

УДК 94(477.75):625.08

Л. М. Золотар

## ШОСЕЙНИЙ ЗБІР НА ДОРОГАХ ТАВРІЙСЬКОЇ ГУБЕРНІЇ В ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ СТОЛІТТЯ

*Стаття присвячена особливостям впровадження і доцільності шосейного збору на дорогах Таврійської губернії. Розкрито специфіка вибору місць розташування застав для здійснення шосейного збору. Розглянуті основні складові шосейного збору та механізми його запровадження. З'ясовані категорії, які підлягали шосейному збору та ті, які звільнялися від нього, розміри такси для проїжджаючих та орієнтований прибуток від діяльності застав.*

**Ключові слова:** шосейний збір, застава, квитанція, бюлетень, ярлик, такса.

Друга половина ХІХ століття пов'язана з соціально-економічними і політичними перетвореннями в Російській імперії. Не минули модернізаційні зміни і податкову систему імперії. Були введені різного роду податки, збори і повинності. Не виключенням стали і шляхи сполучення як пріоритетна галузь для податкової системи.

Як наслідок, у другій половині ХІХ був введений спеціальний дорожній (шосейний) збір, який накладався за проїзд, провіз вантажів, прогін скоту по шосейним дорогам. Збір контролювався Міністерством шляхів сполучення, всі зібрані кошти повністю поступали до державної казни.

Впровадження та особливості здійснення шосейного збору розглянемо на прикладі Таврійської губернії, в якій була розгалужена мережа шосейних доріг. Обрана губернія займала важливе стратегічне і соціально-економічне становище в Російській імперії.

Окремі аспекти досліджуваної теми знайшли відображення у ряді праць сучасних авторів О.В. Толкушкіна [1], Л.М. Ликова [2], Л.П. Окуневої [3] та інших. Проте в їх працях зазначена тема вивчається фрагментарно і стосується взагалі податкової системи Російської імперії. Дана проблематика не стала предметом окремого дослідження у вітчизняній історіографії.

Щоб здійснювати шосейний збір перед керівництвом Кримської ділянки шосейних доріг стояло завдання з визначення доцільності проведення збору, будівництва застав та механізму проведення шосейного збору.

Згідно зі свідченнями начальника Кримської ділянки шосейних доріг Руденка щодо руху проїжджаючих та вантажів, всі шосе можуть бути розділені на дві ділянки. Перша ділянка від м. Сімферополя до м. Ялти, друга – від гір Севастополя до м. Ялти. Після огляду і збору інформації з цього питання інженер Руденко запропонував будівництво застав лише на ділянці від м. Ялти до м. Сімферополя та від м. Ялти до м. Севастополя.

Планувалося будівництво двох застав на цій ділянці. Одну в 13 верстах від м. Сімферополя поблизу ст. Мамут-Султан, щоб перехопити вантажі, які прямують до Сімферополя із долини Салгира. Другу в 3-х верстах від м. Алушти, по дорозі з м. Алушти в м. Ялту, тому що так можливо було контролювати всі вантажі, які везлися з м. Сімферополя в м. Ялту. Через цей тракт відбувалося основне постачання всім необхідним м. Ялти, а також через цю заставу рухалась частина вантажів і пасажирів з Південного берегу [4, арк. 28].

На ділянці від м. Севастополя до м. Ялти планувалось будівництво лише однієї застави поблизу села Чаталь-Кая, так як вантажне перевезення по цьому тракту не було значним і головним чином було зосереджено на останньому перегоні.

Завантаженість руху була по ґрунтовій дорозі від м. Ялти до гір Яйли. Особливо в літні місяці в день по цій дорозі проїжджало до 200 підвод, але ця дорога не була шосована і неможливо було на ній будівництво застав. Лише при продовженні її до м. Бахчисараю, через Біюк і Кучук-Узенбеш та при шосуванні цієї ділянки можливо використовувати її для шосейного збору [4, арк. 29].

На Судакській дорозі, так як вона була недобудована, неможливо було прослідкувати напрям руху вантажів та їх кількість. Тому будівництво застав на цій ділянці Кримських шосейних доріг не передбачалось.

За підрахунками начальника Кримської ділянки шосейних доріг, загальна кількість коней і волів, які прослідували по шосе, на ділянці від м. Сімферополя до м. Ялти 26800 і від м. Ялти до м. Севастополя 14000. Рахуючи середній шосейний збір для коней і волів в першому випадку 30 коп. і в другому випадку 20 коп., отримали суму в 12919 крб. (26800\*30+1400\*20). На цю суму можливо було розраховувати при введенні шосейного збору на Кримській ділянці. Але ця сума неостаточна, так як шосейний збір може з часом значно збільшитись, а особливо, на тракці від м. Ялти до м. Сімферополя.

Сума утримання застав складалася з заробітної плати начальнику застави 720 крб., заробітної платні 2-м канцелярським службовцям по 300 крб. кожному, разом 600 крб. На господарські витрати – 1250 крб., разом сума складала на утримання однієї застави – 2570 крб., а для трьох застав, які повинні були функціонувати на Кримських шосе сума становила 7710 крб. за рік. Таким чином, чистий прибуток казни, на який можливо було розраховувати в перший період при введенні шосейного збору на Кримських шосе був 5209 крб. Витрати щодо утримання приміщень для службовців на заставах і самих застав становив 600 крб. для однієї і відповідно 1800 крб. для всіх [4, арк. 29 зв. - 30].

Для регулювання шосейного збору, на думку інженера Руденко, для Кримських застав може бути без змін прийнята інструкція і поверстовий шосейний збір, який діяв на дорогах Кавказького управління [5, с. 23]. Щодо правил шосейно-дорожнього збору на дорогах, які знаходилися у відомстві Міністерства шляхів сполучення, на Кримському півострові дорожньому збору підлягали:

1. диліжанси, коляски, фаєтони та різні різновиди транспорту, які могли використовуватися для перевезення пасажирів і вантажів;
2. проїжджаючі у власних справах, як на поштових конях, так і на вільно найнятих та власних;
3. проїжджаючі у державних справах у власних чи найманих екіпажах;
4. транспортні засоби страхових контор, а також інші транспортні засоби та обози, які склалися з декількох підвод чи були поодинокі. Вони повинні були відправленні по накладній, в якій зазначалося місце з якого вони виїдуть на шосе;
5. обози візників з тимчасово-відпускними найманими чиновниками;
6. всі вози з сільськогосподарською продукцією, а також з всіма фабричними та мануфактурними товарами;
7. поштові коні під екіпажем царського двору;
8. паромні екіпажі і вози, які відправленні з одного місця в інше;
9. гарби і сани, з вантажем і без нього та не запряжені коні, як такі що ведуться на продаж, та ті, що використовуються в інших цілях;
10. в'ючні коні та верблюди;
11. будь-яка дрібна та велика худоба, яку женуть із ближніх сіл в околиці застави на пасовиська і в зворотному напрямку [6, с. 94].

Існували категорії, які звільнялися від дорожнього збору:

1. всі проїжджаючі по державних справах на перекладних бричках чи возах;
2. у справах розмежування земель та по судовим справам, які пов'язані були з державними інтересами, але при наявності повістки;
3. чиновники шосе Кримської ділянки, а також земські чиновники, які їхали у справах, при наявності в них посвідчення, яке засвідчувало їх посаду;
4. місцеві жителі, які виїжджали на шосе для прогулянки на недалекій відстані чи для проїзду в екіпажах, але не мали з собою скринь, валіз та іншої дорожньої атрибутики. Проїзд здійснювали також в дροжках, санях чи в інших візках;
5. ямщики, які їхали без пасажирів і місцеві селяни без вантажу;
6. родини різних податних станів, які переселялися в іншу губернію;
7. інші проїжджаючі, які виїжджали на шосе з об'їзної дороги і потім повертали на них знову, не доїжджаючи до застави;
8. обози, які рухались при військах і окремих частинах;
9. вози при партіях заарештованих;
10. державні вози з провіантом і фуражем для військ, які розміщувалися при шосе;
11. вози з будівельними матеріалами для шосе;
12. коні, які поставлялися військам для ремонту;
13. рогата і будь-яка велика і дрібна худоба, яка гналася на пасовище і в зворотному напрямку із ближніх до застави поселень [6, с. 94-95].

Щодо процедури зняття шосейного збору, то вона здійснювалась згідно з інструкцією "Про шосейно-дорожній збір на дорогах, які входили в відомство Міністерства шляхів сполучення Кримського півострову".

Шосейний збір проводився шосейно-дорожніми заставами, по затвердженім табелям, таксам і правилам, які були на кожній заставі у керівництва.

На заставах вивішувались спеціальні оголошення: на яких заставах і згідно з яким розпорядження збирався дорожній збір.

Збір коштів проводився під час літнього і зимового періоду, літній період вважався з 1-го квітня по 1-е листопада, а зимовий – з 1 листопада по 1 квітня наступного року.

Наведемо таксу шосейного збору на ділянці Кримських шосейних доріг, зазначивши категорії, які підлягали збору та сума збору.

- 3 поштових екіпажів і з приватних диліжансів за кожного запряженого коня в зимовий період збирали 4 коп., в літній період - 3 коп.
- 3 екіпажів імператорського двору і з усіх проїжджаючих по приватним справам, на будь-якому екіпажі за кожного запряженого коня в зимовий період збирали 4 коп., в літній період – 3 коп.
- 3 будь-якого вантажного транспорту на 4 колеса, за кожного запряженого коня, вола, якщо число їх не більше 4-х з широкими ободами, ковані в зимовий період збирали 4 коп., в літній період – 3 коп.
- 3 будь-якого вантажного транспорту на 4 колеса, за кожного запряженого коня, вола, якщо число їх не більше 4-х з вузькими ободами, ковані в зимовий період збирали 5 коп., в літній період – 4 коп.
- 3 будь-якого вантажного транспорту на 4 колеса, за кожного запряженого коня, вола, якщо число їх не більше 4-х і вони нековані в зимовий період збирали 6 коп., в літній період – 5 коп.
- 3 будь-якого вантажного транспорту на 4 колеса, за кожного запряженого коня, вола, якщо число їх більше 4-х в зимовий період збирали 7 коп., в літній період – 6 коп.

- 3 татарської гарби, з вузькими колесами, з вантажем, за кожного вола чи коня, якщо кількість їх не більше двох в зимовий період збирали 9 коп., в літній період – 8 коп.
- 3 татарської гарби, з вузькими колесами, з вантажем, за кожного вола чи коня, якщо кількість їх більше двох в зимовий період збирали 10 коп., в літній період – 9 коп.
- За будівельний матеріал, який перевозився на двох колесах, за кожного вола чи коня в зимовий період збирали 9 коп., в літній період – 8 коп.
- Перевезення волоком, за кожного вола чи коня в зимовий період збирали 10 коп., в літній період – 9 коп.
- 3 транспортних засобів, екіпажів, повозок і гарб без вантажу, за кожного вола чи коня в зимовий період збирали 2 коп., в літній період – 2 коп.
- За кожного в'ючного коня, вола в зимовий період збирали 4 коп., в літній період – 3 коп.
- 3 кожного в'ючного верблюда в зимовий період збирали 6 коп., в літній період – 5 коп.
- 3 вершника в зимовий період збирали 2 коп., в літній період – 2 коп.
- 3 прогону скоту: верблюди збирали по 2 коп. як в зимовий, так і в літній період, велика худоба по - 1 коп. як в зимовий, так і в літній період, дрібна худоба по - ½ коп. як в зимовий, так і в літній період [4, арк. 22].

Після збору коштів на заставах проїжджаючим видавались ярлики і квитанції встановленої форми. При проїзді диліжансів, омнібусів і взагалі багатомісних екіпажів поштового відомства чи інших приватних закладів, ярлики і квитанції видавались провіднику, який і сплачував шосейний збір.

Збір проводився на першій заставі, при кожному проїзді сплачували за весь шлях слідування.

Бланки означених ярликів і квитанції друкувалися Міністерством шляхів сполучення, які потім розсилалися по заставах в переплетених книгах. Кожний бланк складався з трьох частин: квитка, ярлика та квитанції.

В бланку начальник застави вписував рік, місяць, дату та відстань з сумою збору. Ярлик з квитанцією залишався у проїжджаючих, а квиток – у книзі на заставі.

Заборонялось видавати ярлики, які мали якісь виправлення, вони вважались недійсними.

Начальники застав повинні були стежити, щоб не виникали черги біля застав, які заважали руху транспортним засобам.

Отже, керівництво держави шукало різні джерела поповнення державного бюджету, саме тому було запроваджено шосейний збір. Керівництво Київського округу шляхів сполучення відкрило три застави на ділянці Кримських шосе, вважаючи це досить вигідною з фінансової сторони справою, яка з кожним роком повинна була збільшувати надходження до державної казни.

#### Джерела та література

1. Толкушкин А. В. История налогов в России / А. В. Толкушкин. – М. : "Юристь", 2001. – 432с.
2. Лыкова Л. Н. Налоги и налогообложение в России / Л. Н. Лыкова. – М. : Дело, 2004. – 400с.
3. Окунева Л. П. Налоги и налогообложение в России / Л. П. Окунева. – М. : Финстатинформ, 1996. – 222с.
4. Центральний державний історичний архів України, м. Київ. – Ф.692. – Оп.11. – Спр.11. – 72 арк.
5. Полное собрание законов Российской империи (ПСЗРИ). – СПб., 1881. – Собр. II. – Т. LIV. – Ч.1. – 562 с.
6. Проект Устава путей сообщения. – СПб., 1884. – 201с.
7. Устав путей сообщения с разъяснениями правительствующего сената / Сост. А. А. Якушев. – СПб., 1911. – 287с.
8. ПСЗРИ. – СПб., 1856. – Собр. II. – Т.XXX. – Ч.1. – 778с.
9. ПСЗРИ. – СПб., 1851. – Собр. II. – Т. XXVI. – Ч.2. – 385с.
10. Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798-1898 гг.). – СПб. : Типография Министерства путей сообщения. – 292 с.

#### **Золотарь Л. Н. Шосейный сбор на дорогах Таврической губернии во второй половине XIX века**

*Статья посвящена особенностям внедрения и целесообразности шосейного сбора на дорогах Таврической губернии. Раскрыта специфика выбора мест расположения застав для осуществления шосейного сбора. Рассмотрены основные составляющие шосейного сбора и механизмы его внедрения. Определены категории подлежащие шосейному сбору и те, которые освобождались от него, размеры таксы для проезжающих и ориентировочная прибыль от деятельности застав.*

**Ключевые слова:** шосейный сбор, застава, квитанция, бюллетень, ярлык, такса.

#### **Zolotar L. N. Highway tax on the roads of the Tavric provance in the second half of nineteenth century**

*The article concerns the peculiarities of the implementation and expediency of highway tax on the roads of the Tavric provance. Disclosed specific choice of locations outposts for collecting highway tax. The main components of the highway tax and ways of its implementation are examined. Identified the categories to be highway tax and those exempt from it, size fee for travelers and estimated profit of outposts.*

**Keywords:** highway tax, outpost, receipt, bulletin, label, fee.