовнішньоекономічних відносин. Для забезпечення ефективного функціонування митної системи та успішного виконання поставлених перед ДМКУ завдань, згідно з наказом від 8 квітня 1992 р. за № 73, на базі митних постів, які залишилися від СРСР, було створено нові митниці.

На кордоні з Республікою Білорусь, Республікою Молдова та Російською Федерацією до березня–квітня 1992 р. митники ніяких оперативних заходів митного контролю не проводили, обмежуючись вивченням інтенсивності та напрямків вантажних і пасажирських перевезень. Наявність відкритих кордонів за значної різниці цін на товари створювала широкі мож-

ливості для зростання контрабанди й масового вивезення з України цінної сировини, металів, продуктів харчування, інших дефіцитних товарів.

Отже, перед ДМКУ постало невідкладне завдання щодо розв'язання важливої загальнодержавної проблеми – відкриття нових митниць і митних постів на східних, північних і південно-західних кордонах держави. Уже в березні–квітні 1992 р. створюється 15 нових митниць (Луганська, Сумська, Харківська, Івано-Франківська, Краснолиманська, Рава-Руська, Рівненська, Рахівська, Бердянська та ін.) і 53 митні пости.

На початку 1992 р. через бойові дії у Придністров'ї значно загострилась обстановка на українсько-молдовському кордоні. Зважаючи на ситуацію, Президент України 17 березня 1992 р. видав Указ “Про заходи щодо охорони державного кордону України з Республікою Молдова”. На виконання Указу Президента та відповідних рішень Уряду митники разом із прикордонними військами вже наприкінці березня взяли під контроль найважливіші напрямки українсько-молдовського кордону. У місця дислокації тимчасових контрольно-пропускних пунктів, більшість яких розташовувалась просто неба, на шляхах і річкових переправах, були відряджені досвідчені працівники центрального апарату ДМКУ, Київської, Одеської, Львівської та деяких інших митниць, які взяли на себе основний тягар організації митного контролю і боротьби з контрабандою, зокрема з незаконними поставками зброї та боєприпасів у зону конфлікту. У травні 1992 р. наказом Голови ДМКУ № 103 на українсько-молдовському кордоні створено 9 нових митниць, у їхньому складі – 23 митні пости.

До жовтня 1992 р. залишалися повністю відкритими кордони України з Республікою Білорусь і Російською Федерацією. Масового характеру набули контрабанда, спекуляція, незаконне вивезення за межі України дефіцитних та високоліквідних товарів, обладнання, сировини. Лише за рахунок несплати митних платежів за експортно-імпортні операції державна скарбниця, за підрахунками спеціалістів ДМКУ, щомісяця втрачала десятки мільйонів доларів США. Таке становище ускладнювалося ще й тим, що Російська Федерація з липня 1992 р. створювала вздовж українського кордону власні митні установи. І майже відразу російські митники почали оформлення й обов'язкове декларування вантажів, які перемішувалися через українсько-російський кордон, що спричиняло зниження конкурентоспроможності українських товарів на російському ринку і підвищення цін на російські товари в Україні.

Зважаючи на ситуацію на північному та східному кордонах держави, Президент України 12 жовтня 1992 р. видав Розпорядження № 160/92 “Про прикордонно-митний контроль на державному кордоні України з Республікою Білорусь і Російською Федерацією”. В основному це завдання вдалося виконати лише протягом першого півріччя 1993 р. До серпня 1993 р. на українсько-російському кордоні встановлено 15 залізничних, 28 автомобільних пунктів пропуску, одну поромну переправу (Керч). У грудні того ж року

тут уже функціонувало 14 митниць і 45 митних постів, які здійснювали митний контроль на 20 залізничних і 37 автомобільних пунктах пропуску. Ще 4 митниці, 12 митних постів, 5 залізничних, 7 автомобільних пунктів пропуску до серпня 1993 р. було створено на кордоні з Республікою Білорусь.

Спочатку контрольні функції митні органи здійснювали у спрощеному порядку переміщення громадян, транспортних засобів, товарів та інших предметів. Для громадян України, Росії та Білорусі було встановлено безвізовий режим в'їзду. Митний контроль за переміщенням пасажирів залізничним і автомобільним транспортом був вибіркоким. Водночас вантажні перевезення, а також можливі маршрути незаконного руху і переміщення зброї, наркотиків, валюти, цінностей, контрабандних товарів контролювалися прикордонними митницями у повному обсязі.

Уже протягом перших місяців організації митного контролю встановлено постійний діловий зв'язок між українськими, російськими, білоруськими митницями і митними постами. Регулярно проводився обмін інформацією, зокрема щодо питань організації боротьби з контрабандою і порушенням митних правил. Із метою виявлення контрабандних каналів переміщення зброї, наркотичних засобів, валюти проводилися спільні операції, в результаті яких вилучалися значні матеріальні, культурні цінності та іноземна валюта.

Однак чимало питань щодо організації роботи пунктів пропуску, прикордонно-митного контролю, митно-тарифних аспектів торгівлі із сусідніми країнами залишилися неврегульованими. Більшість автомобільних і залізничних пунктів пропуску обладнано за так званою тимчасовою схемою. Вони не мали елементарних умов для ефективного митного контролю, сервісної зони, належних засобів зв'язку. Це призводило до створення довгих черг транспортних засобів і громадян з усіма кримінальними та санітарно-екологічними наслідками. У багатьох пунктах пропуску не було створено й належних умов для санітарно-карантинного, радіологічного, ветеринарного та фітосанітарного контролю. Більшість митниць і митних постів на сході й півночі не мали достатньої кількості спеціалістів – юристів, економістів, товарознавців тощо. Чимало недоліків спостерігалось у справі організації митного контролю, митного регулювання, роботи з кадрами. І все ж, незважаючи на це упродовж 1992–1993 рр. фундамент національної митної системи України було закладено.

9 лютого 1993 р. Уряд України надав чинності Положенню “Про порядок і умови проходження служби в митних органах України”, яке окреслювало права, обов'язки і відповідальність службових осіб митних органів, що цілком відповідало нормативно-правовій практиці країн з розвинутою митною інфраструктурою.

Для створення належних умов для виконання поставлених перед митною службою завдань у грудні 1993 р. Указом Президента України затверджено “Комплексну програму розбудови державного кордону України”. Програмою визначався комплекс організаційних, правових і матеріально-технічних заходів щодо подальшого розвитку митної інфраструктури й роз-



витку мережі пунктів пропуску через державний кордон до 2000 р. Однак кошти на таке будівництво з держбюджету не асигнувалися (з 1993 до 1997 рр. передбачалося виділити 575,3 млн грн, але фактично було виділено 2,1 млн грн). За таких умов будівництво митних об'єктів майже припинилося. Тому вже 1996 р. було прийнято рішення про виділення фінансових ресурсів на будівництво за рахунок відрахувань від митних зборів.

Зростання експортно-імпортних операцій і пасажиропотоків, значне збільшення кількості митниць, митних постів та пунктів пропуску суттєво ускладнювали ефективне керівництво митницями з боку Державного митного комітету. Через завантаженість поточною роботою та обмеженою кількістю працівників центральний апарат ДМКУ протягом двох років роботи практично не надавав митницям кваліфікованої допомоги з виїздом на місця, не міг здійснювати ревізій фінансово-господарської діяльності митниць тощо. Водночас, зважаючи на значне збільшення обсягів контрабанди та порушень митних правил (зокрема, контрабанди наркотиків, зброї, культурних цінностей, дорогоцінних металів і валюти), ускладнення криміногенної ситуації в прикордонних регіонах, виникла необхідність координувати оперативні заходи як безпосередньо між митницями, так і між митницями та підрозділами Прикордонних військ і правоохоронних органів, а також установити постійну взаємодію з ними.

У зв'язку з цим 28 січня 1994 р. Верховною Радою України було прийнято Закон "Про внесення змін і доповнень до деяких законодавчих актів України з митних питань", за яким у системі Державного митного комітету створено територіальні митні управління (далі – ТМУ). Це значно змінило організаційну структуру управління митною справою в державі. Замість двох структурних рівнів (ДМК України – митниці) з'явилося три (ДМК – територіальні митні управління – митниці). На підставі згаданого Закону Постановою Кабінету Міністрів України від 3 червня 1994 р. № 465 створюються територіальні митні управління: Дніпровське (Дніпропетровськ), Західне (Львів), Карпатське (Ужгород), Кримське (Сімферополь), Південне (Одеса), Південно-Східне (Донецьк), Східне (Харків), Центральне (Київ). Територіальні митні управління мали безпосередньо керувати митними установами, розташованими на відповідній території. Отже, на 1994 р., у період завершення розгортання митних органів за усім периметром державного кордону, в системі митної служби діяло 8 ТМУ, 65 митниць і 222 митні пости.

До 1993 р. митна політика України була дуже ліберальною та орієнтувалася на регулювання експорту. Створюється механізм тарифного регулювання, спрямований на отримання податкових надходжень і на захист товаровиробника. При цьому законодавством надано досить велику кількість пільг окремим суб'єктам зовнішньоекономічної діяльності (далі – ЗЕД). У грудні 1992 та червні 1993 рр. укладено перші угоди про застосування режиму вільної торгівлі з Білоруссю та Росією. Тож перевага надавалася експортному миту. Імпортне мито справлялося згідно з митним тари-

фом СРСР, який мав дві головні особливості: сировина, устаткування та обладнання не обкладалися митом; продукти харчування й товари широкого вжитку обкладалися за ставками від 10 до 50 %.

5 лютого 1992 р. Верховна Рада прийняла Закон “Про Єдиний митний тариф”, який визначив основні напрями тарифного регулювання. 11 січня 1993 р. Декретом Уряду затверджено Єдиний митний тариф України – звід ставок мита відповідно до визначеної товарної номенклатури. Усі предмети, що підлягали митному контролю, було систематизовано, їхні найменування та цифрові коди уніфіковано з Гармонізованою системою опису й кодування товарів. Рівень ставок ввізного мита визначався залежно від ступеня обробки й економічної доцільності ввезення того чи іншого виду товару. Середньоарифметична ставка ввізного мита становила 15 %.

Тоді ж було закладено основи для проведення узгодженої митно-тарифної політики. У лютому 1993 р. при Кабінеті Міністрів утворено колегіальний орган – Митно-тарифну раду України, на яку покладено реалізацію принципів проведення єдиної митно-тарифної політики в державі. Робочий апарат ради, Секретаріат діяли у складі ДМКУ. Митно-тарифна рада опрацьовує та вносить пропозиції до проектів законів з питань оподаткування експортно-імпортних операцій.

Починаючи з 1994 р., у тарифній політиці України спостерігається тенденція до протекціонізму, що відобразилося у підвищенні ставок мита на 60–200 %. Стимуляція імпорту стосувалася лише товарів, які не загрожували вітчизняному товаровиробникові. Вживалися заходи щодо унеможливлення ухиляння від сплати мита шляхом зниження митної вартості. Було запроваджено справляння податків безпосередньо на кордоні, до моменту фактичної реалізації товарів.

У перші ж роки свого існування митні органи України почали долучатися до міжнародного співробітництва у сфері митної справи. Так, у червні 1992 р. Україна стала повноправним членом Ради митного співробітництва, яку в жовтні 1994 р. було перейменовано на Всесвітню митну організацію (далі – ВМО).

**Другий період історії митних органів України (1996–2004).** Недоліки в роботі територіальних митних управлінь, необхідність подальшого вдосконалення організаційної структури митної системи, посилення митного контролю, боротьби з контрабандою спричинили новий етап радикальної реорганізації митної системи України, що пов’язаний з ім’ям Леоніда Васильовича Деркача, який очолив ДМКУ в липні 1995 р. і доклав великих організаційних зусиль для стратегічного реформування митної служби.

У жовтні 1996 р. керівництво ДМКУ звернулося до Президента України та Уряду з пропозицією про утворення на базі Державного митного комітету нового центрального органу виконавчої влади – Державної митної служби України.

29 листопада 1996 р. Президент України Л. Кучма видав Указ “Про Державну митну службу України”. Цей указ створив реальні умови для поглибленої структурної перебудови та реформування митної служби, зміц-

нення її управлінських важелів, підвищення рівня організаторської роботи. Прийняття цього документа було свідченням виходу митної служби України на якісно новий, вищий рівень розвитку. На базі ДМКУ відповідно до цього Указу було створено Державну митну службу України як центральний орган виконавчої влади.

Указ одночасно визначав і основні завдання Держмитслужби:

- захист економічних інтересів України, сприяння розвитку зовнішньоекономічних зв'язків;
- контроль за дотриманням вимог митного законодавства України;
- використання засобів митного регулювання торговельно-економічних відносин, зважаючи на пріоритети розвитку економіки, створення сприятливих умов для участі України в міжнародному співробітництві;
- удосконалення митного контролю, митного оформлення й оподаткування товарів та інших предметів, що переміщуються через митний кордон України;
- здійснення за участю Міністерства зовнішніх економічних зв'язків і торгівлі України заходів щодо захисту інтересів споживачів товарів і захист учасниками зовнішньоекономічних зв'язків державних інтересів на зовнішньому ринку;
- створення сприятливих умов для прискорення товарообігу та збільшення пасажиропотоку через митний кордон України;
- боротьба з контрабандою, вживання заходів щодо запобігання порушенню митних правил.

Митну справу також мали здійснювати регіональні митниці, митниці, спеціалізовані митні управління та організації.

Реформування митної галузі дало змогу ліквідувати управлінські структури – дублери територіальні митні управління, реорганізувати або ліквідувати деякі неефективні митниці та нерентабельні митні пости. Митницям, яким належало координувати роботу митниць двох–трьох областей, надано статус регіональних. Усього було створено десять регіональних митниць, а саме: Київська, Західна (Львів), Карпатська (Ужгород), Подільська (Хмельницький), Чорноморська (Одеса), Кримська (Сімферополь), Донбаська (Донецьк), Східна (Харків), Північна (Київ), Дніпровська (Дніпропетровськ). Деякі митниці були безпосередньо підпорядковані Держмитслужбі: Київська спеціалізована, Бориспільська, Севастопольська, Центральна енергетична, Оперативна.

Велику увагу було приділено подальшій розбудові митної інфраструктури. За період з 1996 до 1998 рр. ДМКУ (потім – Держмитслужба) виділив на цю справу 171,5 млн грн. Завдяки цьому було реконструйовано старі та введено в дію нові міжнародні та міждержавні автомобільні пункти пропуску. Отже, на 1 січня 2002 р. у системі митної служби України діяли 10 регіональних митниць, 41 митниця (з них 14 внутрішніх, 35 прикордонних, 1 спеціалізована енергетична та 1 оперативна митниця), 134 митних

пости. Це дало змогу скоротити черги, облаштувати робочі місця митників за сучасною технологією, забезпечити належні умови для прикордонників та інших служб, покращити сервісне обслуговування громадян. Також було вдосконалено нормативну базу, що регламентувала діяльність пунктів пропуску через державний кордон. 3 серпня 2000 р. Кабінет Міністрів України затвердив “Положення про пункти пропуску через державний кордон”, яке встановлювало єдиний порядок їх відкриття, діяльності та закриття.

Важливий аспект реорганізації митної служби України – створення ефективної системи професійної підготовки працівників митних органів. Одним із головних напрямів розбудови системи підготовки кадрів для Держмитслужби стало створення власного навчального закладу. 11 червня 1996 р. Президент України Л. Д. Кучма підписав Указ “Про створення Академії митної служби України”. Ректором призначено професора Падуна Петра Панфіловича – керівника з багатим досвідом наукової, педагогічної та управлінської діяльності. Академія була визначена як головна навчально-методична установа національної системи підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації фахівців митної справи. Водночас спростилася вся система підготовки, до якої з 1998 р. включено: Академію митної служби України (м. Дніпропетровськ), Київський та Хмельницький центри підвищення кваліфікації працівників митних органів.

Відбувалися зміни й у митно-тарифній політиці. Вона стає гнучкішою та виваженішою, базується на постійному аналізі зовнішньоекономічної діяльності українських промисловців і спрямована на розвиток торговельних взаємовідносин з іншими країнами, досягнення позитивного сальдо в зовнішнь-торговельному балансі держави, захист внутрішнього товарного ринку.

Зважаючи на те, що заходи тарифного регулювання стосувалися приблизно 30 % імпорту, для захисту вітчизняного товаровиробника розпочинається робота з удосконалення Єдиного митного тарифу. З лютого 1996 р. запроваджуються експортні обмеження через установа індикативних цін на багато видів товарів. На експорт деяких видів продукції вводиться вивізне (експортне) мито переважно заборонного характеру (на вовну та шкіру тварин, чорні й кольорові метали тощо). Упродовж 1996–1998 рр. запроваджуються мінімальні ставки ввізного мита на сировину, що постає для підприємств.

У зв'язку з наміром України вступити до Світової організації торгівлі (далі – СОТ) стало необхідним поступове зниження рівня митних ставок. У рамках політики помірної протекціонізму робилися спроби захищати передусім галузі з високою швидкістю обігу капіталу й тільки конкурентоспроможні, якісні товари.

6 квітня 1996 р. Указом Президента України затверджено Концепцію трансформації митного тарифу України на 1996–2005 рр. відповідно до системи ГАТТ/СОТ (Генеральна угода з тарифів і торгівлі Світової організації

торгівлі). Концепція визначала основні принципи та напрями поступової трансформації митного тарифу України для забезпечення гарантованого доступу до товарних ринків у рамках приєднання України до ГАТТ та її вступу до СОТ. Як результат такої політики простежується чітка тенденція на зниження середньоарифметичної ставки ввізного мита. Так, у 1999 р. вона дорівнювала 12,7 %. А на травень 2000 р. цей показник уже становив 10,2 %.

У вересні 1996 р. з метою створення сприятливих умов для доступу українських товарів на європейському ринку та відповідно до угоди України з ЄС, якою передбачено застосування пільгової тарифікації до товарів, що походять з України, запроваджено верифікацію сертифікатів про таке походження.

Наприкінці 2000 р. було розроблено широку програму розвитку прикордонної інфраструктури та комплексу заходів щодо покращання стану транскордонної співпраці. Програму було “охрещено” в засобах масової інформації “Контрабанді – СТОП” – назва, яка на десятиліття стане однією з найпопулярніших в українському суспільстві й у вітчизняних ЗМІ. Затверджена Указом Президента України від 16.11.2000 р. № 1241 “Програма дій, спрямованих на підтримання режиму державного кордону України і прикордонного режиму, розвиток Прикордонних військ України та митних органів України, на період до 2005 року”, ще із самого її затвердження була недофінансована на 282,2 млн грн.

5 квітня 2001 р. прийнято Закон України “Про митний тариф України”, в основу якого покладено Українську класифікацію товарів зовнішньоекономічної діяльності, що базується на Гармонізованій системі опису та кодування товарів. Законом встановлено, що визначення нових та зміна чинних ставок ввізного мита здійснюється Верховною Радою України через прийняття законів України з урахуванням висновків Уряду.

Свідченням ефективної митно-тарифної політики та зростаючої ефективності реформованої митної системи в цілому є показники відрахувань до державного бюджету: 1995 р. – 340 млн грн (2,8 % загального фонду держбюджету); 1996 р. – 1,24 млрд грн (6,4 %); 1997 р. – 2,73 млрд грн (17,1 %); 1998 р. – 3,04 млрд грн (19,3 %); 1999 р. – 4,74 млрд грн (24 %). За результатами 1999 р. прибуток держави сягав 73,3 грн на одну гривню, витрачену на утримання митної служби.

Паралельно відбувався процес удосконалення митного законодавства. Основним напрямом такого вдосконалення стала розробка та прийняття нового Митного кодексу, який забезпечував би ефективність митної політики за обставин існування в державі розвинутих економічних відносин. Митний кодекс, прийнятий 1991 р., вже не відповідав реаліям у яких мала діяти митна служба і, більше того, стримував розвиток господарської та фінансово-банківської діяльності підприємств не тільки на зовнішньому, але і на внутрішньому ринках. Верховна Рада України прийняла новий Митний кодекс України 11 липня 2002 р., що з 1 січня 2004 р. набув чинності.

Протягом зазначеного періоду поглиблюється міжнародне митне співробітництво України. Проводиться копітка робота з приєднання Украї-

ни до міжнародних конвенцій у галузі митної справи. У травні 2000 р. Україна приєдналася до Міжнародної конвенції про взаємну адміністративну допомогу у відверненні, розслідуванні та припиненні порушень митного законодавства (Найробійська конвенція, 1977 р.). 17 травня 2002 р. Україна приєдналася до Міжнародної конвенції про Гармонізовану систему опису та кодуювання товарів (Конвенція ГС, 1986 р.), що сприяло спрощенню митних процедур. 4 липня 2002 р. Президент України видав Указ “Про приєднання України до Міжнародної конвенції про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах” (Женевська конвенція, 1982 р.). Було розпочато підготовчу роботу щодо приєднання до Міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур (Кіотська конвенція, 1999 р.). У процесі розробки нового Митного кодексу України (2002 р.) до нього було включено деякі положення Кіотської конвенції як найсучаснішого міжнародного документа, що є орієнтиром розвитку та вдосконалення митних правил і процедур у багатьох країнах.

Приєднання до цих конвенцій мало сприяти збільшенню обсягів міжнародних транзитних перевезень через митну територію України, утвердити її як транзитну державу (саме таку мету ставила ухвалена в лютому 2002 р. Комплексна програма утвердження України як транзитної держави у 2002–2010 рр.), прискорити процес приєднання країни до СОТ та інтеграції до Європейського Союзу, позитивно вплинути на показники зовнішньоекономічної діяльності та взагалі на стан справ у національній економіці.

З набуттям чинності (1998 р.). Угоди про партнерство та співробітництво між Україною та Європейським Союзом (ЄС) усе більшої актуальності почало набувати співробітництво з митними органами ЄС, метою якого було зближення митної системи України з митною системою ЄС. Формами такого співробітництва стали обмін інформацією, вдосконалення методів роботи, запровадження об’єднаної номенклатури та єдиного адміністративного документа, взаємозв’язок між транзитними системами України та ЄС, спрощення перевірок формальностей, що стосуються перевезення товарів, підтримка впровадження сучасних митних інформаційних систем, організація семінарів і навчальних циклів. Надважливими стали проекти технічної допомоги митній службі України за програмою ТАСІС (“Митниця-2, -4, -6, -7”, 1996–2005 рр.), що спрямовувалися на будівництво та реконструкцію пунктів пропуску через державний кордон України для автомобільного сполучення відповідно до світових норм; оснащення органів митного контролю сучасними технічними засобами; підвищення фахового рівня співробітників Держмитслужби України.

**Третій період історії митних органів України (2004–2012).** З новим Митним кодексом починається новий етап в історії митної служби України. Цей період характеризується комплексним удосконаленням її діяльності та реалізацією заходів з наближення стандартів її роботи до європейського та світового рівнів, особливо з урахуванням євро-інтеграційних намірів України та її бажання вступити до СОТ.

Реалізація митної політики України на сучасному етапі характеризується постійним зростанням обсягів та розширенням масштабів міжнародної торгівлі, ускладненням та посиленням динамізму торговельних процесів, посиленням вимог міжнародних організацій щодо забезпечення вільного доступу іноземних товарів на внутрішні ринки та зниженням національних торговельних бар'єрів. Відбувається інтеграція міжнародних вимог у національну практику митного регулювання України, що створює потенційні загрози національним інтересам України. “Відкритість” національної митної території для міжнародної торгівлі може завдавати економічних збитків державі у вигляді недонадходжень до бюджету внаслідок викривлення митної вартості товарів, шкоди здоров'ю і безпеці споживачів, зростання контрабандних потоків тощо. У таких умовах актуалізується потреба підвищення ефективності національної митної політики у сфері невідкладного реагування на зовнішні загрози та оперативної протидії можливим негативним наслідкам таких загроз, у напрямі посилення економічних інтересів держави й максимального врахування в національній системі регулювання міжнародних правил і вимог.

1 квітня 2005 р. Кабінет Міністрів України видав постанову про затвердження Державної програми “Контрабанді – СТОП” на 2005–2006 рр. (Постанова Кабміну № 260), що суттєво покращила стан боротьби з нелегальним перевезенням через митний кордон України товарів і вантажів, а також поліпшила матеріальне забезпечення митників.

Успішне виконання митною службою своїх функцій у таких умовах потребує її докорінної модернізації. З цією метою 2006 р. було розроблено Концепцію модернізації діяльності митної служби України, послідовна реалізація якої дасть змогу Держмитслужбі України максимально наблизити свою діяльність до міжнародних стандартів шляхом спрощення та уніфікації митних процедур, сприятиме впровадженню сучасних технологій і методів запобігання порушенням у зовнішньоекономічній діяльності. Для реалізації Концепції визначаються пріоритетні напрями діяльності та завдання Державної митної служби України на кожен рік (разом з основними завданнями Держмитслужби, визначеними в затвердженому Кабінетом Міністрів України Положенні про Державну митну службу України, яке набуло чинності з 1 серпня 2007 р.).

Основні напрями діяльності Держмитслужби України на тодішньому етапі були такі:

1. Наповнення державного бюджету за рахунок надходжень від справляння мита, податку на додану вартість, акцизного збору з товарів та інших предметів під час переміщення їх через митний кордон. Це головне завдання ДМСУ, виконання якого перебуває під щоденним контролем з боку Міністерства фінансів та Уряду України. Відповідні показники діяльності ДМСУ з року в рік зростають. Так, якщо 2004 р. ДМСУ перерахувала до державного бюджету 18 093,1 млн грн, то 2005 р. – вже 31 001,1 млн грн, 2006 р. – 41 173,9 млн грн, 2007 р. – 54 119,5 млн грн, а 2008 р. – 96 047,2 млн грн (що забезпечило наповнення держбюджету на 60 %).

У 2009 р. цей показник знизився, що пояснюється зменшенням обсягів міжнародної торгівлі в умовах світової економічної кризи, а відповідно і значним зниженням (більше як на 33 %) обсягів оподаткованого імпорту.

2. Розвиток міжнародного співробітництва у сфері митної справи. Держмитслужба здійснює свої зовнішні зносини за рядом напрямів. По-перше, це співробітництво з митними адміністраціями інших країн, серед яких найважливішими є країни-сусіди та країни – головні торговельні партнери. У рамках такого співробітництва, серед іншого, здійснюється налагодження інформаційного обміну між митними службами, спільний контроль у пунктах пропуску, відбувається оптимізація мережі пунктів пропуску.

По-друге, це співробітництво в рамках діяльності багатосторонніх міжнародних організацій, як-от: ВМО, СОТ, ОЕСР, СНД, ОЧЕС та ін. Особливе місце тут належить співробітництву в рамках ВМО. У червні 2005 р. представники митних організацій усіх держав-членів ухвалили Рамкові стандарти безпеки та спрощення міжнародної торгівлі (Рамкові стандарти ВМО) – пакет із кількох взаємопов'язаних документів, що узагальнюють прогресивну практику і досвід країн, насамперед США та ЄС, митні адміністрації яких найповніше відповідають потребам сьогодення, окреслюють шляхи подальшого розвитку митних адміністрацій, основні з яких: удосконалення міжнародного митного співробітництва; налагодження співпраці з діловими колами; збільшення повноважень митних адміністрацій у правоохоронній сфері; застосування методів вибіркової й аналізу ризиків; підвищення ролі аналітичної та розвідувальної роботи; комп'ютеризація; використання досконаліших технічних засобів митного контролю.

Додатковим стимулом у наближенні діяльності митних органів України до світових стандартів стало її прагнення вступити до СОТ, яке було реалізовано у травні 2008 р. Членство в СОТ розглядається як системний чинник розвитку національної економіки, лібералізації зовнішньої торгівлі, створення передбачуваного та прозорого середовища для використання переваг міжнародної торгівлі.

Тісна співпраця з ВМО та СОТ сприяє уніфікації в діяльності ДМСУ, метою якої є максимальне сприяння зовнішній торгівлі, прискорення товарообігу за забезпечення повною мірою контрольних, фіскальних та правоохоронних функцій; удосконалення механізму митних процедур, розширення співробітництва в митній діяльності.

По-третє, Держмитслужба співпрацює з іноземними урядовими та міжнародними організаціями у сфері надання технічної допомоги; найважливіші донори митних органів України – Єврокомісія, Уряд США та Світовий банк.

По-четверте, це діяльність, пов'язана з євроінтеграційним курсом України, гармонізацією законодавства та процедур у митній сфері з європейськими стандартами. У рамках реалізації євроінтеграційного курсу України Держмитслужба бере активну участь у виконанні положень базових документів щодо співробітництва між Україною та ЄС, зокрема поло-



жень Плану дій “Україна – Європейський Союз” (розділ “Митні справи”), прийнятого в лютому 2005 р. у рамках Європейської політики сусідства (далі – ЄПС). Перспективним напрямом подальшого співробітництва з ЄС стало приєднання України до Програми “Митниця-2013”, ухваленої Європейським парламентом і Радою Європейського Союзу в травні 2007 р.

3. Удосконалення нормативно-правової бази діяльності митної служби, що спрямовано на приведення чинних національних нормативних документів із питань митної справи до вимог міжнародних конвенцій, Рамкових стандартів безпеки та поліпшення світової торгівлі. Так, за безпосередньої участі Держмитслужби було підготовлено Закон України “Про Дисциплінарний статут митної служби України”, який набрав чинності 6 вересня 2005 р. Упродовж 2007–2008 рр. Держмитслужбою розроблено низку законопроектів, що передбачають внесення змін до Митного кодексу України (зокрема, щодо запровадження в митній службі контрактної форми роботи, приведення Митного кодексу у відповідність до Кіотської конвенції 1999 р.), Закону “Про Єдиний митний тариф” та інших законів. У 2009 р. до Верховної Ради направлено проект нового Митного кодексу України, що базується на положеннях оновленої Міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур, Стамбульської конвенції та Рамкових стандартах ВМО.

4. Розвиток співробітництва з підприємницькими структурами та їх об’єднаннями, що має створити атмосферу довіри та партнерства в їхніх відносинах з митними органами. При Держмитслужбі, регіональних митницях та митницях діють громадські ради. Через систему громадських рад зацікавлена громадськість має змогу безпосередньо з представниками відповідних митних органів обговорювати й вирішувати актуальні питання, брати участь в обговоренні управлінських рішень і проектів нормативних актів. Держмитслужба підписала низку угод і протоколів з окремими суб’єктами зовнішньоекономічної діяльності та їх об’єднаннями, які зобов’язалися, зокрема, надавати достовірну інформацію про товари та їх митну вартість, а також погодилися надавати посадовим особам митних органів можливість перевіряти фінансові та банківські документи, пов’язані зі здійсненням зовнішньоекономічних операцій. Натомість зазначені суб’єкти зовнішньоекономічної діяльності отримали право на лібералізацію процедур митного оформлення.

5. Удосконалення структури митних органів. Слід зазначити, що організаційна структура Держмитслужби залежно від пріоритетності державних завдань постійно змінюється, перебуває в динаміці, оскільки за результатами своєї діяльності реформується відповідно до сучасної промислової та транспортної інфраструктури України, актуальних товарних і транспортних потоків. Так у 2004–2005 рр. змінилася система територіального управління митними установами. Відбулася реорганізація регіональних митниць на обласні. У 2008 р. до структури митної служби входили 46 митниць (з них 2 – регіональні), 153 митні пости, 217 пунктів пропуску (з них 152 – міжнародних, 36 – міждержавних, 29 – місцевого пропуску). Проводиться по-

стійна робота з питань удосконалення мережі пропускних пунктів (відкриття, облаштування, зміна статусу тощо).

6. Розвиток митної інфраструктури, поліпшення технічного та інформаційного забезпечення. Постійно відбувається розвиток технічної бази та митної інфраструктури як за рахунок коштів бюджету, так і завдяки залученню міжнародної технічної допомоги. Так, у рамках Єдиної автоматизованої інформаційної системи Держмитслужби створено систему аналізу ризиків, проводиться її оперативне доповнення новими профілями ризиків та видами контролю, які мають застосовуватися на центральному рівні та рівні митних органів.

Упроваджено в експлуатацію та забезпечено доопрацювання нової модифікації програмно-інформаційного комплексу “Класифікаційно-довідкова система”, який дає змогу повністю переглядати бази занесених до нього нормативних документів, а також отримувати довідку з тарифного і нетарифного регулювання для будь-якого товару.

Для поліпшення стану інформаційного забезпечення митних органів розпочато масштабний процес реформування, в рамках якого 2006 р. створено Регіональну інформаційну митницю, одним із головних завдань якої стало створення багатофункціональної комплексної системи “Електронна митниця”.

7. Боротьба з криміналом та митними правопорушеннями. Митні органи контролюють дотримання законності під час митного оформлення товарів і вантажів. Так, упродовж 2009 р. було порушено 318 кримінальних справ про контрабанду та шахрайство, а також зафіксовано 22 005 порушень митних правил. Загальна частка справ, порушених у зв'язку з контрабандою товарів, 2009 р. становила 53 % від загальної кількості кримінальних справ. Предметами контрабанди були наркотичні засоби (35 %), історичні та культурні цінності (6 %), зброя (5 %), отруйні та сильнодіючі речовини (1 %).

Одним із пріоритетних напрямів діяльності митних органів України є налагодження ефективної взаємодії з відповідними службами суміжних держав і країн – торговельних партнерів України з питань обміну інформацією для виявлення кримінальних схем у зовнішньоекономічній діяльності. Нині такий обмін здійснюється з митними адміністраціями майже 70 країн світу. Крім того, налагоджено постійний обмін інформацією з ВМО, Інтерполом, правоохоронними органами зарубіжних країн.

8. Розвиток відомчої науки. Держмитслужба приділяє значну увагу питанням галузевої наукової діяльності, зокрема підвищенню її результативності та посиленню практичної спрямованості. Базові основи створення розвинутої системи наукових досліджень у митній службі було закріплено в Концепції модернізації діяльності митної служби України (2006 р.).

Для наукового супроводження митної справи, удосконалення наукової діяльності в митній службі, сприяння підвищенню результативності проведення галузевих наукових досліджень було створено колегіальний дорадчий орган – наукову раду Держмитслужби України, до складу якої ввійшли

як працівники митних органів, так і провідні науковці та фахівці з інших відомств і наукових установ. 24 вересня 2008 р. постановою Кабміну на базі Київського центру підвищення кваліфікації митників створено Державний науково-дослідний інститут митної справи.

Виконання завдань, поставлених Президентом В. Ф. Януковичем (нині переховується в РФ, заочно перебуваючи під судом за звинуваченням у державній зраді) у Програмі економічних реформ на 2010–2014 рр. “Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава”, потребувало переходу до сучасних, інноваційних методів роботи митних органів. Для цього керівництво ДМСУ на чолі з І. Г. Калетніком (нині переховується в РФ, офіційно – у розшуку) запропонувало концепцію “Обличчям до людей”, яка мала б бути реалізована в митній службі впродовж 2010–2015 рр. Зокрема передбачалося створення багатофункціональної комплексної системи “Електронна митниця”; скорочення кількості митних установ та видів державного контролю на кордоні; прозорість прийняття рішень у митній справі; мінімізація “людського фактора” під час прийняття рішень у митній справі; дієвий захист добropорядних торговців і національних виробників від нечесної конкуренції; скорочення витрат часу на митний контроль і митне оформлення; підвищення рівня керованості митної служби тощо.

Докорінні зміни в діяльності Держмитслужби відображено в новому Митному кодексі, який був прийнятий Верховною Радою України 13 березня 2012 р. і набув чинності з **1 червня 2012 р.** Запровадження Кодексу мало б знаменувати наближення ДМСУ до світових і європейських стандартів здійснення митної справи. На жаль, більшість із задекларованих намірів і розрекламованих реформ так і залишилася на папері (щоправда кількість митних установ було скорочено з 46 до 28, а кількість митників зменшилася на декілька тисяч осіб), проте реально замість державної митної служби фактично розбудовувалася приватна митна система, що неофіційно обслуговувала обмежене коло наближених до Президента можновладців та “чорною” готівкою оплачувала тіньові потреби Партії регіонів і Компартії.

**Четвертий період історії митних органів України** розпочався з кардинальної структурно-адміністративної реформи, започаткованої **24 грудня 2012 р.** урядом М. Я. Азарова. Йшлося про об’єднання Державної митної служби України і Державної податкової служби України в нове центральне відомство – Міністерство доходів і зборів України.

18 березня 2013 р. Указом Президента України було затверджено Положення нового фіскального міністерства. Пункт перший Положення зазначав: “Міністерство доходів і зборів України (Міндоходів України) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України.

Міндоходів України є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади з питань: забезпечення формування єдиної державної податкової, державної митної політики в частині адміністрування податків і зборів, митних платежів та реалізації єдиної державної податкової, держав-

ної митної політики; забезпечення формування та реалізації державної політики з адміністрування єдиного внеску на загальнообов'язкове державне соціальне страхування (далі – єдиний внесок); забезпечення формування та реалізації державної політики у сфері боротьби з правопорушеннями при застосуванні податкового та митного законодавства, а також законодавства з питань сплати єдиного внеску”.

23 жовтня 2013 р. Кабмін затвердив Стратегічний план розвитку Міністерства доходів і зборів на 2013–2018 рр. Цей Стратегічний план визначав базові принципи, стратегічні напрями, цілі та завдання розвитку Міндоходів, виконання яких, на думку урядовців, мало забезпечити реалізацію державної політики у податковій і митній сферах, зважаючи на сучасні тенденції та особливості розвитку України у перспективі до 2018 р.

Метою цього Стратегічного плану було підвищення ефективності адміністрування податків, зборів, митних платежів та єдиного внеску на загальнообов'язкове державне соціальне страхування, надання послуг громадянам і бізнесу та, як результат, забезпечення наповнення дохідної частини бюджету, створення умов для розвитку підприємництва та міжнародної торгівлі. Стратегічний план розроблявся за участю міжнародних консультантів компанії “PricewaterhouseCoopers” і отримав схвалення у Всесвітній митній організації (WCO).

Але урядові очікування від реформи фіскальних відомств зіткнулися з суворою, навіть несподіваною реальністю. В ході функціонального об'єднання митних і податкових служб 2013 р. керівництво Міндоходів пішло шляхом елементарної конвергенції (формування комплексу схожих ознак у неспоріднених груп). Тобто за об'єднавчі критерії були взяті лише зовнішні ознаки без урахування змістовного наповнення та специфіки. Зокрема, були об'єднані підрозділи аудиту, незважаючи на те, що митний аудит – це форма митного контролю, який є комплексним і цілісним поняттям. Світові тенденції щодо спрощення митних процедур під час здійснення митного оформлення товарів, зокрема шляхом скорочення часу митного оформлення та обсягів контрольних заходів, не дають змоги здійснювати повний комплекс заходів для упередження втрат бюджету шляхом здійснення тотального митного контролю під час увезення товарів. Такі вимоги сьогодення передбачають існування ефективного механізму постмитного контролю, який має створити баланс між зростаючим обсягом спрощень митних процедур і контролем з боку державних органів.

Однією із основних проблем функціонування Міндоходів стало недосягнення найочікуванішого результату від об'єднання митної та податкової служб – запровадження на всьому ланцюгу постачання від імпортера до кінцевого споживача контролю за базою оподаткування, зокрема ПДВ, та, відповідно, податком на прибуток. Оскільки так і не був організований зазначений контроль за базою оподаткування, для імпортерів залишилось привабливим використання схем заниження митної вартості та декларування недостовірних відомостей, на кшталт кількісних та якісних ознак това-

рів, що безпосередньо впливають на їхню вартість, під час увезення товарів на митну територію України.

Підприємства досі не були позбавлені можливості, використовуючи ланцюг посередників, без сплати належних податків реалізовувати товар кінцевому споживачеві за вартістю, яка може в десятки разів перевищувати його митну вартість, зазначену під час увезення в Україну. Не втратили актуальності й схеми перепродажу товарів з використанням підприємств ризикової категорії так званих “транзитерів”, “податкових ям”, а також осіб, які використовують спрощену систему оподаткування.

Водночас об’єднання таких відмінних за суттю підрозділів податкового та митного аудиту, передання податковим органам (Головним управлінням Міндоходів в областях) повноважень на здійснення митного постаудиту дуже негативно позначилось на його ефективності. Адже під час митного постаудиту 90 % питань, що перевіряються, належать до виключної компетенції митниць, а це потребує від співробітників відповідних фахових знань і досвіду роботи у галузі митної справи, які не пов’язані з податковим аудитом.

При цьому чітко відстежується динаміка зменшення кількісних та якісних показників роботи щодо здійснення митного аудиту як форми митного контролю, його безпідставна трансформація в сферу контрольної-перевірочної роботи податкових органів, що фактично нівелювало його ефективність, спровокувало обмеження його здійснення у зв’язку з неправильною кваліфікацією та розумінням процесу митного постаудиту (табл. 3.3.1).

Таблиця 3.3.1

#### Показники митного постаудиту

Заходи	2012	I півріччя 2013	II півріччя 2013	2014
Кількість проведених документальних перевірок	1261	368	190	409
Сума податкового зобов’язання, визначеного результатами перевірки, млн грн	602,9	40,8	44,5	84,8
Сплачено до бюджету, млн грн	101,3	8,1	4,3	44,7

У ході об’єднання двох відомств було втрачено системний підхід до формування кадрового резерву, професійного добору персоналу через брак позитивної динаміки у підготовці та перепідготовці митників, безпідставне руйнування професійної підготовки. Кількість митників, які здійснювали митний контроль та оформлення (6978 осіб), практично дорівнювала кількості податківців, які виконували адміністративно-господарські функції (6927 осіб). Майже критичною була ситуація в пунктах пропуску через державний кордон України. У деяких пунктах пропуску не вистачало особового складу, який мав виконувати процедури пропуску на смугах руху (табл. 3.3.2).

**Гранична чисельність штатних працівників митниць**

Показники	на 01.01.2005	на 01.01.2007	на 01.01.2012	на 01.01.2015
Кількість митниць	48	54	27	26
Штатна чисельність посадових осіб митниць	17958	17958	15095	11019
Штатна чисельність посадових осіб центрального апарату	391	391	316	–

Після створення Міністерства доходів і зборів знизилися кількісні та вартісні показники правоохоронної діяльності з виявлення контрабанди та порушень митних правил. Так, за 2013 р. виявлених правопорушень зменшилося на 0,5 %, а вартість предметів правопорушення – майже у 3 рази (відкрито 23 299 проваджень на суму 796 млн грн).

Так само зменшилась загальна вартість реально вилучених предметів на 50 %, або на 364 млн грн, зокрема вартість вилучених промислових товарів зменшилась на 258 млн грн, продовольчих товарів – на 15 млн грн, валюти – на 27 млн грн, транспортних засобів – на 129 млн грн.

Кінцевим результатом роботи з виявлення митних правопорушень є притягнення винної особи до відповідальності. Водночас результати розгляду справ про порушення митних правил судами у 2013 р. засвідчили, що стягнень у вигляді штрафу та конфіскації товарів накладено майже у 4 рази менше – на суму 329 млн грн.

Отже, новостворене міністерство шляхом об'єднання митних і податкових органів не змогло продемонструвати суттєве зростання якісних показників у роботі. Керував Міндоходів О. В. Клименко, який після усунення від влади команди В. Ф. Януковича залишив країну й був оголошений у розшук за звинуваченнями в корупційних махінаціях.

Революційні події в Україні наприкінці 2013 – на початку 2014 рр. призвели до ганебної втечі В. Ф. Януковича з країни. 22 лютого новим головою парламенту було обрано О. В. Турчинова. Того ж дня Верховна Рада 328 голосами підтримала Постанову “Про самоусунення Президента України від виконання конституційних повноважень та призначення позачергових виборів Президента України” на 25 травня (№ 757-VII). Відповідно до ст. 112 Конституції України, виконувачем обов'язків Президента ставав Голова ВРУ В. О. Турчинов (Постанова ВРУ від 23.02.2014 № 764-VII).

Із початком російської анексії Автономної Республіки Крим і міста Севастополя (триває з **20 лютого 2014 р.**) та зі збройним втручанням РФ в інспіровані нею ж сепаратистські виступи на Донбасі виявилось, що українське чинне законодавство непридатне для забезпечення роботи митних органів на де-юре українській, але де-факто контрольованій ворогом території. Вторгнення озброєних формувань, діяльність екстремістськи налаштованих осіб та угруповань, військова агресія з боку РФ, блокування роботи пунктів пропуску і контролю в Криму та вздовж російсько-українського кордону в Донецькій і Луганській областях радикально загостило ситуацію. Наслідком цього стала нереальність подальшого функціонування цілої низки пунктів пропуску (контролю), що унеможливило здійснення передбачених законодавством України видів державного контролю під час перетинання державного кордону.

**13 квітня 2014 р.** у відповідь на вторгнення з території РФ диверсійних загонів, озброєння ними місцевих колаборантів, пасивність, а іноді активну співпрацю місцевих силових структур зі штурмовими групами російських диверсантів, в. о. Президента України О. В. Турчинов оголосив про початок Антитерористичної операції (АТО) (Указ Президента № 405/2014). У той же день у район Слов'янська і Краматорська було перекинуто спецпідрозділи СБУ і ЗСУ. В цих умовах Уряд прийняв рішення тимчасово закрити пункти пропуску та пункти контролю (розпорядження від 30 квітня 2014 р. № 424-р “Про тимчасове закриття пунктів пропуску через державний кордон та пунктів контролю”). Нормативним підґрунтям під час закриття старих, вже непідконтрольних, та відкритті нових пунктів став Закон України “Про забезпечення прав і свобод громадян та правовий режим на тимчасово окупованій території України” від 15 квітня 2014 р. № 1207-VII. 20 лютого 2015 р. Кабмін розпорядився закрити 23 пункти на кордоні з Росією. Станом на вересень 2016 р. працював 31 пункт.

На підставі попередніх україно-російських домовленостей українська сторона після втрати контролю над низкою контрольовано-пропускних пунктів уздовж більш ніж чотирьохсоткілометрового неконтрольованого відтинку державного кордону з Росією в Донецькій і Луганській областях відрядила своїх митників до відповідних російських контрольовано-пропускних пунктів. Проте, перебуваючи на іноземній території, вони мали право здійснювати лише візуальний огляд транспортних засобів і вантажів, які перетинають кордон, прямуючи через офіційно закриті українською стороною пункти пропуску (контролю). Найяскравіше це виявляється під час перетинання непідконтрольної ділянки державного кордону так званими гуманітарними конвоями РФ. Неодноразово українські митники і прикордонники висували підозри, що під виглядом гуманітарної допомоги в 2014–2015 рр. російська сторона надсилає бойовикам-колабораціоністам зброю, військову техніку, боєприпаси, пальне, товари подвійного призначення тощо. Скажімо, 2 листопада 2014 р. у пункті пропуску “Донецьк” (Ростовська область, РФ) Ро-

сійська Федерація здійснила переміщення в Україну 32 автомашин п'ятого так званого "гумконвою". Українська міжвідомча робоча група, яка тимчасово перебувала у цьому пункті пропуску, участі в оформленні вантажу не брала. Як і раніше, колона перефарбованих у білий колір військових КамАЗів попрямувала на українську територію через зайнятий сепаратистами пункт пропуску "Ізварине". На січень 2018 р. РФ усупереч міжнародному праву і без будь-якого узгодження з українською стороною чи міжнародними гуманітарними організаціями (наприклад, Міжнародним Червоним хрестом) спрямувала в Україну 74 "гумконвої", кількість машин в яких коливалася від 280 у найбільш розрекламованому першому до 20 у шостому і вісімнадцятому. Більшість конвоїв, нерідко супроводжуваних російською військовою технікою, перетинала український кордон через державні пункти пропуску "Матвеев Курган – Успенка" та "Донецьк–Ізварине". Безсумнівно, що, крім певної кількості медикаментів, будівельних матеріалів, дитячого харчування, генераторів, продуктів першої необхідності, що власне декларувалося представниками російської "гуманітарної" місії, під виглядом допомоги мирним мешканцям в окремі райони Донецької і Луганської областей РФ направляла зброю, патрони, снаряди, паливно-мастильні матеріали, військову техніку, радіостанції, що йшли у розпорядження проросійських сепаратистів і колабораціоністів. Неодноразово спостерігачі заявляли про чималу кількість автомашин "гумконвою", які були напівпорожніми, що свідчило або про їх попереднє таємне розвантаження, або про суто пропагандистське навантаження цієї "гуманітарної" місії. Назад автомобілі конвою далеко не завжди поверталися порожніми: зафіксовано випадки вивезення ними обладнання українських підприємств (наприклад, перший "гумконвой" з Луганська вивіз обладнання патронного заводу та обладнання для виробництва радіолокаційних систем "Кольчуга" донецького заводу "Топаз", а обладнання Луганського машинобудівного заводу виявилось в Чувашії), а також загиблих російських військових найманців ("вантаж 200"). Жодного разу українські митники та прикордонники не мали змоги проконтролювати вміст вантажів, отримуючи у кращому разі згоду від російських "колег" лише на візуальний огляд.

Політичні перетворення в Україні, які спричинила Революція гідності 2013–2014 рр., знову торкнулись структури митних органів. Так, 28 лютого 2014 р. Верховна Рада України прийняла Постанову "Про вдосконалення діяльності органів доходів і зборів", пунктом 1 якої були надані рекомендації Кабміну щодо реформування системи центральних органів виконавчої влади. Зокрема, пропонувалося вжити комплекс заходів, спрямованих на ліквідацію Міністерства доходів і зборів та утворення відповідних центральних органів виконавчої влади у сфері податкової та митної політики.

Водночас Кабмін прийняв Постанову від 1 березня 2014 р. № 67 "Про ліквідацію Міністерства доходів і зборів", якою передбачалось відновлення Державної митної та Державної податкової служб України. Однак, згідно із



Постановою Кабінету Міністрів від **21 травня 2014 р. № 160** “Про утворення Державної фіскальної служби”, був припинений процес відновлення двох окремих служб та створено **Державну фіскальну службу України**. При цьому слід мати на увазі, що під час реалізації заходів, передбачених Постановою КМУ від 21 травня 2014 р. № 160, так і не була виконана рекомендація Верховної Ради України щодо утворення відповідних центральних органів виконавчої влади у сфері податкової та митної політики. Пізніше також була не врахована думка Громадської Ради при Державній фіскальній службі щодо відновлення чіткої управлінської вертикалі керування митною справою в Україні.

Відповідно до Постанови Кабінету № 178 від 11 червня 2014 р., кількість співробітників ДФС становила 56 640 осіб. Центральний офіс нараховував 2186 співробітників. Фактична чисельність працівників ДФС станом на 20 січня 2017 р. дорівнювала 41 868 осіб.

8 липня 2014 р. оприлюднене Положення про Державну фіскальну службу (далі – ДФС). Державна фіскальна служба України визначена центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України та який реалізує: державну податкову політику, державну політику в галузі державної митної справи, державну політику з адміністрування єдиного внеску на загальнообов’язкове державне соціальне страхування, державну політику у сфері боротьби з правопорушеннями під час застосування податкового, митного законодавства, а також законодавства з питань сплати єдиного внеску.

Невизнання з боку офіційного Києва російського загарбання частини суверенної території України мало своїм логічним наслідком юридичну неприпустимість установа митно-пропускового режиму на адміністративному кордоні з Кримом, адже йшлося б про перенесення лінії митного кордону вглиб території України. Для легітимації роботи митно-прикордонних контрольних пунктів на шляху з материкової України до Криму<sup>1</sup> було прийнято низку законів і підзаконних актів. Зокрема, здійснювати митний огляд пасажирів і транспортних засобів фактично всередині власної території дозволяв один із найодіозніших законів цього пакета: Закон Украї-

---

<sup>1</sup> Постановою Кабміну № 149-р від 09.03.2014 на адміністративній межі з тимчасово окупованою територією АРК було відкрито декілька пунктів пропуску (пунктів контролю): “Херсон” (104,5 км від адміністративного кордону з АРК), “Вадим” (3,5 км від адмін. межі), “Мелітополь” (120 км від межі), “Новоолексіївка” (34 км від межі), “Чонгар” (7,5 км від межі), “Каланчак” (1500 м від межі) та “Чаплинка” (400 м від межі). Усі ці пункти відкривалися як необлаштовані. Перші чотири – залізничні, вантажно-пасажирські, три останні – автомобільні, вантажно-пасажирські.

З протилежного боку адміністративної межі між материковою Україною і Кримським півостровом російсько-окупаційними властями створено три пропускні пункти для проведення митного контролю – “Турецький вал”, “Перекоп” і “Сиваш”, які з 26 березня 2014 р. забезпечують переміщення вантажів і фізичних осіб.

ни “Про створення вільної економічної зони “Крим” та про особливості здійснення економічної діяльності на тимчасово окупованій території України” від 12 серпня 2014 р. № 1636-VII. Вільна економічна зона “Крим” (ВЕЗ “Крим”), що за своїм функціонуванням є вільною митною зоною одночасно комерційного, сервісного та промислового типу, запроваджувалася на 10 років незалежно від збереження чи ліквідації окупаційного режиму РФ. Причому функціонування вільної митної зони не відповідало міжнародному законодавству: поставки товарів чи послуг на (з) території ВЕЗ не керуються нормами міжнародних угод (договорів), що регулюють питання міжнародного обігу товарів, зокрема про зони вільної торгівлі, або укладені у межах ГАТТ/СОТ (абз. 2, п. 6.1, ст. 6). На території ВЕЗ “Крим” не справляються загальнодержавні податки та збори, збір на обов’язкове державне пенсійне страхування. Будь-які доходи, одержані резидентами ВЕЗ на території Криму, підлягають оподаткуванню як іноземні доходи. На території ВЕЗ “Крим” застосовується мультивалютний режим, за яким в оплату приймається як гривня, так й іноземні валюти. Ввезення транспортних засобів, зареєстрованих на території ВЕЗ, для платного чи безоплатного транспортування осіб і товарів здійснюється з повним умовним звільненням від оподаткування в порядку, встановленому законодавством України для переміщення транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України (п. 6.2). Здійснення митних формальностей мало відбуватися в зонах митного контролю, створюваних відповідно до ст. 329 Митного кодексу. Для застосування митно-податкового законодавства договори між суб’єктами господарювання з материкової України та з місцезнаходженням на території ВЕЗ “Крим” можуть використовуватися замість зовнішньоекономічних договорів (контрактів). Товари, вироблені, перероблені або ввезені на митну територію України та випущені у вільний обіг на тимчасово окупованій території, мали вважатися товарами українського походження та вільно переміщуватися на іншу територію України без застосування будь-якого мита, передбаченого главою 42 Митного кодексу (п. 6.6).

Цей закон відразу викликав переважно негативну реакцію суспільства: тоді як добровольці та волонтери стали на захист країни проти російської агресії, правовий режим ВЕЗ “Крим” спричинився до масового безмитного ввезення товарів та електроенергії на окуповану територію та через неї – до Росії. Це поєдналося з безконтрольним поширенням контрабанди та корупції в пунктах пропуску на півострів. Фактично режим вільної економічної зони дозволяв крупним компаніям, що в народі завжди асоціювалися з олігархами, уникаючи юридичні перепони, працювати в Криму, експлуатуючи торгово-роздрібні мережі та підприємства, що залишилися на півострові. Завдяки режиму ВЕЗ, вони змогли безмитно ввозити товари до Криму, продавати їх там, сплачуючи податки в кримський (російський) бюджет. За деякими твердженнями, виникла “чорна діра” із сумарним товарообігом до одного мільярда доларів США на рік.

20 вересня 2015 р. українські, зокрема кримсько-татарські, громадські організації розпочали безстрокову блокаду Криму. Блокада передбачала не лише заборону двостороннього руху товарів, але й перекриття постачання дніпровської води до гідросистеми півострова та припинення поставок електроенергії, для чого навіть підривалися окремі вежі ЛЕП. Однак, незважаючи на те, що вище українське керівництво нарешті наказало державним органам офіційно приєднатися до громадянської блокади окупованого Криму (згодом така саме реакція мала місце щодо окупованих районів Донецької і Луганської областей), скасування Закону “Про створення ВЕЗ “Крим” передбачено було лише в так званому Законі про реінтеграцію Донбасу (№ 2268-VIII), що набув чинності 24 лютого 2018 р.

Упродовж 2015–2016 рр. в українському медійному просторі досить жваво оговорювався не завжди прозорий трафік між окупованою територією ОРДЛО та рештою України. Неодноразово виявлені факти перевезення вантажів сумнівного походження (які асоціюються в населення з поняттям “контрабанда”) та постачання в ОРДЛО товарів подвійного призначення, зокрема рацій. Також неодноразово озвучувалися підозри, що торгівля з тимчасово окупованими територіями відбувається з порушенням чинного законодавства і до цього причетні члени Уряду. За ініціативи партії “Самопоміч”, ветеранських організацій, кількох народних депутатів та за підтримки окремих державних діячів із 26 грудня 2016 р. до 15 березня 2017 р. тривала громадська акція з товарної блокади ОРДЛО. Активісти заблокували залізничні перегони й автомобільні шляхи в бік окупованої території, щоб припинити сполучення й обмін товарами з так званих ЛДНР. Головною метою акції було повернення українських військовополонених і заручників, головним мотивом – припинення “торгівлі на крові”.

Цей захід неоднозначно сприйняли в українському суспільстві, оскільки, наприклад, економічні відносини формально підтримувалися не з окупаційними адміністраціями, а з українськими підприємствами, розташованими за лінією розмежування, проте юридично зареєстрованими в Києві. Керівництво цих підприємств якимось домовлялося з місцевими чиновниками-колабораціоністами, при цьому сплачуючи податки в український бюджет. Акція не досягла своєї головної задекларованої мети: станом на сьогодні жодного українського полоненого не звільнено. Реакцією протилежної сторони стала так звана націоналізація українських підприємств, з огляду на що 15 березня 2017 р., після ухвалення рішенням Ради національної безпеки і оборони заходів щодо припинення транспортного сполучення між Україною та ОРДЛО, акція блокади була переведена на державний рівень. Річ у тім, що українська сторона не могла мати справу з підприємствами, що після “націоналізації” належать терористично-окупаційним органам невизнаних “народних республік”.

Описуючи напівлегальний чи нелегальний товарообіг між вільними й окупованими теренами України, вітчизняні засоби масової інформації часто

вживають термін “контрабанда”. Втім, оскільки Україною не визнається самостійність так званих ЛНР і ДНР, українські митні органи не можуть бути залучені до протидії будь-яким спробам незаконного перевезення товарів і вантажів через лінію розмежування. Роботу працівників Державної фіскальної служби на лінії зіткнення з російсько-окупаційними військами на Донбасі можна проілюструвати лише на прикладі спецпідрозділу “Фантом”.

Так, у зв’язку з неможливістю здійснення державного контролю на окремих ділянках державного кордону України з Російською Федерацією, за наявності задокументованих фактів присутності на території Донецької та Луганської областей військової активності іноземних збройних формувань, з метою стабілізації економічного сектора держави, відповідно до статей 12, 13, 14, 15 Закону України “Про боротьбу з тероризмом”, абзацу третього п. 8 Положення “Про оперативний штаб з управління антитерористичною операцією”, затвердженого Постановою Кабміну від 12 травня 2014 р. № 611-11 Державною фіскальною службою України було створено Головне міжрегіональне управління оперативного забезпечення зони проведення АТО. Офіційною датою створення підрозділу “Фантом”, що належить до структури податкової міліції, вважається 30 січня 2015 р. Із перших місяців свого створення підрозділ спирався в роботі на наказ Першого заступника керівника Антитерористичного центру при Службі безпеки України (керівника Антитерористичної операції на території Донецької та Луганської областей) від 12 червня 2015 р. № 415 ог “Про затвердження Тимчасового порядку контролю за переміщенням осіб, транспортних засобів та вантажів (товарів) через лінію зіткнення у межах Донецької та Луганської областей”.

Головним завданням спецпідрозділу “Фантом” стала боротьба з економічною злочинністю та нелегальним перевезенням товарів у Донецькій і Луганській областях уздовж та через лінію розмежування, що у вітчизняних ЗМІ прийнято називати контрабандою. Зокрема, йдеться про проведення контрольно-дозвільних процедур і режимних заходів поза межами визначених дорожніх коридорів; унеможливлення руху через лінію зіткнення об’їзними маршрутами поза визначеними дорожніми коридорами; виявлення порушень установленого порядку переміщення осіб, транспортних засобів, вантажів (товарів); недопущення переміщення заборонених вантажів (товарів) до або з тимчасово неконтрольованої території; недопущення виходу терористів із району проведення АТО та проникнення в такий район їхніх посібників; запобігання вчиненню терористичного акту та інших протиправних діянь.

Структура спецпідрозділу складається з контрольно-дозвільного відділу, відділу організаційно-аналітичного забезпечення, відділу швидкого реагування, відділу матеріально-технічного забезпечення. Штатна чисельність становить 150 співробітників. “Фантом” очолив начальник Головного міжрегіонального управління оперативного забезпечення зони проведення АТО ДФС України.

Бойові втрати “Фантому” пов’язані із зіткненням мобільної команди підрозділу з диверсійною групою противника 2 вересня 2015 р. о 06:20 між селами Лопаскине і Лобачеве Новоайдарського району Луганщини. Діючи із засідки, вороги підірвали керований фугас під час руху автомобіля “Mitsubishi L200”, кинули дві гранати й відкрили вогонь з автоматичної зброї. Зведена мобільна група “Фантому” тримала оборону до прибуття підкріплення з 92-ї ОМБр. Під час боєзіткнення загинув старший лейтенант податкової міліції Жарук Дмитро Павлович (“Байкер”). Указом Президента він був нагороджений орденом “За мужність” III ступеня посмертно.

На початку 2018 р. нормативно-правова база, що регулює переміщення через лінію розмежування з тимчасово окупованими територіями, зазнала суттєвих змін, обумовлених прийняттям так званого закону про реінтеграцію Донбасу. Загалом цей закон дозволяв кардинально змінити порядок боротьби з російською агресією на Сході, зокрема оголосити воєнний стан або ж розпочати комплекс заходів із захисту суверенітету України та відсічі іноземної збройної агресії під керівництвом Генштабу ЗСУ. На підставі цього закону Президент України, Верховний Головнокомандувач П. О. Порошенко оголосив припинення Антитерористичної операції (АТО) й початок Операції об’єднаних сил (ООС) з 14:00 30 квітня 2018 р. ООС фактично є переформатуванням АТО з переданням управління від СБУ, що формально керувала АТО, до Об’єднаного оперативного штабу ЗСУ, очолюваного генерал-лейтенантом Сергієм Наєвим. Нині переміщення людей, транспортних засобів і вантажів через лінію розмежування регулюється поряд із Законом України “Про забезпечення прав і свобод громадян та правовий режим на тимчасово окупованій території України” від 15 квітня 2014 р. Законом України “Про особливості державної політики із забезпечення державного суверенітету України на тимчасово окупованих територіях у Донецькій та Луганській областях” № 2268-VIII від 18 січня 2018 р., що набув чинності 24 лютого 2018 р. Перший закон гарантує вільний в’їзд громадянина України на тимчасово окуповану територію та виїзд з неї через контрольні пункти після показання документа, що посвідчує особу та підтверджує українське громадянство (п. 1, ст. 10). Для іноземців та осіб без громадянства для цього потрібен особливий дозвіл, порядок отримання якого встановлюється Кабміном (п. 2, ст. 10). У другому законі, відомому як Закон України “Про особливості державної політики щодо забезпечення державного суверенітету України на тимчасово окупованих територіях в Донецькій і Луганській областях” від 23 лютого 2018, який називають також “закон про деокупацію” (чи реінтеграцію) Донбасу, прописуються необхідні заходи, які мають право вживати українські правоохоронці для забезпечення національної безпеки й оборони, відсічі та стримування збройної агресії РФ на Донбасі. Також визначаються сили й засоби, що можуть залучатись і використовуватись для захисту України від ворога Генеральним штабом ЗСУ за погодженням з відповідними керівниками, йдеться про правоохоронні ор-

гани спеціального призначення (ст. 8, п. 1), до яких, зокрема, може бути зараховано і спецпідрозділ “Фантом” ДФС.

У законі № 2268-VIII зазначається, що в’їзд/виїзд осіб, переміщення товарів на тимчасово окуповані території у Донецькій та Луганській областях здійснюються через контрольні пункти в’їзду-виїзду. Командувач ОС має право обмежити в’їзд осіб на тимчасово окуповані території на період існування загрози їхньому життю та здоров’ю. Порядок в’їзду/виїзду осіб та переміщення товарів визначаються Кабміном (абз. 1–3 ст. 12). Також військовослужбовцям, правоохоронцям і всім особам, визначеним у ст. 8, під час виконання своїх обов’язків дозволяється застосування зброї; затримання запідозрених осіб; перевірка документів; здійснення особистого огляду громадян, речей, транспортних засобів; надається право тимчасово забороняти рух транспорту і пішоходів, вільне проникнення в помешкання, на земельні ділянки, підприємства, установи; використання засобів зв’язку і транспортних засобів громадян, підприємств, установ, крім належних дипломатичним і консульським службам та іншим представництвам іноземних і міжнародних організацій (п. 1–7 ст. 12).

Незважаючи на складнощі фактично воєнного часу, Державна фіскальна служба в 2016 р. запустила низку нових сервісів – Електронний кабінет платника, Єдине вікно. В червні 2017 р. було оголошено про початок масштабного реформування ДФС за підтримки міжнародних консультантів. Міжнародний валютний фонд пропонує реорганізувати ДФС у єдину юридичну особу, оновити службовий склад відомства і скоротити його, а також автоматизувати процес адміністрування податків. Це має привести до зменшення рівня корупції та перетворення ДФС на цільову сервісну службу.

Досить швидко виявилось, що Державна фіскальна служба – це “перевдягнене” Міндоходів, але, незважаючи на те, що деякі функції все ж вдалось повернути в митний блок (боротьба з митними правопорушеннями, адміністрування митних платежів), усі негативні явища, пов’язані з існуванням такої гібридної інституції, котра суміщає митний і податковий складники, наявні і нині.

Станом на початок 2018 р. в усіх органах ДФС працювало 41 806 фахівців. З фактичної чисельності працівників територіальних органів ДФС (40 153): кількість фахівців податкового напрямку становила 29 915 або 75 %; кількість фахівців митного напрямку – 10 238 або 25 %.

На початку 2018 р. організаційна структура Державної фіскальної служби нараховувала:

- **24** структурні підрозділи центрального апарату ДФС;
- **3** спеціалізовані департаменти, а саме:

Інформаційно-довідковий департамент, Департамент спеціалізованої підготовки та кінологічного забезпечення, Департамент податкових та митних експертиз;

- **25** головних управлінь – в областях і місті Києві;
- **161** державна податкова інспекція (у тому числі 127 об’єднаних ДПІ);

- 1 Офіс великих платників податків, 5 управлінь і 8 відділів податкового супроводження підприємств в обласних центрах, які діють у його складі;
- 27 митниць.

Ключовою в системі митних органів України залишається Київська міська митниця ДФС – територіальний орган Державної фіскальної служби України у місті Києві. Вона була утворена шляхом реорганізації Київської міжрегіональної митниці Міндоходів і почала працювати з 1 грудня 2014 р. Своєю чергою, остання була утворена шляхом реорганізації Київської регіональної митниці ДМСУ у 2013 р.

Процес функціонування управлінської вертикалі здійснення митної справи протягом останніх років виявив низку основних (базових) проблем, однією з яких є те, що надходження митних платежів до бюджету розглядається державою як ключовий показник ефективності митниці.

Існування планових показників надходжень до державного бюджету митних платежів призвело до появи в розпорядженні митників квазі-легальних засобів, фактично застосовуваних для визначення митної вартості не за ціною контракту. Така ситуація також створює широкий простір для корупції, оскільки щоразу фінальна сума платежів фактично є предметом домовленостей між декларантом і митним органом. З іншого боку, різка відмова від процедур коригування митної вартості в умовах відсутності достовірної попередньої митної інформації призводить, щонайменше в короткостроковій перспективі, до неконтрольованого зменшення обсягів надходжень митних платежів. Можливими шляхами розв'язання даної базової проблеми є прискорене створення умов для отримання Україною попередньої митної інформації від країн – членів ЄС.

Отже, посилення адміністративного складника в тарифному регулюванні відкрило шлях до зростання частки неформальної економіки, тобто контрабанди.

У 2018 р. уряд В. Б. Гройсмана обрав, на жаль, адміністративний шлях протидії контрабанді. 20 червня 2018 р. була оприлюднена Постанова КМУ № 479 “Про реалізацію експериментального проекту щодо створення умов для унеможливлення ухилення від сплати митних платежів”, яка фактично запустила в дію урядову програму “Україна без контрабанди”. Ця урядова постанова запроваджує експериментальний режим в митних органах з 21 червня до 31 грудня 2018 р. Одна із суперечливих новацій цього експерименту – залучення поліцейських до контролю за митною справою. Для того щоб ця ініціатива запрацювала, Кабмін ліквідував знамениті “чорні сотні” – 20 мобільних груп, які з 2016 р. були уповноважені здійснювати контроль за дотриманням законності на митницях. Натомість уряд значно розширив повноваження поліцейських, яким відтепер дозволено безперешкодно й цілодобово перебувати в зонах митного огляду та контролювати процес митного оформлення безпосередньо на кордоні спільно з митниками. Крім того, поліцейським має бути надано доступ до автоматизованої системи оформлення “Інспектор-2006”.

Однак від присутності працівників МВС у зонах митного та прикордонного контролю з правом доступу до автоматизованої системи митного

оформлення буде мало користі через їхню неосвіченість у питаннях митної справи. До того ж сама законність їхньої участі в роботі митниць – сумнівна. Так, згідно з Митним кодексом, ніхто не має права втручатися в процес митного оформлення. Саме тільки перебування співробітників МВС у зонах митного контролю може трактуватись як втручання в процес оформлення. Отже, всі їхні кроки з протидії контрабанді можуть бути оскаржені декларантами, хоча б через те, що поліцейських на митниці бути не повинно. Тож ефективність запропонованих урядом заходів із протидії контрабанді вкрай сумнівна.

Незважаючи на драматичні події в Україні, складні й навіть суперечливі адміністративно-організаційні реформи митних органів, більшість працівників митниць, міжнародних пунктів пропусків сумлінно виконували і виконують важливі для суспільства та країни завдання.

Назвемо лише деякі результати цієї діяльності. Так, 2014 р. митницями складено 15 108 протоколів про порушення митних правил на суму 704 млн грн, що на 35 % менше за кількістю та на 11 % за вартістю предметів правопорушення, ніж у 2013 р. У 2014 р. судами накладено стягнень у вигляді штрафу та конфіскації на суму 322 млн грн, що на 6 млн грн або на 2 % менше, ніж у 2013 р. Основним чинником низьких показників правохоронної діяльності митниць у 2014 р. було те, що із жовтня 2013 р. до вересня 2014 р. функція протидії митним правопорушенням була покладена на підрозділи податкової міліції, які не досить кваліфіковані в цих питаннях.

Водночас після створення відповідного профільного Департаменту та повернення митним органам функції протидії митним правопорушенням спостерігається позитивна динаміка.

Так, за 4 місяці 2015 р. митницями складено 5737 протоколів про порушення митних правил на суму 445 млн грн, що на 10 % більше за кількістю і на 72 % за вартістю, ніж за аналогічний період минулого року (4 місяці 2014 р. – 5196 справ, на загальну суму – 259,1 млн грн). Із них 2 837 справ з реально вилученими предметами правопорушення на суму 204 млн грн, що за вартістю на 50 % більше, ніж у попередньому році (4 місяці 2014 р. – 2828 справ з реально вилученими предметами правопорушення на суму 135,8 млн грн). Митницями ДФС розглянуто 1981 справу про порушення митних правил, що на 21 % більше, ніж за аналогічний період попереднього року (4 місяці 2014 р. – 1628 справ). За результатами розгляду справ митницями накладено штрафів на суму 34 млн грн, що 51 % більше, ніж за аналогічний період попереднього року (4 місяці 2014 р. – 22,5 млн грн).

Важливу роль у виявленні митних правопорушень відіграла міжнародна взаємодія, під час якої Департамент аналізу ризиків та протидії митним правопорушенням взаємодіє з 65 митними адміністраціями держав – членів Всесвітньої митної організації. Частка справ, заведених за результатами інформації митних органів іноземних держав, становила близько 4,3 % від загальної кількості справ, заведених митницями за 4 місяці 2015 р., та 36 % від загальної вартості предметів правопорушень.



У зазначений період за матеріалами, отриманими під час взаємодії з митними органами іноземних держав, виявлено незаконне ввезення товарів на суму 168 млн грн, що на 88 % більше порівняно з аналогічним періодом 2014 р. Підвищення результативності міжнародної взаємодії є наслідком професійного підходу у виявленні сумнівних і ризикових зовнішньоекономічних операцій.

Упродовж 2012 р. митними органами виявлено 2172 факти незаконного переміщення через митний кордон України наркотичних засобів, психотропних речовин, їхніх аналогів і прекурсорів. За вказаними фактами порушено 121 кримінальну справу. З незаконного обігу вилучено 6,88 кг героїну, 103,92 кг кокаїну тощо.

Митницями Міндоходів за 2013 р. виявлено 2281 випадок незаконного переміщення через митний кордон України наркотичних засобів, психотропних речовин і прекурсорів. У результаті чого, відповідно до результатів експрестестів та лабораторних експертиз, проведених до передання матеріалів слідчим підрозділам правоохоронних органів, вилучено речовин, за ознаками схожих на героїн, – 1,270 кг, кокаїн – 6,494 кг тощо.

Упродовж 2014 р. митницями ДФС виявлено 1092 випадки переміщення через митний кордон України наркотичних засобів, психотропних речовин, їхніх аналогів або прекурсорів з порушенням митного законодавства. Відповідно до висновків лабораторних експертиз, безпосередньо митницями ДФС вилучено героїну 1,3 кг, кокаїну – 0,7 кг.

Щорічно митниці залучались до участі у міжнародних спецопераціях та контрольних заходах, тісно співпрацювали з робочими групами Європейського бюро по боротьбі з шахрайством (OLAF).

Під егідою ВМО 2017 р. проведено спецоперацію “Pegasus”, спрямовану на виявлення каналів незаконного переміщення сировини, що використовується для нелегального виробництва тютюнових виробів. Під час активної фази операції митницями ДФС вилучено 1 млн шт. цигарок та 122,5 кг тютюну для кальянів. Наслідком усіх вжитих організаційно-практичних заходів упродовж 2017 р. стало виявлення митницями ДФС 32 282 порушення митних правил із вартістю предметів правопорушень на суму майже 1,6 млрд грн.

Слід зазначити, що організаційно та функціонально у структурі Державної митної служби України як на регіональному рівні, так і на рівні центрального апарату постійно функціонували окремі підрозділи, які забезпечували спрямування та координацію діяльності митниць та її підрозділів у напрямі боротьби з незаконним переміщенням наркотиків та зброї. Зважаючи на суспільно небезпечний аспект незаконного (контрабандного) обігу наркотиків і зброї, безпековий напрям роботи був і залишається найпріоритетнішим у роботі світових митних адміністрацій, у тому числі України. Водночас після реорганізації Державної митної служби в Міністерство доходів та зборів України / Державну фіскальну службу підрозділ по боротьбі з незаконним переміщенням наркотиків та зброї на центральному рівні був ліквідований взагалі. Це унеможливило здійснення координуючої функції в

цьому напрямі роботи, фактично призвело до втрати контактів із компетентними міжнародними організаціями та з правоохоронними органами центральної виконавчої влади (СБУ, МВС).

Для запобігання контрабандним порушенням розвинувся напрям інформаційного обміну з митними адміністраціями інших країн. Використання такої інформації сприяє прискоренню проходження вантажів, а також перевірки законності зовнішньоекономічних операцій, митної вартості товарів і посиленню боротьби з контрабандою та порушеннями митних правил. Формат, періодичність і порядок інформаційного обміну зазначаються в договорах. Нині митні органи України обмінюються попередньою інформацією з такими державами та міжнародними організаціями:

- Республікою Молдова (20.03.2008 розпочато обмін інформацією; цей досвід високо оцінено Європейською Комісією й окремими державами – членами ЄС, його активно вивчають експерти митних служб інших держав, зокрема Білорусі та Росії; передаються загальні відомості з декларацій, відомості про товари, інформація про транспортні засоби, товаросупровідні документи, пункти пропуску та дату фактичного в'їзду й виїзду);

- Російською Федерацією (30.03.2009 розпочато обмін інформацією; передаються – загальні відомості з декларацій, відомості про товари, інформація про транспортні засоби, товаросупровідні документи, пункти пропуску та дату фактичного в'їзду й виїзду);

- Республікою Білорусь (наразі зупинено у зв'язку з реалізацією, за фінансової підтримки ЄС, проекту “Сприяння у створенні електронної системи попереднього обміну інформацією між митними службами України та Білорусь (ПРІНЕКС)”); проект завершено 2015 р.);

- Республікою Польща (єдина країна – член ЄС, з якою здійснюється обмін такою інформацією; надання інформації здійснюється тільки польською стороною через електронну пошту; передаються дата й час в'їзду транспортного засобу на контрольний пункт пропуску Польщі, реєстраційний номер транспортного засобу / причепу, загальна вага транспортного засобу з вантажем, завантажений чи порожній транспортний засіб);

- Державами – членами ГУАМ з 8 липня 2015 р.

Упродовж тривалого часу здійснюється активна й наполеглива робота щодо налагодження обміну попередньою інформацією з Європейським Союзом. ЄС та сусідні країни – члени ЄС відмовляються від такого обміну, посилаючись на відповідні Регламенти ЄС. Водночас за участю України створено Проектну групу з питань обміну інформацією між країнами Східного сусідства ЄС. Групою вирішено реалізувати Пілотний проект з обміну митною інформацією між Україною та окремими державами – членами ЄС, який буде розрахований на певний період часу та окремі пункти пропуску (“Рава Руська – Хребенне” (Польща), “Ужгород – Вишне Немецьке” (Словаччина), “Чоп–Захонь” (Угорщина), “Дякове–Халмеу” (Румунія). За інформацією від Представництва України при ЄС, наразі з боку ЄС триває підготовка Технічного завдання для Пілотного проекту з Україною щодо можли-

вості започаткування обміну інформацією в пунктах пропуску на кордонах з Польщею, Словаччиною, Румунією та Угорщиною.

Імплементация Угоди про асоціацію між Україною та ЄС і започаткування Зони вільної торгівлі між Україною та ЄС передбачає обмін попередньою інформацією та приєднання України до спільної транзитної системи NCTS.

Із метою підвищення ефективності діяльності з виявлення та припинення контрабанди, боротьби з порушеннями митних правил, зокрема шляхом активізації взаємодії з уповноваженими органами іноземних держав, наказом ДФС № 824 від 08 грудня 2017 р. затверджено функціональні повноваження Департаменту організації протидії митним правопорушенням та міжнародної взаємодії.

На шляху розбудови митної співпраці з країнами – членами ЄС своєрідною перешкодою стають специфічні умови фінансової політики України – переважання фіскального напрямку в повсякденній діяльності українських митниць. Зовнішньоторговельний обіг України здійснюється з партнерами з 226 країн світу. Основна частка зовнішньої торгівлі України орієнтується на ринки країн ЄС та СНД. На ЄС припадає 41 % експорту й 44 % імпорту, тоді як на країни СНД відповідно 16 і 23 %.

За даними митної статистики, загальний зовнішньоторговельний обіг за 2017 р. становив 92,8 млрд дол. США, у 2016 р. – 75,2 млрд дол. Між експортом та імпортом це розподіляється так: у 2016 р. – імпорт дорівнював – 38,9 млрд дол. США; експорт – 36,4 млрд дол. США. За результатами 2017 р., імпорт становив 49,5 млрд дол., експорт – 43,3 млрд дол. США. До загального фонду державного бюджету було спрямовано митних платежів за 2016 р. 235,3 млрд грн; за 2017 р. – 303,8 млрд грн.

Підбиваючи підсумки, слід зазначити, що в складних умовах розбудови основних інститутів власної державності протягом 1991–2012 рр. було створено дієздатну систему митних органів. Однак у 2013 р. здійснено об'єднання в одне відомство досить відмінних за своїми завданнями, принципами та організацією діяльності податкової і митної служб, що, всупереч позитивним очікуванням, у цілому негативно позначилося на митній справі. До 2019 р. митні підрозділи Державної фіскальної служби забезпечували значну частку надходжень до державного бюджету, проте позиції на інших напрямках діяльності українських митних органів послабились.

Як зазначалося, у 2014 р. відновлення самостійної митної служби, рекомендоване Верховною Радою, було заблоковано травневим рішенням Кабміну про створення ДФС. Процес відновлення було запущене вдруге більш ніж через чотири роки завдяки наполегливим вимогам МВФ. Так, Постановою Кабінету Міністрів України № 1200 від 18 грудня 2018 р. “Про утворення Державної податкової служби України та Державної митної служби України” має бути створено українське митне відомство шляхом поділу ДФС на два органи. Згідно із січневим 2019 р. меморандумом МВФ, значну кількість юридичних осіб, що входять до складу ДФС, буде ліквідовано в рамках реформи податкового адміністрування. Відповідні

положення про ці державні органи було затверджено 6 березня 2019 р., і 20 березня Кабмін оголосив конкурс на посади голів податкової і митної служб з кумедним посадовим окладом у 24 тис. грн.

На крісло очільника ДПС претендувало п'ять кандидатів, ДМС – шість. Першим етапом був іспит на володіння іноземною мовою. У ході другого етапу конкурсу кандидати склали тести на знання законодавства та розв'язували ситуаційні завдання. За результатами оцінки робіт Комісією з питань вищого корпусу державної служби у завершальному третьому етапі конкурсу братимуть участь перший заступник міністра економічного розвитку і торгівлі Максим Нефьодов, проректор з навчальної роботи нашого Університету митної справи та фінансів, кандидат юридичних наук Євген Гармаш і керівник ГО “Центр розвитку цифрової економіки” Андрій Саварець, випускник Академії митної служби України 2004 р., що багато років пропрацював на відповідальних посадах у ДМСУ. Останній етап відбору, – співбесіда, – мала б розпочатися 23 квітня о 10.00, її передбачалося транслювати в прямому ефірі. Цього ж дня мали б підбиватися підсумки, і конкурсна комісія рекомендувала б уряду переможців для призначення на посади керівників ДПС та ДМС. Проте 17 квітня 2019 р. за заявою народного депутата Андрія Антонишака окружний адміністративний суд Києва призупинив проведення конкурсу на заміщення вакантної посади голови митної служби. Пікантності ситуації додала відвертість Президента, який 16 квітня в прямому ефірі каналу «1+1» назвав Нефьодова і Верланова як переможців конкурсу за кілька днів до дати його офіційного завершення 23 квітня.

Проте це не завадило Комісії 23 квітня 2019 р., відповідно до п. 5 ч. 4 ст. 27 Закону України “Про державну службу”, оголосити за результатами загального рейтингу переможця конкурсу на посаду голови ДПС. Ним став анонсований П. О. Порошенком заступник міністра фінансів Сергій Верланов. Комісія рекомендувала його Уряду для призначення на посаду керівника ДПС. 8 травня Кабмін призначив С. Верланова Головою Державної податкової служби України як переможця конкурсу на посаду Голови ДПС. Проте урочистого представлення не відбулося, оскільки з технічних причин процедуру реєстрації нової Державної податкової служби України тимчасово призупинили. Це пов'язано з тим, що наявна Державна фіскальна служба, правонаступницею якої стане ДПС, зараз не перебуває у стані ліквідації. Таким чином, станом на середину травня 2019 р. реформування ДФС у дві нові служби: митну і податкову, на чому наполягає МВФ, не розпочато. Така реформа перейде у спадок уже новому Президенту В. Зеленському, обраному у другому турі 21 квітня 2019 р.

## ВИСНОВКИ

У першій чверті XVIII–XIX ст. митна політика пододала складний шлях від вузької фіскальної моделі, спрямованої на виконання обмеженого завдання поповнення бюджету, до комплексної системи, що враховувала інтереси економіки країни в цілому. На початку XIX ст. різко виявилася закономірність: індустріальна слабкість держави породжувала також слабкість на міжнародній арені. Митний тариф тепер був комплексним засобом прискорення розвитку чи стагнації економіки. В умовах індустріальної економіки одним митним тарифом неможливо було ефективно керувати процесами розвитку. За нових умов митний тариф був чинним лише в тандемі з такими заходами, як розвиток внутрішнього споживчого ринку, банківської системи, шляхів сполучення.

Із другої половини XIX ст. провідне місце у світі займають ідеї політики протекціонізму. У ході розбудови індустріального суспільства митна політика виявилася здатною виконувати також внутрішньоекономічні завдання, адже стимулювала всебічний розвиток вітчизняної економіки, надаючи їй нових імпульсів і захищаючи від проникнення зовнішнього руйнівного господарського впливу. Історичний досвід індустріалізації кінця XIX – початку XX ст. стає прикладом використання митно-тарифного законодавства як ефективного методу трансформації імпорту готових виробів на імпорт капіталів.

Однак світовий досвід демонструє, що протекціоністські заходи виправдовуються лише в тому разі, коли держава вживає заходів щодо подолання економічного відставання, перебуваючи під економічним і політичним тиском промислово розвинутих країн. Митна політика в кожному конкретному випадку відображає інтереси держави. На зміст митної політики впливають геополітичні фактори, вони визначають необхідність урахувати національні інтереси, захищати економічні інтереси не тільки держави в цілому, але й окремих регіонів країни, де є прояви економічної експансії з боку іноземних країн. У другій половині XIX ст. протекціоністський політичний курс фактично охоплював усі сфери економічного й політичного життя суспільства: промисловість, торгівлю, транспорт, освіту. На піднесення ролі протекціоністської політики як одного із засобів розбудови національних економік вплинув фактор підготовки до великих збройних конфліктів. Кожна країна в другій половині XIX ст. намагалася побудувати автономну, замкнену індустріальну базу для виконання національних військових програм. Потужні збройні сили дозволяли державам провадити активну зовнішню політику й “відкривати” нові ринки збуту, силою підкріплюючи митну політику.

Особлива роль при цьому належала українським губерніям Російської імперії. З початку 1880-х рр. вони займають ключову позицію у військовій системі Росії. Це пов'язано з перетворенням Балканського регіону на центр зіткнення інтересів Британії, Австро-Угорщини, Німеччини, Росії та склад-

ними дипломатичними відносинами з Австро-Угорщиною і формуванням Троїстого союзу в 1884 р. Створення Київського військового округу (найпотужнішого в Російській імперії) прискорило розвиток залізничних комунікацій, що, своєю чергою, викликало бурхливий розвиток машинобудування, металургії, вуглевидобутку. Таким чином, на прикладі України спостерігається тенденція, притаманна політиці протекціонізму, – створення незалежної індустріальної бази для забезпечення збройного захисту держави.

Політика протекціонізму прискорила процес політичної структуризації українського суспільства, створила підґрунтя, на якому базувалися й діяли політичні сили, метою котрих було відродження української державності. Тож можна констатувати, що політика протекціонізму форсувала в Україні політичні процеси, спрямовані на створення національної держави.

Діяльність митних установ на території українських губерній Російської імперії підтверджує виняткову роль цього регіону для Росії. Серед діючих митних округів найпотужнішими були Одеський і Радзивилівський, що вказує на головні напрямки експортних комунікацій. До того ж слід звернути особливу увагу на роль Харківської складської митниці як центру митного контролю за транзитною торгівлею лінією Південно-Західна Європа – Кавказ – Центральна Азія. Реформування митного управління Російської імперії дало змогу отримати потужний комплекс митних установ і підрозділів корпусу прикордонної варті. Отже, збалансована структура митних установ на території українських губерній заклала базу для створення вже національних українських митних органів у подальшому процесі розбудови УНР і Української Держави.

Революції 1917 р. у Росії та 1918 р. в Австро-Угорщині як наслідки Першої світової війни дали змогу низці центрально- і східноєвропейських народів, включно з українським, відродити державність, отже, й митну справу – невід’ємну ознаку останньої.

Митна справа українських національних режимів 1917–1920 рр. розвивалась у надзвичайно складних воєнно-політичних та соціально-економічних умовах, спричинених революцією, національно-визвольною боротьбою, іноземними інтервенціями. Лідери Української Народної Республіки та Української Держави взяли за основу митну систему й митне законодавство періоду імперії та Тимчасового уряду Росії. Новацією стало створення й облаштування митних установ на нових державних кордонах, однак претензії на територію України інших держав і режимів, внутрішні конфлікти не дозволили українцям не тільки стабілізувати власну митну систему й нормалізувати її діяльність, але й уберегти свою державність.

Специфікою радянської митної справи в Україні було те, що вона мала два джерела походження. Під тиском подій, які відбувалися в 1917–1918 рр. в Україні, лідери російського більшовизму були змушені визнати українську державність, щоправда, як радянську (УСРР) і цілком залежну від комуністичної влади Російської Радянської Федеративної Соціалістичної

Республіки (РРФСР). Радянські керівники України у перший період існування УСРР прагнули відновити діяльність усіх державних служб і відомств, які дісталися їм у спадок від попередніх українських національних режимів. Було відновлено й діяльність митних структур. Так, радянська митна система України принаймні до 1920 р. була в цілому суверенною. Російське радянське митне відомство з кінця 1917 р. розвивалося на основі попередньої спадщини, яку залишили Тимчасовий уряд і царський режим. Розглядаючи себе як основний керівний центр усієї радянської митної системи, російське митне відомство впродовж 1919–1920 рр. наполегливо прагнуло підпорядкувати собі митників інших радянських республік.

Наприкінці 1922 р. зі створенням федеративної держави – Союзу Радянських Соціалістичних Республік, відбулася централізація всіх основних державно-господарських відомств, служб, галузей, зокрема митних структур.

Загальносоюзне митне відомство – Головне митне управління (ГМУ) – майже весь радянський період історії підпорядковувалося Народному комісаріату зовнішньої торгівлі (з 1946 р. Міністерство зовнішньої торгівлі СРСР). Підпорядкованість митного управління саме Наркоматові зовнішньої торгівлі пояснювалася суворою доктриною державної монополії у сфері зовнішньої економіки і торгівлі. Отже, радянські митні структури мали насамперед захищати цю монополію, а всі інші їхні оперативні завдання були тільки похідними від головного.

Події Другої світової війни цю ситуацію не змінили. Єдині помітні зміни стосувалися переносу державних кордонів СРСР на західній та південній частинах України (у зв'язку з територіальними надбаннями СРСР у довоєнний і повоєнний часи), а отже, й облаштування нових митних установ.

У післявоєнний період, включно до часу так званої перебудови, становище в митній сфері СРСР залишалося в цілому незмінним: УСРР, як і інші радянські республіки, на своїй території мало впливала на діяльність митників, митну політику і митну справу. Деяке пожвавлення оперативної діяльності митників було викликано активізацією СРСР у сфері міжнародних економічних відносин (створення соціалістичного блоку країн, зростання радянського впливу в багатьох країнах третього світу, галузева залежність СРСР від капіталістичних держав).

Радикальні зміни радянської митної справи передбачалися в контексті політичних і соціально-економічних реформ, ініційованих у другій половині 1980-х рр. Насамперед було скасовано державну монополію у сфері зовнішньої торгівлі. Це мало викликати значні правові, структурноорганізаційні, кадрові тощо трансформації митної системи. І дійсно, істотні зміни насправді відбулися. Тільки вони стали не результатом задекларованого політичним проводом СРСР реформування, а наслідком розпаду єдиної держави і появи низки національних державних утворень.

Відтворена Українська Держава мала турбуватися про захист своїх економічних інтересів, отже, створення власної національної митної систе-

ми стало одним із першочергових завдань незалежної України у першій половині 1990-х рр.

На першому етапі (1991–1996 рр.), паралельно з розбудовою всього державного механізму незалежної України, відбувалося створення системи митних органів, покликаних захищати її економічні інтереси та сприяти розвитку торговельних відносин. Цей процес проходив у вкрай важких умовах. Унаслідок досить умовного характеру кордонів між колишніми радянськими республіками, недостатнього технічного оснащення митниць, відсутності відповідної нормативної бази і досвідчених фахівців Україна опинилася фактично відкритою для незаконного ввезення й вивезення товарів, безконтрольного переміщення людей. При цьому формування митної служби відбувалося в умовах демонополізації зовнішньої торгівлі, що потребувало переходу від контролю за проходженням товарів і вантажів до митного регулювання.

На другому етапі (1996–2004 рр.) відбувається вдосконалення багатьох аспектів діяльності митної служби, що мало забезпечити успішне виконання покладених на неї завдань в умовах постійного розширення й ускладнення зовнішньоторговельних зв'язків України, її намірів утвердитись як транзитна держава та інтегруватися до Європи. Перед українськими митниками поставила проблема кардинального зростання передусім якісних показників діяльності. З цією метою відбувається докорінна структурна реорганізація системи митних органів (створюється Держмитслужба, запроваджується трирівнева управлінська структура: ДМСУ – регіональні митниці – митниці), створюється система професійної підготовки та перепідготовки кадрів. Продовжує розбудовуватися митна інфраструктура, покращується технічне забезпечення митних органів. Удосконалюється митне законодавство, передусім розроблено та прийнято новий Митний кодекс. Розширюється міжнародне митне співробітництво України, пріоритетними напрямками якого стає співпраця з ВМО та митними органами ЄС.

Третій етап (2004–2012 рр.) діяльності митної служби починається з набуттям чинності Митного кодексу 2002 р. (січень 2004 р.), що характеризується комплексним удосконаленням її діяльності й наближенням стандартів її роботи до європейського та світового рівнів. Митна служба перебуває в стані модернізації відповідно до євроінтеграційних намірів України та її вступу до СОТ. Митна діяльність відбувається в умовах посилення вимог міжнародних організацій щодо забезпечення вільного доступу іноземних товарів на внутрішні ринки й зниження національних торговельних бар'єрів. Триває інтеграція міжнародних вимог у національну практику митного регулювання. Упродовж 2005–2006 рр. запрацювала державна програма “Контрабанді – СТОП”. Із червня 2012 р. мав набути чинності новий Митний кодекс, що знаменувало б наближення ДМСУ до світових і європейських стандартів здійснення митної справи. Проте більшість із задекларованих урядом заходів залишилася переважно на папері, а діяль-



ність митних органів зусиллям тодішнього голови ДМСУ І. Г. Калетніка була поставлена на службу вузькоклановим інтересам оточення Президента В. Ф. Януковича.

Четвертий етап (з 2012 р.) історії митних органів України розпочався з об'єднання Державної митної служби України і Державної податкової служби України в нове центральне відомство – Міністерство доходів і зборів України. Ця “оптимізація”, стратегічний план якої розроблявся за участю міжнародних консультантів та отримав схвалення у Всесвітній митній організації, лише дезорганізувала роботу митних підрозділів. Незважаючи на глибинні структурні реформи, що стали наслідком Революції Гідності, Міндоходів замість того, щоб бути розформованим, у травні 2014 р. був лише перелицьований на нове відомство – Державну фіскальну службу України, яке станом на середину травня 2019 р. ще не перебуває в стані ліквідації.

Через російську агресію українська митна інфраструктура в Криму й на окупованих теренах Сходу України була ліквідована. Натомість урядом було відкрито нові контрольні пропускні пункти на адміністративному кордоні з Кримом, а вздовж лінії розмежування на Донбасі розпочав роботу спецпідрозділ ДФС “Фантом”, головним завданням якого стала боротьба з економічною злочинністю та нелегальним перевезенням товарів, що в суспільстві асоціюється з контрабандою. В складних умовах економічного спаду, внутрішньої нестабільності та зовнішньої небезпеки українські митники прагнуть із гідністю виконувати свої професійні обов'язки. Нині хотілося б сподіватися, що проголошена влітку 2018 р. урядова програма “Україна без контрабанди” стане відправною точкою справжнього реформування вітчизняної митної системи, а не початком нового перерозподілу нелегальних товарно-фінансових потоків на кордоні.

## ЗАВДАННЯ ДЛЯ САМОПЕРЕВІРКИ ЗНАНЬ

### ТЕСТИ

- 1. Ліквідація митної автономії Гетьманської України відбулась:**  
а) 1787 р.; б) 1754 р.; в) 1734 р.; г) 1743 р.; д) 1755 р.
- 2. Французька митна політика XVII ст. пов'язана з такими державними діячами:**  
а) Лувуа; б) Субізі; в) Вобан; г) Кольбер; д) Тюрго.
- 3. Перший протекціоністський закон Британії мав назву і був прийнятий:**  
а) Білль про права 1687 р.; б) Велика хартія 1215 р.; в) Парламентський акт 1676 р.; г) Навігаційний акт 1651 р.; д) Морський закон 1689 р.
- 4. Система континентальної блокади застосовувалася з такою основною метою:**  
а) окупація Франції британськими військами;  
б) експорт французької революції в Іспанію;  
в) руйнація англійської економіки;  
г) створення та захист молоді європейської промисловості;  
д) спосіб таємної боротьби роялістів проти французького Конвенту.
- 5. Департамент митних зборів входив до складу центрального урядового органу Російської імперії в такий період:**  
а) Державного казначейства 1784–1895 рр.;  
б) Державного банку 1845–1876 р.;  
в) Міністерства фінансів 1864–1918 рр.;  
г) Міністерства промисловості і торгівлі 1802–1811 рр.;  
д) Міністерства внутрішніх справ 1802–1902 рр.
- 6. Який відомий учений брав активну участь у розробці протекціоністського тарифу Російської імперії 1891 р.:**  
а) Вернадський; б) Жуковський; в) Шильдер; г) Менделєєв; д) Лобачевський?
- 7. Ідеолог і реалізатор політики російського митного протекціонізму кінця XIX ст.:**  
а) Побєдоносцев, б) Рененкампф, в) Вітте, г) Безбородько, д) Коковцев.
- 8. Яке місто в Україні в період з 1817 до 1857 рр. отримало режим “порто-франко”:**  
а) Миколаїв; б) Херсон; в) Ізмаїл; г) Одеса; д) Феодосія?

**9. З 1828 до 1919 рр. прикордонні війська Російської імперії входили до складу:**

- а) військового міністерства;
- б) Міністерства внутрішніх справ;
- в) Департаменту митних зборів;
- г) Міністерства фінансів;
- д) Головного жандармського управління.

**10. Відповідно до Митного статуту XIX ст. митники отримували таку винагороду за затримку контрабанди:**

- а) 40 % від вартості контрабанди;
- б) 35 % від вартості затриманої контрабанди;
- в) 60 % від вартості затриманої контрабанди;
- г) 18 % від вартості затриманої контрабанди;
- д) 10 % від вартості затриманої контрабанди.

**11. Яким нормативно-правовим документом керувались митні органи в XIX – на початку XX ст.:**

- а) митним регламентом;
- б) митним розпорядженням;
- в) Митним кодексом;
- г) Митним статутом;
- д) Кримінальним уложенням?

**12. Митна служба Української Держави була організована за зразком митної системи:**

- а) Німеччини;
- б) Австро-Угорщини;
- в) Російської імперії;
- г) Польщі;
- д) Радянської Росії.

**13. Митна війна між Українською Державою та Румунією відбувалась у:**

- а) квітні–травні 1918 р.;
- б) травні–липні 1918 р.;
- в) серпні–вересні 1918 р.;
- г) червні–вересні 1918 р.;
- д) вересні–листопаді 1918 р.

**14. Митний нагляд в УНР навесні 1918 р. здійснювався відповідно до вимог:**

а) Митного статуту 1910 р. (з доповненнями від 1912 р.) та інших нормативних актів, виданих до жовтня 1917 р., а також загального митного тарифу (1903 р.) і конвенційних угод Росії з Німеччиною (1894–1904 рр.) і Австро-Угорщиною (1906 р.);

б) Митного статуту 1910 р. (з доповненнями від 1912 р.) та інших нормативних актів, виданих до жовтня 1917 р., а також загального митного тарифу (1903 р.) і Брестського мирного договору 1917 р.;

в) Митного статуту 1910 р. (з доповненнями від 1912 р.) та інших нормативних актів, виданих до жовтня 1917 р., загального митного тарифу (1903 р.) і конвенційних угод Росії з Німеччиною (1894–1904 рр.) та Австро-Угорщиною (1906 р.), а також Економічного договору між Центральними державами і Україною (1918 р.);

г) Митного статуту 1910 р. (з доповненнями від 1912 р.) та інших нормативних актів, виданих до жовтня 1917 р., а також загального митного тарифу (1918 р.) і конвенційних угод Росії з Німеччиною (1894–1904 рр.) і Австро-Угорщиною (1906 р.);

д) Митного статуту 1914 р. (з доповненнями від 1915 р.) та інших нормативних актів, виданих до жовтня 1917 р., загального митного тарифу (1903 р.) і конвенційних угод Росії з Німеччиною (1894–1904 рр.) і Австро-Угорщиною (1906 р.), а також Економічного договору між Центральними державами і Україною (1918 р.).

**15. Департамент митних зборів Української Держави очолював:**

- а) А. Ржепецький;
- б) С. Гутник;
- в) С. Голубович;
- г) П. Андреев;
- д) О. Малинін.

**16. “Угоду про мито” було укладено в рамках:**

а) Економічного договору між Центральними державами й Україною (вересень 1918 р.);

б) Брестського мирного договору між УНР та Центральними державами (лютий 1918 р.);

в) “Господарського договору” між УНР, Німеччиною та Австро-Угорщиною (квітень 1918 р.);

г) Мирного договору між Україною та Румунією (жовтень 1918 р.);

д) Мирного договору між Україною та Радянською Росією (серпень 1918 р.).

**17. Скільки митних кодексів було в СРСР:**

- а) 1 – 1924 р.;
- б) 2 – 1928 і 1964 рр.;
- в) 3 – 1928, 1964, 1991 рр.;
- г) 4 – 1924, 1928, 1964, 1991 рр.;
- д) 5 – 1924, 1928, 1946, 1964, 1991 рр.?

**18. У якому варіанті відповідей не порушено хронологічну послідовність:**

а) укладення Союзного робітничо-селянського договору між урядами РСФРР і УСРР; створення Союзу Радянських Соціалістичних Республік; упровадження посади уповноваженого Наркомату зовнішньої торгівлі РСФРР при РНК УСРР;

б) створення Головного управління митного контролю при НКТіП РСФРР; початок діяльності Українського митного округу; створення Українського відділення Головного митного Управління;

в) створення Центральної комісії боротьби з контрабандою; створення Наркомату зовнішньої та внутрішньої торгівлі; створення Митно-матеріального управління;

г) ліквідація Українського відділення ГМУ Наркомторгу; ліквідація Центральної та місцевих комісій боротьби з контрабандою; перший Митний кодекс СРСР;

д) створення Чопської митниці; другий Митний кодекс СРСР; перетворення Наркомату зовнішньої торгівлі на Міністерство зовнішньої торгівлі?

**19. У 1923–1986 рр. митне відомство СРСР називалось:**

а) Головне управління митного контролю;

б) Митне управління;

в) Головне митне управління;

г) Головне управління державного митного контролю;

д) Митний комітет.

**20. У 1925 р. до радянських митних установ на території України належали:**

а) Київська, Бердянська, Ізмаїльська, Маріупольська та Ямпіль-Волинська митниці;

б) Миколаївська, Могилів-Подільська, Волочиська, Євпаторійська митниці, Рибницький митний пост;

в) Одеська, Гуківська, Кам'янець-Подільська митниці, Львівський та Сатанівський митні пости;

г) Гусятинська, Херсонська, Чопська митниці, Коростенський та Кам'янецький митні пости;

д) Харківська, Тираспольська, Олевська митниці, Збриський і Хорлівський митні пости.

**21. У 1925–1930 рр. митною справою в СРСР опікувався такий державний орган:**

а) Наркомат зовнішньої та внутрішньої торгівлі;

б) Наркомат торгівлі і промисловості;

в) Наркомат зовнішньої торгівлі;

- г) Міністерство зовнішньої торгівлі;
- д) Наркомат фінансів.

**22. Уряди яких держав уклали угоду про створення 1918 р. українсько-російського державного і митного кордону:**

- а) Тимчасовий уряд Росії та Генеральний секретаріат УНР;
- б) Генеральний секретаріат УНР і Раднарком РСФРР;
- в) уряд Української Держави і Раднарком РСФРР;
- г) Тимчасовий робітничо-селянський уряд України та Раднарком РСФРР;
- д) РНК РСФРР і РНК УСРР?

**23. Коли формально припинила своє існування радянська митна система:**

- а) 1 грудня 1991 р.;
- б) 8 грудня 1991 р.;
- в) 21 грудня 1991 р.;
- г) 2 січня 1992 р.;
- д) 1 березня 1992 р.?

**24. Чинний Митний кодекс України набув чинності у:**

- а) липні 2002 р.;
- б) червні 2012 р.;
- в) листопаді 1996 р.;
- г) січні 2004 р.;
- д) грудні 1991 р.

**25. Верховна Рада прийняла Закон “Про митну справу в Україні”:**

- а) 29 листопада 1996 р.;
- б) 29 липня 1991 р.;
- в) 24 серпня 1991 р.;
- г) 16 липня 1990 р.;
- д) 25 червня 1991 р.

**26. Яке твердження не відповідає дійсності:**

- а) Указ “Про Державну митну службу України” видав у листопаді 1996 р. Президент Л. Кучма;
- б) в основу Закону “Про митний тариф України” (2001 р.) було покладено Українську класифікацію товарів зовнішньоекономічної діяльності, яка базується на Гармонізованій системі опису та кодування товарів;
- в) до 1993 р. Україна провадила в цілому ліберальну митно-тарифну політику, що орієнтувалася на регулювання експорту;
- г) створення 1994 р. територіальних митних управлінь утверджувало трирівневу систему управління в митній службі України;
- д) Україна стала повноправним членом Ради митного співробітництва у жовтні 1994 р.

**27. 11 червня 1996 р. Президент України Л. Кучма видав Указ:**

- а) “Про Державну митну службу України”;
- б) “Про створення Академії митної служби України”;
- в) “Про митний тариф України”;
- г) “Про приєднання України до Міжнародної конвенції про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах”;
- д) “Про прикордонно-митний контроль на державному кордоні України з Республікою Білорусь і Російською Федерацією”.

**28. Першим Головою Державного митного комітету України став:**

- а) О. Коваль;
- б) М. Єрмаков;
- в) А. Колос;
- г) Л. Деркач;
- д) Ю. Соловков.

**29. Специфіка діяльності митних органів України у 2004–2009 рр. визначалася передусім:**

- а) прагненням уряду України створити митний союз з Російською Федерацією та Білоруссю;
- б) необхідністю наближення стандартів їхньої роботи до європейського та світового рівнів;
- в) необхідністю запровадження суворих протекціоністських заходів для захисту вітчизняного товаровиробника;
- г) значним підвищенням ставок увізного мита у зв'язку з наміром України вступити до СОТ;
- д) прагненням України створити митний союз з Польщею та Румунією.

**30. Україна стала членом Світової організації торгівлі:**

- а) у листопаді 1996 р.;
- б) у травні 2008 р.;
- в) у серпні 2007 р.;
- г) у січні 2004 р.;
- д) у квітні 2001 р.

**31. Організаційна структура митних органів України:**

- а) була остаточно сформована з набуттям чинності новим Митним кодексом у січні 2004 р.;
- б) була остаточно сформована з утворенням Державної митної служби України в листопаді 1996 р.;
- в) постійно змінюється, реформується відповідно до вимог, що висувають Всесвітня митна організація та Світова організація торгівлі;

г) постійно змінюється, реформується залежно від пріоритетності державних завдань і відповідно до сучасної промислової та транспортної інфраструктури України, актуальних товарних і транспортних потоків;

д) була визначена відповідно до Указу Президента України “Про утворення Державного митного комітету України” від 11 грудня 1991 р. і відтоді функціонує без суттєвих змін.

### **32. Приєднання України до міжнародних конвенцій у галузі митної справи:**

а) сприяло спрощенню митних процедур і збільшенню обсягів міжнародних транзитних перевезень через митну територію України;

б) призвело до ускладнення митних процедур і викликало скорочення обсягів зовнішньої торгівлі України;

в) призвело до ускладнення митних процедур, що дало змогу запобігти потраплянню на територію України неякісних товарів та небезпечних речовин;

г) призвело до ускладнення митних процедур і викликало скорочення обсягів зовнішньої торгівлі України, але водночас дало змогу запобігти потраплянню на територію України неякісних товарів та небезпечних речовин;

д) сприяло спрощенню митних процедур, але водночас призвело до суттєвого скорочення щорічних відрахувань до державного бюджету.

### **33. Україна має сухопутний кордон:**

а) з Росією, Молдовою, Білоруссю, Румунією, Польщею, Угорщиною, Туреччиною;

б) зі Словаччиною, Чехією, Росією, Молдовою, Білоруссю, Румунією, Польщею, Угорщиною;

в) з Росією, Молдовою, Румунією, Польщею, Угорщиною, Грузією, Болгарією;

г) із Грузією, Росією, Молдовою, Білоруссю, Румунією, Польщею, Угорщиною;

д) зі Словаччиною, Росією, Молдовою, Білоруссю, Румунією, Польщею, Угорщиною.



## КОНТРОЛЬНІ ЗАПИТАННЯ

1. Які економічні й політичні перетворення в державах Західної Європи у XVII ст. вплинули на перетворення митного регулювання в державну політику?
2. Дайте характеристику такому соціально-економічному явищу, як меркантилізм.
3. Проаналізуйте, які характерні особливості були притаманні політиці меркантилізму в різних державах Європи у XVII–XVIII ст.
4. Чи можна стверджувати, що українські гетьмани проводили меркантилістську політику?
5. Дайте характеристику таким напрямам митної політики, як протекціонізм і фритредерство.
6. Розкрийте зміст митної концепції Фрідріха Ліста.
7. Яким чином політика протекціонізму впливає на національні державотвірні процеси?
8. Проаналізуйте причини поширення російської митної системи на територію Гетьманської України.
9. Охарактеризуйте організаційно-управлінську структуру митної системи Російської імперії на території українських губерній.
10. Визначте основні напрями діяльності митних органів у XVIII – на початку XX ст.
11. Які історичні чинники впливали на митну політику Російської імперії в українських губерніях у XIX–XX ст.?
12. Визначте роль митної політики у міждержавних відносинах XIX – початку XX ст.
13. Проаналізуйте систему митного законодавства XVIII – початку XX ст.
14. Розкрийте особливості митних відносин на території Кримського півострова з XVI до XVIII ст.
15. У яких історичних умовах відбувалося становлення національної митної системи України у 1917–1919 рр.?
16. Назвіть правові акти, за якими здійснювалася митна справа за часів Центральної Ради. Охарактеризуйте загальний стан митної системи УНР.
17. У чому полягала специфіка митної системи Української Держави? Охарактеризуйте її організаційну структуру.
18. Які країни були головними торговельними партнерами Української Держави? Які міжнародні угоди впливали на здійснення митної справи в Українській Державі?
19. З ким і з якою метою Українська Держава вела митні війни? Які наслідки вони мали?
20. Чи можна говорити про відомчу самостійність радянської митної служби України під час революції 1917–1921 рр.? Поясніть.

21. Як внутрішній курс нової економічної політики вплинув на розвиток радянської митної системи?
22. Якими були особливості роботи радянських митників у 1930-х рр.?
23. Поясніть правові засади радянської митної системи у другій половині 1950-х – першій половині 1980-х рр.
24. У чому полягали спроби реформування радянської митної служби у другій половині 1980-х – на початку 1990-х рр.?
25. В якому стані перебувала митна система України на час отримання нею незалежності? Охарактеризуйте політичні та соціально-економічні обставини, в яких відбувався процес становлення митної служби на початку 1990-х рр.
26. Назвіть правові акти, які регламентували митну справу в Україні в період 1991–1996 рр.
27. У чому полягала специфіка митно-тарифної політики України в першій половині 1990-х рр.?
28. Охарактеризуйте організаційну структуру митної служби України у 1990-ті рр. Чим викликані її постійні зміни?
29. Коли створено Державну митну службу України? Які завдання було на неї покладено?
30. До яких міжнародних конвенцій у галузі митної справи приєдналася Україна? Яку мету при цьому було поставлено?
31. Назвіть обставини, що визначають розвиток митної справи України на сучасному етапі. Які основні напрями діяльності митних органів Державної фіскальної служби України?
32. Які корективи внесла російська анексія Кримського півострова та війна на Сході України в роботу митних органів і спецпідрозділів ДФСУ?
33. Охарактеризуйте основні напрями міжнародного співробітництва України в митній сфері на сучасному етапі.

## ПІСЛЯМОВА

### ЗАГАЛЬНОЄВРОПЕЙСЬКІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ МИТНИХ ВІДНОСИН НА УКРАЇНСЬКОМУ ҐРУНТІ

Україна завжди належала до Європи не тільки у географічному, але й у культурно-історичному плані. Стародавні географи проводили умовну межу між Азією та Європою рікою Танаїс – сучасним Доном і Боспором Кіммерійським – нинішньою Керченською протокою, на схід від яких лежали Азіатська Сарматія та Азіатський Боспор, а на захід – Європейська Сарматія та Європейський Боспор. Ще в античності південне узбережжя сучасної України було освоєно еллінськими колоністами, що зорієнтувало еволюцію всього регіону в напрямку середземноморської “греко-римської” цивілізації. Утім, розвиток країни на самому краю ілюзорного міжконтинентального кордону зумовив майже безперервний вплив на неї традицій Сходу, які в митній справі найсильніше і найяскравіше проявилися за монгольської доби. Тюрко-монгольський вплив виявлявся не лише прямо, але й опосередковано: Московська держава як свого роду спадкоємниця Золотої Орди, поширивши свій контроль на Україну, підсилила і подовжила залежність митних відносин в Україні від модифікованих ординських митних традицій. Проте конфесійна належність Русі до традицій християнського кола та культурно-історична й політична зорієнтованість на Західну Європу, що максимально посилилася внаслідок реформ Петра I, визначили подальшу долю митної діяльності Росії та України в рамках спільних загальноєвропейських тенденцій. У чому ж полягали ці тенденції?

Попри те, що еллінські держави Північного Причорномор'я належали до далекої північно-східної периферії античної цивілізації, вони проходили ті самі етапи розвитку й були підвладні тим самим закономірностям, що і внутрішні, центральні регіони Середземномор'я. Подекуди причорноморські центри були на передньому плані найновіших соціально-економічних і міжнародно-правових тенденцій, у тому числі й у митній діяльності. Завдяки активній ролі Понту в забезпеченні Еллади високоякісним збіжжям у V–IV ст. до н. е. Боспор, найбільший постачальник хліба, наприкінці класичної доби, на самому початку IV ст. до н. е., у відносинах зі своїм головним торговельним контрагентом Афінами відійшов від традиційної для еллінів форми надання митних привілеїв через індивідуальні акти – проксенії, перейшовши до передової форми міждержавного зовнішньоекономічного і політичного договору. Упродовж епохи еллінізму, незважаючи на поступове скорочення свого зернового потенціалу, Боспор разом із Сицилією та Єгиптом продовжував бути найпотужнішим експортером зерна в грецькому світі. Хоча його ринок збуту поступово обмежувався Причорноморським регіоном, римська блокада Босфору і Дарданелл, яка унеможливила торгівлю Причорномор'я з Егеїдою та Середземномор'ям, поставила

крапку в антиримській боротьбі енергійного Мітрідата VI Євпатора. У римський час масштаби торговельної діяльності Тіри, Ольвії, Херсонеса і Боспору потрапляють під домінуючий економічний вплив римських провінцій та обмежуються Причорноморським регіоном. Проте римський протекторат і митні пільги стають запорукою нового економічного розквіту, що було найвиразніше помітно в сірійському випадку.

В античності митна діяльність чорноморських держав виконувала переважно фіскальну функцію, будучи зорганізованою офіційними особами через колегії приватних відкупників податків. Зрештою, низка фактів свідчить про елементи захисної, статистичної та регулятивної функцій митних систем. Наприклад, у IV ст. до н. е. Ольвія дозволяє безмитне провезення грошей із коштовних металів через свій кордон, але забороняє їх обіг на теренах держави, змушуючи обмінювати на ольвійську мідь. Тоді ж, за свідченнями Демосфена, боспорські митники-елліменісти фіксували у спеціальних митних списках проходження через пантікапейський порт усіх вантажів, навіть транзитних і звільнених від митного оподаткування. На межі IV–III ст. до н. е. Херсонес, виявляючи монопольні тенденції, забороняє вивозити хліб будь-куди, крім власне херсонеського ринку, хоча приватна хлібна торгівля і не скасовується. Отже, в умовах функціонування відкупної системи, на тлі успішного виконання свого головного фіскального завдання, митні органи античних держав Північного Причорномор'я активно включаються в реалізацію найсучасніших на той час функцій економічної, зокрема торговельної, політики.

Феодальна доба з огляду на певну “приватизацію” публічної влади світськими і духовними феодалами зводить функції митної служби знову до виконання фіскально-податкових завдань. Проте панування в середньовіччі привілейного права небуденно поширює цілі набори різноманітних винятків із загальних правил, пільг і привілеїв. Можна згадати звільнення від різних видів оподаткування, в тому числі митного, окремих індивідів, корпорацій, станів і цілих міст та областей. Такі привілеї надавалися з різних причин, серед яких не треба виключати і якісь спроби проведення регулятивно-економічних заходів. Епоха станово-представницької державності вже знає багато прикладів виконання митною службою і захисних, і правоохоронних, і регулятивних, і подекуди статистичних функцій. У XVIII ст. в європейських монархіях відбувається перехід від застарілої відкупної системи до практики здійснення митних функцій державними чиновниками і військово-службовцями. Загалом це було конкретним проявом посилення новостворених бюрократичних інституцій на Європейському континенті, знаменням нової епохи модерної державності. Австрія і Росія – абсолютні монархії, що повністю контролювали українські терени з останньої чверті XVIII ст., не були аутсайдерами в цьому процесі, перейшовши саме тоді до активної уніфікації державного управління, зокрема митної служби, на наших землях.

Наприкінці XVIII – на початку XIX ст. від Північної Америки до країн Європи з їхніми колоніальними володіннями, розкиданими по всій земній кулі, розпочинається боротьба двох економічних ідеологій і практик – фритредерства і протекціонізму. У цьому протистоянні перевага залишається за останнім. Правильно налаштований протекціонізм упродовж XIX ст. дає змогу урядам, зокрема засобами митної політики, впливати на поступ власних економік, створюючи у своїх країнах національну індустрію і замкнені виробничі цикли, це, своєю чергою, покращує їхню готовність до майбутнього глобального воєнного зіткнення. Зворотним боком успіхів протекціонізму були митні війни, що значно погіршували економічний розвиток і товарообмін між країнами, змушуючи уряди йти на переговори, переглядаючи непоступливу митну політику. Обов'язково слід ураховувати, що в імперський період митні структури України не мали, звичайно, українського національного характеру, отже, й захищали вони економічні інтереси передусім імперій і титульних націй, а не власне України та українців.

У кінці першого десятиліття XX ст., виринувши з горнила революції, світової та громадянської війн, на центральних і східних українських землях затвердилася нова тоталітарна імперія, котра менше ніж через чверть століття поглинула й інші терени України. Радянський Союз, відразу і принципово відійшовши від практики державної та митної самостійності соціалістичних республік, що була вимушеною реальністю перших років радянської влади, підпорядкував усю митну структуру України московському центрові. Перейшовши від прагнень негайного розпалювання світової революції до сталінської доктрини “обложеної фортеці”, з якої випливала необхідність “побудови соціалізму в окремо взятій країні”, радянське керівництво зробило все можливе для перетворення СРСР на закриту державу із “залізною завісою”. Також зі згортанням непу націоналізовано навіть мінімальні виробничі потужності, а зовнішня торгівля країни монополізована державою ще від початку встановлення радянської влади. Тож не було жодного сенсу залишати митну службу, як раніше за Російської імперії, УНР і Гетьманату, в підпорядкуванні міністерства фінансів: майже відразу її передають у підпорядкування Наркомату зовнішньої торгівлі. Митниця перестає виконувати свої фіскальні завдання, концентруючись на контролюючих і захисних функціях. Щоправда, в останні роки існування СРСР політичне керівництво поставило на порядок денний питання про перебудову системи зовнішньополітичних та економічних відносин держави, включно з реформуванням митної системи, яка мала відповідати вимогам інтегрованості країни у світову економіку. Було навіть скасовано монополію держави на зовнішню торгівлю. Проте все виявилось марним. Із розпадом Союзу і появою на його теренах низки молодих держав єдина радянська митна система припинила своє існування, ставши основою для розвитку кількох національних.

Незалежна Україна зіткнулася з вельми складними проблемами організації та забезпечення нормального функціонування власної митної служби: колишні адміністративні кордони з іншими радянськими республіками виявилися відкритими й необлаштованими; митні структури країни ще не були повноцінною системою, яка мала б працювати за абсолютно іншими принципами, ніж радянська, захищаючи національні інтереси держави та громадян України. Однак за історично короткий проміжок часу впродовж перших 20 років незалежності це завдання, попри всі негаразди і недоліки, було успішно виконано. Проте прагнення керівництва країни закрити “дірки” в держбюджеті за рахунок фінансових надходжень від митних зборів і платежів вивело на передній план фіскальну функцію митної системи, що призвело до послаблення її контролюючої компоненти. Ось чого варте тривале небажання вищого керівництва країни надавати українській митниці права на проведення оперативно-розшукової діяльності. Так, український державний бюджет щороку і досі виконується майже наполовину винятково зусиллями митників, тоді як у країнах провідних економік відсоток бюджету, забезпечуваного за рахунок митниці, залишається мінімальним. Об’єднання митної служби з податковим відомством, що вперше сталося 2012 р. у рамках Міндоходів, а нині зберігається в структурі ДФС, не мало позитивних наслідків через відмінність цілої низки завдань і функцій митної та податкової систем. Нинішня програма уряду “Україна без контрабанди”, започаткована в червні 2018 р. постановою № 479, не передбачає системних зрушень у сфері реорганізації та запровадження нових принципів функціонування митної справи. Якщо ще 5–6 років тому після відзначення свого 20-річного ювілею Державна митна служба України була перспективною та динамічною національною інституцією з потенційно високим рівнем ефективності виконань завдання вищого керівництва держави з реалізації української митної політики, то нині митна система країни фактично дезорганізована. Вона потребує суттєвих структурних, функціональних і кадрових змін, повноцінного реформування, зважаючи на роботу в умовах гібридної війни та тимчасової окупації Російською Федерацією частини української території.

## **ТРАДИЦІЇ, СИМВОЛИ ТА РИТУАЛИ В МИТНІЙ СПРАВІ: МАТЕРІАЛИ ДЛЯ САМОСТІЙНОГО ОПРАЦЮВАННЯ**

Традиції – вельми ефективний засіб ретрансляції культурних парадигм і способів діяльності, плідність яких засвідчена часом. Це своєрідний спадок минулого, вплив якого на сьогодення й майбутнє наразі складно оцінити. Нині існує два основні підходи до наукового визначення поняття традиції. Прибічники першого розглядають традицію як певний елемент культурної спадщини, натомість адепти другого сприймають її як своєрідний процес, механізм функціонування культури й соціальної комунікації. Здається, що ці підходи не взаємовиключні, отже, їх слід розглядати як такі, що доповнюють один одного й уможливають формування цілісного уявлення про природу традиції.

Традиційність – дуже змістовне явище, яке має соціальний, етичний, історичний, психологічний, фізіологічний і навіть технологічний аспекти. Головне при цьому – наявність певного життєво значущого колективного досвіду та його передача від попередніх наступним поколінням.

Зміст певної традиції може бути переважно утилітарним або ж символічним. У першому випадку йдеться про звичай, у другому – про символи та символічні процедури. Звичай – прагматичне суспільне явище: він завжди розв’язує ту чи іншу життєву проблему, точніше, становить спосіб виконання типового й характерного для даного соціуму завдання, пов’язаного із задоволенням певної потреби. Звідси – прагматичність звичаю. Символічним складником традиції за визначенням є символи та символічні процедури. Можемо лаконічно визначити символ як фігуру чи образ, що використовуються як знак предмета, явища або стану. Наприклад, коло може бути знаком сонця чи колеса, символізувати завершеність, досконалість, мудрість і навіть вічність. Як бачимо, воно здатне позначати вельми конкретні речі й водночас символізувати абстрактні ознаки й категорії.

Символічний характер можуть мати не тільки зображення, але й дії (послідовності дій). Зазвичай цей різновид діяльності називають ритуалами. Не буде помилкою сказати, що “ритуали – це символи в дії”. Більшість наукових визначень ритуалу справді характеризує його насамперед у діяльнісному, поведінковому аспекті. У цьому ритуал подібний до звичаю, який також реалізується переважно в діяльнісному аспекті. Відмінність ритуалу від звичаю – в його символічному характері, особливому призначенні та рівні обов’язковості.

Системи цінностей і способи дій, приписувані певними соціумами своїм “культурним героям” (незалежно від того, справжні вони чи вигадані), які зазвичай виконують роль “предків-засновників” цивілізації, культури або певного виду діяльності (професії), відтворюються в ритуалах. Під час

ритуалу немовби відновлюється первісна ситуація, в якій колись опинився культурний герой, котра донині не втратила значення для даного соціуму, і повторюються ті дії, що були вчинені ним колись і дотепер залишаються взірцевими для колективу. У такий спосіб члени колективу в буквальному розумінні долучаються до “архетипної” моделі діяльності, стають співпричетними до неї, ототожнюючись із культурним героєм.

Закорінений у традиції колектив орієнтований на повторні повідомлення, тобто постійно відтворює і транслює певні зразки та стереотипи. Повторні повідомлення повертають забуте: не створюючи нового знання, вони зберігають і відновлюють уже наявне; безперервно нейтралізують спричинювані часом руйнації усталених структур мислення, поведінки, організації. Ритуальний “сценарій”, зумовлений характером взірцевої моделі діяльності чи події, яка відтворюється знов і знов у численних обрядах, набуваючи статусу діяльнійшої парадигми.

Насамкінець слід зазначити, що ритуали не є символами в буквальному, формальному розумінні. Це, швидше, жести й дії, спрямовані на актуалізацію символів. Ритуали й символи належать до контексту традиції та є найбільш явними її векторами. Загалом вони покликані нівелювати розрив між минулим і сьогоденням, забезпечити формальну й фактичну наступність і спадкоємність у соціумі, тобто закласти міцний фундамент для суспільного розвитку.

Професійна спільнота, котра опікується митною справою в Україні, становить відносно відокремлений і стабільний соціум, утворений на основі спільних завдань, правил і способів діяльності його членів – інакше кажучи, утворений за “цеховим” принципом. Отже, усе сказане щодо ролі традицій, звичаїв, символів і ритуалів у процесі стабілізації соціального розвитку безпосередньо стосується і професійної спільноти митників. Більше того, зважаючи на високий ризик професійних деформацій і пов’язану із цим значну плінність кадрового штату в митних органах, збереження й передача з покоління в покоління “зразкових” систем цінностей, моделей професійної поведінки та соціальної взаємодії набувають для неї особливої актуальності. Тож не дивує постійна увага Державної митної служби до професійних традицій і використання їхнього символічного впливу.

Яскраве підтвердження тому – інститут наставництва, запроваджений у Державній митній службі України з 2005 р. і легалізований наказом Держмитслужби від 06.07.2005 р. № 641 “Про затвердження Положення про наставництво в митній службі України”. Наставництво в митній службі встановлювалося насамперед над особами, вперше прийняті на службу, та молодими фахівцями, які закінчили спеціалізовані навчальні заклади за направленням митних органів, установ чи організацій. Коли новоприйнятий працівник ставав до роботи, він долучався до системи внутрішньо-організаційних та професійно-виробничих відносин і мав відповідати низці вимог, норм, правил поведінки,



які визначають роль людини як працівника, колеги, підлеглого чи керівника. Тому, починаючи з перших кроків, значна увага приділялася процесу соціальної та професійної адаптації нових співробітників, яка передбачала їх активне входження в соціально-виробниче середовище та сприйняття ціннісних орієнтацій колективу. Для забезпечення ефективної соціальної адаптації ново прийнятих працівників, їх активного входження в систему міжособистісних взаємин колективу, засвоєння норм, звичаїв, цінностей та інтересів цього колективу, а також їх професійної адаптації, активного пристосування до змісту професійних і функціональних обов'язків, режиму праці, засвоєння суті та специфіки професійної діяльності важливого значення мало запровадження наставництва. Наставники добиралися із митників “старшого” покоління, найбільш підготовлених, досвідчених та авторитетних працівників, ветеранів митної служби, які мають значний стаж служби в митній системі, ґрунтовні професійні знання і практичні навички. Наставницький “патронат” сприяв формуванню оптимального співвідношення новацій та спадкоємності, перспективності й прагматизму в діяльнісних установках нових працівників.

Так здійснювалася ефективна передача позитивного професійного досвіду від “старшого” покоління митників до “молодшого” (йдеться, звичайно, не про біологічний вік, а про час, присвячений професійній діяльності, перебуванню в “цеху”). Зважаючи на не надто велику тривалість роботи в митній системі середньостатистичного працівника, говорити про наставництво як про форму взаємодії між поколіннями цілком можливо. Змістовний аспект досвіду, який передається таким чином, становлять передусім практичні знання, вміння і навички, необхідні для ефективного виконання професійної діяльності. Завданням наставництва також було виховання шанобливого ставлення до символів, традицій та історії митної служби України, поваги до обраної професії та місця роботи, вірності присязі державного службовця й урочистому зобов'язанню митника.

У Маріупольській митниці, наприклад, діяла структурована система наставництва, що давало перспективи кар'єрного зростання кожному співробітнику. Управління цим процесом, його інформаційне забезпечення покладалося на відділ кадрового забезпечення та з питань запобігання корупції. Ефективність наставницької діяльності вирішальним чином залежала від соціально-педагогічної компетенції керівників, тому ця справа довірялася спеціалістам, які забезпечували високий рівень адаптації молодих фахівців. При цьому керівництво митниці дотримувалось принципів добровільності, матеріальної та моральної зацікавленості.

Стиль наставництва на Львівській митниці її працівники охарактеризували так: “Наставник намагається працювати з підопічним, але не скеровувати його. Активно бере участь у розв'язанні проблем та прийнятті рішень, пропонує альтернативи, відповідні ресурси, з підопічним встановлює партнерські стосунки. Наставник та підопічний активно працюють разом, вони можуть висувати гіпотези, експериментувати та застосовувати страте-

гії, які видаються найефективнішими під час вирішення конкретних питань. Такий стиль є яскравим прикладом партнерства, в якому кожен відчуває відповідальність за успішне розв'язання проблеми”.

На Кримській митниці найефективнішим вважалося поєднання зусиль керівника відповідного структурного підрозділу, наставника і працівників кадрових служб. “Цілеспрямоване планування процесу адаптації молодого працівника дозволяє нам, з одного боку, зменшити можливість помилок, розчарувань, які пов'язані з першими кроками в службовій діяльності, а з іншого – сприяє зниженню плинності кадрів, покращанню професійної підготовки особового складу”, – зазначали кримчани. Актуальним для працівників Кримської митниці було питання підготовки найкращих працівників до виконання функцій наставників, а також створення системи заохочення для підтримання високої ефективності інституту наставництва.

Отже, наставництво характеризувалося наявністю обох визначальних ознак “традиційності” (плекання позитивного колективного досвіду та його передача від попередніх наступним поколінням) і цілком може розглядатися як приклад запровадження засад традиційності у професійну діяльність митників.

Важливим чинником повноцінного функціонування утворених за професійною ознакою спільнот, як уже зазначалося, є пов'язані із професією звичаї. Трудові колективи митників – не виняток.

До звичаїв у митній службі України загалом та в окремих трудових колективах насамперед слід зарахувати практику “шефської” допомоги знедоленим дітям – сиротам і позбавленим батьківського піклування, дітям із фізичними вадами та вадами розумового розвитку.

Так, наприклад, Дніпропетровська митниця опікувалася вихованцями Верхньодніпровського будинку-інтернату № 1, розташованого на невеликому острові між трьома областями – Кіровоградською, Полтавською та Дніпропетровською. Мешканці інтернату – хлопчики та юнаки від 5 до 25 років із тяжкою розумовою відсталістю та психічними розладами. Який би керівник не очолював митницю, ніхто з них не залишав поза увагою проблеми та потреби інтернату. Відвідуючи підшефних, працівники митниці привозили із собою те, чого бракувало закладу: фарбу, побутову хімію або будівельні матеріали і, звичайно, солодощі та фрукти для дітей.

Колектив Ягодинської митниці шефствував над Головненською школою-інтернатом для дітей-сиріт, що в Любомльському районі Волинської області. Шефи завжди приїздили з гостинцями: іграшками, різноманітними смаколикami, новісіньким і модним одягом, зошитами, книгами, спортивним інвентарем... Подарували пральну та швейну машинки, музичний центр і телевізор. Зайве говорити, що діти завжди з нетерпінням чекали на шефів у погонах.

Шефство Черкаської митниці над Корсунь-Шевченківською спеціалізованою школою-інтернатом розпочалося близько двадцяти років тому.

Для черкаських митників така співпраця зі спеціалізованим навчально-виховним закладом дуже швидко переросла в щире дружбу. Відвідували діток щонайменше 5 разів на рік (у березні, коли відбувався звітний концерт вихованців, у червні – в День захисту дітей, 1 вересня – у День знань, у Міжнародний день інвалідів, у День Святого Миколая) і завжди із цінними подарунками.

Зрештою, така добродіяльність стала звичною й у масштабах усієї Державної митної служби України. Так, зокрема, 2007 р. митники України з ініціативи профспілки й ради ветеранів організували весняний відпочинок та оздоровлення в МРЦ “Перлина” для дітей-сиріт і позбавлених батьківського піклування Чудельської, Хотинської, Корсунь-Шевченківської, Богодухівської, Сахновчанської шкіл-інтернатів і двох криворізьких дитячих будинків.

Також слід відзначити практику передання до церков ікон та інших предметів обрядового призначення, вилучених під час спроб незаконного переміщення через митний кордон. Уперше подібна, до того часу безпрецедентна, передача відбулася 28 жовтня 1997 р., коли представникам трьох релігійних конфесій (Української православної церкви Київського патріархату, Української православної церкви Московського патріархату та Української автокефальної православної церкви) Державною митною службою було передано близько 500 старовинних ікон, складнів, хрестів і старовинних видань Святого Письма. Ікони, хрести, стародруки вилучено митниками під час спроб незаконного вивезення їх за кордон. Відтоді повернення врятованих від протиправного вивезення святинь до храмів стало для митників звичною справою, яка наразі вже може вважатися традицією.

Не можна оминати увагою й широко практиковані в митній системі конкурси професійної майстерності. Навесні 2008 р. у підрозділах Чернігівської митниці за підсумками роботи у попередньому році та з урахуванням результатів щорічного оцінювання проведено конкурс професійної майстерності “Кращий за професією”. Конкурс здійснювався в номінаціях “Кращий спеціаліст” і “Кращий керівник”. Серед тих, чия професійна майстерність відзначена найвищою оцінкою, – представники оперативних підрозділів, митних постів, служби митної варти й організації боротьби з порушеннями митного законодавства. Власне, серед працівників Чернігівської митниці конкурс професійної майстерності проводився щорічно. Основною метою конкурсу було заохочення працівників до постійного підвищення свого професійного рівня. У визначенні переможців урахувалися професійні та ділові якості кандидатів, а також високі показники у професійній діяльності. Перший етап проходив безпосередньо в підрозділах, на другому – з усіх представлених керівниками структурних підрозділів кандидатів визначалися найкращі в митниці.

26 листопада 2009 р. на Виноградівській митниці відбувся черговий конкурс професійної майстерності за трьома основними напрямками: пасажирським, вантажним і “кінологічним”, де змагалися кінологи разом зі свої-

ми чотирилапими вихованцями. Змагання проходило в шість етапів: 1) експрес-тестування; 2) протокол; 3) конкурс пошуківців; 4) конкурс капітанів команд; 5) “домашнє завдання”; 6) конкурс кінологів. Підбиття результатів конкурсу здійснювала комісія, до складу якої ввійшли керівництво митниці, начальники структурних підрозділів, голова спілки ветеранів та інші досвідчені фахівці з митної справи.

Керівництво Миколаївської митниці також не стояло осторонь цього процесу і вживало необхідних заходів щодо підтримки високого професійного рівня кожного службовця. Для участі в конкурсі запрошувались усі бажаючі: і молоді митники, які з перших днів служби прагнули довести, що опанували тонкощі нелегкої професії митника, і визнані фахівці своєї справи, котрі досягли вагомих результатів у роботі. Здорова конкуренція сприяла згуртуванню колективу, становленню стосунків взаємодовіри, взаєморозуміння, плідної та ефективної співпраці. До речі, переможцем конкурсу “Кращий за професією” стала Анастасія Новосад, старший інспектор ВМО № 6, випускниця Академії митної служби України 2007 р.

Переможців конкурсів професійної майстерності серед працівників митних органів, спеціалізованих митних установ та організацій рекомендували до участі у всеукраїнському конкурсі, який проводився Державною митною службою України.

Перший всеукраїнський конкурс серед працівників і колективів митних органів, спеціалізованих митних установ та організацій у сфері професійної майстерності, спорту і художньо-самодіяльної творчості передбачав пошук нових форм і методів управлінської діяльності в митній системі, підвищення її ролі й ефективності у виконанні завдань митної служби, вдосконаленні системи добору кадрового резерву шляхом визначення найбільш кваліфікованих фахівців з питань митної справи тощо. Важливою функцією конкурсу була також пропаганда культурно-освітньої роботи в колективах, самоосвіти серед працівників, активізація занять з фізичного виховання. Збереження традицій творчості як частини духовної культури – ще один складник проведення цього конкурсу.

Загалом у першому всеукраїнському конкурсі взяли участь понад шість з половиною тисяч митників – більше ніж третина всіх співробітників митної служби України. Конкурс проходив у три етапи: на першому – в митних закладах та установах визначалися найкращі у відповідних номінаціях (“Митна вікторина”, “Мистецькі таланти”, “Спортивні змагання”), яких делегували на другий – фінальний – етап до Києва. Урочисті збори, присвячені Дню незалежності України, під час яких було нагороджено переможців конкурсу, найкращих, стали третім етапом.

Відтоді проведення всеукраїнського конкурсу серед працівників і колективів митних органів, спеціалізованих митних установ та організацій стало доброю традицією Державної митної служби України.

Слід зауважити, що вживання тут терміна “традиція” певною мірою умовне, адже не так багато часу минуло з моменту запровадження конкурсу, і всі згадані вище аспекти діяльності митників цілком можуть розглядатись як приклади професійних звичаїв з потенціалом традиційності: в усіх цих випадках ідеться про досягнення певного прагматичного ефекту (створення позитивного іміджу професійної групи, підвищення загальнокультурного й професійного рівня її членів, забезпечення єдності колективу тощо), така діяльність звична й регулярна.

Носіння представниками професійних спільнот нагород і заохочувальних відзнак також здебільшого зараховують до звичаїв.

У митній службі порядок носіння нагород і відомчих заохочувальних відзнак здавна регламентувався нормативно. Так, наприклад, наказом пакаузного наглядача Харківської митниці від 1 лютого 1890 р. № 4 вкотре (утрете!) суворо затверджено потребу носіння разом із форменим одягом не тільки на службі, але й поза нею всіх заохочувальних відзнак, як-от: хрестів, медалей, галунів і нашивок. Додатково наголошувалося, що винних у невиконанні наказу буде покарано. Отже, зараховувати правила носіння нагород і відомчих заохочувальних відзнак митниками до сфери звичаїв навряд чи доречно.

Але відомчі відзнаки й нагороди в контексті розгляду митних традицій, символів та ритуалів заслуговують на окрему увагу – насамперед як символи. Заохочувальні відзнаки Державної митної служби України символізували і засвідчували заслуги (нагрудний знак “Золота зірка “За заслуги””; нагрудний знак “За заслуги”), сумлінну службу (нагрудний знак “За сумлінну службу в митних органах” 1-го, 2-го, 3-го ступенів; пам’ятний нагрудний знак “За сумлінну службу в митних органах України”), звитягу (нагрудний знак “За звитягу” 1-го, 2-го, 3-го ступенів), професійний авторитет (нагрудний знак “Почесний митник України”), високий рівень професійної майстерності (нагрудний знак “Відмінний митник” 1-го, 2-го ступенів), тривалу працю (нагрудний знак “Ветеран Державної митної служби України”) їхніх власників.

Крім цього, всі заохочувальні відзнаки, що використовувалися в українській митній системі, символізували зв’язок із нею завдяки наявності серед атрибутів будь-якого знака емблеми Державної митної служби України.

Емблемою Державної митної служби України було зображення золотого кольору крилатого жезла Меркурія – *кадуцея*, увінчаного Знаком Княжої Держави Володимира Великого (тризубом), накладеного на два перехрещені ключі. Емблему вміщено в колі зеленого кольору, прикрашеному золотим картушем.

Тризуб як символ української державності позначав “державницький характер і спрямованість” митної служби, а також її державний статус.

Кадуцей зазвичай трактується як жезл Меркурія (у давніх греків – Гермеса), вісника богів і покровителя торгівлі. Меркурій повідомляв людям про волю богів і з цим, зокрема, пов'язують наявність у зображенні кадуцея крилець (символ швидкості, польоту) і змії (спроможність досягнути божественну мудрість). Як покровитель торгівлі Меркурій-Гермес сприяв розвитку товарного обміну й успіхові в торговельних справах. У ХІХ ст. кадуцей став символом мирної торгівлі й міжнародного обміну. А з часом у багатьох країнах він набув значення символу зовнішньої торгівлі, тож часто використовується як емблема митних органів.

Крім емблеми, до легальних символів Державної митної служби України належали її прапор і штандарт Голови.

Прапор Державної митної служби України був прямокутним полотнищем зеленого кольору. У верхньому лівому куті зображено Державний прапор України, а в центрі – емблему Державної митної служби України.

Штандарт Голови служби мав вигляд зеленого квадратного полотнища із зображенням у центрі емблеми Державної митної служби України. Полотнище за периметром облямовано золотою лиштвою як орнамент із дубового і лаврового листа.

Утворена 2014 р. на базі ліквідованого Міністерства доходів і зборів України Державна фіскальна служба України успадкувала символіку свого попередника.

Емблема Державної фіскальної служби України являє собою зображення срібної гривни з відсіченою часткою, яка покладена на чашу важільних терезів, що символізує справедливе, виважене стягування податків. Посередині емблеми розташовано малий Державний Герб України, покладений на об'єднаний з терезами кадуцей – символ торгівлі та економіки. Емблема розташована посередині круглого синього щита із золотистим окуттям, що символізує захист інтересів держави. Ваги та кадуцей – золотистого кольору.

Прапор Державної фіскальної служби України – прямокутне полотнище синього кольору зі співвідношенням сторін 2:3. У центрі полотнища розміщено зображення емблеми Державної фіскальної служби України. У верхній і нижній частинах полотнища, на відстані 1/20 його висоти, розташовано дві золотисті смуги. Висота емблеми становить 2/3 висоти полотнища. Висота золотистих смуг – 1/20 висоти полотнища.

На зворотному боці прапора, у центрі полотнища розміщено напис у три рядки жовтого кольору “Державна фіскальна служба України”, а також у верхній та нижній частинах полотнища, на відстані 1/20 його висоти, розташовано дві золотисті смуги.

Емблема спеціального підрозділу ДФС “Фантом” становить собою напис “ФАНТОМ” на фоні зображення прицільної сітки у вигляді кола та напівхреста.

Що ж до митних ритуалів як символічних процедур, то їх прикладів не надто багато. Зазвичай згадують процедури прийняття Урочистого зо-

бов'язання митника та складання Присяги державного службовця, вручення відомчих відзнак і привітання з нагоди присвоєння чергового звання.

Процедури прийняття Урочистого зобов'язання митника та складання Присяги державного службовця в більшості митних органів, спеціалізованих митних установ та організацій суттєво не відрізнялися.

Прийняття Урочистого зобов'язання митника (складання Присяги державного службовця) відбувалося в урочистій обстановці в присутності членів трудового колективу, ветеранів митної служби та представників громадськості. Урочистості відкривав керівник митного органу (спеціалізованої митної установи чи організації). Звучав Гімн України. У короткій промові керівник наголошував на значенні Урочистого зобов'язання митника (Присяги державного службовця) в забезпеченні сумлінного, самовідданого служіння Україні. Після цього кожен працівник проголошував текст Урочистого зобов'язання (Присяги) і скріплював його своїм підписом. Із прийняттям Урочистого зобов'язання митника (Присяги державного службовця) вітали працівників їхні старші колеги, керівники й ветерани митної служби.

Схожі між собою були і процедури нагородження заохочувальними відзнаками та привітання з нагоди присвоєння чергового звання. Обидві провадилися переважно під час святкових зборів трудового колективу чи на нарадах керівного складу. Начальник відділу кадрової роботи зачитував наказ про нагородження заохочувальними відзнаками чи присвоєння чергового звання, а керівник митного органу (спеціалізованої митної установи, організації) вітав працівників і вручав заохочувальні відзнаки чи погони. Потім працівник урочисто виголошував: "Служу народу України!"

Церемоніальний характер мали і процедури проведів працівника на заслужений відпочинок та прийняття нових членів до спілки ветеранів митної служби.

Коло церемоніальних процедур, які практикувалися в митних закладах освіти, дещо ширше. Це пов'язано насамперед із особливостями функціонування таких закладів, їхніми завданнями та специфічним контингентом. Ідеться передусім про базовий митний заклад освіти – Академію митної служби України, який з 2014 р. увійшов до складу Університету митної справи та фінансів. Процедури урочистого посвячення в курсанти (студенти) Академії митної служби України та випуску (суміщеної з процедурами прийняття Урочистого зобов'язання митника й присвоєнням спеціального звання) характеризувалися масовістю та яскравою видовищністю, мали запозичення з військових ритуальних практик (внесення й винесення прапора, піднімання прапора, виконання гімну академії, урочиста хода випускників) і справляли потужний психологічний вплив. Коли випускники підкидали угору монети, "щоб зірки падали на плечі", символічний складник дійства сягав апофеозу. Усі вищезгадані процедури можуть розглядатись як

приклади “обрядів переходу”, за допомогою яких відбувається зміна професійного й соціального станів, єднання професійної спільноти та зняття зумовленої цими змінами психологічної напруги (основні функції ритуалу дивись вище). Але й тут не обійтись без застережень. Ритуали зазвичай передбачають існування десь у минулому “культурного героя”, мають на меті ототожнення з ним під час ритуалу й полягають у відтворенні вчиненого ним або за його участі акту, що має для даного соціуму священний характер. Більшість згаданих вище церемоній навряд чи можна вмістити в “прокрустове ложе” такої матриці ритуалу. Найближчі до неї церемонії вшанування пам’яті загиблих у Другій світовій війні, що повсюдно практикувалося митниками під час святкування Дня Перемоги й передбачало покладання квітів у місцях пам’яті й відчуття причетності до подвигу, яким було наближено перемогу. Тут наявний дещо узагальнений “культурний герой” (відомий або невідомий солдат, що поклав своє життя на вівтар перемоги), ототожнення з його священною справою, відсутнє лише символічне відтворення діяння. Цей складник ніби переноситься в майбутнє і пов’язується з урочистою обіцянкою “бути гідним подвигу” і “продовжувати справу” героя. Інша річ, чи доречно вважати таку церемонію *професійним* ритуалом... Для деяких локальних професійних спільнот митників це застереження неактуальне, оскільки їхні культурні герої – передовсім представники професії. Так, одним із фундаторів Рава-Руської митниці був колишній заступник керівника митниці М. Ногаль, який пішов із життя у 2003 р. Багаторічний досвід ветерана, досконале знання митної справи, неухильне дотримання вимог професійної етики сприяли тому, що на митниці сформувався згуртований високопрофесійний колектив. Щорічно працівники покладають квіти на могилу свого колеги, який зробив неоціненний внесок у розбудову Рава-Руської митниці та підвищення професійної майстерності не одного покоління митників. Його приклад впливав і, що важливо, продовжує впливати на формування професійної свідомості працівників Рава-Руської митниці (тепер – поста). Навряд чи буде перебільшенням твердження, що ця людина цілком заслужено набула статусу “культурного героя” для своєї локальної професійної спільноти.

До речі, потреба в авторитетному для всіх або принаймні для більшості представників професійної спільноти митників “культурному герої” засвідчується, зокрема, фактом “сакралізації” відверто фіктивного персонажа. Ідеться про одного з героїв істерну 1969 р. “Біле сонце пустелі” режисера В. Мотиля – митника Павла Артемійовича Верещагіна, чий образ талановито втілював на екрані актор П. Луспекаєв. Зображення П. Луспекаєва в ролі Верещагіна нескладно було знайти в інтер’єрі кабінету практично будь-якого керівника митного органу, спеціалізованої митної установи чи організації зазвичай неподалік від емблеми й прапора Державної митної служби України.



Це, безумовно, позитивний факт, який свідчить про прагнення сучасних митників рівнятися на найкращих представників професії та ефективність традиційних механізмів відтворення професійних цінностей і моделей поведінки. Але водночас він демонструє і недостатню продуктивність вітчизняного професійного міфотворення, без якого неможливе формування власного конкурентоспроможного “культурного героя”, а отже, і повноцінних професійних ритуалів.

Підсумовуючи результати розгляду традицій, символів і ритуалів, що були притаманні митній службі України, доцільно ще раз наголосити, що потенціал традиційної передачі цінностей, оцінок і взірцевих моделей поведінки використовувався в митній справі далеко не повністю, ефективність такої передачі могла бути набагато вищою. Незначний рівень традиційної регламентації царини суто професійної діяльності митників пояснюється, з одного боку, розривом традиції, який відбувся за радянських часів, а з іншого – високою інтенсивністю нормативно-правової регламентації. Митна служба України потребувала власних “культурних героїв”, а митна справа – розширення кола звичаїв і ритуалізованих практик. Не слід було боятися “ви-найдених традицій”, а лише виважено ставитись до їх запровадження. Адже будь-яка ТРАДИЦІЯ завжди починається з інновації...

Однак реформи, започатковані наприкінці 2012 р., не сприяли закріпленню й поширенню традицій, оскільки припинила своє існування Держмитслужба України, а митники продовжили свою роботу в інших відомствах.

## ХРОНОЛОГІЧНА ТАБЛИЦЯ

VI ст. до н. е.	Заснування більшості давньогрецьких колоній у Північному Причорномор'ї.
VI–III ст. до н. е.	Налагодження північночорноморськими полісами тісних торговельних відносин зі своїми метрополіями, з крупними центрами Егеїди, Південного Причорномор'я, а також між собою.
IV ст. до н. е.	Різномірні свідчення про існування на Боспорі інституту елліменістів – відповідальних за стягування мита в портах.
IV ст. до н. е.	Причорноморські поліси забороняють обіг усіх іноземних грошей на своїй території.
IV–III ст. до н. е., межа	Херсонеська громадянська присяга, що суворо забороняє продаж “хліба, який звозиться з рівнини” в іншому місці, крім Херсонеса. Приклад виявлення монопольних тенденцій у зовнішньоекономічній сфері.
бл. 394 р. до н. е.	Договір між Боспором і Афінами щодо регуляції судових процедур, взаємної ателії та афінської протопрасії на Боспорі.
бл. 349–347 р. до н. е.	Згадка про пільгові митні тарифи, встановлені боспорським тираном Левконом I у хлібній торгівлі з м. Мітілена (о. Лесбос).
346 р. до н. е.	Афінський декрет на честь Спартока II, Перісада I та Аполлонія, котрий підтверджував попередній договір щодо ателії та привілеїв афінянам, наданих їхнім батьком Левконом I.
340/330 рр. до н. е.	Ольвійський декрет Каноба, сина Фрасідаманта, що встановлював право вільного перевезення грошей через митний кордон.
334/333 рр. до н. е.	Декрет про ісополітію (рівноправність) громадян Мілета й Ольвії, який підтверджує взаємну ателію (безмитність) для громадян цих полісів.
328/326 р. до н. е.	Додаткове підтвердження Перісадом I Боспорським права першочергового завантаження судені й ателії під час вивезення хліба до Афін.
309 р. до н. е.	Боспорський архонт-басилевс Євмел пообіцяв народним зборам збереження ателії, якою користувалися громадяни Пантікапея за його предків.

288 р. до н. е.	Афінський декрет на честь Спартока III, що згадував про збереження на Боспорі низки привілеїв, якою афіняни користувалися ще за Сатира і Левкона, крім ателії.
254 р. до н. е.	Посольство Перісада II Боспорського в Єгипет до Птолемея II Філадельфа, метою якого стало вироблення спільної позиції двох держав щодо проблем Східного Середземномор'я.
107 р. до н. е.	Придушення повстання Савмака на Боспорі та перехід держав Північного Причорномор'я під суверенітет понтійського царя Мітридата VI Євпатора.
46 р. до н. е.	Вірогідне надання Херсонесу Цезарем елевтерії (свободи) внаслідок посольства Гая Юлія Сатира, сина Теагена.
I ст. н. е.	Північночорноморський ринок органічно включається в економічну систему Римської імперії.
140-ві роки	За імператора Антоніна Пія Тіра під контролем адміністрації римської провінції Нижня Мезія здобуває митно-податковий імунітет. Завдяки посольству Гераклеї Понтійської Херсонес остаточно здобуває від Антоніна Пія елевтерію.
II–III ст., межа	Надання Савроматом II ателії на разове вивезення хліба фіасу навклерів (релігійному об'єднанню купців-судновласників) з Горгіппії.
201 р.	Рескрипт імператора Септимія Севера про підтвердження імунітету Тіри та одночасне обмеження її суверенітету щодо надання громадянства.
IV ст., початок	Константин I Великий підтвердив давню елевтерію Херсонеса, дарував городянам звільнення від податей та скасування мита з їхніх суден – ателію.
IV ст., кінець	Загибель більшості античних поселень Північно-Західного Причорномор'я, зокрема Тіри та Ольвії.
488 р.	Херсонеський напис про відновлення оборонних стін, у якому згадується загін балістаріїв, що утримувався за рахунок коштів міського практия (митниці).
VI ст., перша половина	Загибель більшості дрібних античних поселень Таврики та Боспору. Вхідження Херсонеса і Боспору до складу Східно-Римської (Візантійської) імперії.

VI ст., друга чверть	Митна реформа візантійського імператора Юстиніана I.
VI ст., друга половина	Згадки про візантійського намісника Херсонеса і Таврики – дуку, який поєднував військову та цивільну владу. Також дука контролював митну справу.
VII – перша половина XI ст.	Здійснення візантійського державного контролю за переміщенням товарів у порту Херсона, про що свідчать свинцеві печатки (молівдовули) імперських митників з багатьох центрів балкансько-малоазійського регіону.
IX ст.	Арабський письменник Ібн-Хордадбех повідомляв про торгівлю Київської Русі на Каспійському та Чорному морях.
IX–X ст.	Діяльність у Херсоні представників візантійської митно-податкової адміністрації – комерціаріїв феми Клімати.
805, 903 рр.	Діденхофенський митний капітулярій та редакції Рафальштетенського митного статуту, які регламентували митні відносини між західноєвропейськими королівствами і Руссю.
907/911, 944 рр.	Торгові угоди Давньоруської держави з Візантією. Перша документальна фіксація вітчизняної митної справи на міжнародній арені.
IX ст.	Встановлення торговельно-митних відносин Київської Русі з Угорщиною та Польщею.
X ст.	У Київській Русі запроваджується практика пломбування товарів.
XI ст.	Вихід розширеної редакції “Руської правди”, де у ст. 37 йшлося про митників.
1117 р.	Київський князь Володимир Мономах у творі “Повчання дітям” характеризує ставлення до послів, купців, збирачів мита і данини.
1129 р.	Серія грамот на міжнародний ярмарок в австрійському місті Енсі про регламентацію ярмаркового мита для “возів, які йшли в Русь, або з Русі”.
1137 р.	Великокнязівський Статут для церкви Св. Софії на Опоках, що дозволяв церквам і монастирям виконувати митні процедури.
1192 р.	Герцог австрійський Леопольд встановив митні пільги для регенсбурзьких купців, що торгували з Давньоруською державою.

1195 р.	Торговий договір між Смоленськом та Любеком – одна з небагатьох пам'яток середньовічного митного права на території Русі.
XIV ст.	На Русі запроваджується “гамга” як окремий митний збір з іноземців на користь Золотої Орди, одночасно продовжує існувати й “мити”, але застосовується лише для внутрішньої торгівлі.
1356 р., 17 червня	Польський король Казимир III надав Львову маґдебурзьке право.
1370-ті роки	Надання Львову права складу.
1379 р., 18 листопада	Перша згадка про складське право Луцька та Володимира.
1380 р.	У Львівській митниці встановлювалися склади для товарів.
1390 р.	Волоський воєвода Мірча дозволив купцям зі Львова торгувати всіма товарами після сплати торгового мита.
1354 р.	Польський король Казимир видав закон, за яким усі митні збори, що існували в українських землях, бралися під контроль Польщею.
1393 р.	Ярлик хана Тохтамиша з вимогою до польсько-литовського володаря про збір данини з українських земель.
1408 р.	Молдавський воєвода і господар Олександр дозволив торгувати на його землях львівським купцям після сплати торгового мита.
1408, 1456 і 1460 рр.	Грамоти молдавських господарів, які регулювали митні відносини.
1425 р.	Польський король Владислав II звільнив Львів від сплати мита в межах усього Польського королівства.
XV ст., перша третина	Надання складського права Києву.
1440 р., 25 лютого	Король Владислав III видав грамоту, за якою все зібране мито йшло у скарбницю Львова.
1454 р.	Звільнення польської шляхти від сплати мита за Нішавським привілеєм.
1460 р.	Молдавський воєвода і господар Стефан IV підтвердив купцям зі Львова та подільських земель привілеї на торгівлю.
1494 р., 26 травня	Звільнення київських міщан від сплати мита по всій Київській землі.

1496 р.	Сеймова конституція, що дозволила польській шляхті експортувати без сплати мита продукцію власного виробництва та імпортувати товари для власного споживання.
1497 р.	Привілей про безмитну торгівлю для київських купців по всій території Речі Посполитої.
1499 р.	Кримський хан Менглі-Гірей скаржився на козаків, які “соль беруть, а мито не дають”. Польський король Ян Ольбрехт дозволив львівським купцям збирати мито на правах королівських збирачів.
1499 р.	“Грамота про прибутки воєводські” – нормативний акт литовського князя Олександра, який регулював митну діяльність в українських містах.
1501 р., 16 лютого	Підтвердження князем Олександром привілею (уставної земської грамоти) Казимира Волинській землі, де зазначалося, щоб на нових торгах не стягували нові мита, а лише старі.
1507 р., 8 грудня	Привілей Жигимонта I Київській землі, яким заборонялося стягувати нові мита.
1529 р., 1 вересня	Підтвердження привілею Жигимонта I Київській землі, яким заборонялося стягувати нові мита.
1529 р., 29 вересня	Прийняття Першого Литовського статуту, який у ст. 21 регулює митні відносини.
1529 р., 24 жовтня	Підтвердження привілею Жигимонта I Київській землі, яким заборонялося стягувати нові мита.
1532 р., 10 червня	Універсал Жигимонта I про затвердження торгових шляхів для перегону волів і перевезення товарів з Волощини, Поділля, Галичини та Волині на територію Польщі.
1545 р.	Ревізія волинських замків.
1547 р., 27 березня	Привілей Жигимонта I всій землі Волинській, яким заборонялося встановлювати нові мита.
1551 р.	Віленський сейм, на який шляхта Великого князівства Литовського подала прохання щодо нового врегулювання митних відносин.
1554 р.	Віленський сейм, на який волинська шляхта подала прохання про дозвіл безмитного вивезення до Гданська жита, ярини, попелу та інших лісових товарів.

- 1554 р. Надання волинським купцям, які возили хліб на продаж до Луцька, Володимира і Торчина, привілею на звільнення від сплати мита.
- 1557 р., 21 березня Угорська королева Ізабела дозволила купцям зі Львова безмитно торгувати по всій Угорщині.
- 1559 р. Надання дозволу княжатам, паненятам і всій шляхті Великого князівства Литовського експортувати без сплати мита лісові товари власного виробництва і з власних маєтків, а також вирощене, а не куплене збіжжя й худобу за умови присяги пана або його слуги на першій коморі, що товар вироблено або вирощено у власному господарстві.
- 1561 р., 7 грудня Прийняття великим князем литовським і господарською радою постанови про нове мито.
- 1562 р. Заснування складу солі у Бересті.
- 1564 р. Указ короля польського Казимира про перехід під контроль Польщі литовських торгових шляхів.
- 1566 р. Набуття чинності Другим Литовським статутом, який містив артикули про митну справу.
- 1567 р. П'юотрковська конституція, що забороняла євреям Польщі збирати мито.
- 1569 р. Видання “Кодексів османських законів” султана Селіма II, які регулювали митно-податкові відносини в Акермані.
- 1569 р., 12 серпня Люблінський сейм. Люблінська унія, яка містить розділ “Торгові мита”. Заборона в подальшому євреям орендувати різні збори.
- 1579 р., 19 квітня “Козача конституція” Баторія, котра офіційно встановила посаду гетьмана, символіку з клейнодами з правом торгувати, але до Києва.
- 1588 р. Прийняття Третього Литовського статуту.
- 1633 р. Встановлення у Польщі чотирьох митних центрів, серед яких і Львів.
- 1633 р. Рішення Львівської тарифної комісії, яке покладено в основу митного законодавства Б. Хмельницького.
- 1643 р. Прийняття сеймової конституції про заснування митниць (“комор”) у прикордонних містах України: Ніжині, Ромнах, Гадячі, Конотопі, Кременчуці, Батурині, Лоеві, Любечі, Острі, Чорнобилі, Чернігові, а також у Києво-Печерському монастирі.

1648 р., липень	Договір із Цісарем Турецьким про митні пільги щодо торгівлі на Чорному морі.
1649 р., 19 квітня	Угода Б. Хмельницького з Московським царством про безмитну торгівлю.
1649 р., 26 квітня	Універсал Б. Хмельницького про митні пільги нижинському купцеві Гнату Івановичу.
1649 р.	Зборівський договір Б. Хмельницького із Річчю Посполитою, в якому регулювалися правила збирачів податків.
1649 р., вересень	Скасування московським урядом через Посольський приказ правил безмитної торгівлі для українських купців після Зборівського договору.
1653 р.	Прийняття Торгового статуту Московського царства.
1654 р., 21 квітня	Універсал Б. Хмельницького про стягнення мита з імпорту та експорту товарів.
1654 р., 28 квітня	Універсал Б. Хмельницького про безмитну торгівлю для київських міщан.
1654 р.	Митний тариф Гетьманської України, який був диференційованим і нижчим за польський.
1657 р., 15 березня	Універсал Б. Хмельницького про безмитну торгівлю київських міщан зі Старим Биховим.
1667 р.	Прийняття Новоторгового уставу в Московській державі.
1699 р., 10 березня	Грамота московського царя за клопотанням гетьмана І. Мазепи і київського в'їта про лояльне ставлення до торгових людей.
1710 р.	Конституція гетьмана П. Орлика, яка містить ст. 16 про митні правові норми.
1734 р.	Запорізька Січ у питаннях митної політики підпала під однакові умови з Гетьманською Україною.
1753 р.	Організація у Переволочні та Кременчуці російських митниць. Початок ліквідації митної автономії України.
1754 р., 15 липня	Митні збори у вигляді індукти та евекти, що збиралися для потреб України царським урядом Росії, скасовувалися.
1754 р., вересень	Скарга К. Розумовського на царський указ про заборону збирати для гетьманського скарбу індукти.
1755 р., 28 березня	Скасування мита на Запоріжжі.



1755 р.	У Росії запроваджується перший митний статут, згідно з яким на території України починають функціонувати російські митниці.
1762 р., 16 жовтня	Царським урядом запорожцям заборонялося завозити з Польщі горілку.
1767 р.	Указ Катерини II про вільну торгівлю.
1774 р.	У Львові створено адміністрацію митних доходів.
1775 р., 4 серпня	Закон про митний тариф для чорноморської торгівлі.
1776 р., 26 травня	Сенатський наказ про організацію і склад південноукраїнських митниць.
1782 р., 27 вересня	Указ Катерини II про створення митної прикордонної варти.
1784 р.	Утворення Феодосійської митниці.
1788 р.	Створюється Севастопольська митниця.
1792 р.	Створюється Очаківська митниця.
1795 р., 12 квітня	Відкриття Одеської митниці.
1796 р., 16 вересня	Закон про митний тариф. Пільги для чорноморської торгівлі.
1796 р.	Поширення митного тарифу Австрії на Галичину.
1810 р., 19 грудня	Запровадження в Росії протекційного антифранцузького митного тарифу.
1811 р., 25 жовтня	Створення Департаменту зовнішньої торгівлі – центрального органу влади з митної справи в Російській імперії.
1819 р., 15 вересня – 1857 р., 15 вересня	Режим безмитної торгівлі “порто-франко” на території Одеси.
1822 р.	Закон про митний тариф (протекційний). На територію Росії заборонено імпортувати 300 найменувань товарів.
1864 р.	Департамент зовнішньої торгівлі реорганізовано у Департамент митних зборів.
1876 р.	Уведення в Росії золотого мита на іноземні товари.
1884 р.	Проект Конституції М. Драгоманова “Вільний народ – вільна спілка” про подушні податки, акцизні збори та товарні склади.
1891 р.	Закон про протекційний митний тариф. Протягом 26 років доповнювався подібними документами – у 1894, 1904, 1910 рр.
1811, 1819, 1857, 1892, 1904, 1910 рр.	Митні статути – комплексні нормативно-правові акти, що регулювали митну справу на території Російської імперії.

1905 р.	Проект Конституції М. Міхновського “Самостійна Україна”, який містить розділ “Фінанси”.
1917 р., 28 червня	Створено Генеральний секретаріат як уряд на чолі з В. Винниченком. У складі Генерального секретарства фінансів створено Департамент митних зборів.
1917 р., 22 грудня	Генеральне секретарство фінансів через свій Обіжник № 18 спробувало підпорядкувати собі митні установи, що розміщувалися на території УНР.
1917 р., грудень	Генеральний секретар у продовольчих справах УНР М. Ковалевський заборонив вивезення продовольства за межі України.
1917 р., грудень	Призначення Центральним комітетом Всеросійської спілки митних службовців РСФРР Тимчасової ради з митного управління.
1917 р., 12 грудня	Постанова Наркоматів внутрішніх справ і закордонних справ РСФРР “Про правила в’їзду та виїзду з Росії”.
1917 р., 29 грудня	Декрет РНК РСФРР “Про дозвіл на ввезення та вивезення товарів”.
1918 р., початок	Відновлення роботи Департаменту митних зборів при Наркоматі фінансів РСФРР.
1918 р., 22 січня	Четвертий універсал Центральної Ради (проголошення незалежності УНР), який містить вимоги щодо торговельно-митних відносин.
1918 р., лютий	Мирний договір УНР з Болгарією та Туреччиною.
1918 р., 9 лютого	Брестський мирний договір між УНР та державами Четверного союзу, який відновлював і регламентував торговельні стосунки між ними, у тому числі й питання стягнення мита.
1918 р., березень	У складі Міністерства фінансів УНР створюється Департамент митних зборів.
1918 р., березень	Створено Комісійну раду з питань організації митної системи УНР, яка приймає рішення про встановлення тимчасового митного нагляду на кордонах УНР.
1918 р., 21 березня	Встановлення тимчасового митного огляду на кордонах УНР.
1918 р., квітень	Створення митно-тарифного і трактатного відділу в структурі Наркомату торгівлі та промисловості РСФРР (НКТіП).

1918 р., квітень	Перепідпорядкування Департаменту митних зборів Наркомату торгівлі та промисловості РСФРР.
1918 р., 22 квітня	Декрет РНК РСФРР “Про націоналізацію зовнішньої торгівлі”.
1918 р., 23 квітня	Укладено “Господарський договір” між УНР, Німеччиною та Австро-Угорщиною, що регулював торговельні відносини між ними.
1918 р., травень	Департамент митних зборів Української Держави очолив П. Андреєв.
1918 р., травень–липень	Митна війна між Українською Державою та Румунією через окупацію останньою Бессарабії.
1918 р., 21 травня	Закон гетьмана П. Скоропадського “Про тимчасовий державний устрій України. Про гетьманську владу”, де є розділ “Про фінансову справу”. Комісійна рада при Департаменті митних зборів розглянула питання про звільнення від призову на дійсну військову службу митників.
1918 р., 28 травня	Декрет РНК РСФРР “Про організацію прикордонної охорони”.
1918 р., 29 травня	Декрет РНК РСФРР “Про митні збори та установи” (або “Про розмежування прав Центральних та місцевих радянських влад щодо збирання мит та про регулювання діяльності місцевих митних установ”).
1918 р., 30 травня	Голова Ради Міністрів Української Держави Ф. Лизогуб та міністр торгу і промисловості С. Гутник підписали наказ про заборону вивезення за кордон сірки, соди, тютюну.
1918 р., 29 травня	Вийшов декрет РНК РСФРР “Про розмежування прав центральних та місцевих радянських влад щодо збирання мит та про регулювання діяльності місцевих митних установ”.
1918 р., 29 червня	Декрет РНК РСФРР про перейменування Департаменту митних зборів на Головне управління митного контролю (ГУМК) при НКТіП РСФРР.
1918 р., червень–вересень, жовтень–листопад	Митна війна між Українською Державою та Кримським крайовим урядом як наслідок спроб України поширити на Крим свій суверенітет.
1918 р., 10 вересня	Укладено Економічний договір між Центральними державами та Україною, в рамках якого укладено “Угоду про мито” (як додаток до договору).

1918 р., 13 жовтня	Підписання Тимчасового торговельного договору між Україною та Румунією.
1918 р., 9 листопада	У складі уряду ЗУНР митно-тарифним регулюванням займався секретаріат фінансів, торгівлі та промислу.
1918 р., 28 листопада 1919 р., 21 січня	Оголошення про створення більшовицького Тимчасового робітничо-селянського уряду України. Перейменування Тимчасового робітничо-селянського уряду України на Раду Народних Комісарів (РНК) УСРР.
1919 р., 21 січня	Декрет РНК УСРР “Про митні збори та установи”.
1919 р., 9 березня	РНК УСРР ухвалила декрет “Про перехід митних установ та прикордонної охорони у підпорядкування Ради народного господарства України”. Департамент митних зборів України перейменовано на Відділ митного контролю (ВМК).
1919 р., 11 березня	РНК УСРР прийняла декрет “Про в’їзд та виїзд з України”.
1919 р., лютий–березень 1919 р., 1 квітня	ЗУНР укладає торговельні угоди з державами, які виникли після розпаду Австро-Угорщини. Ліквідація українсько-російського державного і митного кордону.
1919 р., 30 квітня	Вийшов декрет РНК РСФРР “Про порядок укладення угод на ввезення та вивезення товарів з іноземних держав”.
1919 р., липень	Об’єднання відділів митного контролю і зовнішнього товарообміну Раднаргоспу України.
1919 р., серпень	Положення ГУМК РСФРР “Про місцеві відділи Центрального митного управління у Радянських республіках”.
1920 р.	Проект урядової комісії Директорії на чолі з Петлюрою містить артикул 92, де регламентується митна справа.
1920 р., 20 січня	ВМК УСРР підпорядковано безпосередньо Головному управлінню митного контролю РСФРР.
1920 р., травень	Впровадження посади уповноваженого Наркомату зовнішньої торгівлі (НКЗТ) РСФРР при РНК УСРР (УпНКЗТ). Створення Управління УпНКЗТ.
1920 р., 14 травня	Постанова Ради праці та оборони РСФРР “Про боротьбу з контрабандною торгівлею”.

1920 р., 6 червня	Розформовано НКТіП РСФРР, а частину його структурних підрозділів, включаючи ГУМК, передано до складу НКЗТ.
1920 р., 8 червня	Постановою РНК РСФРР засновано Раду зовнішньої торгівлі при НКЗТ.
1920 р., 21 червня	ВМК переведено з прямого підпорядкування ГУМК РСФРР у штат Управління УпНКЗТ.
1920 р., 29 червня	Наркоматом зовнішньої торгівлі РСФРР затверджено “Положення про Головне управління митного контролю і прикордонної охорони”.
1920 р., літо	Затвердження “Положення про Відділ митного контролю і прикордонної охорони Управління уповноваженого НКЗТ РСФРР при РНК УСРР”.
1920 р., 2 вересня	Підпорядкування Відділові митного контролю і прикордонної охорони (ВМКіПО) Управління УпНКЗТ українських митниць Приазов'я.
1920 р., жовтень	Поділ території України на три митні округи – Харківський, Київський і Одеський, що були у відомстві ВМКіПО Управління УпНКЗТ.
1920 р., жовтень	Наказ НКЗТ РСФРР про перейменування Головного управління митного контролю і прикордонної охорони на Митно-матеріальне управління (ММУ).
1920 р., листопад	Роз'єднання митної та прикордонної служб. Відновлення Відділу митного контролю.
1920 р., 12 листопада	Вийшов декрет РНК РСФРР “Про порядок приймання, зберігання й передачі імпортованих та експортних товарів”.
1920 р., 28 грудня	Укладення Союзного робітничо-селянського договору між урядами РСФРР і УСРР.
1921 р.	Проект Конституції Дністрянського містив правове закріплення митної справи як атрибуту суверенітету.
1921 р., 31 січня	Затвердження “Тимчасового положення про комісарів митних установ”.
1921 р., 20 квітня	Постанова колегії Наркомату зовнішньої торгівлі про об'єднання Митно-матеріального і Транспортно-експедиційного управлінь в єдине Транспортно-матеріальне управління.
1921 р., липень	Затвердження “Тимчасового положення про місцеві органи Уповноваженого Наркомату зовнішньої торгівлі”.

1921 р., 15 листопада	Декрет РНК УСРР “Про порядок реквізицій і конфіскацій майна приватних осіб і товариств”.
1921 р., 8 грудня	Вийшов декрет РНК РСФРР про створення Центральної комісії з боротьби з контрабандою.
1922 р., 23 лютого	Декретом РНК РСФРР затверджено Митно-тарифний комітет.
1922 р., 9 березня	Постановою ВЦВК та РСФРР затверджено перший радянський митний тариф з європейської привізної торгівлі.
1922 р., 31 березня	РНК РСФРР затвердила “Тимчасове положення про місцеві митні установи”.
1922 р., 20 квітня	Постанова РНК УСРР “Про введення в дію на території УСРР Митного тарифу з європейської торгівлі”.
1922 р., 3 червня	Ліквідація Відділу митного контролю Управління УпНКЗТ при РНК УСРР і початок діяльності Українського митного округу (УМО).
1922 р., 13 червня	Постановою ВЦВК та РСФРР затверджено перший радянський митний тариф з європейської вивізної торгівлі.
1922 р., 7 липня	Затвердження колегією НКЗТ “Положення про Митне управління”, за яким Транспортно-матеріальне управління перетворювалося на Митне.
1922 р., 11 жовтня	За розпорядженням Ради міністрів Польщі створено Львівську митну дирекцію.
1922 р., 14 листопада	Уряд УСРР прийняв постанову “Про заходи по боротьбі з контрабандним ввезенням та вивезенням товарів”.
1922 р., 30 грудня	Оголошення про створення Союзу Радянських Соціалістичних Республік.
1923 р.	Затвердження Раднаркомом СРСР “Положення про Наркомат зовнішньої торгівлі СРСР”, за яким Митне управління було перейменоване на Головне митне управління (ГМУ).
1923 р., 26 жовтня	Ліквідація Українського митного округу, перепідпорядкування митних установ України Головному митному управлінню СРСР.
1924 р., 31 січня	Прийняття першої Конституції СРСР.
1924 р., 2 березня	Затвердження “Положення про Головне митне управління”.
1924 р., 14 грудня	Президія ЦВК СРСР затвердила Митний статут СРСР.

1925 р., 10 березня	Затверджено Положення про Українське відділення Головного митного управління СРСР, яке розпочало свою роботу з 1 квітня.
1925 р., 8 квітня	Наказ ГМУ НКЗТ СРСР про створення Об'єднаного відділу з боротьби з контрабандою в Україні.
1925 р., 27 травня	Циркуляр ГМУ "Про призначення на посади у митні органи".
1925 р., 31 липня	Затвердження "Положення про управляючих районними митницями".
1925 р., 14 жовтня	Затвердження "Положення про місцеві комісії з боротьби з контрабандою".
1925 р., 17 жовтня	Постанова РНК СРСР про розширення самостійної діяльності Митно-тарифного комітету.
1925 р., 18 листопада	За постановою ЦВК та РНК СРСР НКЗТ об'єднався з Наркоматом внутрішньої торгівлі в єдиний Наркомат зовнішньої та внутрішньої торгівлі (Наркомторг).
1926 р., 28 квітня	Постанова Всеукраїнського виконавчого комітету та РНК УСРР про об'єднання Наркомату внутрішньої торгівлі та Управління УпНКЗТ СРСР при РНК УСРР в єдиний Наркомат зовнішньої та внутрішньої торгівлі УСРР.
1927 р., 18 січня	Наказ Наркомторгу СРСР про затвердження "Положення про Українське відділення Головного митного Управління".
1927 р., 15 жовтня	Ліквідація Центральної та місцевих комісій з боротьби з контрабандою.
1927 р., листопад	Створено Малопольський окружний інспекторат митної охорони у Львові.
1928 р., 16 лютого	Наказ Наркомторгу СРСР про ліквідацію Київської митниці та об'єднання апарату Українського відділення з Харківською митницею.
1928 р., 19 грудня	Постановою ЦВК і РНК СРСР надано чинності Митному кодексу СРСР.
1932 р.	Дирекція мита у Львові дала дозвіл на право виїзду за кордон на автомобілях, мотоциклах та веломашинах.
1932 р., 25 грудня	Наказ ГМУ про надання митним постам права на здійснення митних формальностей, які мали митниці.

1934 р.	Ліквідовано Українське відділення ГМУ Наркомторгу.
1936 р.	Друга Конституція СРСР.
1937 р., 15 жовтня	Постанова РНК СРСР про відміну з 1 січня 1938 р. попередньої практики заохочування затримувачів контрабанди відповідними преміями.
1938 р., 1 квітня	Наказ ГМУ про порядок видачі преміальних винагород за затриману контрабанду.
1938 р., 7 серпня	Наказ ГМУ про встановлення нових правил пропуску поштових відправлень.
1939 р., осінь	Реорганізація митних установ на західному кордоні у зв'язку з приєднанням до СРСР територій Західної України і Західної Білорусії.
1940 р.	Проект Конституції М. Сіборського, де йдеться про національну митну політику України.
1940 р.	Реорганізація митних установ на кордоні з Румунією у зв'язку з приєднанням до СРСР території Бессарабії та Буковини.
1940 р., 30 вересня	Постанова РНК СРСР про транзит іноземних товарів через територію Радянського Союзу.
1941 р., 31 березня	Наказ НКЗТ щодо встановлення порядку ввезення товарів до СРСР.
1941 р., 31 березня	Наказ НКЗТ про вивезення товарів за кордон з 1 квітня з дозволу Експортним та Східним управліннями НКЗТ.
1941 р., 30 травня	Наказ ГМУ щодо встановлення порядку ввезення товарів до СРСР.
1941 р., літо	Ліквідація системи митних установ на західному і південно-західному державному кордоні СРСР у зв'язку з початком війни між Німеччиною та СРСР.
1944 р.	Відновлення митних установ на території радянської України.
1946 р.	Головне митне управління починає діяти у складі Міністерства зовнішньої торгівлі СРСР.
1953 р.	Затвердження "Правил митного огляду, пропуску ручного вантажу та несупроводжувального багажу осіб, які слідували через державний кордон СРСР".
1961 р., 28 липня	Постанова Ради міністрів СРСР про затвердження нового Митного тарифу.



1964 р., 5 травня	Указом Президії Верховної Ради СРСР затверджено новий Митний кодекс.
1972 р., 19 липня	Указ Президії Верховної Ради (ВР) СРСР про персональні звання для осіб керівного складу митних установ.
1977 р.	Третя Конституція СРСР.
1981 р., 27 квітня	Постановою Ради Міністрів СРСР затверджено новий митний тариф.
1982 р., 9 вересня	Наказом ГМУ при МЗТ СРСР затверджено Положення про митниці та митні пости.
1986 р., 12 лютого	Головне митне управління МЗТ СРСР перетворено на Головне управління державного митного контролю при Раді Міністрів.
1986 р., 18 липня	Указ Президії Верховної Ради СРСР “Про персональні звання для осіб керівного складу установ Державного митного контролю СРСР”.
1986 р., серпень	Створення Державної зовнішньоекономічної комісії, яка з цього часу керувала діяльністю ГУДМК, при Раді Міністрів СРСР.
1986 р., 19 серпня	Постанови ЦК КПРС та РМ СРСР “Про заходи з удосконалення управління зовнішньоекономічними зв’язками” та “Про заходи з удосконалення управління економічною та науково-технічною співпрацею із соціалістичними країнами”.
1986 р., 22 грудня	Постанова РМ СРСР “Про затвердження положень про госпрозрахункові зовнішньоторговельні організації (об’єднання) і типові положення про госпрозрахункову зовнішньоторговельну фірму науково-виробничого, виробничого об’єднання, підприємства, організації”.
1987 р., 21 січня	Указ Президії ВР СРСР “Про застосування окремих статей Митного кодексу Союзу РСР і про визнання таким, що втратило чинність, положення про Народний Комісаріат Зовнішньої торгівлі Союзу РСР”.
1987 р., 6 липня	Спільна постанова Державного комітету СРСР із праці та соціальних питань і Секретаріату Всесоюзної Центральної Ради Професійних Спілок “Про узгодження положення про порядок виплати процентних надбавок до посадових окладів за вислугу років працівникам місцевих митних

	установ СРСР Головного управління державного митного контролю при Раді Міністрів СРСР, які мають персональні звання”.
1987 р., 13 липня	Постанова РМ СРСР про затвердження положення про ГУДМК.
1987 р., 9 жовтня	Постанова РМ СРСР про затвердження дисциплінарного статуту працівників митних органів.
1988 р., 15 липня	Наказ Головного Управління Державного митного контролю при Раді Міністрів СРСР про створення Львівської регіональної митниці.
1989 р., 28 лютого	Постанова РМ СРСР про затвердження положення про Міністерство зовнішніх економічних зв'язків, яке замінило собою Міністерство зовнішньої торгівлі. Відмова уряду СРСР від принципу державної монополії зовнішньої торгівлі.
1989 р., 29 червня	Постанова РМ СРСР про порядок реалізації майна на митних аукціонах.
1989 р., 18 листопада	Постанова РМ СРСР про звільнення від мита речей, що ввозились до СРСР і мали значну культурну, історичну чи художню цінність.
1989 р., 7 грудня	Постанова РМ СРСР про заходи із захисту внутрішнього споживчого ринку СРСР і попередження зловживань під час переміщення через державний кордон радянської валюти і товарів народного споживання.
1990 р., 16 липня	Верховна Рада УРСР прийняла Декларацію про державний суверенітет України, де в VI розділі визначено право створювати свою митну систему.
1990 р., 3 серпня	Верховна Рада прийняла Закон УРСР “Про економічну самостійність України”.
1990 р., 23 серпня	Постанова Ради Міністрів УРСР “Про створення Управління державного митного контролю при Раді Міністрів України”.
1990 р., 24 жовтня	Внесення до Конституції УРСР 1978 р. змін, зокрема ст. 71, яка проголосила верховенство законів Української РСР на її території над союзними законами.
1991 р., лютий	Поява спільної інструкції Міністерства фінансів і Головного управління державного митного контролю СРСР про порядок обрахування і сплати податку на експорт та імпорт.

1991 р., березень	Постанова ВР СРСР “Про запровадження у дію Закону СРСР про Митний тариф”.
1991 р., 26 березня	Останній Митний кодекс СРСР.
1991 р., 16 квітня	Прийняття Закону УРСР “Про зовнішньоекономічну діяльність”, у якому визначалося, що Україна самостійно здійснює митне регулювання зовнішньоекономічної діяльності на своїй території, територія України становить єдиний митний простір, а митну політику визначає Верховна Рада України.
1991 р., 24 травня	Постановою Кабінету Міністрів України Управління державного митного контролю при Раді Міністрів УРСР реорганізовано у Державний комітет митного контролю України.
1991 р., 15 червня	Указ Президента СРСР про організацію діяльності Митного комітету СРСР.
1991 р., 25 червня	Закон УРСР “Про митну справу в Україні”.
1991 р., 24 серпня	Верховна Рада УРСР прийняла Акт проголошення незалежності України.
1991 р., 4 листопада	Закон України “Про державний кордон України”, який проголошував недоторканність кордонів, визначав порядок їх охорони та правила переходу.
1991 р., 1 грудня	В Україні відбувся Всенародний референдум щодо підтвердження Акта проголошення незалежності та пройшли вибори першого Президента.
1991 р., 11 грудня	Указом Президента України Л. Кравчука створено Державний митний комітет України, головою якого призначено Олексія Коваля.
1991 р., 12 грудня	Закон “Про введення в дію Митного кодексу України”.
1992 р., 2 січня	Припинення дії Митного Комітету СРСР.
1992 р., 5 лютого	Закон “Про Єдиний митний тариф”.
1992 р., 17 березня	Указ Президента України Л. Кравчука “Про заходи щодо охорони державного кордону України з Республікою Молдова”.
1992 р., 12 жовтня	Розпорядження Президента України “Про прикордонномитний контроль на державному кордоні України з Республікою Білорусь і Російською Федерацією”.
1993 р., 11 січня	Кабінет Міністрів України своїм Декретом затвердив Єдиний митний тариф України.

1993 р., 9 лютого	Уряд України ввів у дію Положення про порядок і умови проходження служби в митних органах України.
1994 р., 28 січня	Закон “Про внесення змін і доповнень до деяких законодавчих актів України з митних питань”, який передбачав утворення регіональних митних управлінь.
1993 р., лютий	При Кабінеті Міністрів України створено колегіальний орган – Митно-тарифну раду.
1992 р., червень	Україна стає членом Ради митного співробітництва.
1996 р., 11 червня	Указ Президента України Л. Кучми “Про створення Академії митної служби України”.
1996 р., 29 листопада	Указ Президента України Л. Кучми “Про державну митну службу України”.
1998 р.	Набула чинності Угода про Партнерство та співробітництво між Україною і Європейським Союзом.
2000 р., 23 травня	Україна приєдналася до Міжнародної Конвенції Всесвітньої митної організації про взаємну адміністративну допомогу у відверненні, розслідуванні та припиненні порушень митного законодавства (Найробіська конвенція, 1977 р.).
2000 р., 3 серпня	Кабінет Міністрів України затвердив Положення про пункти пропуску через державний кордон.
2001 р., 5 квітня	Закон України “Про Митний тариф України”.
2002 р., 17 травня	Україна приєдналася до Міжнародної конвенції про Гармонізовану систему опису та кодування товарів (Конвенція ГС, 1986 р.).
2002 р., 4 липня	Україна приєдналася до Міжнародної конвенції про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах (Женевська конвенція, 1982 р.).
2002 р., 11 липня	Верховна Рада України прийняла новий Митний кодекс України.
2002 р., грудень	У Брюсселі проведено презентацію Держмитслужби України в Європейських структурах.
2004 р., 1 січня	Набув чинності Митний кодекс України 2002 р.
2004 р., 24 березня	Приєднання України до Конвенції про тимчасове ввезення (Стамбульська конвенція 1990 р.).
2005 р., лютий	Ухвалено “План дій Україна – ЄС”, який містить розділ “Митні справи”.

2005 р., червень	Ухвалено Рамкові стандарти безпеки та спрощення міжнародної торгівлі (Рамкові стандарти ВМО).
2005 р., 6 вересня	Набув чинності Закон України “Про Дисциплінарний статут митної служби України”.
2006 р., 17 жовтня	Затверджено Концепцію модернізації діяльності митної служби України.
2007 р., 1 серпня	Набуло чинності Положення про Державну митну службу України.
2008 р., 16 травня	Україна стала повноправним членом Світової організації торгівлі.
2008 р., 24 вересня	Постановою Кабінету Міністрів України створено Державний науково-дослідний інститут митної справи.
2010 р., 29 жовтня	Керівництво Державної митної служби України запропонувало Концепцію реформування діяльності митної служби “Обличчям до людей”.
2012 р., 13 березня	Верховна Рада України ухвалила новий Митний кодекс України.
2012 р., 1 червня	Набув чинності новий Митний кодекс України.
2012 р., 24 грудня	На підставі Указу Президента України В. Ф. Януковича було утворено Міністерство доходів і зборів України шляхом реорганізації Державної митної служби України та Державної податкової служби України у єдиний орган.
2013 р., 4 липня	Прийнято Закон України № 405-VII “Про внесення змін до Митного кодексу України у зв’язку з проведенням адміністративної реформи”, який, зокрема, змінив слова “митний орган” у всіх відмінках та числах словами “орган доходів і зборів” та вилучив з Митного кодексу слова “митна служба”.
2013 р., 23 жовтня	Кабінет Міністрів України затвердив Стратегічний план розвитку Міністерства доходів і зборів на 2013–2018 рр.
Листопад 2013 – лютий 2014 рр.	Революція Гідності в Україні.
20 лютого 2014 р.	Початок російської окупації Криму.
Весна 2014 р.	Припинення роботи кримських митниць та утворення митних постів на адміністративній межі між Автономною Республікою Крим та Херсонською областю.

2014 р., 21 травня	Постановою Кабінету Міністрів України № 160 утворено Державну фіскальну службу України (ДФСУ) як центральний орган виконавчої влади, діяльність якого спрямовується та координується Кабміном.
2014 р., жовтень	У ДФС починається процес люстрації, який триває протягом усього 2015 р. Станом на 26 грудня 2014 р. із центрального апарату звільнено близько 200 працівників.
2014 р., 8 липня	Оприлюднено Положення про Державну фіскальну службу.
2016 р.	ДФС запустила низку нових сервісів – Електронний кабінет платника, Єдине вікно.
2017 р., червень	Оголошено початок масштабного реформування ДФС, що мало б включати оновлення і скорочення службового складу та автоматизацію процесу адміністрування податків. За мету реформування проголошено зменшення рівня корупції і перетворення ДФС на цільову сервісну службу.
2018 р., 20 червня	Оприлюднено урядову програму “Україна без контрабанди” (Постанова Кабміну № 479), що запровадила експериментальний режим у митних органах із 21 червня до 31 грудня 2018 р. У визначений період до участі у виконанні митних формальностей залучатимуться працівники Національної поліції.

## ПОКАЖЧИКИ.

## ІМЕННИЙ ПОКАЖЧИК

## А

<b>Аврелія Пауліна</b> – дружина намісника Нижньої Мезії .....	22, 31
<b>Агафокл</b> – евокат .....	22
<b>Адашис Л. І.</b> – правознавець .....	9
<b>Азаров М. Я.</b> – Прем'єр-міністр України .....	153
<b>Амміан Марцеллін</b> – римський офіцер, історик .....	27
<b>Анастасій І</b> – візантійський імператор .....	37
<b>Андрєєв П.</b> – директор Департаменту митних зборів Української Держави .....	111, 113, 116, 210
<b>Антоній Гібер М.</b> – легат Нижньої Мезії .....	24
<b>Антонін Пій</b> – римський імператор .....	24, 35, 180
<b>Аппіан</b> – римський історик .....	21
<b>Арістотель</b> – грецький історик .....	16
<b>Архирейський Д. В.</b> – історик .....	9

## Б

<b>Бароцький І.</b> – керівник прикордонного комісаріату, створеного в Кам'янці-Подільському в 1795 р. ....	95
<b>Батий (Батухан)</b> – монгольський хан, син Чингізхана, засновник Золотої Орди .....	48
<b>Баторій</b> – польський король .....	207
<b>Берке</b> – хан Золотої Орди, брат Батия, середина XIII ст. ....	49
<b>Бочаров Д. О.</b> – правознавець .....	9
<b>Бруховецький І.</b> – гетьман Лівобережної України часів Руїни .....	71
<b>Бунге М. Х.</b> – міністр фінансів Росії 1881–1887 рр. ....	102

## В

<b>Веспасіан</b> – римський імператор .....	36
<b>Виговський І.</b> – гетьман України .....	70
<b>Вишнеградський І. О.</b> – міністр фінансів Росії 1887–1892 рр. ....	102, 106
<b>Вітовт</b> – великий князь литовський .....	50
<b>Вітте С. Ю.</b> – міністр фінансів Росії 1892–1903 рр. ....	102, 106
<b>Владислав II Ягеллон</b> – польський король .....	51, 205
<b>Володимир Мономах</b> – київський князь .....	204
<b>Врангель П. М.</b> – царський генерал, з березня 1920 р. – керівник “білого руху” на півдні колишньої Російської імперії .....	119, 121, 122
<b>Всеволод Мстиславович</b> – давньоруський князь .....	44

## Г

<b>Габсбурги</b> – династія австрійських кайзерів .....	9, 98
<b>Гай Юлій, син Теагена, Сатир</b> – херсонеський (або гераклейський) посол до Цезаря .....	202, 203
<b>Гай Юлій Цезар</b> – перший римський імператор .....	35, 203
<b>Гайдовський-Потапович І.</b> – виконуючий обов'язки директора Департаменту митних зборів УНР .....	111
<b>Гелон</b> – сіракузький тиран .....	31
<b>Гієрон</b> – сіракузький тиран .....	31
<b>Гнат Іванович</b> – ніженський купець .....	207
<b>Голубович С.</b> – голова уряду ЗУНР .....	120, 180
<b>Граціянський А.</b> – член Комісійної ради з питань організації митної системи УНР .....	111
<b>Гутник С.</b> – міністр торгу й промисловості Української Держави .....	116, 180, 211
<b>Гройсман В. Б.</b> – Прем'єр-міністр України .....	168

## Г

<b>Герая (Гіреї)</b> – династія кримських ханів, Чингісиди .....	49
--	----

## Д

<b>Демосфен</b> – афінський оратор і державний діяч .....	17, 19
<b>Денікін А. І.</b> – царський генерал, один із організаторів “білого руху”, в грудні 1918 р. – березні 1920 р. – головнокомандувач Збройних сил Півдня Росії .....	121, 122
<b>Деркач Л.</b> – Голова Державного митного комітету України та Державної митної служби України в липні 1995 – квітні 1998 рр. ....	7, 146, 183
<b>Дмитро Дядько</b> – староста руський (львівський) .....	44
<b>Джучі</b> – монгольський хан, старший син Чингізхана, власник Західного улусу .....	48
<b>Джучіди</b> – династія монгольських ханів нащадків Джучі, владарювали в Золотій Орді .....	48
<b>Діоклетіан</b> – римський імператор, засновник режиму домінанту .....	27
<b>Діуптун</b> – боспорський цар .....	26
<b>Дячок О. О.</b> – історик .....	9

## Є

<b>Євмел</b> – боспорський правитель .....	17, 20, 202
<b>Євпатор, Тиберій Юлій</b> – боспорський цар .....	22, 27, 32, 35
<b>Єлизавета Петрівна</b> – російська імператриця, донька Петра I .....	74, 82



## Ж

- Жигимонт Кейстуович** – великий князь литовський ..... 51  
**Жигимонт I Старий** – великий князь литовський,  
король польський ..... 50, 54, 57, 58, 61, 63, 65, 84, 206  
**Жигимонт II Август** – великий князь литовський,  
король польський ..... 55, 61, 66, 65, 69

## З

- Зинов** – візантійський імператор (474–491 рр.) ..... 27, 28, 37

## І

- Іван III Васильович** – великий князь московський ..... 65  
**Імре** – угорський король ..... 46

## К

- Казимир III Великий** – польський король ..... 51, 205–207  
**Казимир Ягайлович (Ягеллончик)** – великий князь литовський,  
король польський ..... 51, 207  
**Канкрін Є. Ф.** – міністр фінансів Росії (1823–1844 рр.) ..... 102  
**Каноб, син Фрасідаманта** – ольвійський політик,  
автор декрету про безмитний транзит валюти через кордон ..... 16, 202  
**Калетнік І. Г.** – Голова Державної митної служби України  
(2010–2012 рр.) ..... 155  
**Карл I Великий** – король та перший імператор франків ..... 41, 44  
**Карл VI** – імператор Священної Римської імперії, XVII ст. .... 88  
**Катерина II** – російська імператриця 1762–1796 рр. .... 94, 105, 188  
**Каховський В. В.** – катеринославський губернатор ..... 94  
**Клименко О. В.** – Голова Міністерства доходів і зборів України ..... 156  
**Ковалевський М.** – генеральний секретар  
у продовольчих справах УНР ..... 209  
**Коваль О.** – Голова Державного митного комітету України  
в грудні 1991 р. – березні 1993 р. .... 141, 183, 218  
**Колесников К. М.** – історик ..... 7, 9  
**Колос А.** – Голова Державного митного комітету України  
у квітні 1993 р. – вересні 1994 р. .... 183  
**Кольбер Ж.** – міністр фінансів Франції 1663–1683 рр. .... 89, 178  
**Константин I Великий** – перший християнський імператор Риму ..... 27,  
35, 36, 203  
**Константин VII Багрянородний** – візантійський імператор X ст.,  
автор трактату “Про управління імперією” ..... 27, 36  
**Кравчук Л. М.** – перший Президент України (1991–1994 рр.) .... 141,  
218, 219  
**Кучма Л. Д.** – Президент України в 1994–2004 рр. .... 147, 148, 182, 183

## Л

<b>Лайош Великий</b> – див. <i>Людювик Угорський</i> .....	44
<b>Ламах</b> – афінський стратег .....	17
<b>Левкон I</b> – боспорський володар .....	15, 17, 19, 32, 180, 181, 202
<b>Ленін (Ульянов) В. І.</b> – засновник і керівник Російської більшовицької (комуністичної) партії; перший голова уряду РРФСР .....	12, 13, 124, 128, 161
<b>Леопольд V Доброчесний</b> – герцог австрійський .....	45, 204
<b>Леопольд VI Славний</b> – герцог австрійський .....	45
<b>Лептин</b> – афінський політик, запропонував скасувати безмитність для громадян .....	17
<b>Лизогуб Ф.</b> – Голова Ради Міністрів Української Держави .....	116, 211
<b>Ліст Ф.</b> – німецький економіст першої половини XIX ст. ....	90, 91
<b>Лукіан Самосатський</b> – давньогрецький письменник .....	27
<b>Лукін П.</b> – відкупник мита на Гетьманщині, 1730-ті рр. ....	72
<b>Луцій Вер</b> – римський імператор .....	24
<b>Людювик Дитя</b> – король Східно-Франкського королівства .....	44
<b>Людювик Угорський (Анжуйський)</b> – угорський король з династії Анжу .....	44, 51

## М

<b>Мазепа І.</b> – гетьман України в 1687–1709 рр. ....	70, 208
<b>Малинін О.</b> – голова відділу непрямих податків і митних зборів Міністерства фінансів, торгу, промисловості та праці Кримського крайового уряду .....	119, 180
<b>Манн Томас</b> – англійський економіст XVII ст. ....	89
<b>Марія-Тереза</b> – австрійська імператриця другої половини XVIII ст. ....	99
<b>Марк Аврелій</b> – римський імператор .....	24
<b>Менгу-Тимур</b> – золотоординський хан, онук Батия .....	48
<b>Менглі I Герай (Менглі-Гірей)</b> – кримсько-татарський хан .....	66, 205
<b>Менделєєв Д. І.</b> – видатний хімік, автор періодичної системи елементів, розробник російського митного тарифу 1891 р. ....	90, 178
<b>Мітридат VI Євпатор</b> – понтійський цар .....	11, 18, 21, 22, 32, 35, 203
<b>Мордвінов М. С.</b> – російський державний і громадський діяч першої половини XIX ст. ....	94
<b>Морозов О. В.</b> – історик .....	9

## Н

<b>Наполеон I Бонапарт</b> – перший імператор Франції, 1804–1814 рр. ....	99
<b>Наєв С.</b> – генерал-лейтенант Збройних сил України .....	165

## О

<b>Олександр</b> – молдавський воєвода і господар .....	205
<b>Олександр II</b> – російський імператор .....	107
<b>Олександр Казимирович</b> – великий князь литовський, король польський .....	53, 61, 64–66, 69, 205, 206
<b>Оттокар IV</b> – маркграф Штірії .....	45

## П

<b>Падун П.</b> – перший ректор Академії митної служби України, 1996–2004 рр. ....	148
<b>Перікл</b> – афінський стратег .....	17
<b>Перісад I</b> – боспорський володар .....	20, 32, 202, 203
<b>Перісад II</b> – боспорський цар .....	35, 203
<b>Перісад V</b> – боспорський цар, останній Спартокід .....	32, 35
<b>Петро I</b> – російський цар, з 1721 р. – імператор .....	71, 90
<b>Плескач Іван</b> – острозький купець, який постійно уникав сплати мита .....	61
<b>Плещєєв Михайло</b> – московський посол .....	66
<b>Пліній Старший</b> – римський учений .....	10
<b>Покровський П.</b> – член Комісійної ради з питань організації митної системи УНР .....	111
<b>Полібій</b> – давньогрецький історик .....	21, 31
<b>Птолемей II</b> – правитель Єгипту .....	202

## Р

<b>Раковський (Станчев) Х. Г.</b> – болгаро-румунський революціонер-марксист, голова уряду більшовицької України в 1918–1923 рр. ....	124
<b>Рейтерн М. Х.</b> – міністр фінансів Росії 1862–1878 рр. ....	102
<b>Реміталк</b> – боспорський цар .....	27
<b>Ржепецький А.</b> – міністр фінансів Української Держави .....	113, 180
<b>Розумовський К.</b> – гетьман України .....	73, 76, 208
<b>Романови</b> – династія російських царів .....	9

## С

<b>Савмак</b> – вождь повстанців на Боспорі .....	203
<b>Савромат II, Тиберій Юлій</b> – боспорський цар .....	23, 24, 32, 35, 203
<b>Самойлович І.</b> – гетьман Лівобережної України часів Руїни .....	70
<b>Сатир I</b> – боспорський цар .....	19, 32, 205
<b>Сахіб I Герай (Сагіп-Гірей)</b> – кримський хан .....	69
<b>Селевк Калліник</b> – сирійський цар .....	31
<b>Селім II</b> – султан Османської імперії .....	57, 63, 207
<b>Септимій Север</b> – римський імператор .....	36, 203

<b>Скоропадський Іван</b> – український гетьман початку XVIII ст. ....	71
<b>Скоропадський П. П.</b> – царський генерал; у квітні–грудні 1918 р. – гетьман Української Держави .....	112, 118–120, 123, 210
<b>Сміт А.</b> – економіст .....	90
<b>Соловков Ю.</b> – Голова Державної митної служби України з травня 1998 р. до листопада 2001 р. ....	183
<b>Спарток II</b> – боспорський цар .....	19, 32, 202
<b>Спарток III</b> – боспорський цар .....	20, 32, 202
<b>Спартокіди</b> – династія боспорських володарів .....	14–16, 19, 20, 24, 32, 35
<b>Сталін (Джугашвілі) Й. В.</b> – радянський державний і партійний діяч, керівник СРСР у 1920-х – 1953 рр. ....	133
<b>Стефан IV</b> – молдавський воєвода і господар .....	205
<b>Стерієв Петро</b> – ніжинський війт .....	73
<b>Столипін П. А.</b> – прем'єр-міністр Росії 1906–1911 рр. ....	104
<b>Сулькевич С.</b> – генерал-лейтенант, голова Кримського крайового уряду .....	118, 119

## Т

<b>Тейран, Тиберій Юлій</b> – боспорський цар .....	26, 32
<b>Теопрот</b> – брат синопського тирана .....	17, 31
<b>Тетеря Павло</b> – український правобережний гетьман часів Руїни .....	70
<b>Тиберії Юлії</b> – династія боспорських царів .....	26, 31, 35
<b>Тимесилей</b> – тиран Синопи, котрий знайшов притулок в Ольвії .....	17, 31
<b>Тимур-Кутлуг</b> – ординський хан .....	49
<b>Тит Аврелій Кальпурніан Аполлонід</b> – прокуратор Нижньої Мезії .....	22, 31
<b>Тохтамиш</b> – хан Золотої Орди .....	49, 53, 205
<b>Тржеціцький Є.</b> – член Комісійної ради з питань організації митної системи УНР .....	111
<b>Троцький Т.</b> – голова Комісійної ради з питань організації митної системи УНР .....	111
<b>Турчинов О. В.</b> – Голова Верховної Ради України, виконуючий обов'язки Президента України (2014 р.) .....	159

## Ф

<b>Фарнак I</b> – понтійський цар, дід Мітридата VI Євпатора .....	35
<b>Фарнак II</b> – боспорський цар, син Мітридата VI Євпатора .....	35
<b>Фрідріх Саксонський</b> – герцог Саксонії .....	45

## Х

<b>Хаджі I Герай (Хаджі-Гірей)</b> – перший кримський хан, засновник Кримського ханату .....	66
<b>Хмельницький Богдан</b> – гетьман Війська Запорозького в 1648–1657 рр. ....	70, 82, 207, 208

## Ч

**Ченцов В. В.** – історик ..... 7

## Ш

**Шахін Герай (Шагін-Гірей)** – останній кримсько-татарський хан ..... 78

**Шемякін В.** – відкупник мита в Гетьманщині 1758–1762 рр. .... 74

**Штефан** – молдовський господар ..... 66

**Шувалов П. І.** – канцлер Росії в середині XVIII ст. .... 73

**Шуляк С. В.** – історик, політолог ..... 9

## Щ

**Щука Криштоф** – возний, порушник митних правил ..... 61

## Ю

**Юліан** – римський імператор ..... 27

**Юлій Капітолін** – античний письменник ..... 27

**Юрій II Болеслав** – останній галицький князь ..... 44

**Юстиніан I Великий** – візантійський імператор ..... 38, 39, 83, 203

## Я

**Янукович В. Ф.** – Президент України (2010–2014 рр.) ..... 152, 155,  
156, 159, 177, 220

**Ян Ольбрехт** – польський король ..... 205

## ГЕОГРАФІЧНИЙ ПОКАЖЧИК

### А

- Абідос (Авідос)** – стародавнє місто на малоазійському березі Дарданнелської протоки, де традиційно розташовувалася митниця для контролю за переміщенням вантажів з Егейського моря в Мармурове й далі в Чорне ..... 39
- Австрійська імперія (Імперія Габсбургів)** – європейська держава доби середньовіччя та Нового часу ..... 98, 100
- Австрійське герцогство** – середньовічне державне утворення в Центральній Європі ..... 45
- Австрія** – держава в Центральній Європі ..... 44, 52, 98, 99, 100, 115, 119, 209
- Австро-Угорщина (Австро-Угорська імперія)** – європейська держава, правонаступниця Австрійської імперії, 1867–1918 рр. .... 92, 100, 103, 109, 111, 112, 116–119, 179, 180, 211
- Автономна Республіка Крим (АРК)** – адміністративно-територіальна одиниця у складі України, що охоплює територію півострова Крим, за винятком міста Севастополя, як містом зі спеціальним статусом; з 2014 року анексована Російською Федерацією ..... 159
- Азак (Азов)** – турецька фортеця в Північному Приазов'ї біля гирла Дону, нині місто в Ростовській області РФ ..... 67
- Азовське море** – північно-східний басейн Чорного моря, з яким воно з'єднується Керченською протокою завширшки 4,2 км. Це наймілкіше море у світі, його глибина не перевищує 15 м. В античності – Меотида ..... 11, 93–95, 98, 101
- Акерман** – місто на березі Дністровського лиману, з 1944 р. – Білгород-Дністровський ..... 48, 53, 57, 64, 67, 68, 114, 207
- Акерманська митниця** – митна установа у місті Акерман ..... 95, 114
- Ак-Мечеть** – поселення в Криму, з 1944 р. – смт Чорноморське ..... 95
- Александрія Єгипетська** – столиця Птолемеївського Єгипту ..... 12, 20
- Алустон** – візантійська фортеця в південній Тавриці, сучасна Алушта ..... 39
- Аміс** – давньогрецьке місто в Південному Причорномор'ї, за часів афінського домінування в Егеїді й на Понті – Аміс-Пірей ..... 12, 17
- Англія** – західноєвропейська країна ..... 88, 89
- Арабатська митниця, митна застава** – митна установа в Криму, на Арабатській стрілці (косі) ..... 78, 95
- Арабський халіфат** – теократична арабо-мусульманська держава VII–VIII ст ..... 80

**Аспрокастро** – місто, див. *Білгород*; назва часів  
генуезького панування ..... 52  
**Афіни** – давньогрецьке місто-держава  
в Середній Греції ..... 12, 14, 17–20, 28, 30–32, 35, 202

## Б

**Багдад** – середньовічне місто на Близькому Сході,  
столиця сучасного Іраку ..... 44  
**Балаклавська митниця** – митна установа в селищі Балаклава,  
Крим ..... 77, 94  
**Балаклава** – місто на південному заході Криму ..... 77  
**Батурин** – місто на півночі Лівобережної України,  
зараз у Бахмацькому районі Чернігівської області ..... 59  
**Бердянськ** – місто на узбережжі Азовського моря,  
районний центр Запорізької області ..... 95  
**Бердянська митниця** – митна установа  
в м. Бердянську ..... 95, 112, 113, 131, 133, 143  
**Берегове** – місто на Закарпатті ..... 52  
**Березань** – острів (в античності – півострів) у гирлі  
Дніпро-Бузького лиману ..... 10  
**Берестечко** – місто на Волині, зараз Волинської області ..... 58  
**Берестя, Брест** – місто, зараз обласний центр Білорусі ..... 58, 111, 184  
**Бессарабія** – історична область між ріками Прут,  
Дністер і гирлом Дунаю та Чорним морем ..... 118, 210  
**Білгород (Акерман)** – місто на березі Дністровського лиману,  
з 1944 р. – Білгород-Дністровський Одеської області ..... 52, 53  
**Білорусь (Білорусія, Республіка Білорусь)** –  
країна на Сході Європи ..... 125, 142–144, 170, 183, 219  
**Більськ** – місто на Підляшші, зараз у Польщі ..... 58, 59  
**Богородицька митниця** – митна установа  
в Богородицькій фортеці, що існувала наприкінці XVII –  
у другій половині XVIII ст. поблизу гирла р. Самари ..... 94  
**Болгарія** – країна в Південній Європі ..... 103, 111, 118, 121, 184, 210  
**Бориспільська митниця** – митна установа у місті Бориспіль-7,  
аеропорт (Київська обл.) ..... 147  
**Борисфеніда** – перша еллінська колонія  
в Північному Причорномор'ї, згодом – у складі Ольвії ..... 10, 12  
**Боспор Кіммерійський** – сучасна Керченська протока ..... 11, 183  
**Боспор Фракійський** – сучасний Босфор, протока  
між Чорним морем (Понтом) і Мармуровим морем (Пропонтідою) ..... 11  
**Боспор, Боспорська держава, Боспорське царство** – антична держава  
на берегах Боспору Кіммерійського – у Східному Криму  
(Європейський Боспор) і на Таманському півострові  
(Азіатський Боспор) ..... 12–24, 26–27, 29–37, 39, 202, 223, 224

<b>Босфор</b> – протока між Чорним і Мармуровим морями .....	11, 40, 67
<b>Брацлав</b> – місто на Східному Поділлі (Брацлавщині), центр Брацлавського воєводства з 1566 р. до 1598 р., зараз Вінницька область .....	58, 85
<b>Брацлавщина</b> – Східне Поділля, територія Брацлавського воєводства .....	58
<b>Бремен</b> – місто в Німеччині .....	88
<b>Брест-Литовськ (Брест, Берестя)</b> – місто на південному заході сучасної Білорусі .....	111
<b>Британія (Великобританія)</b> – держава у Західній Європі .....	88
<b>Брюссель</b> – місто у Західній Європі, столиця Бельгії, місце розташування керівних структур Європейського Союзу .....	220
<b>Брянськ</b> – місто в Росії, обласний центр .....	73
<b>Буг (Південний Буг)</b> – річка у Східній Європі .....	48, 93, 94
<b>Буськ</b> – місто в Галичині, зараз Львівська область .....	51
<b>Бучач</b> – місто в Галичині, зараз Тернопільська область .....	59

## В

<b>Вадул-Сіретська митниця</b> – митна установа на залізничній станції Вадул-Сірет Львівської залізниці (сучасний Глибоцький район Чернівецької області) .....	135
<b>Важичин</b> – населений пункт на шляху зі Львова до Туреччини .....	59
<b>Велике князівство Литовське</b> – середньовічна держава, яка в XIII–XIV ст. поглинула більшу частину Давньої Русі, з 1385 р. – в унії з Польщею, у 1569–1795 рр. автономна частина Речі Посполитої .....	49–51, 53, 54, 56, 58–60, 63, 64, 66, 69, 70, 81, 84
<b>Велике Московське князівство, Московське царство (Московська держава)</b> – середньовічна держава у Східній Європі .....	49, 50, 58, 59, 61, 64
<b>Венеція</b> – місто на півночі Італії .....	80
<b>Високе</b> – місто на Берестейщині, зараз Білорусь .....	58
<b>Вишгород</b> – місто в Середньому Подніпров'ї, зараз Київська область .....	51, 65
<b>Візантія</b> – див. <i>Східна Римська імперія</i> .....	27, 29, 38–41, 43, 44, 47, 53, 80, 83
<b>Вінниця</b> – місто на Східному Поділлі (Брацлавщині), центр Брацлавського воєводства з 1598 р., зараз обласний центр .....	58, 85
<b>Влодава (Володава)</b> – місто на річці Західний Буг, зараз у Польщі .....	58
<b>Волинське воєводство (Волинська земля, Волинь)</b> – адміністративна одиниця у складі Великого князівства Литовського .....	61, 206



<b>Володимир</b> – місто на Волині, зараз Володимир-Волинський, Волинська область .....	44, 53, 55, 58, 59, 65, 84, 205
<b>Володимиро-Суздальська земля</b> – північно-східне князівство Київської Русі .....	48
<b>Волочиськ</b> – місто, сучасний районний центр Хмельницької області .....	95, 106, 111, 113, 131, 133
<b>Волхов</b> – річка в європейській частині Російської Федерації .....	42, 47
<b>Воспоро</b> – середньовічне місто в Східному Криму, див. <i>Керч</i> .....	68
<b>Всевелике Військо Донське</b> – незалежна держава, що утворилась у пониззі Дону після розпаду Російської імперії, існувала з травня 1918 до початку 1920 р. ....	114

## Г

<b>Гаджибей (Качибей)</b> – див. <i>Хаджибей</i> .....	68, 69, 94
<b>Гадяч</b> – місто на річці Псел, зараз Полтавська область .....	59, 207
<b>Галицько-Волинська держава</b> – південно-західне князівство Київської Русі .....	44, 48
<b>Галич</b> – місто на Галичині, зараз Івано-Франківська область .....	59
<b>Галичина (Галицька Русь, Червона Русь)</b> – історико-географічна область на заході України .....	51, 99, 100, 206
<b>Гамбург</b> – місто в Німеччині .....	88
<b>Ганнопільський (Аннопільський) митний пост</b> – митна установа в селі Ганнопіль (сучасний Славутський район Хмельницької області) .....	131
<b>Гданськ</b> – місто на узбережжі Балтійського моря, зараз у Польщі .....	206
<b>Геллеспонт</b> – протока між Мармуровим і Егейським морями, сучасні Дарданелли .....	39
<b>Генічеська митна застава</b> – митна установа в місті Генічеськ, сучасна Херсонська область .....	95, 112, 114
<b>Генуя</b> – місто на півночі Італії .....	47, 80
<b>Гераклея Понтійська</b> – давньогрецьке місто в південному Понті, метрополія Херсонеса Таврійського .....	10, 12, 34
<b>Гетьманщина (Гетьманська Україна, Військо Запорозьке)</b> – українська козацька держава, що входила на правах автономії до Російської держави, існувала у 1654–1765 рр. на території Наддніпрянщини, Сіверщини, Полісся та Східного Поділля .....	70–76, 82, 85, 93, 112, 113, 118, 178, 185, 208, 210
<b>Гієрон</b> – священна область на азійському березі Босфору, де в античності встановлювалися стели із копіями фінансового, торговельного і митного законодавства понтійських держав; візантійський митний пост .....	19
<b>Гологори</b> – населений пункт на Галичині, зараз Львівська область .....	59

<b>Горгіпія</b> – місто на Таманському півострові, в середньовіччі генуезька Мапа, нині – Анапа .....	203
<b>Горзувіти</b> – візантійська фортеця в південній Тавриці, сучасний Гурзуф .....	39
<b>Городиско (Городенка)</b> – місто на Прикарпатті, зараз Івано-Франківська обл. ....	59
<b>Городницький митний пост</b> – митна установа в селищі Городниця (сучасний Новоград-Волинський район Житомирської області) .....	131
<b>Горохів</b> – місто на Волині, зараз районний центр Волинської області ...	58
<b>Готланд</b> – острів у Балтійському морі .....	46
<b>Греція</b> – країна на півдні Балканського півострова .....	11, 13, 47, 140
<b>Гродно</b> – місто на заході Білорусі .....	58
<b>Гуківська митниця</b> – митна установа в селі Гуків (сучасний Чемеровецький район Хмельницької області) .....	114, 131, 181
<b>Гусятин</b> – селище, сучасний районний центр Тернопільської області .....	95, 111
<b>Гусятинська митниця</b> – митна установа в селищі Гусятин (сучасний районний центр Хмельницької області) .....	113, 131, 181

## Г

<b>Гезлеве (Гезлев)</b> – див. <i>Євпаторія</i> , назва міста у XIV–XVIII ст. ....	68, 77
--	--------

## Д

<b>Данія</b> – північноєвропейська країна .....	92
<b>Дарданелли</b> – протока, що з'єднує Егейське море з Мармуровим .....	67
<b>Делос</b> – давньогрецький острів-держава в Егеїді, центр поклоніння Аполлону .....	12, 15
<b>Дивин</b> – місто на Волині, зараз Брестська область Білорусі .....	58
<b>Дніпро</b> – ріка чорноморського басейну, Східна Європа, античний Борисфен .....	42, 47, 63, 76, 93, 94
<b>Дніпровсько-Бузький лиман</b> – відкритий лиман в північній частині Чорного моря, в який впадають ріки Дніпро і Південний Буг .....	10
<b>Дніпровська митниця</b> – митна установа у м. Дніпропетровську .....	194
<b>Дніпровська регіональна митниця</b> – митна установа у м. Дніпропетровську .....	147
<b>Дніпропетровськ</b> – місто в Україні, з 2016 р. – Дніпро, обласний центр .....	145, 147
<b>Дон</b> – ріка, що впадає в Азовське море, античний Танаїс – за тодішніми географічними уявленнями – кордон між Європою і Азією .....	11, 48, 67, 122
<b>Донбас</b> – Донецький вугільний басейн, займає центральну частину Донецької, південну частину Луганської та східну частину Дніпропетровської областей, а також західну частину Ростовської області Російської Федерації .....	114, 121, 153, 159, 163–166, 177

<b>Донбаська регіональна митниця</b> – митна установа в м. Донецьку .....	147
<b>Донецьк</b> – місто в Україні, нині обласний центр .....	145, 147, 159
<b>“Донецька народна республіка” (“ДНР”)</b> – частина Донецької області, на якій з 2014 р. проголошено квазідержавне утворення, фактично перебуває під окупацією Російської Федерації .....	163
<b>Дорохів (Дорогой)</b> – місто на Буковині, зараз у Румунії .....	52
<b>Дрогичин Поліський (Дорогочин)</b> – місто, районний центр Брестської області Білорусі .....	46, 58
<b>Дубно</b> – місто на Волині, зараз Рівненська область .....	58
<b>Дубосарський митний нагляд</b> – митна установа УНР у м. Дубосари на лівому березі ріки Дністер, нині Республіка Молдова .....	112
<b>Дубровиця</b> – місто на Волині, зараз Рівненська область .....	58
<b>Дунаїв</b> – населений пункт на Галичині, зараз село Львівської області ...	59
<b>Дунай</b> – річка чорноморського басейну, Центральна і Східна Європа .....	44, 45, 47, 114

## Е

<b>Егіна</b> – острів і держава на східному узбережжі Середньої Греції .....	11, 12
<b>Еллада</b> – Греція, країна на півдні Балканського півострова .....	13, 19–21

## Є

<b>Євпаторійська митниця</b> – митна установа в м. Євпаторії, Крим .....	94, 95, 135, 181
<b>Євпаторія</b> – місто у Західному Криму .....	10, 22, 77, 95
<b>Європейський Союз (ЄС)</b> – економічне та політичне об’єднання 28 держав; у сучасному вигляді оформилось у 1992–1993 рр. ....	149–153, 167, 170, 171, 176, 220
<b>Єгипет</b> – країна в північно-східній Африці .....	12, 203
<b>Єлисаветградська митниця</b> – митна установа в Єлисаветграді, нині місто Кропивницький .....	93, 94
<b>Єнікальська митниця</b> – митна установа в Єні-Кале (у межах сучасної Керчі, Крим) .....	94

## Ж

<b>Жабче</b> – населений пункт на Волині, зараз село Волинської області .....	58
<b>Жеславль (Заслав)</b> – місто на Волині, зараз Ізяслав Хмельницької області .....	58
<b>Житомир</b> – місто на Правобережній Україні, зараз обласний центр .....	51, 84

**Жуків** – населений пункт на шляху зі Львова до Туреччини, зараз, ймовірно, село Тлумацького району Івано-Франківської області, хоча давні села з такою назвою є у Золочівському районі Львівської області та у Бережанському районі Тернопільської області ..... 59

### З

**Запорозжя (Запорозька Січ)** – укріплений осередок нереєстрового Війська Запорозького Низового у другій половині XVI – кінці XVIII ст. .... 75–76, 78

**Захід, країни Заходу** – історико-географічна назва Західної Європи і Північної Америки ..... 9, 20, 42, 44, 45, 47, 80, 83, 86, 92, 102, 136, 185, 204

**Західна Двіна** – ріка у Північно-Східній Європі, впадає у Балтійське море ..... 46

**Західна регіональна митниця** – митна установа в м. Львові ..... 147

**Західна Римська імперія** – держава, що охоплювала західні провінції Римської імперії, утворилася внаслідок розпаду останньої після 395 р. .... 38, 44

**Західноукраїнська Народна Республіка (ЗУНР)** – держава з центром у Львові, що існувала в Західній Україні після розпаду Австро-Угорської імперії (1918–1919 рр.), 22 січня 1919 р. формально ввійшла до складу Української Народної Республіки як її Західна область ..... 119–121, 211

**Збараж** – місто на півдні Волині, сучасний районний центр Тернопільської області ..... 58

**Збризький митний пост** – митна установа в селі Збриж (сучасний Чемеровецький район Хмельницької області) ..... 111, 131, 181

**Золота Орда** – держава, що виникла внаслідок монгольських завоювань, існувала у 1240–1502 рр. у степах Західного Сибіру, Центральної Азії та Східної Європи ..... 48, 49, 81, 84, 204

**Золотники** – місто на Західному Поділлі, зараз селище в Тернопільській області ..... 59

### І

**Івано-Франківська митниця** – митна установа в м. Івано-Франківську ..... 143

**Ієрон** – див. *Гієрон* ..... 19, 31, 39

**Ізмаїльська митниця** – митна установа в м. Ізмаїлі (районний центр Одеської області) ..... 95, 106, 113, 135, 178

**Ікос** – давньогрецький острів-держава в Егеїді ..... 12

**Іллірик (Ilirici fructum)** – римський митно-податковий округ, що об'єднував Рецію, Норик, Далмацію, Паннонію, Дакію, Мезію та Фракію ..... 24

<b>Ільмень</b> – озеро в європейській частині Російської Федерації .....	47
<b>Іран</b> – країна на Середньому Сході .....	38, 49, 91
<b>Ісаківецька митниця</b> – митна установа в селі Ісаківці (сучасний Кам'янець-Подільський район Хмельницької області) .....	95, 113, 131
<b>Іспанія</b> – південноєвропейська країна .....	12, 140
<b>Істрія</b> – давньогрецьке місто в Західному Причорномор'ї .....	12
<b>Італія</b> – південноєвропейська країна .....	12, 92, 103, 121

## К

<b>Кавказ</b> – гірський масив між Чорним і Каспійським морями .....	10, 109, 174
<b>Каллатія</b> – давньогрецьке місто в Західному Причорномор'ї .....	12
<b>Калос-Лімен (Прекрасна Гавань)</b> – давньогрецьке місто в Західному Криму, поряд із сучасним смт Чорноморське .....	10, 16
<b>Калуш</b> – місто на Галичині, зараз Івано-Франківська область .....	59
<b>Кам'янець (Литовський)</b> – місто, зараз у Брестській області Білорусі .....	59
<b>Кам'янець (на Поділлі)</b> – місто, центр Подільського воєводства, зараз Кам'янець-Подільський Хмельницької області .....	49, 58, 95, 131
<b>Кам'янець-Подільська митниця</b> – митна установа в місті Кам'янці-Подільському (сучасний районний центр Хмельницької області) .....	95, 131, 139, 184
<b>Канів</b> – місто на Київщині, зараз Черкаська область .....	50, 63, 66
<b>Карамбій</b> – мис у Пафлагонії, сучасний Керемпе в Туреччині .....	11
<b>Карпатська регіональна митниця</b> – митна установа в м. Ужгороді .....	145
<b>Кафа</b> – місто в Східному Криму, центр генуезьких, згодом турецьких володінь у регіоні, сучасна Феодосія .....	52, 57, 67, 77–79
<b>Каффа (Кефе)</b> – див. <i>Кафа</i> .....	57, 68
<b>Керемпе</b> – мис на південному узбережжі Чорного моря, сучасна Туреччина .....	11
<b>Керкінітида</b> – давньогрецьке місто в Західному Криму .....	10, 16
<b>Керч</b> – місто-порт у Східному Криму, див. <i>Воспро, Пантікапей</i> .....	10, 67, 68, 77, 141
<b>Керченська митна застава</b> – митна установа в м. Керчі, Крим .....	94
<b>Керченська митниця</b> – митна установа в м. Керчі, Автономна Республіка Крим .....	94, 131
<b>Керчинська протока</b> – протока між Керчинським і Таманським півостровами, що з'єднує Азовське море з Чорним .....	11
<b>Кефинський еялет</b> – адміністративно-територіальна одиниця та митно-податковий округ Османської імперії на північному узбережжі Чорного моря із центром у Кафі (Кефе) .....	68

<b>Київ</b> – місто, столиця Давньої Русі, центр воєводства 1471–1649 рр., самоврядне місто, губернський центр Російської імперії, зараз столиця України .....	42, 43, 51, 53, 60, 65, 98, 103, 106, 110, 142, 145, 159, 161, 164, 192, 203
<b>Київська регіональна митниця</b> – митна установа в м. Києві .....	98, 112, 113, 144, 147, 164
<b>Київська спеціалізована митниця</b> – митна установа в м. Києві .....	131, 135, 143, 145, 147, 167, 181, 195, 204, 205, 212
<b>Київщина (Київська земля)</b> – історико-географічна область України .....	45, 47, 50, 54
<b>Київське воєводство</b> – адміністративна одиниця у складі Великого князівства Литовського .....	61
<b>Київський митний округ</b> – територіально-структурний підрозділ радянського митного відомства в межах України .....	212
<b>Кілія</b> – місто, районний центр Одеської області, розташований на березі Кілійського гирла Дунаю .....	48, 53, 57, 66–68, 114
<b>Кінбурнська митниця</b> – митна установа на однойменній косі поблизу Дніпровського лиману .....	94
<b>Кіровоградська митниця</b> – митна установа в м. Кіровограді, з 2016 р. – Кропивницький .....	194
<b>Кнід</b> – давньогрецьке місто на південно-західному узбережжі Малої Азії .....	12
<b>Ковель</b> – місто на Волині, зараз Волинська область .....	58, 84
<b>Коломак</b> – річка на Лівобережній Україні, ліва притока Ворскли .....	44, 66
<b>Коломия</b> – місто в Галичині, зараз Івано-Франківська область .....	43, 59
<b>Конотоп</b> – місто на півночі України, зараз Сумська область .....	59, 207
<b>Константинополь</b> – місто, див. <i>Візантія</i> .....	47, 67, 77
<b>Копу (Темрюк)</b> – у XIV ст. генуезьке володіння, місто на правому березі р. Кубань, де вона впадає в Темрюкську затоку Азовського моря, нині районний центр Краснодарського краю РФ .....	68
<b>Корець</b> – місто на Волині, зараз Рівненська область .....	58
<b>Коропець</b> – село на Галичині, зараз Тернопільська область .....	59
<b>Кос</b> – давньогрецький острів-держава в Егеїді .....	12
<b>Краків</b> – місто в Малій Польщі, перша столиця Польського королівства .....	45, 55, 69
<b>Краснолиманська митниця</b> – митна установа в м. Красному Лимані (зараз – м. Лиман) Донецької області .....	143
<b>Красностав</b> – місто на Західній Волині, зараз у Польщі .....	51
<b>Кременець</b> – місто на Волині, зараз Тернопільська область .....	58, 84
<b>Кременчук</b> – місто в Середньому Подніпров'ї, зараз районний центр Полтавської області .....	50, 59, 93, 203, 204

<b>Кременчуцька митниця</b> – митна установа в м. Кременчуці в середині XVIII ст. ....	74, 93, 94
<b>Крим</b> – півострів на півдні України .....	10, 11, 22, 39, 49, 52, 65–68, 75–78, 82, 88, 94, 116, 118, 119, 121, 159, 161, 165, 171, 185, 194, 205, 211
<b>Кримська митниця</b> – митна установа у м. Сімферополі .....	106, 190
<b>Кримська регіональна митниця</b> – митна установа в м. Сімферополі .....	145, 147
<b>Кримське ханство (Крим)</b> – державне утворення XV–XVIII ст. у Південно-Східній Європі, вассал Османської імперії .....	49, 52, 65–68, 75–78, 82, 94
<b>Кріуметопон (Баранячий лоб)</b> – мис у Таврії, сучасний мис Сарич .....	11
<b>Кубань</b> – ріка на Північному Кавказі, що впадає в Азовське море .....	21
<b>Купевський митний пост</b> , очевидно <b>Купельський митний пост</b> – митна установа в с. Купелі (сучасний Рокітнівський район Рівненської області) .....	131
<b>Куропатники</b> – населений пункт на шляху зі Львова до Туреччини, села з такою назвою є в Тернопільській та Івано-Франківській областях .....	59

## Л

<b>Ладозьке озеро</b> – розташоване в європейській частині Російської Федерації .....	47
<b>Левант</b> (від давн.-фр. <i>Soleil levant</i> – “схід сонця”) – регіон у Східному Середземномор’ї, сучасні Ліван, Сирія, Ізраїль, Палестина та ін. ....	66
<b>Лесбос</b> – острів в Егеїді .....	12, 15, 18, 31, 35, 202
<b>Литовиж</b> – населений пункт на Волині, зараз Волинська область .....	58
<b>Лівонський орден</b> – католицьке військово-державне об’єднання німецьких лицарів у Східній Балтиці (1237–1561 рр.) .....	84
<b>Лікостомо</b> – місто, див. <i>Кілія</i> ; назва часів генуезького панування .....	67
<b>Лобачеве</b> – село на р. Сіверський Донець, Новоайдарський район Луганської області .....	162
<b>Лосєв</b> – населений пункт на Поліссі, зараз районний центр Гомельської області Білорусі .....	59, 207
<b>Лопаскине</b> – село на р. Сіверський Донець, Новоайдарський район Луганської області .....	165
<b>Лосичі</b> – населений пункт на Поліссі, зараз Брестська область Білорусі .....	58
<b>Луганськ</b> – місто на сході України, обласний центр .....	113, 158
<b>Луганська митниця</b> – митна установа в м. Луганську .....	114, 143
<b>“Луганська народна республіка” (“ЛНР”)</b> – частина Луганської області, на якій з 2014 р. проголошено квазідержавне утворення, фактично перебуває під окупацією Російської Федерації .....	164
<b>Луцьк</b> – місто на Волині, центр Волинського князівства, згодом – воєводства, зараз центр Волинської області .....	53, 55, 58, 59, 61, 65, 69, 84, 113, 205, 206

<b>Львів</b> – місто на Галичині, центр Руського воєводства, зараз обласний центр .....	44, 51, 53, 57, 59, 119, 145, 205, 207
<b>Львівська митниця, регіональна митниця</b> – митна установа в м. Львові .....	56, 99, 135, 143, 145, 147, 193, 217
<b>Львівський митний пост</b> – митна установа в м. Львові .....	135, 181
<b>Любек</b> – місто на півночі Німеччини .....	88, 204
<b>Любеч</b> – середньовічне місто у Середньому Подніпров'ї, зараз селище міського типу в Репкинському районі Чернігівської області .....	42, 44, 59, 207
<b>Любечів</b> – середньовічне місто на Волині, зараз смт Любешів, районний центр Волинської області .....	44
<b>Люблін</b> – місто на сході Польщі .....	57, 60

## М

<b>Мантрега (Тамань)</b> – населений пункт на Таманському півострові назва часів генуезького панування XIV–XV ст., зараз станиця Тамань Краснодарського краю Російської Федерації .....	68
<b>Мапа</b> – генуезька колонія на чорноморському узбережжі Кавказу у XIV ст., антична Горгіпія, зараз місто Анапа Краснодарського краю Російської Федерації .....	68
<b>Маріуполь</b> – місто в Північному Приазов'ї .....	112
<b>Маріупольська митна застава, митниця</b> – митна установа в м. Маріуполі .....	95, 112, 113, 133, 135, 181, 193
<b>Марсель</b> – місто на середземноморському узбережжі Франції .....	88
<b>Мезія</b> – римська провінція в Подунав'ї, з 86 р. поділялася на Верхню та Нижню .....	22, 24, 25, 31, 36, 203
<b>Мельник</b> – населений пункт на Підляшші .....	58
<b>Меотида</b> – див. <i>Азовське море</i> .....	11
<b>Микитинська митниця</b> – митна установа в селищі Микитин Перевіз (околиці сучасного Нікополя Дніпропетровської області) .....	76, 93, 94
<b>Миколаївська митниця</b> – митна установа в м. Миколаєві .....	94, 112, 113, 129, 131, 133, 135, 178, 181, 196
<b>Милейтин</b> – населений пункт на Підляшші .....	58
<b>Миргородська митниця</b> – митна установа в м. Миргороді .....	93, 94
<b>Мілет</b> – малоазійське місто, метрополія більшості колоній Північного Причорномор'я .....	10, 12, 26, 202
<b>Мітілена</b> – давньогрецьке місто на о. Лесбосі .....	15, 18, 31, 35, 202
<b>Могилів-Подільський митний нагляд, митниця</b> – митна установа в м. Могилеві Подільському (сучасний районний центр Вінницької області) .....	112, 131, 181
<b>Молдавське князівство (Молдавія, Молдова)</b> – країна і держава Східної Європи у межах річки Дністра і Пруту .....	52, 57, 59, 66, 81



<b>Молдова (Молдавія, Республіка Молдова) –</b> держава у Східній Європі .....	139, 142, 143, 170, 184, 219
<b>Монкастро</b> – місто, див. <i>Білгород</i> ; назва часів генуезького панування .....	52, 67
<b>Москва</b> – місто, столиця радянської Росії та СРСР, сучасна столиця Російської Федерації .....	64, 68, 71, 126
<b>Московія</b> – див. <i>Велике Московське князівство</i> .....	49, 57, 59
<b>Московське царство (Московська держава) –</b> держава у Східній Європі та Сибіру .....	50, 57–59, 61, 64, 81, 207, 208
<b>Мостиська митниця</b> – митна установа в місті Мостиська (сучасний районний центр Львівської області) .....	135
<b>Мстибогів</b> – населений пункт на Підляшші .....	58
<b>Мукачеве</b> – місто на Закарпатті, зараз Закарпатська область .....	52

## Н

<b>Навкратіс</b> – давньогрецьке місто-емпорій у Єгипті .....	12
<b>Надчорномор'я</b> – Північне Причорномор'я .....	24
<b>Нижня Мезія</b> – див. <i>Мезія</i> .....	22, 24, 31, 36, 203
<b>Ніжин</b> – місто на півночі Лівобережної України, сучасний районний центр Чернігівської області .....	59, 71, 207
<b>Ніконій</b> – давньогрецьке місто в гирлі Дністровського лиману .....	10
<b>Німеччина</b> – центральноєвропейська країна .....	45, 91–93, 103, 109, 111, 116–119, 121, 135, 173, 179, 180, 210, 216
<b>Німфей</b> – давньогрецьке місто в Східному Криму .....	10
<b>Нова Сербія</b> – військово-поселенська територія, утворена за розпорядженням російського уряду на території сучасної Кіровоградської області, існувала у 1752–1764 рр. ....	73
<b>Новгород</b> – місто в Росії .....	42, 44, 46, 48
<b>Новгород-Сіверський</b> – місто на Сіверщині, зараз районний центр Чернігівської області .....	66
<b>Ногайська орда</b> – татарське державне утворення, що виникло внаслідок розпаду Золотої Орди наприкінці XIV – на початку XV ст. Існувало у Північному Прикаспії та Приураллі. Розпалось у 1620-х рр. на п'ять орд, що були васалами Кримського ханства .....	77

## О

<b>Одеса</b> – місто на півдні України, сучасний обласний центр .....	88, 95, 98, 100, 101, 106, 112, 143, 178, 209
<b>Одеська митниця</b> – митна установа в м. Одесі .....	95, 106, 112, 113, 129, 131, 133, 135, 143, 147, 181, 209
<b>Одеське губернське митне відділення</b> – територіально-структурний підрозділ радянського митного відомства в межах України .....	126

<b>Одеський митний округ</b> – територіально-структурний підрозділ митного відомства Російської імперії та радянського митного відомства в межах України .....	106, 145, 174, 208, 212
<b>Озю</b> – див. <i>Очаків</i> .....	67, 72, 94
<b>Окремі райони Донецької та Луганської областей (ОРДЛО)</b> – територія, на якій, відповідно до Закону України “Про особливий порядок місцевого самоврядування в окремих районах Донецької та Луганської областей”, запроваджено тимчасовий порядок організації місцевого самоврядування .....	163, 164
<b>Олександрівська митниця</b> – митна установа в м. Олександрівську (сучасне Запоріжжя) .....	94
<b>Ольвія</b> – давньогрецьке місто в гирлі Дніпро-Бузького лиману .....	10, 11, 14, 17, 22, 23, 25, 29, 30, 33, 36, 202, 203
<b>Османська (Турецька) імперія, Туреччина</b> – мусульманська держава XIII–XX ст., що включала країни Західної Азії, Південно-Східної Європи та Північної Африки .....	11, 52, 57, 59, 63, 67, 68, 74, 75, 77, 78, 82, 94, 103, 109–111, 119
<b>Остер</b> – місто в Козелецькому районі Чернігівської області .....	51, 59
<b>Остригом (Естергом)</b> – місто в Угорщині, перша столиця королівства .....	46
<b>Острог</b> – місто на Волині, зараз Рівненська область .....	53
<b>Очаків</b> – місто, сучасний районний центр Миколаївської області, розташований на узбережжі Чорного моря, морський порт на Дніпровському лимані. З XVI ст. у складі Османської імперії відоме як Озю .....	68, 78, 94
<b>Очаківська митна застава</b> – митна установа в м. Очакові (сучасний районний центр Миколаївської області) .....	112, 114
<b>Очаківський митний пост</b> – митна установа в м. Очакові (сучасний районний центр Миколаївської області) .....	133
<b>Очаківська митниця</b> – митна установа в м. Очакові (сучасний районний центр Миколаївської області) .....	208

## П

<b>Пальміра</b> – стародавнє місто-держава, крупний центр караванної торгівлі та ремесла в Північно-Східній Сирії в перші століття нашої ери .....	38
<b>Пантікапей</b> – давньогрецьке місто в Східному Криму, столиця Боспорської держави, з I ст. – Кесарія, в пізньоантичну добу – Боспор, у складі Хозарського каганату, сучасна Керч .....	10, 17, 19, 24, 39, 202
<b>Парос</b> – давньогрецький острів-держава в Егеїді .....	12
<b>Пафлагонія</b> – історико-географічна область на півночі Малої Азії, сучасна Туреччина .....	11

<b>Пергам</b> – місто і держава, згодом – римська провінція на заході Малої Азії .....	12
<b>Переволочанська митниця</b> – митна установа в с. Переволочна на Дніпрі .....	74, 93, 94
<b>Переволочна</b> – село на Дніпрі неподалік від сучасного селища Світлогорське (Кобеляцький район Полтавської області) .....	72, 208
<b>Перекоп</b> – місто в Криму .....	66, 78
<b>Перекопська митниця</b> – митна установа в м. Перекопі, Крим .....	95
<b>Перемиль</b> – населений пункт на Волині, зараз село (Волинська область) .....	58
<b>Перемишль</b> – один із центрів Червоної Русі, місто в Галичині, зараз Пшемисль у Польщі .....	45, 51
<b>Переяслав (сучасний Переяслав-Хмельницький)</b> – місто, зараз районний центр Київської області .....	72
<b>Перська затока</b> – частина Індійського океану, омиває береги Азії .....	9
<b>Петроград</b> (у 1703–1914 рр., у 1924–1991 рр. – Ленінград) із 1991 р. – Санкт-Петербург – місто, столиця Росії у 1712–1918 рр., обласний центр сучасної Російської Федерації .....	109
<b>Пешт</b> – місто, частина сучасного Будапешта, столиці Угорщини .....	46
<b>Південна Бессарабія</b> – територія в межиріччі Дунаю, Дністра та Пруту, зараз частина Одеської області .....	53
<b>Південний Буг</b> – ріка чорноморського басейну, впадає в Дніпро-Бузький лиман, античний Гіппаніс .....	48
<b>Північна Буковина</b> – історична назва території сучасної Чернівецької області України на пограниччі з Румунією та Молдовою .....	118, 215
<b>Північна регіональна митниця</b> – митна установа у місті Києві .....	147
<b>Північне Приазов'я</b> – регіон на півночі Азовського моря .....	94, 212
<b>Північне Причорномор'я</b> – історико-культурний регіон на півночі Чорного моря .....	7, 10, 12, 15, 16, 18, 22, 23, 25, 29, 30, 35, 37, 66, 68, 202
<b>Підгайці</b> – місто на Галичині, зараз Тернопільська область .....	59
<b>Пірей</b> – афінський порт, де виставлялися копії законів про торгівлю, зокрема афіно-боспорські договори .....	17, 19
<b>Поділля</b> – історичний регіон України в міжріччі Дністра і Південного Бугу .....	51, 58, 206
<b>Подільська губернія</b> – територіально-адміністративна одиниця Російської імперії на Правобережній Україні в межах Поділля .....	95, 105
<b>Подільська регіональна митниця</b> – митна установа в м. Хмельницькому .....	147
<b>Познань</b> – місто в Польщі .....	57
<b>Польське князівство</b> – середньовічне слов'янське державне утворення у Центральній Європі .....	46

<b>Польща</b> – країна в Центральній Європі .....	44, 51, 56, 57, 60, 65, 68, 74, 75, 80, 105, 120, 122, 129, 135, 171, 179, 180, 183, 184, 204–207
<b>Поменята</b> – населений пункт на Галичині, зараз село Помонята Івано-Франківської області .....	59
<b>Понт, Понт Евксинський (Море Гостинне)</b> – 1) антична назва Чорного моря; 2) антична назва всього Причорномор'я .....	10, 11, 20, 22, 25, 29
<b>Понтійське царство</b> – елліністичне царство у північно-східній частині Малої Азії .....	11, 22
<b>Португалія</b> – країна на півдні Західної Європи .....	140
<b>Прага</b> – місто, столиця Чехії .....	45
<b>Приазов'я</b> – див. <i>Північне Приазов'я</i> .....	94, 121, 212
<b>Приазовське губернське митне відділення</b> – територіально-структурний підрозділ радянського митного відомства в межах України .....	129
<b>Прибалтика</b> – регіон на східному узбережжі Балтійського моря .....	135
<b>Причорномор'я</b> – країни на узбережжі Чорного моря .....	23, 27, 202
<b>Пруссія</b> – німецька монархічна держава .....	77, 91
<b>Прут</b> – ріка, притока Дунаю .....	114
<b>Путивль</b> – місто на Лівобережній Україні, зараз Сумська область .....	51, 59, 66

## Р

<b>Рава-Руська митниця</b> – митна установа в м. Рава-Руська (сучасне місто Жовківського району Львівської області) .....	135, 143, 200, 201
<b>Радивилів</b> – місто на Волині (сучасний Радивилів Рівненської області) .....	95
<b>Радивилівська (Радивилівська) митниця</b> – митна установа в містечку Радивилів на Волині .....	111, 113, 114
<b>Радивилівський митний округ</b> – територіально-структурний підрозділ митного відомства Російської імперії в межах України .....	95, 106, 174
<b>Рахівська митниця</b> – митна установа в м. Рахові Закарпатської області .....	143
<b>Регенсбург</b> – місто в Південній Німеччині .....	45
<b>Рейн</b> – ріка в Західній Європі .....	41
<b>Ренійська митниця</b> – митна установа в м. Рені на Дунаї (сучасна Одеська область) .....	95, 135
<b>Рибницький митний нагляд</b> – митна установа УНР у містечку Рибниця на лівому березі р. Дністра (зараз на території Республіки Молдова) .....	112
<b>Рибницький митний пост</b> – радянська митна установа в містечку Рибниці (сучасне місто в Республіці Молдова) .....	131
<b>Рига</b> – місто, столиця Латвії .....	46, 72

<b>Рим</b> – 1) місто, столиця Італії; 2) стародавнє італійське місто-держава; 3) наймогутніша імперія античності .....	22, 23, 25, 27, 28, 36, 38, 44
<b>Римська держава</b> – див. <i>Рим</i> .....	8, 11, 23, 25
<b>Римська імперія</b> – див. <i>Рим</i> .....	8, 12, 22, 23–25, 27, 30, 34, 38, 44
<b>Рівне</b> – місто на Волині, зараз обласний центр .....	84
<b>Рівненська митниця</b> – митна установа в м. Рівному .....	143
<b>Рідмарс</b> – місто в Австрії .....	44
<b>Річ Посполита</b> – держава в Центрально-Східній Європі, створена 1569 р. внаслідок об'єднання Польської Корони (Польщі) і Великого князівства Литовського .....	56, 59, 70, 77, 81, 84, 95, 98, 205, 207
<b>Рогатин</b> – місто на Галичині, зараз Івано-Франківська область .....	59
<b>Родос</b> – давньогрецький острів-держава в Егеїді .....	12, 20, 21, 31
<b>Ромни</b> – місто на Лівобережній Україні, сучасний районний центр Сумської області .....	59, 207
<b>Рона</b> – річка в Південній Франції .....	41
<b>Російська імперія</b> – східноєвропейська та азійська держава 1721–1917 рр. ....	88, 90, 93–95, 100–102, 104, 109–112, 119, 121, 122, 173, 174, 178, 179, 183, 185, 209
<b>Російська Федерація (РФ)</b> – сучасна держава (з 1991 р.) у Східній Європі та Північній Азії .....	123, 142, 143, 160, 164, 170, 183, 219
<b>Росія</b> – країна в Східній Європі та Азії .....	9, 71–78, 81, 88–91, 93, 100–104, 106–111, 117–127, 142, 144, 146, 160, 163, 170, 171, 173, 180, 184, 204, 205
<b>Ростов (Ростов-на-Дону)</b> – місто на півдні Росії, на р. Дон, центр Ростовської області .....	112
<b>РРФСР (РФСРР), Російська Радянська Федеративна Соціалістична Республіка (Російська Федеративна Соціалістична Радянська Республіка), Радянська Росія</b> – більшовицька держава, 1918–1922 рр., частина СРСР в 1922–1991 рр. ....	123, 124, 160, 174, 175, 179, 181–183, 209, 210–213
<b>Румунія</b> – східноєвропейська країна .....	112, 114, 118, 121, 135, 171, 179, 183, 184, 210, 211
<b>Русь (Київська Русь)</b> – середньовічна східноєвропейська держава .....	8, 40, 42–50, 80–83, 86, 204

## С

<b>Савлюш (Виноградів)</b> – місто на Закарпатті, зараз Закарпатської область .....	52
<b>Самос</b> – давньогрецький острів-держава в Егеїді .....	12

<b>Сарай</b> – місто, столиця Золотої Орди .....	48
<b>Сарич</b> – найпівденніший мис Криму .....	11
<b>Сатанівська митна застава</b> – митна установа в селищі Сатанів (сучасний Городоцький район Хмельницької області) .....	114, 134
<b>Сатанівський митний пост</b> – митна установа в селищі Сатанів (сучасний Городоцький район Хмельницької області) .....	181
<b>Севастополь</b> – місто на південному узбережжі Криму, з 2014 р. – анексований Російською Федерацією .....	10, 98, 159
<b>Севастопольська митниця</b> – митна установа у м. Севастополі .....	95, 121, 147, 208
<b>Семиграддя</b> – держава в Центральній Європі, зараз північна частина Румунії .....	52
<b>Середземномор'я</b> – країни на узбережжі Середземного моря .....	12, 18, 28, 31, 38, 203
<b>Серет</b> – населений пункт на Буковині .....	52
<b>Синопа</b> – місто на південному березі Чорного моря, сучасний Синоп (Туреччина) .....	12, 22, 31
<b>Сирія</b> – країна на Близькому Сході .....	12
<b>Сицилія</b> – острів у Західному Середземномор'ї, на південь від Італії .....	183
<b>Сівська митниця</b> – митна установа у м. Сівську (Росія) .....	73
<b>Сімферополь</b> – місто в Криму, столиця Автономної Республіки Крим .....	145, 147
<b>Сіракузи</b> – місто на острові Сицилія у Середземному морі, зараз Італія .....	31
<b>Словаччина</b> – держава в Центральній Європі .....	171, 184
<b>Смоленськ</b> – місто в Росії .....	42, 46, 204
<b>Смоленська земля (Смоленське князівство)</b> – частина Київської Русі у Верхньому Подніпров'ї .....	46, 48
<b>Снятин</b> – місто на Прикарпатті, зараз Івано-Франківська область .....	59
<b>Солдая (Судак)</b> – середньовічне місто в Східному Криму, сучасний Судак .....	68
<b>Сона</b> – річка у Франції .....	41
<b>Співдружність Незалежних Держав (СНД)</b> – регіональна міжнародна організація, до якої ввійшла частина колишніх республік СРСР після здобуття незалежності .....	152, 171
<b>СРСР, Союз Радянських Соціалістичних Республік, Радянський Союз</b> – тоталітарна держава, що виникла в 1922 р. на теренах колишньої Російської імперії .....	125, 129–138, 140, 141, 146, 175, 180, 181, 204, 211, 215–218
<b>Стамбул</b> – див. <i>Константинополь</i> , назва міста після завоювання турками в 1453 р. ....	68, 79
<b>Старий Бихів</b> – місто в Білорусі, зараз Бихів Могильовської області .....	208

<b>Стародуб</b> – місто на Сіверщині, зараз у Росії .....	72
<b>Сумська митниця</b> – митна установа в м. Сумах .....	143
<b>Сураж</b> – місто на Підляшші, зараз у Польщі .....	58
<b>Сучава</b> – місто, до 1564 р. столиця Молдавського князівства, зараз у Румунії .....	52
<b>Східна марка Римської імперії (Австрія)</b> – середньовічне феодалне утворення на східному кордоні Франкської імперії, створене наприкінці VIII ст. у Центральній Європі Карлом Великим .....	44, 45, 52, 99
<b>Східна регіональна митниця</b> – митна установа у м. Харкові .....	147
<b>Східна Римська імперія</b> – держава на території східних провінцій Римської імперії, утворилася внаслідок розпаду останньої в 395 р., проіснувала до 1453 р. під назвою Царство Ромеїв (римлян), відома в науковій літературі як Візантія .....	8, 29, 38
<b>США, Сполучені Штати Америки</b> – північноамериканська держава .....	93, 103, 143, 152, 153, 163, 171, 172

## Т

<b>Тавань</b> – острів на Дніпрі, в районі якого був перевіз, зараз Херсонська область .....	50
<b>Таврика, Таврида</b> – антична назва Криму, згодом відроджена в адміністративній термінології Російської імперії .....	39, 203
<b>Таганрог</b> – місто в Росії на узбережжі Азовського моря .....	95, 112
<b>Таганрозька митниця</b> – митна установа у місті Таганрог .....	95
<b>Тана (Азак)</b> – середньовічне місто, до XV ст. було під контролем італійської торгової республіки Генуя, див. <i>Азов</i> .....	67, 68
<b>Танаїс</b> – елліно-варварський емпорій і місто в гирлі Дону, заснований у III ст. до н. е. ....	20
<b>Танаїс</b> – ріка, див. <i>Дон</i> .....	11
<b>Темрук</b> – див. <i>Копу</i> .....	68
<b>Теос</b> – давньогрецький острів в Егеїді .....	12
<b>Теребовля</b> – місто на Галичині, зараз Тернопільська область .....	59
<b>Техановець</b> – населений пункт на Берестейщині .....	58
<b>Тикочин</b> – населений пункт на Берестейщині, зараз у Польщі .....	58
<b>Тираспольська митниця</b> – митна установа в м. Тирасполі (сучасне місто в Молдові) .....	131, 181
<b>Тираспольський митний нагляд</b> – митна установа УНР у м. Тирасполі на лівому березі Дністра (сучасне місто в Молдові, столиця самопроголошеної Придністровської Молдавської Республіки) .....	112
<b>Тисмениця</b> – місто на Галичині, зараз Івано-Франківська область .....	59
<b>Тіра</b> – давньогрецьке місто в гирлі Дністровського лиману .....	10, 25, 26, 30, 36, 203

<b>Тірас</b> – ріка, див. <i>Дністер</i> .....	10
<b>Тлумач</b> – місто на Галичині, зараз Івано-Франківська область .....	59
<b>Торчин</b> – місто на Волині, зараз Волинська область .....	55, 65, 206
<b>Туреччина</b> – країна на Близькому Сході, розташована між Чорним і Середземним морями, див. <i>Османська імперія</i> .....	11, 57, 59, 67, 68, 74, 75, 77, 78, 82, 101, 109, 118, 121, 140, 184, 210
<b>Турійськ</b> – місто на Волині, зараз Волинська область .....	58, 59
<b>Тягиня (Бендери)</b> – місто в Нижньому Подністрів'ї, зараз у Молдові .....	52
<b>Тячеве (Тячів)</b> – місто на Закарпатті, зараз Закарпатська область .....	52

## У

<b>Угорщина</b> – країна у Центрально-Східній Європі, в регіоні Середнього Дунаю .....	46, 52, 92, 120, 171, 173, 184, 204, 206
<b>Ужанський комітат</b> – адміністративно-територіальна одиниця угорської частини Австрійської імперії з центром у м. Ужгороді .....	52
<b>Ужгород</b> – місто в Україні на р. Уж, адміністративний центр Закарпатської області .....	145, 147, 171
<b>Україна</b> – країна в Східній Європі .....	6, 7, 10, 32, 59, 68, 69–71, 73, 74, 76, 77, 82, 85, 87, 99, 93, 94, 97, 98, 100, 102, 106, 111–129, 131–135, 139–157, 159–167, 169–171, 174–186, 192–199, 201, 207–212, 214–220
<b>Українська Держава (Гетьманат)</b> – офіційна назва України за часів правління гетьмана П. Скоропадського у квітні–грудні 1918 р. ....	93, 112, 118, 185, 208, 210
<b>Українське відділення Головного митного управління</b> – територіально-структурний підрозділ радянського митного відомства в межах України .....	128, 130, 132–134, 137, 138, 181, 214
<b>Український митний округ</b> – територіально-структурний підрозділ радянського митного відомства в межах України .....	129, 181
<b>УНР, Українська Народна Республіка</b> – назва української держави (1917–1920 рр.), що постала внаслідок розпаду Російської імперії .....	111, 112, 116, 118–124, 174, 179–130, 182, 185, 209, 210
<b>УРСР, Українська Радянська Соціалістична Республіка</b> – назва українського радянського державного утворення в 1937–1991 рр. ....	135, 175, 217, 218
<b>УСРР, Українська Соціалістична Радянська Республіка</b> – назва радянського державного утворення на теренах України в 1919–1937 рр. ....	124–127, 129–132, 174, 175, 181, 182, 211–214

## Ф

<b>Фанагорія</b> – давньогрецьке місто на Азіатському Боспорі (Таманський півострів), з I ст. – Агріппія .....	10
<b>Фарс</b> – область Ірану .....	91



<b>Фасіс</b> – стародавнє місто у Східному Причорномор'ї .....	12
<b>Фасос</b> – давньогрецький острів і місто в Егеїді .....	11, 12
<b>Феодоро (Готія)</b> – готське князівство у Криму в XIV–XV ст. ....	67
<b>Феодосійська митниця</b> – митна установа в м. Феодосії, Крим .....	94, 95, 131, 208
<b>Феодосія</b> – давньогрецьке місто в Східному Криму, середньовічна Кафа, зараз знову Феодосія .....	10, 13, 35, 52, 57, 67, 95, 178
<b>Фінляндія</b> – північноєвропейська країна .....	135
<b>Франція</b> – західноєвропейська країна .....	41, 88, 89, 92, 101, 103, 121, 178

## X

<b>Хаджибей</b> – турецько-татарське місто на півдні України, зараз Одеса, обласний центр .....	66
<b>Халкедон</b> – давньогрецьке місто на азійському березі Боспору Фракійського .....	17
<b>Харків</b> – центр Слобожанщини, столиця радянської України у 1919–1934 рр. ....	98, 112–114, 124, 145
<b>Харківська губернія</b> – територіально-адміністративна одиниця Російської імперії у Східній (Слобідській) Україні, до 1835 р. – Слобідсько-Українська губернія .....	103
<b>Харківська митниця</b> – митна установа в м. Харкові .....	112, 113, 129, 133, 145
<b>Харківський митний округ</b> – територіально-структурний підрозділ радянського митного відомства в межах України .....	212
<b>Херсон</b> – 1) пізньоантичне та середньовічне місто в Криму, див. <i>Херсонес</i> ; 2) місто на Нижньому Дніпрі, губернський центр Російської імперії, зараз обласний центр України .....	8, 40, 113, 178
<b>Херсонес, Херсонес Таврійський (Півострів Таврів)</b> – з пізньої античності – Херсон, давньоруський Корсунь, місто в Південно-Західному Криму, зараз на території Севастополя ....	10, 14, 16, 17, 23, 25, 27–31, 33–37, 39, 40, 202–204
<b>Херсонська губернія</b> – адміністративно-територіальна одиниця Російської імперії та в післяреволюційний час (1802–1921 рр.) .....	103
<b>Херсонська митниця</b> – митна установа в м. Херсоні .....	94, 112, 119, 131, 133, 135, 181
<b>Хіос</b> – давньогрецький острів-держава в Егеїді .....	11, 12, 17
<b>Хмельницький</b> – місто в Україні, до 1954 р. – Проскурів, адміністративний центр Хмельницької області .....	148
<b>Холм</b> – місто в Галичині (зараз Хелм, Польща) .....	44, 51
<b>Хорлівська митна застава</b> – митна установа в с. Хорли (сучасна Херсонська область) .....	112, 114

<b>Хорлівський митний пост</b> – митна установа в с. Хорли (сучасний Каланчацький район Херсонської області) .....	131, 181
<b>Хотин</b> – місто на Буковині, зараз Чернівецька область .....	52
<b>Хотинщина</b> – територія, що лежить на схід від Буковини і разом з Північною Буковиною утворює сучасну Чернівецьку область. Назва походить від м. Хотин. Включає в себе сучасні Хотинський, Кельменецький та Сокирянський райони, а також північну частину Новоселицького району та північні землі Бричанського району Молдови .....	118
<b>Хуст</b> – місто на Закарпатті, зараз Закарпатська область .....	52

## Ц

<b>Царичанська митниця</b> – митна установа в с. Царичанка (сучасний районний центр Дніпропетровської області) .....	93, 94
--	--------

## Ч

<b>Чанаккале</b> – місто на півострові Мала Азія, зараз Туреччина .....	67
<b>Чембало (Баликлагу)</b> – середньовічне місто в Південному Криму, нині Балаклава .....	67
<b>Черкаси</b> – місто у Середньому Подніпров'ї, зараз обласний центр ...	50, 66
<b>Черкаська митниця</b> – митна установа у м. Черкасах .....	194
<b>Чернівці</b> – місто на Буковині, зараз обласний центр .....	52
<b>Чернігів</b> – місто Лівобережної України, столиця могутнього давньоруського князівства, центр воєводства упродовж 1635–1648 рр., зараз обласний центр .....	42, 51, 59, 72, 207
<b>Чернігівська митниця</b> – митна установа у м. Чернігові .....	195
<b>Чернігово-Сіверська земля</b> – північно-східна частина Київської Русі .....	48, 57
<b>Чехія</b> – держава в Центральній Європі .....	184
<b>Чехословаччина</b> – держава в Центральній Європі (1918–1992 рр.) .....	120
<b>Чопська митниця</b> – митна установа в м. Чоп (сучасна Закарпатська область) .....	135, 171, 181
<b>Чорне море</b> – північно-східний басейн Середземного моря, з яким воно з'єднується через Босфор, Мармурове море і Дарданнели .....	10, 11, 22, 40, 67, 68, 94, 98, 101, 204, 207
<b>Чорнобиль</b> – місто в Середньому Подніпров'ї, зараз Київська обл. ....	51, 59, 207
<b>Чорноморська регіональна митниця</b> – митна установа у м. Одесі .....	147
<b>Чорноморське</b> – селище міського типу в Криму, до 1944 р. – Ак-Мечеть .....	10
<b>Чуднів</b> – місто на Правобережній Україні, зараз Житомирська область .....	51

### Ш

- Швейцарія** – європейська країна в Альпійському регіоні ..... 92
- Швеція** – країна на Скандинавському півострові ..... 92
- Шепетівська митниця** – митна установа на залізничній станції  
Шепетівка (сучасний районний центр Хмельницької області) .... 131, 132
- Шибенівський митний пост** – митна установа в с. Шибені  
(сучасний Теофопільський район Хмельницької області) ..... 131
- Шлевськ (Шлеськ, Шлевськ, Сілезія)** – область  
у Центральній Європі, зараз у межах Польщі, Чехії та Німеччини ..... 71

### Я

- Ягодинська митниця** – митна установа на залізничній станції  
Ягодин Львівської залізниці (сучасний Любомльський район  
Волинської області) ..... 135, 194
- Ялтинський митний пост** – митна установа в м. Ялті,  
Автономна Республіка Крим ..... 131
- Ямпіль-Волинська митниця** – митна установа в селищі Ямполі  
(сучасний Білогірський район Хмельницької області) ..... 131, 181
- Ямпільський митний нагляд** – митна установа УНР  
у містечку Ямпіль (сучасний районний центр Вінницької області) ..... 112
- Янів** – населений пункт на Берестейщині, зараз місто в Білорусі ..... 58
- Ярослав** – місто на Галичині, зараз у Польщі ..... 44, 51

## ТЕРМІНОЛОГІЧНИЙ ПОКАЖЧИК

### А

- Авари** – союз тюркських кочових племен, до якого також входили підкорені слов'янські племена. У VI ст. утворили державу Аварський каганат на середньому Дунаї. На початку VII ст. починається процес розпаду каганату й утворюється перша держава західних слов'ян – Само. Наприкінці VIII ст. Аварський каганат був розгромлений франкським королем *Карлом Великим*. У IX ст. авари зазнали кількох поразок від маляр, після чого в літописах більше не згадуються ..... 44
- Автономія** – певний статус давньогрецьких полісних громад, що передбачав збереження самоврядування і власної правової системи. У складі Римської імперії “автономія” припускала обмеження низки зовнішніх функцій міста-держави та перебування під контролем намісника провінції у питаннях зміни чинного законодавства, земельних справах та під час надання громадянства ..... 22, 36
- Агораном** – виборний міський магістрат, колегія якого стежила за порядком на агорі не тільки під час народних зборів, але і в години роботи ринку. Агораноми стягували торговельні мита, засвідчували угоди, слідкували за дотриманням правил торгівлі ..... 14, 15, 33, 34
- Акче** (тур. акçe – “білуватий”) – дрібна срібна монета XIV–XIX ст., що була в обігу на теренах Османської імперії та сусідніх країн. У низці мов, зокрема татарській, акче має значення збірного іменника – “гроші” ..... 64
- Апотека** – складське приміщення, амбар; у ранній Візантії спеціально обладнане місце для зберігання та продажу (переважно оптового) своїх товарів місцевих купців або представників громади чи офіційних осіб; місце стягування мита; аналог або прообраз середньовічного інституту *складського права* ..... 39
- Аристокліти** – представники наближеної до царя верхівки Боспорської держави у II–III ст., серед яких помітне місце займали вищі митно-податкові урядовці ..... 26, 33
- Архонт** – представник найвищої колегії міських магістратів. У Херсонесі римської доби перший архонт – голова держави ..... 13, 17, 19, 21, 32, 33, 34, 39, 202
- Ателія** – звільнення від непрямих податків, зокрема експортно-імпортного мита, безмитність ..... 16–20, 22, 23, 25, 27, 31, 32, 33, 36, 37, 202, 206

### Б

- Бадж-і текрар** – в Османській імперії податок за повторний продаж невільника ..... 64
- Балістарії** – бійці підрозділів торсіонної артилерії; стрілки з ручних металевих машин. У період ранньої Римської імперії

метальна артилерія діяла в складі легіонів, у пізній імперії існувало декілька спеціалізованих легіонів балістаріїв ..... 27–29, 33, 34, 37, 203

**Басилевс** – цар; титул боспорського правителя та візантійського імператора; міський магістрат, який очолював офіційний релігійний культ полісу та ім'ям якого називався рік ..... 13, 19, 27, 33, 202

**Баскак** – ординський чиновник з адміністративно-поліцейськими функціями на теренах підлеглого району, зокрема відповідав за митні збори ..... 49

**Батько міста** – почесна муніципальна магістратура.

Батьки міста – магістрати, які очолювали полісне самоврядування в пізньоантичному Херсонесі, розпоряджалися міськими фінансами ..... 33

**Безмитний лист** – документ на право перевезення товару без сплати мита .... 63

**Безмитний пропуск товарів** – дозвіл на перевезення товару без сплати мита ..... 62

**Буле** – рада міста, яка готувала порядок денний народних зборів, пропонувала законопроекти та разом із народом надавала персональну безмитність ..... 13, 34

## В

**Вагове** – мито за зважування ..... 50, 70

**Векша (вевериця, вів'юрка, білка)** – шкурка білки, найдрібніша, неподільна грошова одиниця Древньої Русі. Інколи рівноцінним замінником векші була шкурка білки. Вперше згадується у “Повісті минулих літ” під 859 р. Також згадується в “Руській правді” ..... 46

**Визаний лист** – документ про затвердження великим князем литовським прийнятого посадовими особами звіту орендаря митних зборів щодо надходження прибутків і видатків митниці ..... 62

**Відділ митного контролю і прикордонної охорони (ВМК і ПО)** – структурний підрозділ Головного митного управління РРФСР та Управління уповноваженого НКЗТ РРФСР при РНК УСРР, який влітку–жовтні 1920 р. очолював митні установи України ..... 125, 211, 212

**Відділ митного контролю (ВМК)** – державний орган УСРР, який у структурі Ради народного господарства України, Головного митного управління РРФСР, Управління уповноваженого НКЗТ при уряді УСРР послідовно здійснював керівництво митною системою України в березні 1919 р. – влітку 1920 р., жовтні 1920 р. – червні 1922 р. .... 125, 126, 129, 211, 212

**Відповідальні за передачу мита на відкуп** – спеціальна фінансова колегія *економів*, що контролювала передачу різноманітних податків на відкуп приватним особам та їхнім асоціаціям ..... 24, 26, 33

**Воскова комора** – спеціалізована митниця для справляння мита з воску ..... 59

**Всесвітня митна організація, ВМО** (англ. World Customs Organization, WCO) – міжурядова міжнародна організація, заснована у 1953 р. (до 1994 р. називалася Рада митного співробітництва) з метою підвищення ефективності роботи митних служб країн-членів за допомогою заходів, що сприяють їхньому національному розвитку ..... 146, 152–154, 157, 170, 176, 220

## Г

**Ганза, Ганзейский союз** (нім. Hanse, давн.-верхн.-нім. Hansa, буквально “група”, “союз”) – торговельно-політичний союз вільних німецьких міст Північної Європи в XIII–XVII ст., відомий ще як Любекська ганза або Німецька ганза (лат. Hansa Teutonica). У неганзейських містах, з якими велися справи, існували представництва та філіали Ганзи (“контори”), найбільші з яких були в Брюгге, Бергені, Новгороді та Лондоні ..... 88

**Гармонізована система опису й кодування товарів** – міжнародна номенклатура товарів, розроблена Всесвітньою митною організацією ..... 146, 147, 182, 219

**Генеральна угода з тарифів і торгівлі (ГАТТ)** – міжнародна угода, укладена в 1947 р., згідно з якою кожна з країн-учасників погодилася забезпечити іншим рівний і недискримінаційний режим торгівлі, скорочувати ставки мита на основі багатосторонніх домовленостей і з часом усунути імпорتنі квоти. У 1995 р. перейменована на СОТ ..... 140, 149, 162

**Генеральне секретарство фінансів** – фінансове відомство України в червні 1917 р. – січні 1918 р. .... 209

**Головна карвасарія** – назва установи, що відала збором індукти та евекти, розташовувалася в Ніжині, контролювала подібні місцеві установи ..... 73

**Головна над митними зборами канцелярія** – державна установа, створена в 1763 р. внаслідок розслідування справи про митний відкуп, для посилення боротьби з контрабандою. У 1780 р. канцелярія ліквідована у зв’язку з губернською реформою 1775 р. .... 96

**Головне митне управління (ГМУ)** – державний орган СРСР, який у структурі наркоматів зовнішньої торгівлі, зовнішньої та внутрішньої торгівлі та Міністерства зовнішньої торгівлі очолював митну систему СРСР у квітні 1923 р. – лютому 1986 р. .... 130–134, 136, 175, 181, 214–216

**Головне управління державного митного контролю (ГУДМК)** – державний орган СРСР, який діяв при Раді міністрів та керував митною системою СРСР у лютому 1986 р. – червні 1991 р. .... 124–126, 181, 211, 212

- Головне управління митного контролю і прикордонної охорони (ГУМК і ПО)** – державний орган РРФСР, який у червні–жовтні 1920 р. послідовно підпорядковувався наркоматам торгівлі і промисловості та зовнішньої торгівлі й керував діяльністю радянських митників ..... 127, 212
- Головне управління митного контролю (ГУМК)** – державний орган РРФСР, який у червні 1918 р. – червні 1920 р. послідовно підпорядковувався наркоматам торгівлі і промисловості та зовнішньої торгівлі й керував діяльністю радянських митників ..... 124–126, 181, 211, 212
- Гостинне** – мито за розміщення товару на гостинному дворі ..... 50
- Готи** – союз східногерманських племен, що виник на півдні сучасної України в перші десятиліття III ст. .... 8, 11
- Грамота** – різновид офіційного документа; на Русі X–XVII ст. – діловий документ (здебільшого так звані акти) і листи (офіційні й приватні); термін запозичений із Візантії, де означав послання, укази, а також будь-які інші документи ..... 24, 44–46, 52, 55, 57, 59, 69, 83, 205, 208
- Гривна** – вагова, грошово-вагова та грошово-рахункова одиниця Русі. У XII ст. гривна срібна дорівнювала 204 г. Із XI ст. в обігу були київські гривни шестикутної форми вагою близько 140–160 г як одиниця плати та засіб накопичення до монгольської навали. Найбільше значення в грошовому обігу на Русі мали новгородські гривни. Перехідною від київської до новгородської була чернігівська гривна (за формою близька до київської, а за вагою – до новгородської гривни) ..... 45, 149, 162
- Гуни** – союз тюркських племен, що 375 р. з’явився на теренах сучасної України та став причетним до зруйнування Тіри та Ольвії ..... 11

## Д

- Даруга** (монгол. *yarguzi*) – улусний намісник Золотої Орди, військовий комендант та митно-податковий інспектор певного району; з XIV ст. в Орді монгольський термін “даруга” поступився тюркському *баскак* ..... 49, 53
- Деката** (від лат. *deca* – “десять”) – різновид митного збору в 10 %, запроваджений у Візантії за Юстиніана I, що сплачувався під час в’їзду в імперію ..... 39
- Декларація** – письмова або усна заява про транспортний засіб, товар, пасажирів, майно, яке переміщують через митний кордон ..... 97, 137, 179, 217
- Демос** – народ; вищий орган влади в полісах, який видавав закони та визначав, між іншим, засади митної діяльності ..... 13, 34
- Денарій** (від лат. *deni* – “по десять”) – римська срібна монета, спочатку мала вагу 4,55 г та дорівнювала 10 ассам. За часів імперії маса денарія постійно зменшувалася (наприклад, за Нерона вона була 3,4 г). Згодом назва використовувалася в багатьох країн у періоди Середньовіччя та Нового часу ..... 45

- Департамент митних зборів (ДМЗ)** – спільна назва митних відомств Російської імперії (до 1917 р.), Росії в період правління Тимчасового уряду (1917 р.), українських національних режимів часів революції (1917–1918 рр.), радянської Росії (перша половина 1918 р.) та радянської України (до березня 1919 р.) ..... 105, 110–117, 124, 176, 209, 210, 211
- Державна зовнішньоекономічна комісія** – спеціальний державний орган при Раді міністрів СРСР, який із серпня 1986 р. керував діяльністю Головного управління державного митного контролю ..... 216
- Державний митний комітет України (ДМКУ)** – центральний орган державного управління в галузі митної справи у 1991–1996 рр., попередник Державної митної служби України ..... 141–143, 145–147, 181, 218
- Державний митний опікун (прокуратор) Ілірика** (procurator publici portorii Іллірїї) – керівник окремого митно-податкового округу в Римській імперії. До 182 р. на теренах Мезії митними зборами відали відкупники, згодом їхні функції були передані імператорським чиновникам, які перебували під началом державного митного опікуна ..... 24, 33
- Директорія** – вищий орган державної влади відродженої Української Народної Республіки, який діяв із 14 листопада 1918 р. до 10 листопада 1920 р. .... 119–121, 123, 124, 212
- Діюкет** – дослівно “той, хто стоїть на чолі управління” – найвищий одноособовий фінансовий та контрольно-ревізійний урядовець поліса. У Візантії – чиновник із відомства логофета генікону (управління постачання), що належав до фіскального управління імперії ..... 13, 33, 34
- Договір** – правовий акт публічного (зазвичай міждержавного) або приватного характеру ..... 18, 19, 23, 32, 42, 46, 47, 53, 61, 65, 68, 75, 78, 83, 100, 103, 111, 114, 116–118, 127, 130, 162, 170, 180, 181, 202, 204, 207, 210, 211, 213
- Дозорці, фактори і прикажчики**, безпосередні збирачі індукти й евекти, яких запрошував на роботу військовий екватор ..... 73
- Дорожній примус** – припис щодо обов’язкового пересування купців лише встановленими дорогами ..... 53, 54, 66, 79–84
- Другий Литовський статут** – друга редакція правового кодексу Великого князівства Литовського, запроваджена 1566 р. .... 55, 81, 84, 207
- Дука** – “вождь”, “герцог”; титул намісника віддаленої чи прикордонної пізньоримської провінції, який поєднував цивільну і військову владу; в VI ст. візантійський намісник Херсона та всіх імперських володінь у Тавриці ..... 33, 39



## Е

**Евекта** (від лат. *Eveho* – “виводжу”, *evectus* – “який вивозиться”) – митний податок, що стягувався урядом Гетьманщини за вивезення товарів з Лівобережної України в другій половині XVII – першій половині XVIII ст. Часто евекта віддавалась на відкуп представникам місцевої еліти. У зв’язку з офіційною ліквідацією царським урядом митних кордонів на українських землях, що входили до складу Російської держави, евекту було скасовано указом імператриці Єлизавети Петрівни від 5 січня 1754 р. .... 70, 71, 73–75, 84, 208

**Евокат** – воїн спеціального, наприклад, імператорського призову (*evocatus Augusti*); ветеран римської армії, знову призваний на дійсну службу спочатку зі складу допоміжних частин, після реформи Тиберія 24 р. – виключно з преторіанців ..... 22, 34

**Екзитор військовий** – особа, що здійснювала стягування митних зборів (індукти й евекти) в усій Гетьманщині, крупний відкупщик ..... 72, 73

**Елевтерія** – свобода, формальний статус вільного міста. У складі Римської імперії “елевтерія поліса” означала не суверенітет, а самоврядування під римським контролем: збереження законодавства міста-держави, власного громадянства та дозвіл порядкувати земельним фондом поліса ..... 22, 23, 25, 27, 29, 33, 35, 36, 203

**Елліменіон** – портове мито з кількості товару, який проходив через гавань і фіксувався в митних списках елліменістів ..... 14–16, 23, 34

**Елліменісти** – збирачі мита в гаванях ..... 14, 15, 33, 202

**Емпор** – крупний давньогрецький торговець, який здійснював закордонні оптові операції ..... 12, 13, 20, 17, 24, 34

**Емпорій** – “ринок”; спеціально обладнані поселення, переважно на березі моря, для ведення далекої оптової торгівлі; в емпоріях надавалися портові, митні та складські пільги ..... 12, 20

## Є

**Європейський Парламент** (англ. *European Parliament*) – одна з п’яти керівних інституцій Європейського Союзу, асамблея представників його населення; виконує законодавчі та контрольні функції ..... 153

**Європейський Союз, Євросоюз, ЄС** (англ. *European Union*) – економічне й політичне об’єднання європейських держав, що підписали Договір про Європейський Союз (Маастрихтський договір, 1992 р.). ЄС – міжнародне утворення, що поєднує ознаки міжнародної організації й держави ..... 149, 150, 152, 153, 167, 170, 176, 220

**Єфімки** – російська назва німецької срібної монети, якою російський уряд вимагав від іноземців сплати мита ..... 101

## Ж

**Жи́виця** – смола дерев хвойних порід, що містить скипидар і каніфоль .... 117

## З

**За́кят** – внесок правовірного на благодійність; до цієї ж категорії мусульманські богослови зараховували і митні збори ..... 40

**Звичай** – стала й повторювана форма поведінки індивідів і груп, що переважно має на меті досягнення прагматичного ефекту впорядкування сфери практичних дій, є повсякденним явищем і передбачає розв’язання проблемної життєвої ситуації певним чітко визначеним способом ..... 35, 42, 50, 51, 65, 80, 81, 170, 175, 178, 191–193, 198

**Звіт** – надання визначених відомостей за певний період часу ..... 13, 26, 34, 52, 62, 114

## І

**Імунітет** – звільнення від податків та мита на певні групи товарів у Римській імперії ..... 22, 24, 34, 36, 41, 203

**Індукта** (від лат. *inductus* – “запроваджений”) – митний податок на Лівобережній Україні, стягуваний гетьманською адміністрацією за ввезення товарів у другій половині XVII – першій половині XVIII ст. Скасовано 1754 р. .... 70–75, 82, 208

**Інтерпол** (англ. *International Criminal Police Organization, INTERPOL*) – організація, що займається сприянням міжнародній поліцейській співпраці; заснована у 1923 р. як *International Criminal Police Commission*, з 1956 р. використовується теперішня назва ..... 154

## К

**Кантаржій** (від тур. *kantar* – “вага”, у поляків *kantorzy, kantorzysta* – “прикажчик”) – у широкому сенсі “зважувальник”; у запорожців – військовий кантаржій був охоронцем військових ваг і мір, що служили нормою для ваг і мір усіх торговців і продавців, котрі жили в Січі. Водночас кантаржій мусив збирати податок на користь війська з усіх привезених у Січ товарів, продуктів, різної бакалії, горілки, вина й розподіляти їх між товариством, старшиною і церквою ..... 46, 75

**Капел** – у Стародавній Греції дрібний гендляр; подекуди синонім дрібного шахрая ..... 13

**Квит, квитація** – боргова розписка ..... 56, 60, 62, 85, 108

**Кіршвасер** (нім. *Kirschwasser* – “вишнева вода”) – міцний алкогольний напій, що отримується шляхом дистиляції сусли чорних вишень, що заграло, разом із кісточками ..... 117

**Кіле** – вагова міра в 2 пуди, 32 кг ..... 79

**Клеймо** – мито за накладання клейма ..... 33, 50, 97

- Кодекси османських законів** – нормативно-правові акти, що видавалися османськими султанами для окремих місцевостей і регламентували суспільні відносини, зокрема й митно-податкові ..... 57, 63, 81
- Колегія Дев'яти** – фінансова установа Ольвії, що опікувалася державним скарбом ..... 14, 33
- Колегія економів** – див. *Відповідальні за передачу мита на відкуп* ..... 26
- Колегія Семи** – фінансова установа Ольвії, що завідувала священною скарбницею, встановлюючи податки на жертвоприношення та опікуючись будівлею, де зберігалися речі, пожертвовані богам ..... 14, 33
- Колода** – одна із основних мір об'єму сипких тіл у пізньосередньовічній і ранньомодерній Україні, дорівнювала 8 відром; відро вміщувало 10–20 кварта; кварта – міра об'єму сипких тіл і рідин, близько 1 л ..... 63
- Колонія** – дослівно “поселення”: 1) населений пункт на чужих землях, виселок; 2) юридично рівноправне зі своєю метрополією давньогрецьке поселення (колонія або апойкія); 3) в епоху європейського колоніалізму територія, залежна від держави-метрополії ..... 6, 10, 12, 23, 24, 32, 37, 67, 81, 82, 88, 202
- Комеркіарій** – візантійський чиновник, історичний спадкоємець комітів комеркіаріїв, з'являється близько 500 р. у східних провінціях імперії. Обов'язком комеркіаріїв був нагляд за торгівлею шовком та закупівлею сировини для його виготовлення в імперії; пізніше додалося ще стягування спеціального 10 % податку – *комеркіону* з імпорту-експорту товарів під час торгівлі ними на всій території імперії ..... 28, 33, 38–40, 80
- Комеркія** – фемна (провінційна) імператорська митниця в ранньо-середньовічній Візантії, яка розташовувалася на перетині сухопутних чи морських транспортних комунікацій ..... 40
- Комерц-колегія** – державна установа, створена 1718 р. для сприяння торгівлі та забезпечення її інтересів за кордонами Росії. Комерц-колегія керувала митними установами, розробляла митні статuti. Ліквідована 1810 р. .... 72, 74, 95, 96
- Комісійна рада** – орган, утворений при Департаменті митних зборів, що опікувався питаннями організації митної системи в УНР та Українській Державі ..... 111, 210
- Коміт комеркіарій** – пізньоримський та ранньовізантійський чиновник, який відав збиранням державного торгового мита, податками на обіг і продаж товарів, а також контролював торгівлю з іноземцями ..... 33
- Комора** – головна митниця округу у Великому князівстві Литовському ..... 50–52, 55, 58–60, 61, 65, 75, 84, 206
- Коносамент** – документ про вантаж на морському транспорті ..... 96
- Конституція сейму** – постанова сейму в Польщі та Речі Посполитій ..... 56, 57, 59, 60, 81, 205

<b>Копа</b> – у східних слов’ян одиниця лічби: 60 снопів, дощок тощо .....	63
<b>Копа грошей</b> – в Україні у XIV–XVIII ст. одиниця грошової лічби. У XVII ст. вона, наприклад, дорівнювала 75 польським чи 60 литовським грошам, 50 московським копійкам. Використовувалася під час лічби празьких грошів, 60 шт. яких дорівнювали празькій ваговій гривні срібла (253 г). Згодом це поняття стало лише лічильним. На західноукраїнських землях, що входили до складу Польщі, лічба монет на копи велася дуже рідко. Однак, на українських землях, які були у складі Великого князівства Литовського, облік монет упродовж XV–XVII ст. вівся переважно на копи. Литовська копа дорівнювала 60 литовським грошам або 60 пенязям (динаріям) .....	63
<b>Костка</b> – мито, що стягувалося монголами з перехожого .....	50
<b>Кримський крайовий уряд</b> – автономний уряд Криму, що постав в умовах німецької окупації у 1918 р. Мав два різні склади: пронимецький уряд М. А. Сулькевича (25 червня–15 листопада 1918 р.) і земський уряд С. С. Крима (15 листопада 1918 р. – квітень 1919 р.) .....	119, 211
<b>Куна</b> – грошова одиниця Стародавньої Русі. Назва походить від шкурки куниці, проте куна була переважно металевою монетою. Куною називали і східні <i>диргеми</i> , і західноєвропейські <i>динарії</i> , і руські <i>срібники</i> . Термін “куни” до середини XIII ст. часто вживався і для означення слова “гроші”, замінюючи термін “сребро” .....	46
<b>Куфа</b> – відріз тканини довжиною в один лікоть .....	71, 75

## Л

<b>Ленд-ліз</b> (англ. lend-lease – “давати в борг”, “здавати в оренду”) – програма, за якою США під час Другої світової війни передавали в користування або в оренду своїм союзникам (СРСР, Великобританії, Франції та ін.) боєприпаси, техніку, продовольство, сировину. Закон про ленд-ліз був прийнятий Конгресом США 11 березня 1941 р. ....	135
<b>Літургія</b> – дослівно “загальна справа, загальне служіння”; у Стародавній Греції громадська повинність, різновид обтяжливого персонального податку на заможних громадян і метеків, що передбачав зобов’язання за власний кошт влаштувати громадські свята та ігри, утримувати учасників гімнастичних змагань, організувати театральні трупи та вистави, споряджати військові кораблі тощо .....	13, 34
<b>Логофет генікону</b> – начальник центрального податково-фінансового управління в столиці Візантійської імперії .....	40

## М

<b>Магдебурзьке право</b> – право міста на самоврядування; назва походить від середньовічного саксонського міста, муніципальне право якого разом із хелмським і любекським правом стало взірцем для формування інститутів самоуправління в містах Центрально-Східної Європи .....	65, 205
---	---------

<b>Марасид баррійя</b> – феодальна арабська митниця .....	40
<b>Марасид</b> – арабська середньовічна митниця .....	40
<b>Маршалок</b> – посадова особа у Великому князівстві Литовському .....	62
<b>Медимн</b> – міра сипучих речовин у Стародавній Греції, 1 медимн ≈ 52,53 л, 1 медимн пшениці ≈ 40,955 кг .....	17, 20
<b>Меркантилізм</b> (фр. mercantilisme, від лат. mercantile – “торговий”) – економічне вчення та господарська практика епохи становлення капіталізму, відповідно до яких джерелом багатства є сфера обігу капіталу, торгівлі, а не сфера виробництва; накопичення всередині держави дорогоцінних металів .....	46, 88, 89, 185
<b>Метрополія</b> – дослівно “місто–матір”: 1) давньогрецький поліс, громадяни якого виводили на чужі землі нове поселення ( <i>колонію</i> ), яке згодом саме конституювалося в місто-державу, юридично незалежну від метрополії, але морально (нерідко і політично) зорієнтовану на неї; 2) в епоху європейського колоніалізму держава, яка мала залежні території – колонії .....	10, 12, 202
<b>Мит</b> – проїзне мито, що стягувалося монголами .....	50
<b>Митар</b> – див. <i>митник</i> .....	50, 52
<b>Митна війна</b> – використання національних тарифів у конкурентній боротьбі за лідерство в міжнародній торгівлі .....	87, 92, 118, 119, 179, 184, 210
<b>Митна пільга</b> – надання окремій особі чи групі осіб права на безмитну торгівлю, звільнення від сплати окремих видів мита або можливість сплачувати мито за нижчим тарифом .....	12, 13, 16, 17, 21, 23, 25, 31, 49, 52, 55, 64, 65, 66, 70, 81, 86, 101, 103, 109, 188, 202, 203
<b>Митне управління</b> – державний орган РРФСР, який, підпорядковуючись Наркомату зовнішньої торгівлі, у червні 1922 р. – квітні 1923 р. керував діяльністю радянських митників .....	107, 128, 130, 133, 137, 175, 181, 190, 213
<b>Митний комітет</b> – державний орган СРСР, який у червні 1991 р. – січні 1992 р. очолював радянську митну систему .....	138, 141, 181, 218
<b>Митний округ</b> – 1) територіальне об’єднання комор і прикомірків у Великому князівстві Литовському; 2) структурно-територіальний підрозділ митної системи Російської імперії в 1811–1912 рр.; 3) структурно-територіальний підрозділ радянської митної системи до запровадження Митного кодексу 1928 р. ....	34, 51, 58, 61, 84, 95–98, 104, 105, 107, 109, 127, 129, 174, 181, 212–214
<b>Митний тариф</b> – див. <i>тариф митний</i> .....	38, 89, 92, 99, 101, 103, 128, 129, 138, 141, 146, 149, 153, 173, 182, 183, 208, 209, 213, 216, 218, 219
<b>Митник</b> – службовець митної установи .....	24, 44, 49, 52, 54–57, 59, 61–63, 85, 95–97, 104, 107, 109, 110, 112, 114, 115, 117, 122, 125, 127, 128, 130, 134, 135, 137, 142, 143, 148, 151, 155, 158, 160, 161, 167, 168, 175–177, 179, 186, 192, 193, 194, 201, 204, 210

- Митник-соляник** – службовець на соляній коморі, який справляв мито з солі, а також продавав сіль зі складу купцям і людям ..... 59
- Митні списки** – у Стародавній Греції спеціальні реєстраційні книги, в яких елліменіст фіксував номенклатуру, обсяги, пункти призначення вантажів, що проходили через порт ..... 15
- Митно-матеріальне управління** – державний орган РРФСР, який, підпорядковуючись Наркомату зовнішньої торгівлі, у жовтні 1920 р. – квітні 1921 р. керував діяльністю радянських митників ..... 127, 181
- Митно-тарифна рада України** – колегіальний орган, утворений у лютому 1993 р. при Кабінеті Міністрів України для розроблення пропозицій з питань митно-тарифного регулювання. Митно-тарифна рада опрацьовує та вносить пропозиції до проектів законів з питань оподаткування експортно-імпортних операцій ..... 146, 219
- Митно-тарифний комітет** – спеціальний державний орган, який працював із 1922 р. і займався тарифними питаннями, списками заборонених товарів, проблемами укладання міжнародних торговельних угод ..... 128, 213
- Мито** (myto) – старонімецьке слово, яке поширилося серед західних і східних слов'ян на межі VIII–IX ст. та означало грошовий або натуральний збір; різновид оплати від роду та виду товару ..... 13, 14–20, 23, 24, 26, 28, 30–35, 38–46, 48–76, 78–90, 97–105, 108, 109, 115, 117, 118, 127, 136, 140, 146, 148, 149, 152, 163, 180, 202–211, 215, 217
- Мито ввізне** – мито на імпорт (ввезення товару) ..... 14, 62, 63, 87, 99, 129, 146, 148,
- Мито вивізне** – мито на експорт (вивезення товару) ..... 15, 24, 30, 32, 35, 64, 129
- Мито заборонне** – один із методів протекційної політики ..... 71, 72, 99, 101, 148
- Міністерство зовнішньої торгівлі** – міністерство СРСР, яке у 1946–1986 рр. опікувалося митною справою ..... 138, 175, 181, 182, 217
- Мітата** – спочатку митні застави або підконтрольні чиновникам емпорії на східному кордоні Візантії, поява яких не в останню чергу була пов'язана із запровадженням шовкової монополії. Від середини VIII ст., із пом'якшенням державної монополії на завезення і продаж шовку, спеціально відведені та обладнані складами та гостинними дворами місця, де під контролем комерціантів асоціації іноземних купців реалізовували переважно оптові партії привозних товарів ..... 39
- Мостове** – вид мита за прохід людей через мости і греблі без товарів ..... 41, 45, 56, 62, 63

## Н

- Навклер** – судновласник, капітан судна у Стародавній Греції ..... 13, 23, 24, 34, 203
- Народ** (δῆμος) – див. *демос* ..... 8, 11, 12, 34
- Народний комісаріат зовнішньої та внутрішньої торгівлі** – наркомат СРСР, який у 1925–1930 рр. опікувався митною справою ..... 130, 132, 181, 214
- Народний комісаріат зовнішньої торгівлі** – наркомат РРФСР та СРСР, який у 1920–1925 рр. та 1930–1946 рр. опікувався митною справою ..... 126–129, 130–134, 136, 181, 212, 213, 215
- Народний комісаріат торгівлі і промисловості** – наркомат РРФСР, який у грудні 1917 р. – червні 1920 р. опікувався митною справою ..... 124, 126, 127, 181, 211, 212
- Начальник звітів** – найвищий фінансовий урядовець Боспору в II–III ст., “міністр фінансів”, до рук якого стікалися різноманітні прибутки, зокрема від митних зборів ..... 26, 34
- Начальник митно-податкового округу Іллірик** – вищий чиновник Римської імперії, який відповідав за збирання всіх податків на території митно-податкового округу Іллірик, що включав до свого складу провінції Рецію, Норик, Далмацію, Паннонію, Дакію, Мезію та Фракію ..... 24
- Ногата** – грошова одиниця, що була в обігу на землях Київської держави у домонгольський період. Назва походить від арабського терміна “нагд” – “повноцінна, відбірна монета”, або “накада” – “сортувати”, “відбирати кращі екземпляри”. Ногата – це високопробна срібна монета (арабський дирхем, вагою близько 2,5 г). У XI ст. ногата дорівнювала 1/20 гривні ..... 46

## О

- Обвістка, обістка** – див. *явка* ..... 62
- Обіжник** – бюлетень, циркуляр; термін був поширений у роки революції та громадянської війни ..... 114, 116, 209
- Оголошення** – документ про товари, які перевозять через кордон. Складається власником товару або перевізником ..... 97, 117
- ОЕСР, Організація економічного співробітництва і розвитку** (англ. Organization for Economic Cooperation and Development, OECD) – міжнародна організація, що об’єднує тридцять, переважно економічно розвинутих, країн. Договір про ОЕСР було підписано 1960 р., для координації економічної політики країн – членів ОЕСР та погодження програми допомоги країнам, що розвиваються. Штаб-квартира ОЕСР знаходиться в Парижі ..... 152
- Окремий корпус кордонної охорони (ОККО)** – військове з’єднання УНР та Української Держави, створене в березні 1918 р., на яке було покладено завдання забезпечувати безпеку українського державного кордону ..... 115

<b>Округ митний</b> – група митних установ, які територіально закріплювалися за головною митницею .....	34, 48, 51, 58, 61, 84, 95–98, 104, 105, 107, 109, 127, 129, 174, 181, 212–214
<b>Октава</b> – митний збір на зовнішніх кордонах Римської імперії розміром 12,5 % (одна восьма) вартості товару, складалася з 10 % митного збору (decata) та 2,5 % (quadragesima) податку з торговельної угоди; основний візантійський митний збір .....	39
<b>Оренда мита</b> – передача державою збору мита приватній особі на певний період на заздалегідь визначених умовах, головною з яких була сплата у встановлені проміжки часу обумовленої грошової суми або надання товарів .....	51, 56–59, 61, 67, 81, 83, 86, 207
<b>Остригомський митний тариф</b> – королівська жалувана грамота двом монастирям давньої столиці Угорщини Естергому на збирання мита, надана в 1198 р. ....	46
<b>ОЧЕС, Організація чорноморського економічного співробітництва</b> (англ. Organization of Black Sea Economic Cooperation, BSEC) – субрегіональне об'єднання 12 країн Чорноморського регіону (Азербайджан, Албанія, Болгарія, Вірменія, Греція, Грузія, Молдова, Росія, Румунія, Сербія, Туреччина, Україна). Організація була створена у 1992 р. для забезпечення тісного економічного співробітництва країн-учасниць, вільного пересування товарів, капіталів, послуг і робочої сили та інтеграції економік цих країн у світову економічну систему .....	152

## II

<b>Пакгаузний наглядач (дозорець)</b> – митний службовець на дореволюційній митниці, який відповідав за збереження товарів на митному складі .....	97, 111, 114
<b>Пальмірський митний тариф, митний тариф Пальміри</b> – перелік асортименту товарів караванної торгівлі, що складається з майже 250 рядків грецького і пальмірського (арамейського) тексту .....	38
<b>Пачкарство</b> – контрабанда; термін був поширений у добу революції, громадянської війни та непу .....	117
<b>Перший Литовський статут</b> – перша редакція правового кодексу Великого князівства Литовського, 1529 р. ....	54, 81, 84, 206
<b>Писар господарський</b> – посадова особа у Великому князівстві Литовському .....	62
<b>Пище</b> – мито за пропуску товару	49
<b>Підскарбій дворний</b> – посадова особа у Великому князівстві Литовському ...	62
<b>Підскарбій земський</b> – посадова особа у Великому князівстві Литовському ....	55
<b>Поборовий універсал</b> – документ, що ухвалювався сеймом і містив митні тарифи .....	57



**Полігкапел** – у Стародавній Греції представник неоднорідного прошарку ринкових посередників-перекупників; реалізовували свій товар у роздріб з яток особисто або через одного–двох рабів чи вільновідпущеників ..... 13

**Поліс** – місто-держава, особлива форма соціально-політичної та економічної організації у Стародавній Греції, виріс із сільської общини і став одним із варіантів общинної структури. Община складалася з колективу громадян, які були власниками земельних наділів і воїнами, людьми, зацікавленими в політичному і культурному житті рідного міста. Серед населення були також представлені неповноправні іноземці (метеки, періеки) та безправні раби ..... 10–14, 16–18, 21–23, 25, 26, 30, 33–35, 202

**Політія** – громадянство в античних полісах ..... 23, 31, 34, 202

**Помірне** – мито за міру ..... 50

**Порторія** – різновид мита в римську добу, мито за право суден користуватися акваторією порту ..... 15, 16, 33

**Порто-франко** (італ. porto franco – “вільний порт”) – місто або приморська область, у межах якої дозволяється безмитне ввезення і вивезення іноземних товарів; митний режим зони вільної торгівлі ..... 88, 94, 95, 99, 100, 101, 175, 209

**Право складу (складське право)** – припис щодо обов’язкової зупинки куп-ців у встановлених (складських) містах і оптового продажу протягом визначеного часу своїх товарів місцевим купцям і шляхті ..... 53, 54, 56, 57, 81, 82, 86, 205

**Практій** – “митниця”; митно-податковий орган у пізньоантичному Херсонесі, об’єднаний із управлінням *балістаріїв* ..... 27, 28, 34, 37, 203

**Практор** – у класичних Афінах та в ранньоелліністичному Боспорі виконавець судових рішень, у римському Єгипті – посада чиновника, який спочатку стягував з населення недоїмки, поступово перетворюючись на “податкового інспектора”. У деяких джерелах X–XI ст. – синонім слова “комерціарій”. У X–XIII ст. слово означало не конкретну посаду, а функції чиновника, скажімо, “особа, відповідальна за збір податків в окрузі”, або “інспектор, що стягує мито з кораблів і моряків в імперському порту” ..... 15, 28

**Привілей** – вид документа, яким, зокрема, надавалося право особі чи громаді на безмитну торгівлю, а населеному пункту – на право складу ..... 13, 19, 20, 23, 22–25, 31, 37, 41, 44–46, 51, 52, 54, 55, 57, 60, 65, 71, 79, 81, 116, 202

**Прикоморок** – відділення головної митниці округу у Великому князівстві Литовському ..... 51, 58, 59, 61, 84

**Присяга** – підтвердження, невиконання якого мало наслідком покарання ..... 16, 55, 56, 198

- Проксен** – дослівно “друг гостя”; у Стародавній Греції приватна особа, яка офіційно представляла інтереси певного поліса у себе на батьківщині, за що нагороджувалася низкою привілеїв: безмитністю, громадянством, особистою недоторканністю тощо. Від доби пізнього еллінізму – почесний титул та нагорода ..... 17–19, 22, 23, 25, 31, 33, 34, 37
- Проксенія** – почесний нормативно-правовий акт народу (псефісма) чи боспорського царя, яким іноземець нагороджувався за допомогу. Проксенічна псефісма містила, наприклад, звільнення від мита, дарування громадянства, недоторканість майна та особи тощо .... 17, 18, 25, 33, 37
- Промито** – конфіскація контрабанди чи товару, провезеного з порушенням сплати мита ..... 61, 62, 85
- Протевон** – “найперший, головний”: 1) Константина Багрянородного почесний епітет найвищого міського магістрату (глави держави) пізньоантичного Херсонеса, що належав, вірогідно, першому архонту чи батьку міста; 2) у візантійському Херсоні X ст. один із найвищих представників міської влади (кураторів поліса) ..... 34
- Протекціонізм** (фр. protectionnisme, від лат. protectio – “захист, прикриття”) – економічна політика держави, що має за мету захистити народне господарство від іноземної конкуренції шляхом запровадження високого мита на імпорتنі товари, обмеження чи заборони ввезення певних товарів; політика сприяння вітчизняним торговцям ..... 54, 87–93, 146, 148, 173, 174, 185

## Р

- Рада зовнішньої торгівлі** – структурний підрозділ Наркомату зовнішніх справ РРФСР та СРСР, який з 1920 р. координував дії радянських державних органів у сфері зовнішньої торгівлі... 126–128, 212
- Рада митного співробітництва** – див. *Всесвітня митна організація*..... 183
- Рада народного господарства України** – державний орган управління та планування промисловості радянської України ..... 125, 211
- Рафальштетенський митний статут** – східнонімецький нормативно-правовий акт початку X ст., що регламентував торгівлю та митні відносини; перше джерело з історії русько-європейських митних контактів ..... 44, 45, 83, 204
- Регулятивна функція митниці** – напрям роботи митниці щодо регулювання зовнішньоекономічної діяльності за допомогою тарифних і нетарифних методів ..... 30, 54, 204
- Реєстр** (польськ. rejestr, від лат. registrum) – опис, письмовий перелік ..... 47, 60, 67, 72, 76, 85, 113, 114

**Ресм-і тамга** – в Османській імперії податок за тамгу, тобто тавро на шкірі раба, який збирався у тому випадку, коли невольника привезли без хюджету – акта на право володіння рабом ..... 64  
**Ритуал** – дія чи послідовність дій символічного характеру .... 9, 191, 192, 197–201

## С

**Світова організація торгівлі, СОТ** (англ. World Trade Organization, WTO) – провідна міжнародна економічна організація, створена 1995 р. для лібералізації міжнародної торгівлі та вирішення спірних питань між країнами-членами. СОТ стала наступницею ГАТТ ..... 140, 148–152, 162, 176, 183

**Світовий банк** (англ. The World Bank) – міжнародна фінансова організація, створена 1944 р. для надання фінансової і технічної допомоги країнам, що розвиваються. Складається з п’яти головних інститутів (Група Світового банку): Міжнародний банк реконструкції й розвитку (МБРР), Міжнародна фінансова корпорація (МФК), Міжнародна асоціація розвитку (МАР), Багатостороння агенція з гарантій інвестицій (БАГІ), Міжнародний центр з урегулювання інвестиційних спорів ..... 140, 148–152, 162, 176, 183

**Сейм** – представницька установа в Польщі, Литві та Речі Посполитій ..... 55–57, 59, 60, 81, 205–207

**Сеймові конституції** – див. *Конституція сейму* ..... 56, 57, 59, 60, 81, 205

**Символ** (від грец. σύμβολον – “знак”, “прикмета”, “відзнака”) – фігура чи образ, використовуваний як знак речі, явища або стану; “спрямовує” свідомість до неочевидних значень і смислів ..... 9, 14, 191, 192, 193, 197, 198, 201

**Скарб** – скарбниця, казна ..... 14, 16, 29, 39, 40, 41, 42, 46, 53–55, 57–62, 64, 65, 68, 70–75, 78, 81, 82, 86, 114, 119, 120, 143, 205, 208

**Скіфи** – північно-іранські кочові племена, що домінували в південноукраїнських степах у VII–IV ст. до н. е. та мали свою державу в Криму в III ст. до н. е. – III ст. н. е. .... 8, 10

**Складське право** – див. *право складу* ..... 53, 54, 56, 57, 81, 82, 86, 205

**Службник промитий** – службовець, обов’язком якого була протидія спробам об’їзду митниці та ухилення від сплати мита ..... 61

**Слухання лічби** – прийняття посадовими особами звіту орендаря митних зборів про надходження прибутків і видатки митниці ..... 62, 85

**Соляна комора** – спеціалізована митниця для справляння мита із солі ..... 59

**Соляний склад** – місто обов’язкової зупинки купців, які торгували сіллю; див. *право складу* ..... 59

**Співдружність Незалежних Держав, СНД** – міждержавне об’єднання більшості пострадянських країн, що було створено у грудні 1991 р. замість ліквідованого СРСР для збереження партнерських відносин між його колишніми членами ..... 152

<b>Справця</b> – митний службовець на коморі чи прикомірку .....	58
<b>Срібник</b> – дрібна розмінна монета домонгольської Русі .....	46
<b>Статут митний</b> – зведення правил, які визначають механізм діяльності митних установ та митних службовців .....	44, 54, 80, 81, 83, 84, 86, 92, 93, 97, 98, 99, 106–108, 111, 116, 129, 131, 132, 179, 180, 204, 208, 209, 214
<b>Стратег</b> – 1) у Стародавній Греції провідник громадянського ополчення або війська, найнятого містом; 2) в елліністичну і римську епохи стратеги – громадські магістрати, які займалися фінансами, постачанням, збиранням мита, наглядом та запобіганням контрабанді; 3) у візантійський час – намісник феми .....	24

## Т

<b>Такса</b> (нім. Taxe, від лат. Taxāre – “оцінювати”) – встановлена розцінка товарів або норма оплати чого-небудь, <i>тариф</i> .....	63, 85
<b>Талант</b> – в античні часи найбільша одиниця ваги та лічильно-грошова одиниця Стародавньої Греції, Єгипту, Малої Азії, Персії. Наприклад, малий аттичний талант = 60 мін $\approx$ 26,2 кг .....	15, 45
<b>Тамга</b> – запроваджене монголами на Русі мито за купівлю і продаж товарів, що надходило ханові .....	49, 50, 64, 84, 204
<b>Тамгаджі (тамгачі)</b> – митник у тюркських народів .....	49
<b>Таможенний голова</b> – чиновник у Московській державі, який збирав мито до царської казни .....	61
<b>Тариф</b> (араб. ta‘rīf(a) – “оголошення про митні збори”) – система ставок, що визначає розмір плати за різні послуги .....	38, 44, 46, 51, 57, 63, 66, 67, 70–72, 74, 77, 78, 81, 87–93, 98–103, 108–111, 116, 118, 120, 129, 136, 138, 141, 145, 146, 148, 149, 153, 154, 167, 173, 178–180, 182, 183, 186, 202, 207–210, 216, 218, 219
<b>Тариф митний</b> – зведення ставок митних зборів; має силу закону .....	38, 45, 46, 62, 67, 70, 71, 77, 78, 87, 90, 91, 98–103, 108, 109, 111, 116, 120, 128, 129, 136, 138, 141, 146, 148, 149, 153, 173, 179, 180, 182, 183, 202, 208, 209, 211, 213, 216, 217, 219
<b>Тимчасова рада з митного управління</b> – тимчасовий вищий орган митної системи РРФСР у грудні 1917 р. – на початку 1918 р. ....	124
<b>Торговий устав</b> – загальнодержавний нормативно-правовий акт Московської держави 1653 р. ....	58, 64, 71, 206
<b>Традиція</b> (від лат. tradition – “передача”, переказ”, “звичка”) – фактор саморозвитку соціуму, що передбачає передачу певного позитивного колективного досвіду (способів поведінки в тій чи іншій ситуації, ціннісних установок та орієнтирів, діяльнісних технологій, моделей структурування дійсності тощо) від попередніх до наступних поколінь .....	19, 70, 80, 191–197, 201

- Транспортно-матеріальне управління** – державний орган РРФСР, який, підпорядковуючись Наркомату зовнішньої торгівлі, у квітні 1921 р. – липні 1922 р. керував діяльністю радянських митників ..... 128, 213
- Трапезит** (від грец. *τραπέζα* – “міняльний стіл”, “банк”) – давньогрецький міняйла. Трапезити давали гроші під ставку коштовних речей, здійснювали грошові перекази в інші міста, видавали займи під відсотки; за певну платню зберігали цінності й різні документи, здійснювали від імені клієнтів різноманітні операції, були посередниками під час підготовки та підписання договорів, сплати різноманітних платежів. Професія трапезита вважалася недостойною громадянина, і нею займалися переважно метеки й вільновідпущеники ..... 13
- Третій Литовський статут** – третя редакція правового кодексу Великого князівства Литовського, 1588 р. .... 56, 81, 84, 207
- Троїстий союз** – об’єднання імперіалістичних держав у складі Германської імперії, Австро-Угорської імперії та Італійського королівства, виникло в 1884 р. .... 92, 174
- Тьма** (від монгол. тумен – 10-тисячний загін, у множині – теми) – військово-адміністративний та митно-податковий округ у Золотій Орді та в монгольській Русі ..... 49

## У

- Українське відділення Головного митного управління НКЗТ СРСР** – структурний підрозділ ГМУ СРСР, який з 1925 р. керував діяльністю українських митних установ ..... 138–134, 181, 214, 215
- Українське управління ГУДМК СРСР** – структурний підрозділ у складі митного відомства СРСР, створений у квітні 1990 р., який мав координувати діяльність митниць, розташованих на території Української РСР ..... 137
- Український митний округ** – структурний підрозділ Управління уповноваженого НКЗТ РРФСР при РНК УСРР, який керував діяльністю митників на території України у червні 1922 р. – жовтні 1923 р. .... 129, 130, 159, 181, 213
- Уповноважений Наркомату зовнішньої торгівлі (УпНКЗТ) РРФСР при РНК УСРР** – представник НКЗТ РРФСР при уряді України, який координував діяльність обох радянських республік у сфері зовнішньої економіки і торгівлі та митної справи ..... 123–128, 159, 188–191
- Управління УпНКЗТ** – апарат уповноваженого Наркомату зовнішньої торгівлі РРФСР при РНК УСРР ..... 126, 127, 129, 132, 212–214
- Урядник** – представник центральної влади на місці ..... 56, 62, 65
- Уставна земська грамота (обласний привілей)** – законодавчий акт Великого князівства Литовського ..... 54, 205

## Ф

- Фема** – провінційний воєнно-фінансовий округ у ранньосередньовічній Візантії ..... 40, 204
- Фіас** – релігійний союз, одна з найпоширеніших в еллінському світі форм громадських об'єднань, які можна визначити як професійні угруповання, що перебувають під заступництвом божества ..... 23, 24, 33, 203
- Фіскальна функція митниці** – напрям діяльності митниці щодо надходжень до державного бюджету ..... 14–16, 25–28, 30, 33, 38, 40, 50, 54, 63, 68, 75, 76, 81, 82, 97, 102, 104, 123, 152, 155, 161, 164, 166–167, 170, 172, 177, 186, 198, 221
- Франки** – германські племена періоду пізньої античності та раннього середньовіччя; в V ст. на руїнах Західної Римської імперії в Галії створили власне королівство ..... 41, 44

## Х

- Хартуларій (хартулярій)** – середній за рангом візантійський фіскальний чиновник ..... 40

## Ц

- Царська скарбниця** – загальнодержавна казна, якою відала царська адміністрація, а не магістрати міських общин, відповідальні за кошти храмових чи міських скарбниць ..... 14, 16, 29
- Цельна комора** – прикордонна митниця ..... 51, 52
- Цельник** – службовець прикордонної митниці ..... 52, 57
- Центральна комісія з боротьби з контрабандою** – міжвідомчий орган, який у грудні 1921 р. – жовтні 1927 р. координував заходи з боротьби з контрабандою на території радянських республік ..... 128, 130, 132, 181, 213
- Центральний комітет Всеросійської спілки митних службовців** – тимчасовий вищий орган митної системи РРФСР у жовтні–грудні 1917 р. .... 124, 209
- Цло** (польськ. *śło*) – прикордонне мито від торговельно-комунікаційних засобів ..... 56, 62, 85

## Ч

- Четверний союз** – військово-політичний блок Німеччини, Австро-Угорщини, Болгарії та Туреччини, що протистояв країнам Антанти (Згоди) в Першій світовій війні 1914–1918 рр. .... 111, 116, 119, 210

## Ш

- Шафар військовий** (з польськ. *szafarz* – “економ”, “ключник”, “келар”, “домоправитель”, а в українській вимові – шапар) – митник на Запорозжжі. У кількості чотирьох і більше разом

з підшафаріями повинні були збирати прибутки на користь Коша, але не в Січі, а на головних перевозах через Дніпро, Буг і Самару – Кодацькому, Микитинському, Бугогардівському, Самарському тощо, з проїжджих купців, дрібних торговців та промисловиків різного стану й народності. Шафарі вели книги прибутків-видатків, мали при собі козацькі команди, часом команди прикордонних комісарів, і суворо стежили за порядком під час руху вантажів через переправи ..... 76

**Шацунок** – оцінка, визначення вартості товару ..... 60, 85

## Я

**Явка (обвістка, обістка)** – у широкому значенні сповіщення урядових органів міста про прибуття до нього тих чи інших осіб, що оплачувалось; у вузькому значенні вид митного збору, який сплачувався завжди і полягав у повідомленні про прибуття товарів ..... 62

**Явочне** – мито за засвідчення товару ..... 50

**Ярлик** (від тюрк. jarlyk – “указ”, “грамота”) – 1) на Русі XIII–XV ст. грамота, письмовий наказ хана Золотої Орди; 2) в Російській імперії XVIII–XIX ст. митний документ, що підтверджував виконання митних процедур ..... 49, 77–79, 205

## А

**Auraria** – загальний термін для місцевого торговельного податку в середньовічній Європі ..... 38

## С

**Custodes nundinarum** – митний суд у середньовічній Франції ..... 41

## N

**NCTS** – система обміну даних про транзит. Із 1 січня 2009 р. на території Європейського Співтовариства всі операції транзиту на умовах Конвенції МДП (TIR) в обов’язковому порядку здійснюються з використанням європейської митної інформаційної системи NCTS (New Customs Transit System) ..... 171

## P

**Pontaticum** – загальний термін для мостового мита в середньовічній Європі ..... 41

**Portaticum** – загальний термін для мита за перетинання міських брам у середньовіччі ..... 41

**Pulveraticum** – загальний термін для мита з вершника в середньовічній Європі ..... 41

## R

- Ripaticum** – загальний термін для мита за розвантаження возів у середньовічній Європі ..... 41
- Rotaticum** – загальний термін для мита за користування шляхами в середньовічній Європі..... 41
- Ruzarii** – латинізований різновид однієї зі старих верхньонімецьких форм етноніма “русь” ..... 45

## S

- Strata legitima** – загальний термін для визначення державних шляхів для іноземних купців у середньовічній Європі ..... 45

## T

- TACIS (TACIC)** – програма Європейського Союзу на допомогу новим незалежним державам Східної Європи і Центральної Азії (колишні республіки Радянського Союзу, крім країн Балтії) в перехідний період. Започаткована у 1991 р. .... 150

## V

- Venalicium** – загальний термін для державного торговельного податку в середньовічній Європі ..... 38



## РЕКОМЕНДОВАНА ЛІТЕРАТУРА

## До розділу I

## “РОЗВИТОК МИТНИХ ВІДНОСИН В АНТИЧНИХ ДЕРЖАВАХ ПІВНІЧНОГО ПРИЧОРНОМОР’Я”

1. *Брашинский И. Б.* Понтийское пиратство / И. Б. Брашинский // Вестник древней истории. – 1973. – № 3. – С. 124–133.
2. *Брашинский И. Б.* Торговые пошлины и право беспошлинности на Боспоре (IV в. до н. э.) / И. Б. Брашинский // Вестник древней истории. – 1958. – № 1. – С. 129–137.
3. *Виноградов Ю. Г.* Политическая история Ольвийского полиса VII–I вв. до н. э. Историко-эпиграфическое исследование / Виноградов Ю. Г. – М. : Наука, 1989. – 284 с.
4. *Винокуров Н. И.* Античная виноторговля в Северном Причерноморье / Н. И. Винокуров // Боспорские исследования. – 2003. – Вып. III. – С. 5–37.
5. *Гавриленко О. А.* Античні держави Північного Причорномор’я: біля витоків вітчизняного права (кінець VII ст. до н. е. – перша половина VI ст. н. е.) / Гавриленко О. А. – Х. : Парус ТМ, 2006. – 352 с.
6. *Гайдукевич В. Ф.* Боспорское царство / Гайдукевич В. Ф. – М. ; Л. : АН СССР, 1949. – 623 с.
7. Давня історія України : в 3 т. – Т. 2: Скіфо-антична доба / Бессонова С. С., Гаврилюк Н. О., Зубар В. М. та ін. – К. : Ін-т археології НАН України, 1998. – 494 с.
8. Давня історія України : в 3 т. – Т. 3: Слов’яно-Руська доба / Асеев Ю. С., Баран В. Д., Толочко П. П. та ін. – К. : Ін-т археології НАН України, 2000. – 695 с.
9. Давня історія України : навч. посіб. : у 2 кн. – Кн. 1. / П. П. Толочко, Д. Н. Козак, С. Д. Крижицький та ін. – К. : Либідь, 1994. – 240 с.
10. *Джонс А. Х. М.* Гибель античного мира / Джонс А. Х. М. ; пер. с англ. – Ростов-на-Дону : Феникс, 1997. – 576 с.
11. *Жебелев С. А.* Северное Причерноморье. Исследования и статьи по истории Северного Причерноморья античной эпохи / Жебелев С. А. – М. ; Л. : АН СССР, 1953. – 388 с.
12. *Зубар В. М.* Античний світ Північного Причорномор’я : нариси історичного та соціально-економічного розвитку / Зубар В. М., Ліньова Є. А., Сон Н. О. – К. : Вид-во ім. О. Теліги, 1999. – 320 с.

13. История Европы : в 8 т. – Т. 1: Древняя Европа. – М. : Наука, 1988. – 704 с.
14. История УССР : в 10 т. – Т. 1: Первобытнообщинный строй и зарождение классового общества. Киевская Русь (до 2 пол. XIII в.). – К. : Наукова думка, 1981. – 495 с.
15. Історія митної справи в Україні / К. М. Колесников, О. М. Морозов, Г. М. Виноградов та ін. ; [за ред. П. В. Пашка, В. В. Ченцова ; вступне слово О. Б. Єгорова]. – К. : Знання, 2006. – 606 с.
16. *Кадеев В. И.* Херсонес Таврический в первых веках нашей эры / Кадеев В. И. – Х. : Вища школа, 1981. – 143 с.
17. *Кадеев В. И.* Экономические связи античных городов Северного Причерноморья в I в. до н. э. – V в. н. э. (на материалах Херсонеса) / В. И. Кадеев, С. Б. Сорочан. – Х. : Вища школа, Изд-во при ХГУ, 1989. – 136 с.
18. *Карышковский П. О.* Древний город Тира. Историко-археологический очерк / П. О. Карышковский, И. Б. Клейман. – К. : Наукова думка, 1985. – 159 с.
19. *Колесников К. М.* Кадрове забезпечення торговельно-митної інфраструктури античних держав Північного Причорномор'я / К. М. Колесников // Грані. – 2007. – № 3 (53). – С. 3–8.
20. *Колесников К. М.* Митна діяльність у Тірі, Ольвії та Херсонесі: джерела права / К. М. Колесников // Грані. – 2008. – № 5 (61). – С. 3–9.
21. *Колесников К. М.* Митні відносини в Північному Причорномор'ї римської доби: проблеми інтерпретації : монографія / К. М. Колесников. – Дніпропетровськ : АМСУ, 2012. – 363 с.
22. *Колесников К. М.* Привілей безмитності у північнопричорноморських проксеніях / К. М. Колесников // Культура народів Причерноморья. Научный журнал. – 2008. – № 132. – С. 47–51.
23. *Колесников К. М.* Проблема регулювання торгівлі античними державами Північного Причорномор'я в джерелах та історіографії / К. М. Колесников // Історія торгівлі, податків та мита. – 2007. – С. 7–23.
24. *Колесников К. М.* Різновиди митних зборів в античних державах Північного Причорномор'я / К. М. Колесников // Грані. – 2006. – № 3 (47). – С. 11–14.
25. *Острогорський Г.* Історія Візантії / Острогорський Г. ; пер. з нім. А. Онишка. – Л. : Літопис, 2002. – 608 с.
26. *Томпсон Э. А.* Римляне и варвары. Падение Западной империи / Томпсон Э. А. ; [пер. с англ. Т. О. Пономаревой ; под ред. М. Е. Килуновской]. – СПб. : Ювента, 2003. – 288 с.
27. Херсонес Таврический в середине I в. до н. э. – VI в. н. э.: очерки истории и культуры / кол. авт. ; худ. оформл. В. Носаня. – Х. : Майдан, 2004. – 732 с.

**До розділу II**  
**“МИТНІ ВІДНОСИНИ І ТОРГІВЛЯ**  
**В ПЕРІОД ФЕОДАЛЬНОЇ ТА СТАНОВО-ПРЕДСТАВНИЦЬКОЇ**  
**ДЕРЖАВНОСТІ”**

1. *Берковський В.* Деякі аспекти розвитку системи правового регулювання торгових відносин на Волині у XVI – першій половині XVII ст.: митне та гостинне право / В. Берковський // Український історичний збірник. – 2003. – Вип. 5. – С. 78–92.

2. *Берковський В.* Типологія і структура митної системи Волині в кінці XV – першій половині XVII ст. / В. Берковський // Вісник Академії митної служби України. – 2006. – № 1. – С. 120–133.

3. *Берковський В. Г.* До питання розвитку митного господарства Речі Посполитої в кінці XV–XVI ст. на західноукраїнських землях / В. Г. Берковський // Історія торгівлі, податків та мита. – 2007. – С. 57–61.

4. *Вернадский Г. В.* Монголы и Русь / Вернадский Г. В. – Тверь : ЛЕАН ; М. : АГРАФ, 1997. – 480 с.

5. *Виноградов Г.* Організація митної служби на українських землях у складі Золотої Орди в другій половині XIII – середині XV ст. // Вісник Академії митної служби України. – 2001. – № 6. – С. 84–86.

6. *Виноградов Г. М.* Організація митної служби на українських землях у складі Золотої Орди в другій половині XIII – середині XV ст. / Г. М. Виноградов // Вісник Академії митної служби України. – 2002. – № 3. – С. 105–108.

7. *Гальський К. Є.* Торговля й митна справа у середньовічному Києві / К. Є. Гальський // Митна політика в Україні. Історичні та правові аспекти проблеми : зб. наук. пр. пам'яті проф. Йосипа Леонідовича Рисіча. – Д. : АМСУ, 2004. – С. 32–64.

8. *Гвоздик-Прицак Л.* Економічна і політична візія Богдана Хмельницького та її реалізація в державі Військо Запорозьке / Гвоздик-Прицак Л. – К. : Обереги, 1999. – 216 с.

9. *Голобуцький В. О.* Запорізька Січ в останні часи свого існування 1734–1774 рр. / Голобуцький В. О. – К. : Наукова думка, 1961. – 211 с.

10. *Греков Б. Д.* Киевская Русь / Греков Б. Д. – М. : Госиздат, 1953. – 556 с.

11. *Гріх С. В.* М. С. Грушевський про митну політику литовсько-польської адміністрації на українських землях у XIV–XVII століттях / С. В. Гріх // Митна політика в Україні. Історичні та правові аспекти проблеми : зб. наук. пр. пам'яті проф. Йосипа Леонідовича Рисіча. – Д. : АМСУ, 2004. – С. 78–86.

12. *Грушевський М. С.* Історія України-Руси / Грушевський М. С. : в 11 т., 12 кн. ; редкол. П. С. Сохань (голова) та ін. – К. : Наукова думка, 1991–1995.

13. *Гуревич А. Я.* Средневековый купец / А. Я. Гуревич // Одиссей: Человек в истории. Личность и общество. – М. : Международные отношения, 1990. – С. 65–78.

14. Даркевич В. П. Международные связи / В. П. Даркевич // Древняя Русь. Город, замок, село. – М. : Наука, 1985. – С. 43–56.
15. Дячок О. Методологічні та джерелознавчі аспекти історії митних відносин на українських землях середини XIV–XVII ст. / О. Дячок // Митна політика в Україні. Історичні та правові аспекти проблеми : зб. наук. пр. пам'яті проф. Йосипа Леонідовича Рисіча. – Д. : АМСУ, 2004. – С. 64–78.
16. Дячок О. О. Захист інтересів господарського скарбу в дипломатичних зносинах Великого князівства Литовського / О. Дячок // Економічна безпека держави в умовах інтеграції до світового співтовариства : матеріали міжнарод. наук.-практ. конф. – Д. : АМСУ, 2005. – С. 31–33.
17. Дячок О. О. Проблеми дослідження митних відносин на українських землях в середині XIV – середині XVII ст. / О. О. Дячок // Митна політика України в контексті європейського вибору: проблеми та шляхи їх вирішення : матеріали наук.-практ. конф. – Д. : АМСУ, 2003. – С. 194–196.
18. Дячок О. О. Сучасний стан дослідження митних відносин на українських землях середини XIV – середини XVII ст. і напрямки подальших студій / О. О. Дячок // Історія торгівлі, податків та мита. – 2007. – С. 41–51.
19. Жеребцова Л. Ю. Митна система Великого князівства Литовського та Речі Посполитої XIV – середини XVII ст. / Л. Ю. Жеребцова // Митна політика в Україні. Історичні та правові аспекти проблеми : зб. наук. пр. пам'яті проф. Йосипа Леонідовича Рисіча. – Д. : АМСУ, 2004. – С. 86–92.
20. Жеребцова Л. Ю. Організація митної служби Великого князівства Литовського наприкінці XV – в середині XVI ст. (до 1569 р.) / Л. Ю. Жеребцова // Історія торгівлі, податків та мита. – 2007. – С. 52–57.
21. Жеребцова Л. Ю. Орендні угоди та їх роль в управлінні митними округами на українських землях у кінці XV – другій половині XVI ст. / Л. Ю. Жеребцова // Економічна безпека держави в умовах інтеграції до світового співтовариства : матеріали міжнарод. наук.-практ. конф. – Д. : АМСУ, 2005. – С. 33–35.
22. Заярнюк О. Митна служба в Запорозькій Січі (завдання, структура, значення) / О. Заярнюк // Вісник Академії митної служби України. – 2000. – № 2. – С. 36–37.
23. Історія митної справи в Україні / К. М. Колесников, О. М. Морозов, Г. М. Виноградов та ін. ; [за ред. П. В. Пашка, В. В. Ченцова ; вступне слово О. Б. Єгорова]. – К. : Знання, 2006. – 606 с.
24. Калинина Т. М. Торговые пути Восточной Европы IX века (по данным Ибн Хардадбега и Ибн ал-Факиха) / Т. М. Калинина // История СССР. – 1986. – № 4. – С. 75–83.
25. Кафенгауз Б. Б. Экономические связи Украины и России в конце XVII – начале XVIII столетия / Б. Б. Кафенгауз // Воссоединение Украины с Россией 1654–1954 : сборник статей. – М. : Госиздат, 1954. – С. 421–440.
26. Котляр М. Ф. Торговля на Україні в XIV–XV ст. / М. Ф. Котляр // Український історичний журнал. – 1975. – № 1. – С. 38–47.

27. *Кривонос В. П.* Львівсько-levantійська торгівля наприкінці XV – у середині XVII ст. / В. П. Кривонос // Український історичний журнал. – 1995. – № 1. – С. 48–56.

28. *Марков Л. Н.* Очерки по истории таможенной службы / Марков Л. Н. – Иркутск : Издательство Иркутского университета. – 1987. – 185 с.

29. *Мельниченко В. М.* Торговельні зв'язки між Лівобережною і Правобережною Україною у другій половині XVII ст. / В. М. Мельниченко // Український історичний журнал. – 1998. – № 1. – С. 69–75.

30. *Мицак А.* Особливості митної політики Речі Посполитої на українських землях у XIV–XVIII ст. / А. Мицак // Право України. – 2002. – № 9. – С. 132–134.

31. *Новосельцев А. П.* Внешняя торговля Древней Руси (до середины XIII в.) / А. П. Новосельцев, В. Т. Пашуто // История СССР. – 1967. – № 3. – С. 81–108.

32. *Рыбаков Б. А.* Торговля и торговые пути / Б. А. Рыбаков // История культуры Древней Руси : в 2 т. – Т. 1: Материальная культура / ред. Б. Д. Греков, М. И. Артамонов, Н. Н. Воронин и др. – М. ; Л. : Госиздат, 1948. – С. 315–369.

33. *Рисіч Й.* Торговельно-митні відносини в історії Подніпров'я / Й. Рисіч // Вісник Академії митної служби України. – 2001. – № 2. – С. 89–90.

34. *Сидоренко О. Ф.* Київське право складу: до питання про правові основи розвитку торгівлі в середньовічній Україні (IX – перша половина XVII ст.) / О. Ф. Сидоренко // Середньовічна Україна. – 1994. – Вип. 1.

35. *Сидоренко О. Ф.* Українські землі в міжнародній торгівлі (IX – середина XVII ст.) / Сидоренко О. Ф. – К. : Наукова думка, 1992. – 332 с.

36. *Стопенчук С. М.* Деякі аспекти облаштування польсько-литовського кордону на Побужжі в XV–XVI столітті / С. М. Стопенчук // Вісник Академії митної служби України. – 2005. – № 4. – С. 121–127.

37. *Тимченко В. М.* Кодекс законів (1569) падишаха Селіма II як джерело для дослідження соціально-економічної історії Півдня України / В. М. Тимченко // Українська історична наука на сучасному етапі розвитку : II Міжнародний науковий конгрес українських істориків. – Кам'янець-Подільський, 17–18 вересня 2003 р. Доповіді та повідомлення. – Кам'янець-Подільський – К. – Нью-Йорк – Острог : Вид-во НаУОА, 2005. – Т. 1. – С. 159–166.

38. *Тимченко В. М.* Митно-податкова система на Османському півдні України за кодексами законів султана Селіма II / В. М. Тимченко // Митна політика України в контексті європейського вибору: проблеми та шляхи їх вирішення : матеріали науково-практичної конференції. – Дніпропетровськ : АМСУ, 2003. – С. 204–206.

39. Торговля на Україні, XIV – середина XVII століття: Волинь і Наддніпрянина / [упор. В. М. Кравченко, Н. М. Яковенко ; редкол.: М. Ф. Котляр (відп. ред.) та ін.]. – К. : Наукова думка, 1990. – 408 с.

40. *Чорний В.* Україна і митна справа: історичний нарис / Чорний В. – К. : КВЦ, 2000. – 349 с.
41. *Швидько Г. К.* Джерела з історії діяльності митниць Гетьманщини XVIII ст. / Г. К. Швидько // Вісник Академії митної служби України. – 2000. – № 4. – С. 118–124.
42. *Шульга І. Г.* Документи митниць як джерело до вивчення торгівлі України у XVIII ст. / І. Г. Шульга // Архіви України. – 1975. – № 6. – С. 54–64.
43. *Янин В. Л.* К хронологии “Торгового устава князя Всеволода” / В. Л. Янин // Археология и этнография. – 1977. – № 2. – С. 60–68.

### До розділу III “МИТНА СПРАВА ТА МИТНА ПОЛІТИКА МОДЕРНОЇ ДОБИ”

1. *Архирейський Д. В.* Радянська митна справа у 1985–1991 рр. / Д. В. Архирейський // Історія торгівлі, податків та мита. – 2007. – С. 184–190.
2. *Архирейський Д. В.* Зміна статусу українсько-російського кордону в першій половині 1919 р. / Д. В. Архирейський // Грані. – 2009. – № 6 (68). – С. 33–38.
3. *Архирейский Д. В.* Таможенные структуры Украины в период гражданской войны 1917–1920 гг. / Д. В. Архирейский // Государство – экономика – политика: актуальные проблемы истории : сб. науч. тр. Всерос. науч.-метод. конф. – СПб. : Изд-во Политехн. ун-та, 2010. – С. 6–10.
4. *Бутов Я. В.* Таможенная политика России и ее осуществление во второй пол. XIX в. / Бутов Я. В. – М. : РТА, 1995. – 295 с.
5. *Волков М. Я.* Таможенная реформа 1753–1757 гг. / М. Я. Волков // Исторические записки. – 1962. – Т. 71. – С. 82–96.
6. *Волков М. Я.* Из истории борьбы за украинский рынок во второй четверти 18 века / М. Я. Волков // Вестник Московского университета. – 1961. – № 1. – С. 50–62.
7. *Волков М. Я.* Отмена внутренних таможен в России / М. Я. Волков // История СССР. – 1957. – № 2. – С. 79–81.
8. Таможенное право : учебник для вузов / Б. Н. Габричидзе [и др.]. – М. : БЕК, 1995.
9. *Гай-Нижник П.* Зародження митної справи в УНР (1917–1918 рр.): організація служби, основи діяльності, правові засади / П. Гай-Нижник // Історія торгівлі, податків та мита. – 2007. – С. 146–156.
10. *Гай-Нижник П.* Створення митної служби і митної кордонної охорони УНР та Української Держави (Гетьманату) в 1918 р. / П. Гай-Нижник // Митна політика в Україні. Історичні та правові аспекти проблеми : зб. наук. пр. пам'яті проф. Йосипа Леонідовича Рисіча. – Дніпропетровськ : АМСУ, 2004. – С. 136–149.
11. *Гальський К. Є.* Торгівля та митна справа Гетьманської України (середина XVII–XVIII ст.) / Гальський К. Є. – К. : Панорама, 2006. – 288 с.
12. *Голобуцький В. О.* Економічна історія Української СРСР. Дожовтневий період / Голобуцький В. О. – К. : Вища школа, 1970. – 298 с.

13. *Головка Ю. І.* Митні установи Південної України в системі зовнішньої (Азово-Чорноморської) торгівлі 1775–1819 рр. / Ю. І. Головка // Історія торгівлі, податків та мита. – 2007. – С. 105–117.
14. *Гуржій І. О.* Україна в системі загальноросійського ринку у 60–90 роки ХІХ ст. / Гуржій І. О. – К. : Наукова думка. – 1967. – 189 с.
15. Державна митна служба України (офіційний веб-сайт) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.customs.gov.ua>
16. *Деркач Л.* Українська митниця: вчора, сьогодні, завтра / Деркач Л. – 2 вид., доп. – К. : ДМСУ, 2000. – 542 с.
17. *Дружинина Е. И.* Северное Причерноморье в 1775–1800 гг. / Дружинина Е. И. – М. : Наука, 1959. – 345 с.
18. *Ерошкин Н. П.* История государственных учреждений дореволюционной России / Ерошкин Н. П. – М. : Наука, 1983. – 579 с.
19. Звіти подільських губернаторів (кінець 1860-х – середина 1880-х рр.) : збірка документів / [автори-упорядники, передмова, коментарі Ю. С. Земський, В. В. Дячок]. – Хмельницький : ХНУ, 2007. – 127 с.
20. Історія митної справи в Україні / К. М. Колесников, О. М. Морозов, Г. М. Виноградов та ін. ; [за ред. П. В. Пашка, В. В. Ченцова ; вступне слово О. Б. Єгорова]. – К. : Знання, 2006. – 606 с.
21. *Калашиников С. Д.* Исторический опыт протекционистской таможенной политики России 1877–1913 гг. – М. : РГА, 1996. – 89 с.
22. *Кафенгауз Б. Б.* Очерки внутреннего рынка России первой половины ХVІІІ в. / Кафенгауз Б. Б. – М. : Наука, 1958 – 342 с.
23. *Кисловский Ю. Г.* История таможи государства Российского. 907–1995 гг. / Кисловский Ю. Г. – М. : Автор, 1995. – 288 с.
24. *Ківалов С. В.* Митна політика України : підручник / С. В. Ківалов, Б. А. Кормич. – Одеса : Юридична література, 2001. – 256 с.
25. *Ковальський В. К.* Становлення та розвиток митної справи на Півдні України з давніх часів до 1917 р. (на прикладі Миколаївської митниці) / Ковальський В. К. – Одеса : Юридична література, 2006. – 136 с.
26. *Козлова Н. В.* Российский абсолютизм и купечество в ХVІІІ веке / Козлова Н. В. – М. : Наука, 1999. – 378 с.
27. *Комиссаренко А. И.* Экономические аспекты политики России в Юго-Восточной Европе в 40–60-е годы ХVІІІ в. / А. И. Комиссаренко // Україна і Росія в панорамі століть. – Чернігів, 1998. – С. 92.
28. *Кулишер И. М.* Основные вопросы международной торговой политики / Кулишер И. М. – М. : Социум, 2002. – 479 с.
29. *Менделеев Д. И.* Оправдание протекционизма / Д. И. Менделеев // Проблемы экономического развития России. – М. : Соцэкгиз, 1960. – 615 с.
30. Митна справа : словник-довідник / за ред. Ю. П. Соловкова. – Х. : Кн. рекламне агентство “РА”, 2000. – 320 с.
31. Митний кодекс України та нормативно-правові акти, що регулюють його застосування : зб. документів / упоряд. : П. В. Пашко, В. П. Науменко. – К. : Знання, 2004. – 1176 с.

32. *Морозов О. В.* Митна система російської імперії в українських губерніях (XVIII – на початку XX ст.) / Морозов О. В. – Дніпропетровськ : АМСУ, 2011. – 312 с.
33. *Морозов О. В.* Історія митної справи та митної політики в Україні (V ст. до н. е. – 1991 р.) / Морозов О. В. – Дніпропетровськ : АМСУ, 2005. – 315 с.
34. *Морозов О. В.* Україна в контексті митної політики останньої чверті XIX – початку XX ст. / Морозов О. В. – Дніпропетровськ : АМСУ, 2006. – 89 с.
35. На варті митних рубежів. Митна справа на Слобожанщині: 1660–1870–1992–2000 роки / за ред. П. В. Пашка. – Х. : Каравела, 2000. – 302 с.
36. Одесской таможене 200 лет (1795–1995) / под ред. начальника Одесской таможни М. Н. Ковальчука. – Одесса, 1995. – 95 с.
37. *Павлов А. П.* Українська митниця на шляху відродження та розвитку: правові та історичні аспекти / Павлов А. П. – К. : Акцент, 2002. – 417 с.
38. *Парусов А. И.* Из истории внешней торговли России в конце XVIII – первой четверти XIX вв. / А. И. Парусов // Вопросы экономической и социально-политической истории России в XVIII–XIX вв. – Вып. 1. – 1975. – С. 39–56.
39. *Пилипенко О.* Експорт продукції тварин з Наддніпрянської України поч. XIX – поч. XX ст. / О. Пилипенко // Київська старовина. – 2006. – № 2. – С. 65–70.
40. *Плеханов А. М.* Отдельный корпус пограничной стражи Императорской России 1893–1917 / Плеханов А. М. – М. : Граница, 2003. – 287 с.
41. *Погребинский А. П.* Очерки истории финансов дореволюционной России / Погребинский А. П. – М. : Наука, 1954. – 254 с.
42. *Поляков В. Л.* Таможенная политика царского правительства и ее влияние на развитие отечественной промышленности в период разложения феодальной системы (конца XVIII – первой четверти XIX в.) / Поляков В. Л. – Л. : Наука, 1976. – 211 с.
43. *Поташнікова Г. В.* Забезпечення надходжень митних зборів до державного бюджету з губерній Правобережної України у другій половині XIX – на початку XX ст. / Г. В. Поташнікова // Історія торгівлі, податків та мита. – 2007. – С. 130–136.
44. *Поташнікова Г. В.* Особливості контрабандного промислу на Правобережній Україні у кінці XIX – на початку XX ст. / Г. В. Поташнікова // Актуальні проблеми вітчизняної та всесвітньої історії : [наукові записки Рівненського державного гуманітарного університету]. – 2008. – Вип. 12. – С. 30–33.
45. *Предтеченский А. В.* Борьба протекционистов с фритредерами в начале 19 в. / А. В. Предтеченский // Ученые записки ЛГУ. – Серия: Исторические науки. – 1939. – Вып. 5. – № 48. – С. 143–156.
46. Про митну справу в Україні : Закон України від 25 червня 1991 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 44. – С. 575.



47. Прошин Г. Г. Таможенный тариф 1819 года / Г. Г. Прошин // Научные доклады высшей школы. Исторические науки. – 1961. – № 4. – С. 113–114.
48. Струве П. Б. Торговая политика России / Струве П. Б. – Челябинск : Социум, 2007. – 282 с.
49. Тимошук О. В. Охоронний апарат Української Держави (квітень–грудень 1918 р.) : монографія / О. В. Тимошук. – Х. : Вид-во Ун-ту внутр. справ, 2000. – 462 с.
50. Томулець В. М. Роль і значення торгівлі у становленні та розширенні економічних зв'язків Бессарабії з українськими губерніями (1812–1868 рр.) / В. М. Томулець // Український історичний журнал. – 2005. – № 5. – С. 18–28.
51. Угаров Б. У таможенного барьера / Угаров Б. – М. : Международные отношения, 1975. – 212 с.
52. Чорний В. Україна і митна справа : Історичний нарис / Чорний В. – К. : Комп'ютерно-видавничий, інформаційний центр “КВІЦ”, 2000. – С. 156–172.
53. Юхт А. И. Торговля с восточными странами и внутренний рынок России (20–60-е гг. XVIII века) / Юхт А. И. – М. : Наука, 1994. – 456 с.

#### До додатка 1

### “ТРАДИЦІЇ, СИМВОЛИ ТА РИТУАЛИ В МИТНІЙ СПРАВІ: МАТЕРІАЛИ ДЛЯ САМОСТІЙНОГО ОПРАЦЮВАННЯ”

1. Бондырева С. К. Традиции: стабильность и преемственность в жизни общества / С. К. Бондырева, Д. В. Колесов. – М. : Изд-во Московского психолого-социального ин-та ; Воронеж : Изд-во НПО МОДЭК, 2004. – 280 с.
2. Бочаров Д. Потойбіччя процесуального: гра, ритуал, міф: матеріали для самостійної роботи / Д. Бочаров. – Дніпропетровськ : АМСУ, 2007. – 50 с.
3. Винайдення традиції / за ред. Е. Гобсбаума та Т. Рейнджера ; пер. з англ. – К. : Ніка-Центр, 2005. – 448 с.
4. Гримич М. В. Звичаєве цивільне право українців ХІХ – початку ХХ ст. / Гримич М. В. – К. : Арістей, 2006. – 560 с.
5. Дешарне Б. Символ / Дешарне Б., Нефонтен Л. ; пер. с фр. И. Л. Нагле. – М. : АСТ ; Астрель, 2007. – 190 с.
6. Коннертон П. Як суспільства пам'ятають / Коннертон П. ; пер. з англ. С. Шліпченко. – К. : Ніка-Центр, 2004. – 184 с.
7. Лобода Ю. П. Правова традиція українського народу (Феномен та об'єкт загальнотеоретичного дискурсу) / Лобода Ю. П. – Л. : Світ, 2009. – 280 с.
8. Оборотов Ю. Н. Традиции и новации в правовом развитии / Оборотов Ю. Н. – Одесса : Юридическая литература, 2001. – 160 с.
9. Свечникова Л. Г. Понятие обычая в современной науке: подходы, традиции, проблемы (на материалах юридической и этнологической наук) / Л. Г. Свечникова // Государство и право. – 1998. – № 9. – С. 98–102.

**НАВЧАЛЬНЕ ВИДАННЯ**

К. М. Колесников, Л. І. Адашис, Д. В. Архірейський,  
Д. О. Бочаров, О. О. Дячок, О. В. Морозов,  
В. В. Ченцов, С. В. Шуляк

**ІСТОРІЯ МИТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ: УКРАЇНА  
В МІЖНАРОДНИХ МИТНО-ТОРГОВЕЛЬНИХ МЕРЕЖАХ**

**Навчальний посібник**

**Друге видання,  
зі змінами і доповненнями**

Редактори: *Т. П. Дерев'янка, Л. І. Малигіна,  
О. О. Смирнова, І. В. Оришій*  
Комп'ютерна верстка: *О. О. Іценко, Т. Г. Пунтус*

**Підписано до друку 18.04.2019. Формат 60x84 1/16. Папір офсетний.  
Ум. друк. арк. 17,63. Облік-вид. арк. 15,67. Наклад 100 прим.  
Замовлення № 27.  
Дніпро : Університет митної справи та фінансів  
(свідоцтво про видавничу діяльність ДК № 6198 від 24.05.2018 р.)  
49000, м. Дніпро, вул. Володимира Вернадського, 2/4.**