

УДК 94 (477)

Вікторія Степаненко (Миколаїв)

МИТНА ПОЛІТИКА ЦАРСЬКОГО УРЯДУ У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ – НА ПОЧАТКУ ХХ ст. (на матеріалах Півдня України)

Сьогоднішній день в Україні пов'язаний з процесами, що характеризуються реформуванням різних сторін економічного, соціального та політичного життя. Не осторонь цього стоїть і митна справа, яка потребує не лише покращення законодавчої база, що відповідала б найкращим взірцям світової практики, а й враховувала місцеві особливості, що розвивалися протягом ХVIII-ХХ ст.

Саме тому автор вирішила звернутися до досвіду діяльності митної служби у Херсонській губернії другої половини ХІХ – початку ХХ ст., яка, до того ж, не знайшла свого повного відображення ні в історичній, ні в економічній чи юридичній літературі. Винятком можуть слугувати роботи В. Ковальського, П. Ляценка, П. Хромова [1], які розглядають лише окремі теми вищезазначеної теми в юридичному, або ж економічному розрізах.

Митна політика грала важливе місце у регулюванні зовнішньоторгових операцій Російського уряду і в кінці ХІХ – на початку ХХ ст. мала ярко виражений протекціоністський* характер. Свій початок політика протекціонізму в митній справі бере з митного тарифу 1822 р., за яким більшість іноземних товарів була заборонена до привозу, інші ж обкладені дуже високими митними зборами. Поступово митна політика Російської імперії переходила від крайнього протекціонізму до системи помірковано-охоронної, що спостерігається за митними тарифами 1841, 1850, 1857 і 1868 років, які відрізнялися ліберальним характером і

сприяли вільній торгівлі. Це було пов'язано з тим, що у середині ХІХ ст. з'явилася необхідність завозу машин, паровозів, вагонів та обладнання для будівництва залізниць, фабрик та заводів [2].

З першими ознаками кризи 1873 р., погіршенням платіжного балансу (ввіз перевищував вивіз на 150 млн. руб. [3] (головним чином за рахунок рейок для будівництва залізниць) і фінансового стану країни урядова політика стала швидко відходити від ліберальної доктрини. Ліберальна політика була закономірна на етапі промислового перевороту і переходу від феодально-кріпосницького, багато в чому, натурального господарства до ринкового, капіталістичного, індустріального. В умовах утвердження повнокровного товарно-грошового господарства, коли країна не могла розвиватися без власної вугільно-металургійної бази, ліберальні начала у митній політиці повинні були поступитися місцем протекціоністським. До цього підводила і потреба у приватних іноземних інвестиціях виробничого призначення. Їхнє масштабне залучення в Росію було неможливо без істотного корегування колишнього курсу. Нарешті військово-політична необхідність змушувала уряд надавати підтримку окремим галузям виробництва воєнно-стратегічного значення.

Вже у 1877 р. відбувається поворот від фритредерства* до посилення митного обкладання, коли у фіскальних інтересах і у зв'язку з падінням курсу рубля було введено стягнення мита за тарифом 1868 р., але у золотому вирахуванні; це підвищувало обкладання приблизно на 40-50%. У той же час проводиться посилене

* Протекціонізм – система заходів, направлених на охорону національної промисловості від іноземного суперництва, за допомогою, насамперед: 1) обкладання митними зборами іноземних виробів, з метою скоротити їх ввезення; 2) накладанням зборів на експорт сировини; 3) сплата премій за вивіз виробів тощо.

* Фритредерство (англ. *вільна торгівля*) – політика уряду, направлена на підтримку вільної торгівлі.

митне обкладання ввозу предметів важкої індустрії, а також деяких інших товарів. Так, у 1877 р. було скасоване безмитне ввезення паровозів і рухомого залізничного складу, обкладеного митом в 1 руб. 25 коп. з пуда. Потім вводиться і поступово підвищується мито на чавун, залізні вироби, бавовну, кам'яне вугілля та ін., і, нарешті, неодноразово проводиться огульне підвищення до 20% мита на всі товари [4].

Коли у 70-і роки було поставлено питання про необхідність розвитку і зміцнення вітчизняної промисловості, повинне було, природно, висунутися і принципове питання про митний захист її від іноземної конкуренції. Уже наприкінці 70-х і на початку 80-х років XIX ст. ряд промислових організацій висував перед урядом клопотання про підвищення мита на чавун, металеві вироби, машини та ін. Підвищуючи мита на чавун і металеву сировину, доводилося слідом за цим підвищувати мита і на металеві вироби, тобто обгороджувати усю промисловість у цілому за рахунок, звичайно, внутрішнього споживача.

З воцарінням у 1881 році Олександра III, що був переконаним захисником національної промисловості і під час свого правління рішуче вводив систему митного заступництва, поворот у митній політиці Росії став остаточним. У наступне десятиліття ставки тарифу переглядалися майже щороку і щораз убик збільшення. З 1884 по 1886 р. митні збори на чавун збільшувалися неодноразово і досягли 15 коп. за пуд. У 1884 р. вводиться митний збір на мідь у розмірі 1 руб. 50 коп. за пуд, а в 1887 р. він збільшується до 2 руб. 50 коп. [5].

При Міністрі фінансів І.О. Вишнеградському (1887-1892 рр.) була здійснена розробка нового митного тарифу. Представляючи його проект до Держради, Вишнеградський підкреслював:

«Досвід вказав на необхідність зробити цілий ряд змін у тарифі 1868 року з метою як фіскальною, так, найголовніше, і заступницькою, а також для досягнення більш важливого для нас міжнародного торговельного балансу» [6].

Таким чином, хоча посилення митного обкладання почалося, головним чином, у фіскальних інтересах, однак фактично вже до 90-х років митний тариф носив протекціоністський характер. У 1877-1880 рр. митне обкладання всіх ввізних товарів становило 16,1% їхньої цінності, у 1881-1884 р. - 18,7, у 1885-1890 р. - 28,3% [7].

Тариф 1891 р. розроблявся протягом чотирьох років «за участю кращих знавців справи» на чолі з відомим ученим Д.І. Менделєєвим. До складу комісії з перегляду тарифу були включені не тільки представники підприємницьких організацій Петербурга і Москви, але й інших промислових центрів, у тому числі, і з України. Від Харківського біржового комітету, наприклад, були обрані А.К. Алчевський, М.В. Орлов, М.Ф. Гельферих-Саде, що приймали участь у роботі комісії по черзі [8].

Новий тариф, який було прийнято 11 червня 1891 року, визнавався свого роду зразковим витвором державної опіки про національну працю у протекціоністському напрямку. За ним не обкладалися митом товари, які взагалі не ввозилися в Російську імперію: хліб, домашня худоба, дрова, крейда, камінь для мощення вулиць тощо. Все інше підлягало митному обкладанню. У порівнянні з тарифом 1868 року розмір мита на ряд товарів значно збільшувався: на чавун у 10 разів, на гас – в 3, на рейки – у 4½, на машини – у 8, на паровози – у 4, на бавовняні тканини у 2 рази [9]. Обкладання головних імпортованих товарів за тарифом 1891 р. порівняно з тарифом 1868 р. видно з таблиці 1.

Таблиця 1. Митні збори за тарифами 1868 та 1891 р.
(золотом у коп. за пуд) [10]

	1868 р.	1891 р.
Кам'яне вугілля	безмитно	2-3
Руда залізна	безмитно	10,5

Чавун	5	45-52,5
Чавунні вироби	50-250	112,5-255
Залізо	20-50	90-150
Ковальські і котельні вироби	100	255
Рейки	20	90
Машина фабрично-заводські, крім мідних	30	250
Паровози	75	300
Локомотиви	30	170
Машина сільськогосподарські	безмитно	70-140
Бавовна сировинна	безмитно	120-135
Бавовняна пряжа білена	325	420-540
Бавовняні вироби	28-110	35-135

Таблиця 2. Розмір митних зборів Німеччини на хлібний експорт Росії (у марках за 100 кг) [17].

Найменування	Загальний тариф 1887 р.	Договірний тариф 1902 р.	Загальний тариф 1902 р.	Мінімальне мито за законом 1902 р.	% підвищення мінімального мита у порівнянні з договірними ставками 1894 р.
Пшениця	5	3,50	7,50	5,50	57
Жито	5	3,50	7	5	43
Овес	4	2,50	7	5	79
Ячмінь пивоварний	2,25	2	7	4	100

Звідси видно, що тариф 1891 р. підвищив обкладання деяких товарів настільки, що дістав характер майже заборонного. Митне обкладання за тарифом 1891 р. становило за період 1891-1900 р. для всіх ввізних товарів 33% їхньої вартості, а для деяких - 100% і більше [11]. Проте тариф 1891 р. не міг цілком захистити російську промисловість від ввозу іноземних товарів, тому що, здебільшого, внаслідок високого обкладання сирих продуктів і щодо меншого (по цінності) - виробів, через кордон стали ввозитися саме останні.

Тариф 1891 року розглядався урядом Росії в якості мінімального. У додатку до нього, шляхом збільшень, створювався максимальний тариф. У 1893 році він був втілений у життя в законі про подвійний митний тариф, відповідно до якого товари із країн, що відмовили Росії у наданні пільгових умов для ввозу або транзиту

російських товарів, обкладали митом на 15-20% більше, ніж звичайні ставки.

Закон 1893 року був спрямований проти Німеччини, яка протягом 1892-1893 рр. уклала з 22 державами, у тому числі з США та Румунією, що були головними конкурентами Росії на світовому хлібному ринку, договори, за якими для цих держав було знижено мито на 30-40% на хлібні продукти, масло, яйця, свійських тварин, ліс та ряд інших сільськогосподарських товарів [12]. У результаті Росія була витіснена з німецького ринку, а її частка в імпорті Німеччини за 1891-1893 рр. скоротилася з 54,5% до 13,9% [13].

У відповідь на подвійний митний тариф Німеччина негайно підвищила мито на російські товари до 50%, що послужило початком, так званої, «російсько-німецької торгової війни 1894 р.». У відповідь Росія збільшила мито на німецькі товари на 100% [14].

Після декількох місяців безглуздої і виснажливої війни Росія і Німеччина прийшли до угоди і підписали 29 січня 1894 р. торговий договір терміном на 10 років. Прикладений до цього договору «конвенційний тариф» 1894 року частково зм'якшив систему протекціонізму. По 125 статтям тарифу 1891 року зниження мита склало від 10 до 33% [15]. Особливо важливим було зменшення мита на пшеницю, жито, овес та ячмінь. Крім того, забезпечено на 10 років незбільшення мита на масляничне насіння, ліс, коней, також безмитний ввіз висівки, макухи, насіння кормових трав, щетини, дичини, шкір, вовни та ряду інших товарів [16]. Договір 1894 року знаменував собою принциповий поворот у розвитку міжнародних торговельних відносин.

Щоб уникнути схожих конфліктів європейські держави у 90-і роки XIX ст. стали відмовлятися від принципу митно-тарифної автономії (створення тарифів державою самостійно) і починають підписувати двосторонні торговельні конвенції, що передбачають взаємні поступки і зобов'язання при виробленні й корегуванні національних митних тарифів. Російська імперія, крім Німеччини, уклала подібні конвенційні угоди із Францією, Австро-Угорщиною, Болгарією, Данією, Італією і Португалією. Це, звісно, значно сприяло поживленню торговельних відносин між Росією та європейськими країнами.

Зовнішня торгівля Російської імперії епохи імперіалізму розвивалася, за висловом радянського економіста С.А. Покровського, під знаком російсько-німецького торгового договору, який визначав її європейські зовнішньоторговельні зв'язки. Договір 1894 р. дав можливість Німеччині на межі століть зайняти вирішальні позиції в російському зовнішньоторговельному обігу (частка Німеччини сягала майже 50% усіх експортно-імпорتنих операцій Росії), витіснити Англію на друге місце, заволодіти російським ринком машинобудування і хімічних продуктів, розширити посередницьку торгівлю і стати

головним покупцем російського хліба та сировини*.

На початку XX ст., з наближенням закінчення терміну дії конвенційного договору, німецькі аграрії стали розвивати посилену агітацію проти конвенційних договорів взагалі і за подальше підвищення мита на сільськогосподарські продукти, за припинення термінової торгівлі хлібом, за введення вивізних премій (у прихованій формі ввізних свідоцтв) і т.п. Вони утворили Союз сільських хазяїв, що отримав через депутатів-аграріїв великий вплив у Рейхстазі. Погрозами зриву законопроектів про збільшення військового бюджету, про військово-морський флот, про Кильський канал (яким уряд надавав великого значення у воєнних цілях) аграрії домоглися прийняття Рейхстагом 25 грудня 1902 р. нового митного тарифу, що значно підвищив митні ставки на сільськогосподарські продукти і фабрикат, особливо на хліб, худобу, м'ясо та ін. (див. таблицю 2).

Не домігшись і цього разу зниження мінімальних ставок німецького автономного тарифу, Росія, у відповідь на підвищені ставки Німеччини, ввела в 1903 р. новий тариф з підвищеним обкладанням багатьох промислових виробів (залізо, сталь, мідь, машини, мануфактура та ін.).

13 січня 1903 р. новий тариф був затверджений і отримав силу закону. До нього були включені додаткові мита 1900 р. (у 1900 р. до більшості ставок митного тарифу були зроблені надбавки від 10 до 50% для покриття витрат, викликаних участю в придушенні боксерського повстання в Китаї). Крім того, були зроблені і спеціальні надбавки. Одночасно встановлювався

* За нашими розрахунками середній відсоток експорту Росії до Німеччини в 1900-1914 рр. дорівнював 30%, але за С.А. Покровським, який користувався даними німецької статистики, він сягав 45%, так як частина російського експорту до Німеччини йшла транзитом через Голландію і показувалася в російській статистиці як експорт до Голландії. (Покровський С.А. Внешняя торговля и внешняя торговая политика России. - М.: «Международная книга», 1947. - С. 367).

диференціальний тариф по західному сухопутному кордону на більшість товарів німецького привозу із збільшенням по ньому мита до 25% [18].

У вигляді репресалій було також намічене підвищення портових зборів з німецьких суден, збільшення залізничних тарифів для німецьких товарів і скорочення або повне припинення урядових замовлень німецької промисловості.

Російський уряд при цьому розраховував, що йому вдасться пролонгувати умови договору 1894 р. однак незабаром переконався, що через тверду позицію Німеччини у питанні про мита на хліб, на поновлення договору розраховувати не приходиться. Сторони приступили до переговорів, які тривали з червня 1903 р. до 1904 р., коли міністрами фінансів обох країн Вітте і Бюловим була підписана конвенція, що відновляє дію договору 1894 р. у змінній редакції. Термін нової конвенції було встановлено до грудня 1917 р.

За цим договором Німеччина:

1. створила сприятливі умови для розвитку свого зернового господарства, якому надавалося величезне значення через необхідність постачання зростаючої армії;

2. забезпечувала краще становище для розвитку свого скотарства, переобклавши м'ясо і масло та зберігши заборонну систему для ввозу живої худоби, а також понизивши мита на корм (ячмінь та ін.);

3. захистила інтереси своєї промисловості збереженням безмитної сировини: льону, пеньки та ін.;

4. зниженням мит на неопрацьований і пиляний ліс, і підвищенням мит на вироби з лісу, стимулювала вивіз із Росії лісу для потреб своєї деревообробної промисловості; з метою перешкодити Росії прийняти щодо цього контрзаходи Німеччина домоглася включення до конвенції пункту про відмову Росії від обкладання усього лісу вивізним митом і від заборони його вивозу;

5. пішла на зниження мит на мастила з 10 до 6 марок за 100 кг., що знов-таки

відповідало інтересам німецької промисловості;

6. домоглася відмови Росії від репресивних мит проти картелів, що застосовують демпінг, при визнанні Росією за Німеччиною права додатково обкладати російський цукор по нормах не вище встановлених Брюссельською конференцією [19].

Російсько-японська війна призвела до того, що Росія відмовилася від боротьби з німецьким демпінгом і не обмовила для себе заходів самозахисту проти нього. Це розв'язало німецьким синдикатам і трестам руки у боротьбі за завоювання російського ринку. Тому у ХХ ст. спостерігається систематичне зростання німецького імпорту до Росії.

При цьому, Німеччина не тільки відігравала вирішальну роль у ввозі в Росію машин і апаратів, хімічних продуктів, фарб, вовняних і бавовняних тканин, вовни і вовняної пряжі, шкіри, в'язаних виробів, білизни та суконь, галантереї, хутра, але й широко розгорнула посередницьку торгівлю з Росією кавою, какао, прянощами, шовком-сирцем.

Фактично монополізувавши російський імпорт, Німеччина притягала до себе і російський експорт. Вивіз російського хліба та сировини в Англію й інші країни утруднявся високими фрахтами (при незначності ввозу в Росію судна заходили в російські порти з баластом). Крім того, німецькі капіталісти одержали можливість впливати на напрямок російського експорту, впроваджуючись у російські експортні кампанії та фірми.

Таким чином, підписання російсько-німецького торгового договору 1904 р. привело до значної залежності Росії від Німеччини у зовнішній торгівлі, що значно відобразилося на становищі торговельного балансу імперії, а з початком Першої світової війни, фактично, заблокувало вивіз її товарів на західноєвропейські ринки.

Для реалізації митної політики у кінці ХІХ ст. в Росії склалася єдина система митних органів. Центральним з них було митне відділення Департаменту зовнішньої торгівлі при Міністерстві фінансів, що здійснювало безпосередне

керівництво митною справою країни.

Митне відділення поділялося на три підрозділи (столи): *перший* – відповідав за провадження справ у митницях по європейському кордону і на морях (Білому, Балтійському, Чорному, Азовському); *другий* – за провадження справ митниць азійського кордону і по Каспійському морю; *третій* – у справах про призначення на службу, звільнення, провадження у справах чиновників, нагородження чиновників і службовців, про призначення і звільнення маклерів [20].

Система митних органів Російської імперії являла собою таку ієрархію: митне відділення Департаменту зовнішньої торгівлі Міністерства фінансів, митні округи, митниці, митні застави, митні посади і перехідні пункти.

Митні установи за територіальною ознакою об'єднувалися у митні округи. До складу митних округів входило чітко визначене число митниць, митних застав, митних посад і перехідних пунктів, що були розташовані на території округів. У залежності від покладених на митну установу повноважень щодо контролю за ввозом і митному обкладанню, вони поділялися на:

- 1) головні складські митниці;
- 2) митниці першого класу;
- 3) митниці другого класу;
- 4) митниці третього класу;
- 5) митні застави;
- 6) перехідні пункти [21].

Митниці I класу було характерно: пропускати незаборонені іноземні товари; мито сплачувалося протягом року; у разі несплати мита дозволялося повернути товари за кордон; II класу – пропускалися тільки товари: що не обкладалися митом; які не підлягали митному тавруванню; що підлягали накладенню бандеролей; термін очистки товарів митом 2 місяці з дня привозу; III класу – пропускалися усі товари, що не обкладалися митом, за винятком машин та апаратів; термін очистки товарів митом – 1 місяць з дня привозу. Митні застави пропускали тільки безмитні товари, крім машин і апаратів; з обкладених митом тільки хліб та борошно.

Через перехідні пункти взагалі не дозволялося перевозити ніякі іноземні товари, так як їх завданням був пропуск місцевих жителів прикордонних територій [22].

Зміни статусу в ієрархічній системі митних установ, визначення і зміна територіальних кордонів митних округів, а також місце перебування окружних митних управлінь було винятковою компетенцією Міністра фінансів.

На початку XX ст. митні органи Північного Причорномор'я були поєднані у Південний митний округ з центром в Одесі. Якщо в останній чверті XIX ст. на території округу діяло 4 митниці: Одеська та Миколаївська (I класу), Херсонська та Очаківська (III класу), то на початку XX ст. мережа митних органів значно розширилася. Наприклад, 19 травня 1897 р. була заснована Джарилгацька митна застава (обслуговувала хлібний експорт Скадовського порту) [23], у 1903 р. – Хорлівський та Чурюмський перехідні митні пункти [24], 7 серпня 1906 р. Херсонський митний пост, а у 1909 р. Хорлівський, було реорганізовано у митні застави тощо. Тобто відбувалося розширення мережі митниць у зв'язку із збільшення обсягів зовнішньої торгівлі через північночорноморські порти.

Митниці і застави Чорного моря були зобов'язані на всі товари, відправлені цими маршрутами, видавати ярлики із вказівкою кількості і якості товару, з позначенням, що за ці іноземні товари привізне мито стягнуте. На російські товари видавалися зворотні атестати для пред'явлення в митні установи на місцях, звідкіля вони були відправлені.

Щодо деяких митних установ встановлювалися винятки із загальних правил. Зокрема, Одеська митниця користувалася правом залишати товари на складах для митного очищення терміном до 12 місяців і також мала право повертати їх за кордон. Для купців, що не мали складського права, термін очищення складав 6 місяців. За весь товар, що ввозився в Одесу і підлягав митному оформленню, 20 відсотків йшло на користь міста [25].

У 1911 р. Міністр фінансів вніс на розгляд Державної Думи і Державної Ради пропозицію стосовно «запровадження місцевого митного правління». З 1 січня 1913 р. в імперії була проведена митна реформа і сформовані місцеві митні управління. Найбільш суттєвим нововведенням було розширення самостійності управління митницями місцевими чиновниками. Сутність їх полягала у наступному: а) всі митниці I-го класу підпорядковуються безпосередньо Департаменту Митних Зборів із залишенням за Митними Інспекторами права й обов'язку проведення ревізій діяльності цих установ за деякими зазначеними в законі винятками; б) митниці II класу, застави й пости залишаються у підпорядкуванні Митним Інспекторам, із присвоєнням їм права призначати всіх чиновників у цих установах, крім Керуючих митницями і Контролерів; в) встановлюється проведення митного огляду однією особою під його одноособову відповідальність; г) всі пені і штрафи, за винятком належних по справах про контрабанду, будуть повністю надходити до скарбниці [26].

Також реформа передбачала перебудову структури митних органів. Південний митний округ реорганізовувався в Одеську митну інспекторську ділянку, на чолі з митним інспектором [27]. Підвищився рівень і місцевих митниць: Джарилгацька митна застава була віднесена до митниць II класу, Хорлівська митна застава – до митниць III класу [28] тощо.

При цьому треба відзначити, що надання митницям різного статусу імперська влада обмежувала діяльність ряду портів Північного Причорномор'я. Яскравим прикладом може слугувати Херсон, який не мав права здійснювати операції з імпорту товарів, бо не мав митниці належного рівня. Але у 1900-1914 рр. сфера можливостей регіону у зовнішній торгівлі постійно зростає, про що свідчить підняття статусу ряду митних органів, включення в експорт Херсонського порту тощо.

Таким чином, через митну політику держава регулювала зовнішньоекономічну

діяльність країни, визнаючи прерогативи тієї чи іншої митної установи, надаючи пільги та протегуючи необхідним пропускним пунктам.

ЛІТЕРАТУРА

1. Ковальський В.К. Становлення та розвиток митної справи на Півдні України з давніх часів до 1917 року (на матеріалах Миколаївської митниці): Дис... канд. юрид. наук: 12.00.01 / Одеська національна юридична академія. - Одеса, 2004; Лященко П.И. История народного хозяйства СССР / Учебное пособие для экономических и инженерно-экономических вузов и факультетов. В 2-х т. – Т.2: Капитализм. - М.: Госполитиздат, 1956; Хромов П.А. Экономическое развитие России в XIX-XX веках. - М.: Государственное изд-во политической литературы, 1950.
2. Протекционизм // Брокгауз Ф.А., Ефрон И.А.. Энциклопедический словарь. – СПб.: Типо-Литография И.А.Ефрона, 1898 [Електронний ресурс]; Лаверычев В.Я. Крупная буржуазия в пореформенной России (1861-1900 гг.). - М.: Мысль, 1974. – С.168.
3. Ковальський В.К. Вказ. пр. - С.97.
4. Лященко П.И. Вказ. пр. – С.189-190.
5. Лаверычев В.Я. Крупная буржуазия в пореформенной России (1861-1900 гг.). - М.: Мысль, 1974. – С.186.
6. История Российской таможен // Таможенный кодекс Российской Федерации / <http://www.tkod.ru/7.html>
7. Лященко П.И. Вказ. пр. – С.189.
8. Лаверычев В.Я. Вказ. пр. – С.190.
9. Хромов П.А. Вказ. пр. – С.268.
10. Лященко П.И. Вказ. пр. – С.190.
11. Ibidem.
12. Торговля // Брокгауз Ф.А., Ефрон И.А.. Энциклопедический словарь. – СПб.: Типо-Литография И.А.Ефрона, 1898 [Електронний ресурс].
13. Лященко П.И. Вказ. пр. – С.191.
14. Марков Л.Н. Очерки истории таможенной службы. – Иркутск: Изд-во Иркутского университета, 1987. – С.56.
15. Ibid. - С.57.
16. Торговля // Брокгауз Ф.А., Ефрон И.А....
17. Покровский С.А. Внешняя торговля и внешняя торговая политика России. - М.: «Международная книга», 1947. – С.362.
18. Ibid. – С.363.
19. Ibid. – С.365-367.
20. Історія митної справи та митної політики в Україні: Навч. посіб. / Й.П. Риси́ч, Б.М. Новосад, О.М. Морозов. – Дніпропетровськ, 2000. – С.20-21.
21. Ковальський В.К. Вказ. пр. - С.65-66.
22. Свод законов Российской империи, повелением Государя Императора Николая Первого составленный: В 9 т. – СПб.: Типография кодификационного отдела при Государственном совете, 1892: Т.6: Уставы таможенные. – гл. II, п. 11.

23. Історія митної справи та митної політики в Україні. – С.23.
 24. Лиховид О. Скадовськ: Місто. Порт. Курорт. – Скадовськ: Б.в., 2004. – С.146.
 25. Державний архів Херсонської області. Путівник. – Київ, 2003. – С.41.
 26. Жорін Ф.Л. Правові основи митної справи

- України: Конспект курсу лекцій з програмних тем: Навч. посіб. – КНЕУ, 2001. – С. 22.
 27. Ковальський В.К. Вказ. пр. - С. 120-121.
 28. Державний архів Херсонської області, ф.8, оп.1, спр.90, арк.73.
 29. Ibid, ф.173, оп.1, спр.5, арк.27.
 30. Лиховид О. Вказ. пр. – С. 148.

Степаненко Вікторія. Митна політика царського уряду у другій половині XIX – на початку XX ст. (на матеріалах Півдня України)

Стаття розкриває основні риси митної політики Російської імперії кінця XIX – початку XX ст. Характеризується організація митної справи на Півдні України у зазначений період.

Stepanenko Victoria. A customs policy of the imperial government in second half XIX - in the beginning of XX centuries (on materials of the South of Ukraine)

Article reveals the basic features of a customs policy of Russian empire of end XIX - the beginnings of XX centuries. The organization of a customs affair in the South of Ukraine during the specified period is characterized.

Надійшла до редакції 15.11.2007 р.