

25. Inter-Mennonite Cooperation and Promises to Government in the Repeal of the Ban on Mennonite Immigration to Canada 1919–1922 / ed. by Peter H. Rempel // Mennonite historian. – 1993. – March. – № 1. – Vol. XIX.

*Надійшла до редколегії 24.12.2011*

УДК 94(477):342.951:339445

**О. В. Морозов**

*Академія митної служби України (м. Дніпропетровськ)*

## **СИСТЕМА ОХОРОНИ МИТНОГО КОРДОНУ В ПІВДЕННО-ЗАХІДНИХ ГУБЕРНІЯХ РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ НАПРИКІНЦІ XVIII – НА ПОЧАТКУ XX ст.**

**Розглянуто історію створення, організації та розвитку системи охорони південно-західного митного кордону російської імперії підрозділами Корпусу митної варти наприкінці XVIII – на початку XX ст. Службу Корпусу розглянуто на прикладі південно-західних українських губерній.**

*Ключові слова:* контрабанда, митна політика, митні органи, корпус прикордонної варті.

**Рассмотрена история создания, организации и развития системы охраны таможенной границы Российской империи подразделениями Корпуса пограничной стражи в конце XVIII – начале XX вв. Служба Корпуса рассмотрена на примере юго-западных украинских губерний.**

*Ключевые слова:* контрабанда, таможенная политика, таможенные органы, корпус пограничной стражи.

**In this article the historical evolution of the organizational structure of the individual border guard corps of the Ministry of Finance of the Russian Empire on the territory of Ukraine in the XVIII and XX – early twentieth centuries. Analyzes the main methods to combat smuggling.**

*Key words:* contraband, customs policy, custom duties, custom organs, border guard corps.

З переходом у першій чверті XVIII ст. в Російській імперії до захисної митної політики з особливою гостротою про себе заявила проблема відсутності повноцінної системи охорони митного кордону, що, на думку урядовців того часу, сприяло зростанню контрабанди. Але знадобилося практично століття для оформлення державної структури, яка б задовільно виконувала функції з охорони митного кордону. Мова йде про створення у 1827 р. Корпусу прикордонної митної варті в структурі Департаменту зовнішньої торгівлі. Історія створення та діяльності цього Корпусу в історіографії розглянуто фрагментарно, а особливо, служба його підрозділів у прикордонних українських губерніях Російської імперії. Таким чином можна говорити про актуальність подальшого дослідження історичної еволюції митно-прикордонної системи. Одночасно, дослідження зазначеної проблематики відкриває перспективні наукові напрями політичного та соціального економічного характеру, які дозволять комплексно дослідити головну, на наш погляд, проблему: митне регулювання і соціальні процеси. Тому мета статті полягає у висвітленні маловідомих сторінок історії створення та діяльності митних органів XIX – початку XX ст. з охорони митного кордону.

Огляд історіографії визначеної проблематики дозволяє виділити праці таких дослідників: Ю. І. Головка [1], Ю. Г. Кісловського [5], А. М. Плеханова [13],

Г. В. Поташнікової [14], М. П. Чернушевича [20; 21]. Але згадані автори частково згадують про діяльність Корпусу прикордонної варти, крім А. М. Плеханова, праця якого повністю присвячена Окремому корпусу прикордонної варти та охоплює період з 1893 по 1917 рр. Однак згадані автори не конкретизують діяльність Корпусу на південно-західному митному кордоні Російської імперії. Ми спробуємо розглянути цей аспект і окреслити перспективні напрями для подальшого наукового пошуку.

Ставши на шлях створення промисловості, Російська імперія вже у першій половині XVIII ст. зустрілась із різними проявами неформальної економіки, чи просто контрабанди. Ми можемо визначити і період, з якого протистояння державних інститутів та контрабандного промислу набуває систематичного характеру. Це 1724 р. – рік прийняття першого російського митного тарифу.

Шкідливість контрабанди для економічного розвитку країни є очевидною, тому зрозуміла й увага, яку кожна держава приділяє цьому питанню. Розвитку контрабандного промислу у XVIII ст., безумовно, сприяли створення міжнародного ринку, поживлення торгівлі та технічний прогрес. У Російській імперії ще одним сприятливим фактором була традиція митних відкупів. Завдяки відкупам уряд не тільки позбавлявся клопотів з організацією митної мережі, але й отримував гроші наперед. Водночас уряд дистанціювався від проблеми боротьби з контрабандою, перекинувши її на відкупників. Лише коли контрабанда набула таких масштабів, що навіть відкуп став збитковим (відкупники не змогли розрахуватися з державою), урядовці звернули увагу на цю проблему.

Проведені в 60-х рр. XVIII ст. ревізії показали, що деякі ділянки кордону не просто незадовільно охороняються, але, навіть, не позначені належним чином. На такому кордоні перешкодити контрабандистові могла лише несприятлива погода або фатальне невезіння. У питанні безпосередньої організації митної служби відкупна система виявила повну неспроможність. Ще 1757 р., на початку виконання відкупного контракту, Шемякін скаржився на дії військових команд, що відряджалися на охорону митного кордону, але замість допомоги митникам, навпаки, створювали нові перешкоди: «воинские командиры делают препятствие в сборах, таможенных служителей немилосердно бьют и держат долгое время под караулом, и тайно приезжающих с товарами людей из-за взяток пропускают через границу, оговоренных к следствию не дают, нарочно посланных в разезды мучительно бьют, а на Колыбельском poste и смертное убийство учинилось. От соседних с границею жителей никакой помощи нет, напротив того, сами они по соглашению с поляками и с русскими купцами, собравшись человек по сто и более с ружьями и копьями беспрерывно провозят товары, а удержать их нельзя по причине малочисленности команды на форпостах. Во многих местах только по одному солдату находится и всякая команда отговаривается, что увеличить число людей на форпостах некем» [15, Ф. 397, оп. 2, спр. 195, арк. 211].

Про контрабанду, поширену на західному кордоні, зазначав і сенатський Генерал-прокурор князь К. Вяземський. Генерал-прокурор наводив такий приклад: у Москві він купив шовкову тканину з клеймом митниці за ціну, втричі нижчу тієї, яку довелось би заплатити у петербурзькій крамниці за аналогічний товар. Із цього факту К. Вяземський робив висновок, що зазначений товар увезено через митницю, але без сплати мита. Не маючи довіри до митних установ, Генерал-прокурор пропонував узагалі заборонити торгівлю через суходільний західний кордон і розформувати всі митниці на західному кордоні. Член Комісії, управляючий головною канцелярією над митними зборами граф Є. Мініх не погоджувався з пропозицією К. Вяземського. Він розкритикував заходи з блокування західного кордону та закриття митниць і писав: «Я не спорю, что сие есть самое легчайшее средство воспрепятствовать таможенным служителям делать вспоможение тайному провозу, но, приняв в соображение подданных Вашего Величе-

ства пользу, думать буду всегда, что сие средство будет подобно тому человеку, который все деревья в своем саду вырубить захотел для того, чтобы воры плодов не крали» [7, с. 125]. Тому, на думку Мініха, найраціональніше було б зменшити митну ставку на товари, які ставали головним об'єктом контрабанди. Також Комісія пропонувала проводити подальшу уніфікацію митних режимів для створення загальноімперського митного простору. Саме ці положення було потім ухвалено Комісією й покладено в основу створення нової централізованої митної системи.

У другій половині 70-х рр. XVIII ст. помічник митного обер-директора Новоросійської та Азовської губерній І. Федуркін за наказом Г. Потьомкіна оглядав територію згаданих губерній з метою визначення перспектив місцевої та зовнішньої торгівлі для розбудови митної мережі [15, арк. 89–90]. І. Федуркін зазначав, що на території цих губерній боротися з контрабандою буде важко через традиційність та виключну прибутковість цього промислу, а також через практичну неможливість організувати належний контроль, тому пропонував звернути особливу увагу на розвиток портів та морської торгівлі, оскільки, за його спостереженнями, морська контрабанда суттєво менша за сухопутну [15, арк. 90 зв.]. Також слід зазначити, що утримання невеликої кількості портових митниць не вимагало значних фінансових ресурсів у порівнянні з величезною сухопутною інфраструктурою, чим і підкупало урядовців.

Але демаркація кордонів і подальша інкорпорація неросійських територій до складу імперії знову підняли проблему про якість охорони сухопутного західного митного кордону. Крім того, захисні митні тарифи могли ефективно діяти за умови створення регулярних органів з охорони митного кордону. Також, основний потік контрабанди надходив через австрійський та прусський кордони. Тому 27 вересня 1782 р. набув чинності наказ Катерини II про влаштування особливої митної прикордонної мережі та варти для запобігання таємному провезенню товарів. Митна прикордонна варта тепер складалася з об'їждчиків та наглядачів. За діяльністю митної варти наглядав радник з митної справи в Казенній палаті та не менш як тричі на рік об'їздив відповідну ділянку кордону губернії. Запровадження митної варти виявилось суттєвим кроком до вдосконалення системи охорони кордону, але проблема повністю не розв'язувалася. Варта складалася з вільнонайманих службовців, яких уряд не вважав абсолютно надійними. Крім того, станом прикордонної варти не було задоволене військове відомство, особливо за умов нестабільної міжнародної ситуації [3, с. 44].

У 1811 р. запроваджуються митні округи й митну варту розподіляють між ними, а не між губерніями, як було раніше. Тепер варта складалася з команд (по 10 об'їждчиків), а кожними трьома командами керував наглядач з помічником. Уся митна варта підпорядковувалася безпосередньо начальникові митного округу. Об'їждчиків почали набирати не за контрактом, а з відставних військових. Кадрові питання вирішували Міністерство фінансів та Військове міністерство. Головне управління прикордонної варти підпорядковувалося Департаменту зовнішньої торгівлі в Міністерстві фінансів.

Становлення нової організаційної структури проходило складно. Наприкінці 1811 р. начальник Одеського митного округу Є. Зальфельт для перевірки виконання дієздатності митної варти здійснив об'їзд ділянки кордону від Маяка на Дністрі через Овідіополь до Очаківського гирла і морським берегом до Одеси, а звідти до Херсона, митний контроль за якою покладався на ввірений йому округ [16]. Проаналізувавши ситуацію, він у січні 1812 р. звернувся у Департамент зовнішньої торгівлі зі своїми пропозиціями щодо покращання митного контролю та запобігання контрабанді, вказавши на необхідність ліквідації Херсонської та Миколаївської митних застав і передачі їх функцій Очаківській та на доцільність улаштування по периметру кордону митних наглядачів і об'їзних постів зі шлюпками [2, арк. 28–29]. Є. Зальфельт пропонував збільшити кількість об'їждчиків

в окрузі до 100 [2, арк. 5], вважаючи, що такі заходи сприятимуть «общему прекращению злоупотреблений на Черном море». Департамент направив пропозиції Є. Зальфельта на розгляд новопризначеному начальнику Одеського митного округу І. Бларамбергу й узгодження з Херсонським військовим губернатором де Рішельє. Новий керівник одеських митниць з пропозиціями Є. Зальфельта не погодився, і митний кордон поза межами портових митниць залишався прозорим. Причину відмови від пропозицій Є. Зальфельта І. Бларамберг пояснював тим, що за існуючої системи комплектування об'їждчиків та наглядачів неможливо заповнити всі штатні одиниці [11].

У 1827 р. за пропозицією міністра фінансів Є. Канкріна сенат ухвалив «Положение об устройстве таможенной пограничной стражи». Згідно з цим документом на прикордонну варту, крім охорони кордонів, покладалося збирання мита. Митна прикордонна варта вздовж європейського кордону імперії закріплювалася за митними округами, у структурі яких знаходилися напіввійськові формування – Згідно з Положенням прикордонна митна варта мала таку організаційну структуру: бригади, напівбригади, окремі роти і підпорядковувалась начальникам митних округів. В українських губерніях було сформовано три бригади (Віленська, Волинська, Херсонська), дві напівбригади – по дві роти в кожній (Одеська, Таврійська), а також окрема Керч-Єнікальська рота [3]. За штатним розписом 1829 р. у підрозділах прикордонної митної варті проходили службу 11 бригадних та напівбригадних командирів, 31 командир роти, 119 наглядачів, 156 помічників наглядачів, 37 секретарів, 3 282 нижчих чинів [16, Ф. 15863, оп. 1, спр. 5, арк. 72]. Керівництво вартою здійснювали цивільні особи, які перебували на службі в Департаменті зовнішньої торгівлі.

Під час реформування системи охорони митного кордону імперський уряд постійно експериментував, шукаючи найбільш вдалу організаційну структуру за критерієм ефективність – вартість. Одним із організаційних варіантів стало залучення козацьких військ. За проектом, ухваленим Миколою І 14 вересня 1832 р., 1-й та 2-й Малоросійські козацькі полки, як досвідчені в охороні кордону і боротьбі з контрабандистами, направлялися на укомплектування митної варті. Перш за все козаками посилювалися Скулянський та Ізмаїльський митні округи. У січні 1833 р. чотири ескадрони 2-го Малоросійського кінного козацького полку відправлялися з м. Ковно до Бессарабської губернії [19, Ф. 1284, оп.1, спр. 95, арк. 38–39]. Козаки 1-го Малоросійського полку увійшли до складу Радзивилівського і Юрбургського митних округів. До бригад митної варті козаків зараховували на посади кінних об'їждчиків і піших стражів.

Таким чином, у другій чверті ХІХ ст. митне відомство Російської імперії отримало можливість не лише виконувати фіскальні функції, а також контролювати митний кордон і вести боротьбу з усіма проявами контрабанди.

Як приклад розглянемо західний митний округ на території України – Радзивилівський, до складу якого входили: Радзивилівська, Бердичівська, Гусятинська, Дружкопольська, Волочиська, Ісаковецька митниці та Волинська бригада прикордонної варті. Волинська прикордонна бригада, а йтиметься головним чином про неї, розташовувалась уздовж митного кордону у дві лінії, тобто кордон захищався двома ешелонами, відповідно до штату, затвердженого 29 березня 1829 р. [19, арк. 182]. Дислокація рот, загонів, бригади прив'язувалася до населених прикордонних пунктів, мешканці яких вели жваву прикордонну торгівлю, до шляхів сполучень. Обов'язковим було розташування прикордонних постів навпроти австрійських митниць [19, арк. 174].

На особливості дислокації підрозділів Волинської бригади ми звернули увагу невипадково. Митники західних митних округів вели фактично війну з контрабандистами. Одночасно контрабанда набуває якостей складної, добре організованої і керованої сили. Уже 1832 р. уряд змушений на кордоні з Пруссією в Юр-

бурзькому митному окрузі посилити прикордонну варту двома ескадронами кавалерії [20, с. 27].

У прикордонних повітах Волинської та Подільської губерній ситуація з контрабандою загострюється після поразки польського повстання. До звичайної економічної контрабанди додається ще й політична. Таємні польські організації, до складу яких входили й місцеві дворяни, регулярно отримували нелегальну літературу з австрійської Польщі [17].

Перед прикордонниками поставили завдання по можливості взагалі припинити контакти між польським населенням двох імперій, крім територій митниць. Але керівництво Міністерства фінансів і Департаменту зовнішньої торгівлі, посиляючись на нестачу людей, не гарантувало виконання цього завдання. Тому, починаючи з 1834 р., постійно клопотало перед Військовим міністерством та імператором Миколою I про додаткове залучення регулярної армії для допомоги митникам за прикладом пруського кордону. Після неодноразових звернень особисто міністра фінансів Є. Канкріна це прохання було задоволено, командирові III піхотного корпусу Д. Бібікову наказувалося виділити війська для допомоги прикордонникам (наказ № 1755 від 22 вересня 1838 р.).

Для проведення рекогносцировки направили капітана Генерального штабу Печковського, а також наряд сил у складі двох батальйонів Єрванського єгерського полку, одного батальйону Севського піхотного полку і батареї 8-ї артилерійської бригади [19, арк. 175]. З батальйонів сформувалося 30 загонів. Кожний загін складався із 40 рядових, 4 унтер-офіцерів, 1 обер-офіцера. Штаб, резерв і тил дислокувались у Радзивиліві [19, арк. 176]. 9 лютого 1838 р. війська разом із прикордонниками розпочали патрулювання митного кордону. У той же час усі чудово розуміли тимчасовість таких заходів, тому 25 листопада 1838 р. начальник Радзивилівського митного округу запропонував збільшити штат прикордонної бригади на 1 наглядча, 2 помічників наглядча, 108 об'їждчиків, 306 вартових, а також увести посади ветеринарного лікаря, 3 писарів, 7 ковалів. Для оптимізації системи охорони митного кордону начальник округу виклав пропозицію щодо зміни зони відповідальності округу. У пропозиції була вимога включити до складу Радзивилівського митного округу митні пости Гродненського округу, щоб зосередити захист кордонів з Австрією силами одного округу. Слід зазначити, що штатне підкріплення для прикордонної бригади, на якому наполягав начальник округу, було затверджено ще наприкінці 1838 р.

Цікаве, на наш погляд, і соціальне забезпечення служби прикордонників XIX ст. Якщо порівняти грошове утримання прикордонників і чиновників митниць, то перевага перших відчутна. Так, річне жалування митника Санкт-Петербурзької митниці становило залежно від посади від 285 до 171 руб., у той час як прикордонника-наглядча – 700. Таким чином, труднощі та ризики прикордонної служби матеріально компенсувалися державою [19].

На чорноморському узбережжі охорону митного кордону забезпечувала Таврійська напівбригада. На початок 1853 р. цей підрозділ складалася з 2 рот, які включали по 2 загони, а особовий склад дислокувався по узбережжю Чорного моря від Перекопу до селища Карангат на 28 постах. Штаб напівбригади знаходився у Сімферополі і включав командира, запасного офіцера, ветеринарного лікаря, двох секретарів та сім ковалів [19, арк. 191]. Чисельність 1-ої роти на дистанції від Перекопу до Фороського поста нараховувала 8 офіцерів, 123 нижчих чинів: у тому числі 94 кінних і 29 піших [6, с. 47]. Чисельність 2-ої роти на дистанції від Мухолатського до Карангатського постів – 6 офіцерів і 107 нижчих чинів (69 кінних і 38 піших). Довжина ділянки митного кордону, закріпленого за Таврійською напівбригадою – 1 001 верста.

Напередодні Східної війни 1853–1856 рр. чисельність прикордонної варті складала 11 566 офіцерів та нижчих чинів. Наприкінці 80-х рр. XIX ст. функці-



онувало 8 прикордонних округів. Власне, на західних кордонах Російської імперії службу забезпечували 4-й і 5-й прикордонні округи, управління яких дислокувалися відповідно в Бердичеві (з 1903 р. у Києві) й Одесі. 4-й Київський прикордонний округ мав у своєму складі 5 бригад: 16 Сандомирську, 17 Томашівську, 18 Волинську, 19 Волочиську, 20 Хотинську; 5-й Одеський – 21 Скулянську, 22 Ізмаїльську, 23 Одеську, 24 Кримську та Керченський відділ [21, с. 48].

У 1893 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 міністру фінансів, якому присвоюється звання шефа прикордонної варти. При Міністерстві фінансів створюється управління корпусу (командир – помічник – чини для доручень – штаб корпусу). За Положенням 1893 р. штаб складався з таких відділів: стройового, мобілізаційного, прикордонного нагляду, господарського, а на місцях – управління прикордонних округів. Система управління корпусом була багатоступеневою: корпус – округ – бригада – загін – пост. Ця структура діяла до 1918 р. Загін охороняв дистанцію 80–150 верст. У середньому кількість охорони на одну версту становила: на кордоні з Пруссією – 9 рядових, з Австрією – 6 рядових, з Туреччиною – 3, на узбережжі Чорного моря – 1. На 1914 р. у складі окремого прикордонного корпусу було 34 бригади, два особливих відділи, 118 відділів, 595 загонів, 1 899 постів [9, с. 225].

Якщо на сухопутному кордоні кінні об'їзджики та піші вартіві стримували порушників митного кордону, то на морі контрабандисти діяли майже безперешкодно. Особового складу прикордонної варти вистачало лише на охорону прибережної смуги. У зв'язку з цим у 1830 р. Морське міністерство після клопотання Міністерства фінансів виділило зі складу Чорноморського флоту для прикордонного нагляду бриг «Меркурій», шлюпи «Діана», «Ласточка». Інструкція для них передбачала: *«Конфисковують любые суда, пристающие к берегу мимо карантинных и таможен, а также уличенных в контрабанде и оказавших сопротивление»* [16, арк. 10]. У подальшому флот відрядив для допомоги митного відомства шлюпи «Вестник» та «Жаворонок». Але це були паліативні заходи, а оперативна ситуація підказувала про необхідність Департаменту зовнішньої торгівлі сформувати відомчий митний флот. У 1832 р. Департамент зовнішньої торгівлі видав *«Правила для отвращения тайного водворения товаров на мелких береговых судах»*. У зв'язку з цим начальникам митних округів надавалося право укладати контракти на оренду комерційних суден і команд, якщо сума контракту не перевищувала 1 тис. крб. Досвід оренди приватних суден не забезпечував головного показника успішності охорони морської ділянки митного кордону – систематичності здійснення охоронних функцій. Але для цього потрібно було змінювати митне законодавство. Процес створення морської митної охорони на принципах регулярності розпочався у 1860-х рр.

Для підготовки пропозицій з організації морського нагляду Департамент митних зборів запропонував начальникам митних округів надати свої пропозиції з приводу організації морської прикордонної варти, а також для вивчення досвіду в цьому питанні відрядив до Франції та Англії начальника Ризького митного округу контр-адмірала В. Штофрегена. Пропозиції округів і матеріали В. Штофрегена було розглянуто спеціальною комісією, до складу якої входили представники Міністерства фінансів, Морського міністерства, Міністерства закордонних справ. Результатом роботи комісії стали законопроекти *«Дополнительных законодательных постановлений, касательно русских и иностранных судов, входящих в территориальное море»* та *«Инструкции для действий крейсеров, учреждаемых для преследования морем контрабанды»*. В пояснювальній записці до матеріалів зазначалося: *«... значительное развитие контрабанды морем заставило Таможенное ведомство обратиться к изысканию способов противодействия возникшему злу, и привело оно к убеждению в необходимости учрежде-*

ня, крім берегової стражи, морського прибережного надзора як єдинственого средства охоронити казну від убитків і зупинити постійно посилюючуся дерзость контрабандистів» [16, арк. 12].

1 липня 1868 р. Державна рада розглянула та імператорським указом затвердила морський нагляд за недопущенням суднами контрабанди. Але практична реалізація цього проекту розпочалася лише 14 липня 1872 р., коли Олександр II затвердив пропозицію Міністерства фінансів про створення на Балтійському морі першої крейсерської флотилії, асигнувавши на ці заходи 507 тис. руб. [8, с. 381].

У 1876 р. за пропозицією міністра фінансів М. Х. Рейтерна, морський митний нагляд створюється і на Чорному морі [12, с. 80–87]. До 1900 р. митний нагляд на Чорному морі виконували парусні шхуни, пароплав «Измаил» та парові катери «Вилково» і «Дунай». Лише у 1898 р. Міністерство фінансів замовило для Чорного моря спеціалізовані кораблі – митні крейсери: «Ястреб», «Ворон» та «Коршун». У 1900 р. кораблі розпочали прикордонну службу. Основними зонами патрулювання чорноморських прикордонних крейсерів були підходи до акваторії Одеського порту, Керченська протока, Дунайське гирло [4]. Дії митної флотилії давали свій позитивний результат. Так, лише з 1873 до 1883 рр. кораблями флотилії було затримано 1 тис. суден з контрабандними товарами [18, с. 16]. Крім того, сам факт служби митних крейсерів на морі та спільний контроль з прикордонниками на береговій ділянці кордону, знижували активність протиправної діяльності контрабандистів та їхніх помічників із місцевого населення [10, с. 19].

Історія організаційної структури прикордонної митної варті Російської імперії на території українських губерній продемонструвала деякі закономірності. Вони полягали в тому, що із створенням внутрішнього виробництва панівна фіскальна функція починає відходити на другий план. Інститут митного відкупу більш-менш успішно розв'язував проблему наповнення бюджету, але відкупна система повністю ігнорувала завдання захисту внутрішнього ринку. Ця закономірність проявилася після набуття чинності захисного митного тарифу 1724 р., тому що відкупника цікавила проблема виконання контрактного зобов'язання перед державою і при цьому отримання свого прибутку. В таких умовах питання охорони митного кордону залишалось без уваги. Але перехід до регулярної системи охорони митних кордонів став можливий лише після виконання таких умов: міжнародної визначеності міждержавних кордонів, наявності необхідних фінансових та людських ресурсів, нормативно-правове забезпечення охорони митного кордону. До розв'язання цих умов російські урядовці змогли підійти лише 1820-х рр.

Історичний досвід підтвердив ефективність структури митних органів, яка включала прикордонну варту. Це дозволяло митному відомству повноцінно й відповідально виконувати складну функцію – правоохоронну (вести боротьбу з контрабандою). В умовах ліберальної економіки неможливо було стовідсотково побороти це явище. Найефективнішим способом боротьби з контрабандою, на наш погляд, залишається економічний метод. Ідеться про розвиток внутрішнього ринку й збільшення купівельної спроможності населення. Цей шлях розвитку еволюційний і відповідно довготривалий. Але в реаліях суворой зовнішньоторгівельної боротьби між країнами в XIX – на початку XX ст., у першу чергу, зміцнювався правоохоронний інститут, у ролі якого й виступав Окремий корпус прикордонної варті.

### Бібліографічні посилання

1. Головка Ю. І. Матеріали фонду Новоросійської губернської креслярні державного архіву Херсонської області як джерело до історії зовнішньої торгівлі та боротьби з контрабандою на півдні України наприкінці XVIII – на початку XIX ст. / Ю. І. Головка // Наук. пр. іст. факультету Запорізького нац. ун-ту. – 2009. – Вип. XXVII. – С. 319–323.
2. Державний архів Одеської області. – Ф. 40, оп. 1, спр. 47, арк. 2, 5, 28, 29.

3. **Дмитриев С. С.** Пограничная служба в России в первой половине XIX века / С. С. Дмитриев // Пограничник. – 1944. – № 7. – С. 40–46.
4. История отечественного судостроения : в 5 т. – СПб., 1996. – Т. 2.
5. **Кисловский Ю. Г.** Контрабанда: история и современность / Ю. Г. Кисловский. – М., 1996.
6. Краткая история-хроника Пограничной стражи и выделение ее в Отдельный корпус // Пограничник. – 1907. – № 15. – С. 34–45.
7. **Лодыженский К.** История русского таможенного тарифа / К. Лодыженский. – М., 2005.
8. Министерство Финансов 1802–1902. – СПб., 1902.
9. **Морозов О. В.** Митна система Російської імперії в українських губерніях (XVIII – початок XX ст.) / О. В. Морозов. – Д., 2011.
10. **Морозов О. В.** Флот митного відомства Росії XIX – на поч. XX ст. / О. В. Морозов // Грані. – 2003. – № 6. – С. 16–20.
11. **Орлик В. М.** Податкова політика Російської імперії в Україні в дореформений період / В. М. Орлик. – Кіровоград, 2007.
12. **Пилипенко А. Н.** Охрана русских границ и борьба с контрабандой на Черноморском побережье Кавказа (1829–1853 гг.) / А. Н. Пилипенко // Сб. ст. отделения погранологии Междунар. Академии информатизации. – Вып. 5. – Ч. 2. – М., 1998. – С. 80–87.
13. **Плеханов А. М.** Отдельный корпус пограничной стражи Императорской России 1893–1917 / А. М. Плеханов. – М., 2003.
14. **Поташнікова Г. В.** Особливості контрабандного промислу на Правобережній Україні наприкінці XIX – на початку XX ст. / Г. В. Пташнікова // Актуальні проблеми вітчизняної та всесвітньої історії : [наук. записки Рівненського держ. гуманітарного унту]. – Рівне, 2008. – Вип. 12. – С. 30–33.
15. Російський державний архів давніх актів. – Ф. 16, оп. 1, спр. 797, ч. 5, арк. 89–90, 91.
16. Російський державний військово-історичний архів. – Ф. 485, оп. 1, спр. 147, арк. 12.
17. **Семенов А.** Изучение исторических сведений о российской внешней торговле и промышленности с второй половины XVII-го столетия по 1858 год / А. Семенов. – СПб., 1859.
18. Судовой список 1904 года. – СПб., 1904. – 332 с.
19. Центральний державний історичний архів України у м. Києві. – Ф. 442, оп. 788а, спр. 164, арк. 152, 153, 174, 175, 176, 182, 189, 191.
20. **Чернушевич М. П.** Материалы к истории пограничной стражи / М. П. Чернушевич. – СПб., 1901.
21. **Чернушевич М. П.** Материалы к истории пограничной стражи / М. П. Чернушевич. – Ч. 2. Вып. 2. Служба в военное время. Крымская кампания 1854–1856 гг. – СПб., 1904.

*Надійшла до редколегії 11.12.2012*

УДК 94 (73) (092)

**С. И. Бобылева**

*Днепропетровский национальный университет имени Олеся Гончара*

## **ТЕОДОР РУЗВЕЛЬТ – ОДИН ИЗ КОНСТРУКТОРОВ ГЕОПОЛИТИКИ США**

**Розглянуто роль і місце Теодора Рузвельта у розвитку Сполучених Штатів Америки. Проаналізовано геополітичну стратегію уряду Рузвельта.**

*Ключові слова:* Теодор Рузвельт, США, президент, геополітика.

**Рассмотрены роль и место Теодора Рузвельта в развитии Соединенных Штатов Америки. Проанализирована геополитическая стратегия правительства Рузвельта.**

*Ключевые слова:* Теодор Рузвельт, США, президент, геополитика.

© С. И. Бобылева, 2012