

**Митна політика Запорозької Січі: деякі аспекти дослідження проблеми.**

Про те, що Запорозька Січ мала свою, хоча і слабо структуровану, митну систему, і що вона була важливою складовою економічного існування Січі, історики побіжно згадують, відносячи цей факт до сер. 50-х рр. XVIII ст., пояснюючи її складання прискоренням внутрішнього економічного розвитку Запорожжя, не забуваючи, однак, що стратегічне положення Січі давало їй величезні переваги від транзитної торгівлі та її забезпечення. Можливо, справедливим є припущення українського історика Я. Дашкевича про те, що “зони впливу (народів) з середини XVII ст. почали оформлюватися у вигляді юридичних кордонів, щоб остаточно стабілізуватися наприкінці XVIII ст.” [1]. Імовірно, що оформлення структури митної мережі, як і прикордонної, чітко оформлення географічних і політичних кордонів для захисту економічних інтересів відбувається на території Запорозьких Вольностей в період Нової Запорозької Січі.

Питання функціонування і остаточного визначення структури митної мережі в період Нової Запорозької Січі (1734–1775 рр.) набуває актуальності і окреслених рис під тиском не лише внутрішніх, але і зовнішніх обставин. Ініціатива у цій справі з початку XVIII ст. поступово перехоплювалася царським урядом. Йшлося не про захист інтересів російської держави, а про наміри контролювати важливі торгівельні потоки і спрямовувати їх у загальноімперських інтересах. У введенні митної мережі на південних рубежах Вольностей Запорозьких найбільш показовим було ігнорування інтересів Війська Запорозького. На поверхні чітко відстежувалася загальна політика на завоювання Чорноморського узбережжя, вільну, без будь-яких політичних обмежень і перешкод східну торгівлю, виключно в інтересах Росії.

З політичної точки зору, питання про поширення загальноросійських митних структур і введення в дію законів сенату про митні збори на кордонах Війська Запорозького (як північних, так і південних) розглядалося з посиленням на підпорядкованість Війська Запорозького російським державним структурам і нагадуванням про існування Січі в межах правового поля Російської держави на підставі договору Б. Хмельницького, гетьманів-наступників, присяги запорожців Єлизаветі Петрівні.

З точки зору економічної, переорієнтація фінансових потоків, чи просто відбирання надходжень і зборів від транзитної торгівлі запорожців, і передання прав на проведення певних торгівельних операцій виключно російським купцям, обґрунтовувалася недостатньою розвиненістю торгівельного капіталу у козаків. До того ж, введення посад російських комісарів, обмеження вивозу і ввезення великого переліку товарів в межі запорозьких територій були складовими загальноімперської політики, спрямованої на ліквідацію залишків козацької автономії і її економічної основи. При цьому відкрито ігнорувалися вироблені власним історичним буттям традиції і способи життєзабезпечення економічного організму козацької державності.

Характеристика митної системи Війська Запорозького Низового – тема цікава, але малодосліджена і, як наголошував статистик, архівіст і історик Січі, А.О.Скальковський, підійти до неї неупереджено важко через брак статистичних і узагальнюючих даних. „Обережність“ ученого виявилася в тому, що він дав кілька побіжних оглядів про прибутки військового товариства, джерела їх надходження та значення торгівельних і митних зборів за документами Січового архіву та джерелами переважно XVIII ст. [2].

А.О.Скальковський писав про існування військових перевозів, зокрема, в Кодаку, Микитиному, на Самарі і на р. Буг у Гарді. Доходи від утримання цих прикордонних переправ збиралися як плата за ввезення товарів і задля забезпечення безперешкодного просування вглиб козацької території. Розташування переправ на суміжній з іншими державами території і документи, які збереглися, дають підстави говорити про поєднання у цих пунктах функцій охорони економічних і територіальних інтересів козацькою адміністрацією. Крім зовнішніх митниць існувала практика збирання торгівельного мита у місцях проведення торгу та мита за користування перевозами на дрібніших, внутрішніх річках, збудованих місцевим населенням чи приватними особами. А.О.Скальковський підкреслював важливість цієї статті надходжень до військової скарбниці і громадського господарства Запорозької Січі. Зауважимо, що у іншому джерелі – доповіді Г.О.Потьомкіна Катерині II від 20 квітня 1776 р., після зруйнування Січі розмір грошової “казни” запорожців складав 120 тис. крб. [3]

Порівнюючи доробок Д.І.Яворницького з цього питання, можна відмітити, що проблема організації митної справи у час існування Запорозької Січі не була предметом окремого вивчення, але, ґрунтуючись на викладі свого попередника А. О. Скальковського і не маючи доступу до архіву останньої Січі, історик козаччини доповнив його посиланнями на аналогічні за змістом джерела XVIII ст. [4].

Оскільки ця важлива складова економічного життя Січі не могла залишитися поза увагою Д.І.Яворницького, який прагнув до створення цілісної історії Запорожжя, саме у нього можна знайти рідкісні і цікаві дані, вибрані із російських і східних джерел, які можуть розширити уявлення про взаємозв'язок торгівельної і митної справи у XVII – XVIII ст. Історик детально описав вагому статтю військових прибутків, що формувалися із відрахувань до січової скарбниці зборів з купецтва та податку з перевозів – „мостового“. Він вважав найбільш прибутковою Переволочанську переправу, порівнюючи збори з неї із Бугогардівською. Щоправда, Д.І.Яворницький вважав Переволочанський перевіз, який знаходився на лівому боці Дніпра, одним цілим із Мишуриногорським на протилежному боці. Зараз історики вважають, що переправа біля села Мишури Ріг була разом із заставою облаштована близько 1737 р. У праці Д.І.Яворницького беззаперечним є той факт, що значна частина торговельного обігу запорожців припадала на Крим. В час існування Олешківської Січі, зведеної січовиками нижче Кизикермена, татари підтримували козаків з наміром використовувати проти Росії. Запорожці отримували „жалування“: грошима, провіантом, а також, для власних потреб

мали право на прибутки від найбільших перевозів на Дніпрі і Бузі. Дозволялося також безкоштовно брати сіль із кримських соляних озер. Кошовий отаман К.Гордієнко через прихильність до нього кримського хана отримав в „подарунок“ Кизикерменський перевіз з правом збирати всі прибутки від його „утримання“ [5]. Подібна практика „віддавання на відкуп“ (зібраного мита) мостів, переправ і збирання мита з товарів була характерною для цього і пізнішого часу. Наприклад, між 1734 – 1740 рр. Кременчуцький перевіз належав вдові гетьмана Д.Апостола [6].

Запорозький Кіш вів довготривалу суперечку із московським урядом за митний пост і переправу біля Переволочної на Дніпрі, який належав запорожцям від часів Гетьманської держави, і перепідпорядковувався (а не був запроваджений в результаті поширення на Запорожжя російського митного законодавства).

Щоб заохотити українське населення до торгівлі з Кримом, і наповнення ханської скарбниці прибутками від соляної торгівлі, запорожцям дозволялося будувати власним коштом переправи на території, підпорядкованій ханству. На річках Білозерці, Рогачик, Каїр облаштовувалися переправи місцевого значення і з них також збиралося мостове [7]. Торгівельні стосунки Війська Запорозького і Кримського ханства та Туреччини за тогочасною міжнародною практикою регулювалися двосторонніми угодами на засадах взаємосприяння.

У розпорядженні Д.І.Яворницького знаходилися уривки архівних справ із Самарського перевозу, який функціонував при Усть-Самарському гарнізоні між 1740 – 1748 рр. Облаштований за розпорядженням підполковника Чичагова, він використовувався купецтвом, місцевими жителями та військовими [8].

За наведеними істориком документами в другій половині XVII - середині XVIII століття відомі митниці, підпорядковані січовій адміністрації на Дніпрі: Переволочанська, Старокодацька, Микитинська; на Самарі: Старосамарська (Богородицька), Усть-Самарська, Пустельно-Миколаївська, на Бузі: Бугогардівська; на р. Кінські води - біля села Кам'янка, та ще по одному митному посту на р. Кальміус і в гирлі р. Інгул, приватні, згадувані за “відкупниками”.

Торгівельно-митну політику Росії стосовно козацької держави одними із перших дослідили І.Джиджора, В.Щербина, В.Дубровський [9]. Маючи на меті висвітлити всебічно державне життя „Козацької України“, І. Джиджора вважав торгівельно-митну політику часів гетьманської держави тісно пов'язаною із зовнішньоекономічними інтересами Росії. Від Петра I російський уряд реалізовував політику на усунення української торгівлі як конкурента на міжнародній арені. Було заборонено вивозити українські товари встановленими раніше шляхами до Європи, увесь експорт мав іти через Архангельськ, Ригу, Петербург. Крам на Польщу ввозили в російські території „в рубеж российской границы“. Деякі товари оголошені “заповідними” ввозили виключно через російські порти: прядиво, поташ, шкіра, сало, віск, конопляна олія, кава. Руками т. зв. „гостей“ - торговельних агентів з російських купців здійснювався перепродаж їх за кордон. Багато закордонного товару українським купцям заборонялося ввозити і в Україну, і транспортувати далі. На українських купців

розповсюджувалася заборона вивозити за кордон коштовні метали та срібні гроші. На товари, які ввозилися в Україну накладалося величезне мито, наприклад, на сало - 18%, на збіжжя - 25%, на шкіри і прядиво - 37%. Ставлення російського уряду до української торгівлі ґрунтувалося на меркантильному інтересі мати якомога більше зиску. Характерна риса часу: військова старшинська влада, яка офіційно наглядала за торгівлею і поповненням державної скарбниці, сама чинила утиски на користь російських можновладців. На підставі документів російських державних установ, аналізуючи стан торгівлі, І.Джиджора доводив, що козацька держава була „осібним економічним організмом“ [10].

Українські історики ВУАН в 20-30 рр. намагалися розробляти митну тематику детальніше. О.О.Грушевська в 1925 р. готувала доповідь на засіданні історичної секції ВУАН, яка називалася „Митний кордон коло Києва XVIII ст.“, але не збереглася в форматі публікації. Про розвиток торгівлі та митні взаємини на Лівобережній Україні, стосунки з Кримським ханством писав Микола Тищенко [11]. Він розглядав своєрідність і засади торгівельного обігу виходячи з географічного положення України та традиційні напрями торгівельних зв'язків. Укази російського уряду починаючи від Петрівського часу обмежували вивіз товарів у Лівобережну Україну та транзит через неї. Відкупниками та купцями, які скуповували окремі види товарів були переважно росіяни. Найбільше сприяння надавалися в торгівлі іноземцям, вони теж отримували право на відкуп. З метою зосередження торгівлі в руках певної категорії осіб, вводилося внутрішнє мито, передавалося індуктовому дозорцю, вводилася система безмитного перетину кордонів Гетьманської України. Лише окремі представники українського купецтва, зливаючись із козацькою старшиною, змогли протидіяти натиску російської влади і іноземного купецтва. Якщо на поч. XVIII ст. зовнішня торгівля поживилася, то згодом через несприятливу державну політику, поступово занепадає. Державна Гетьманська скарбниця вже не могла отримувати надходження від митних зборів. Лише в деяких українських містах як Ніжин, Конотоп, Полтава, збереглися купецькі об'єднання, нащадки козацьких старшин взагалі перестали цікавитися торгівлею і зосереджувалися на державній службі. З відома державних установ Лівобережної України (Малоросійська канцелярія) перестали виходити укази, які б сприяли формуванню власної митної політики, фактично її замінили загальноросійські сенатські укази [12].

Окремі публікації про митну мережу і політику Січі за документами XVIII ст. подали в 20–30-х рр. молоді дослідники ВУАН. Професор Є.О. Загоровський, характеризуючи запорозько-російську митну політику за часів Нової Запорозької Січі, зробив висновок, що втручання російської держави у внутрішню політику Січі мали на меті прагнення включити цей регіон в коло своїх економічних інтересів. Але і з української сторони ці “втручання” знаходили сприятливий ґрунт через загострення суспільних відносин, збагачення старшини і невдоволення широких мас козацтва намірами перевести його до посполитого стану. Переважаюча маса козацтва не поділяла нахилів старшини до утвердження своєї автократії і ці внутрішні змагання

серед козацького стану, нестабільну ситуацію царський уряд використав на свою користь.

Є.Загоровський писав про прихильне ставлення Єлизавети Петрівни до України, що підтверджувалося поширенням освіти, підтриманням деяких автономістських прагнень старшини, але знесення внутрішніх митниць, скасування індукти та евекти на торгівельних операціях реально підірвало засади економіки Гетьманської держави і наступним кроком стало поширення митного законодавства Російської держави на всій території України [13].

Взагалі, ініціатива російської держави по створенню мережі митниць на півдні не була абсолютно новаторською і зайвий раз демонструвала наміри царського уряду ввести загальноімперські порядки за межами держави і мати від того зиск. М.Є.Слабченко, спираючись на документальне зібрання останньої Січової канцелярії, подав деяку інформацію про діяльність осіб і структур, які займалися збиранням митних платежів та джерела їх поповнення [14]. Це питання цікавило академіка і в контексті значення торговельно-митних відносин у функціонуванні державного організму Гетьманщини. Як і М.Тищенко, І.Джиджора, він схилявся до думки про переважно транзитний характер торгівлі Січі, та переважання імпорتنих операцій козацької старшини на західному напрямку [15]. Структура митної служби XVIII ст. відтворюється за документами Січової канцелярії, де відстежується підпорядкованість усіх службовців січовому уряду. Організовували діяльність прикордонної і митної служби полковники (паланкові або призначені на перевози), їм підпорядковувалися шафарі, писарі і писарчуки. Так, на перевозі біля с. Старі Кодаци (сучасники писали, що це місце є ключем від Запорожжя) згадуються в 1775 р. Тиміш Котляревський і Василь Богдановський як писарчуки, в Микитинському – Омелян Висоцький, саме вони фіксували пересування транспорту і краму по Дніпру до Криму. Відрахування від товарів, які пересувалися через Вольності Запорозькі, надходили до січової скарбниці і складали в середньому 2 % вартості вантажу. Грошові надходження як і певна кількість товарів, яка збиралася крім основного мита на утримання адміністрації Січі (борошно, горілка, мед, порох та ін.) контролювалася шафарем, який вів спеціальний журнал записів. Воєнізований характер суспільного устрою Січі відображався і на діяльності митної служби: полковник опікувався як цивільними, так і військовими справами. Так, градовий полковник Іван Трохимович Сухина, який утримував кордон з Новою Сербією і Молдавським полком, окрім того „мито правив на перевозі“ [16].

Наскільки важливу роль в 70-х рр. XVIII ст. відігравала Микитинська митна застава (яка, підкреслюють історики, свої функції зберігала у різні часи козацької державності) свідчить такий факт, що і в 1776 р. прибутки Микитинської митниці за 8 місяців перевищували прибутки Олександрівської застави в 2,5 рази, Петровської - в 7 раз, Керченської – в 9 раз [17].

В оцінках сучасних істориків вказуються позитивні ознаки митної реформи в російській державі і поширення митної мережі на південь, особливий наголос робиться на впорядкування митної системи і не завжди

чітко визнається, для вирішення яких завдань проводилися вказані заходи, і який позитив несли вони для розвитку даного регіону.

Автор книги „Україна і митна справа“ В.Чорний подав огляд історії торгівлі і розвитку митної мережі від Київської Русі, інкорпорації українських земель в Литовську державу до знищення Запорозької Січі і козацької державності. У цього автора мито від пересування шляхами - транзитне, внутрішнє - від торгівлі на місцях і прикордонне - за переміщення по території чітко відділені одне від одного. В литовсько-польський період митниці називалися “коморами”, за час польської державності проводилася політика на поступову ліквідацію внутрішніх зборів, закриття “комор” і введення прикордонних митниць, де за товари платили купці, пересікаючи кордон. У Запорозькій Січі до кінця існування її діючою залишалася практика збирання мита як за перетин кордону, так і за продаж товару у Січі і торгових містечках. Міжнародними угодами регулювалася торгівля і порядок сплати або звільнення від мита певної категорії торговців чи національних груп. З поширенням російського законодавства протекціоністська політика сприяння російським купцям підривала можливості розвитку української торгівлі.

Ґрунтуючись на працях відомих істориків України, В.Смоля, І.Гуржія, Т.Чухліба, В.Чорний погоджується, що Запорозька Січ “першою виконувала функції державного утворення... мала свої органи управління, чітку систему організації війська... прагнула підтримувати відносини з сусідніми державами” [18]. Характеризуючи етапи існування козацької державності, цей автор багато приділяє уваги діючим юридичним документам доби середньовіччя і нового часу: договорам з польською, московською державою, Кримським ханством, Туреччиною, аналізує першу державну конституцію України “Пакти й конституції законів та вольностей Війська Запорозького” 1710 р. Пилипа Орлика, з акцентом на означенні в цих документах кордонів української держави, їх змінам, внутрішньому устрої. Але про організацію і систему збирання митного податку чи фінансову систему держави загалом не згадує, можливо тому, що користується для створення своєї історичної схеми функціонування митних установ виключно загально історичними оглядами авторитетних істориків, не залучаючи спеціальних досліджень, присвячених цим юридичним пам’яткам.

Відчутним є в наявних публікаціях брак інформації про джерела, з яких можна було б вибрати дані про діяльність митних структур. Добре відомо, що спеціального виду документація – книги записів митних установ майже не збереглися, історики аналізували подібного виду джерела початку XVIII ст. В той же час документи січового уряду, які містять допоміжну інформацію про стан речей, збереглися.

Останнім часом в роботах Д. Вирського, К. Гальського та ін. [19] введені до обігу документи державних архівів, які не лише фіксують факт поетапного введення системи організації митної мережі російською державою на теренах Лівобережної України і Запоріжжя, починаючи від 1754 р., але і дають можливість розглядати схему діяльності митної мережі Запорозької Січі як важливої складової її функціонування. Питання вивчення історії митної

системи України козацької доби має перспективи для з'ясування специфічних рис її формування, правових засад та історичних наслідків існування.

### **Бібліографічні посилання:**

1. Дашкевич Я. Записки наукового товариства ім. Т. Шевченка. Т. ССХХІІ. Праці історико-філософської секції. - Львів, 1991. - С.32.
2. Скальковський О.А. Історія Нової Січі або останнього Коша Запорозького. - Дніпропетровськ: "Січ", 1994. - С. 155,162.
3. ПСЗР. – СПб, 1830. – С. 372.
4. Яворницький Д.І. Історія запорозьких козаків. – Т.І. – К.: "Наукова думка", 1999. - С.412.
5. Гуржій О.І., Чухліб Т.В. Гетьманська Україна. Т. 8. – К.: "Видавничий Дім Альтернатива", 1999. - С. 42.
6. Вирський Д. „Українне місто“: Кременчук від заснування до 1764 р. – К., 2004. – С.262.
7. Яворницький Д. І. Історія запорозьких козаків. – Т.І. – К.: "Наукова думка", 1999. - С.416.
8. Яворницький Д. І. До історії Степової України. – Дніпропетровськ: „Січ“, 2004. – С.7.
9. Щербина В. Україна й російський уряд у середині XVIII в. (з приводу новознайденого журналу про перебування в Києві цариці Лизавети в 1744 р.) // Записки історично-філологічного відділу УАН. Кн. VI. – К., 1925. – С. 35.; Дубровський Василь. До питання про міжнародню торгівлю України в першій чверті XVIII ст. // Записки історично-філологічного відділу УАН. – Т. 26. – К., 1931. - С. 369-388.
10. Джиджора І. М. Економічна політика російського правительства супроти України в 1710-1730 рр. // Україна в першій половині XVIII віку. Розвідки і замітки. – К., 1930. – С.1-96.
11. Тищенко Микола. Нарис історії торгівлі Лівобережної України з Кримом у XVIII ст. // Історико-географічний збірник. – Т. II. - К.,1928. – СС. 87 – 133;
12. Тищенко М. Нарис зовнішньої торгівлі Стародубщини в XVIII в. // Записки історико-філологічного відділу УАН - Кн. 26., - К., 1931. – С. 37 – 107.
13. Загорівський Євген. Запорозько-російська митна політика за часів Нової Січі. // Юбілейний збірник на пошану академіка Дмитра Івановича Багалія. - Київ, 1927. – СС. 806 – 810.
14. Слабченко М.Є. Паланкова організація Запорозьких вольностей // Матеріали до історії адміністративного устрою Південної України (др. пол. XVIII - пер. пол. XIX ст.) За ред. Козирева В. К.- Запоріжжя, 1999. – СС. 445, 476.
15. Слабченко М. Є. Организация хозяйства Украины от Хмельницыны до мировой войны. – Т. 3. – Очерки торговли и торгового капитализма Гетманщины в XVII – XVIII столетиях. – Госиздат Украины, 1923. – СС. 64, 142, 147.
16. Рябінін-Скляревський Олександр. Запорозькі заколоти та керуюча верства Коша XVIII століття. // Г. Л. Малинова, И. В. Сапожников. А. А. Рябинин-Скляревский: Материалы к биографии. – Одесса – Киев: „Элтон –2“ – „Гратек“, 2000. – С. 171.
17. Головка Ю. Микитинська прикордонна митниця (1776-1778) // Матеріали науково-практичної конференції "Історико-культурна спадщина Нікопольського району та проблеми історії запорозького козацтва" 11-13 жовтня 2001 р. м. Нікополь, 2001. - СС. 219 – 221.
18. Чорний В. Україна і митна справа. Історичний нарис.- К., Компютерно-видавничий, інформаційний центр "КВІЦ", 2000. – С. 61.
19. Гальський К. Є. Торгівля і митна справа Запорозької Січі (др. пол. XVI ст. – 70-і рр. XVIII ст.). – К.: Панорама, 2005. – 256 С.; Основи митної справи. Навч. посібник / В.А. Аргунов, В.П. Батіг, Є.М. Березний та ін.; За заг. ред. Ю. П. Соловкова, П. В. Пашка. - Х.: Вид. група "РА - Каравела", 2000. - 320 с.