

ІСТОРІЯ УКРАЇНИ



УДК 94(477.74)

DOI: 10.31651/2076-5908-2019-2-37-45

ГРИШИНА Катерина Андріївна,
асистент кафедри українознавства,
Одеської державної академії
будівництва та архітектури
Orcid ID: 0000-0002-3521-6691
e-mail: katryn-zz88@ukr.net

СТАНОВЛЕННЯ Й ОРГАНІЗАЦІЯ ОДЕСЬКОЇ МИТНОЇ СПРАВИ НАПРИКІНЦІ XVIII ст. (на матеріалах Державного архіву Одеської області)

У статті на основі документів представлено загальну інформацію щодо становлення та розвитку митної служби Південного регіону України. Проаналізовано діяльність роботи перших штатних митників. Міститься фактичний матеріал про професійну роботу перших керівників з початку створення Одеської портової митниці.

На основі матеріалів архіву проаналізовано діяльність та розвиток Південної митниці на фоні зовнішньої торгівельної політики держави. Доведено, що процес формування митної справи займав важливе місце у розвитку всієї системи митних установ країни, доходи, які потрапляли в державний бюджет та її структура.

Ключові слова: *портова митниця, комерц-колегія, карантин, Одеський порт, контрабанда, митний тариф, гавань.*

Постановка проблеми. Розвиток сучасної української державності пов'язаний з історичним досвідом її митних органів. Протягом кількох століть Україна формувалась під впливом традицій різних країн, будуючи власну державу і митну систему. Яскравим прикладом для розвитку економічних інтересів державних кордонів послужила Одеська митна служба – перша цивільна установа міста.

З кінця XVIII ст. на території сучасної Одещини особливо гостро про себе заявила проблема відсутності повноцінної системи охорони митного кордону. У 1795 р. на чорноморському узбережжі була заснована Одеська портова митниця. Актуальною постає проблема у становленні, розвитку та організації митної справи Одеси з її зародження і формування штату. Спрямована особлива увага на дослідженні митної справи з опрацюванням документальних матеріалів архіву. Науковим завданням є вивчення структури розвитку Одеської митниці кінця XVIII ст.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Для дослідження становлення та організації Одеської митної справи кінця XVIII ст. були використані матеріали Державного архіву Одеської області (ДАОО), зокрема листування митних інспекторів, рапорти державних

службовців, накази імператорів Російської імперії до Південної митниці, починаючи з 1795 р. Це матеріали Одеської портової митниці за 1795 – 1914 років [5] та документи Новоросійського митного інспектора Е. Зальфельта 1800 – 1801 років [12].

Для розгляду проблеми становлять інтерес книги першого історика Одеси А.О. Скальковського «Записки про торгівлю і промислові сили Одеси» [18], «Перше тридцятиліття історії міста Одеси 1793 – 1823 рр.» [19]. В яких досліджувались загальні питання міського життя від руйнування Хаджибею, виникнення Одеської портової митної служби та Карантину і закінчуючи прибуттям до Одеси М. С. Воронцова. Історичні праці А.О. Скальковського не зважаючи на романтичний підхід, ідеалізацію подій, завдяки документальній базі, зберігають свою цінність для історичної науки, особливо через те, що деякі важливі документи з історії Південної України, які він використовував, зараз втрачені.

Детальним вивченням спорудження Одеської гавані та порту займався історик О.А. Орлов [15], який орієнтувався на архівні джерела, статистичні дані та праці А.О. Скальковського. Дослідженнями економічної історії Півдня України в період розбудови першої Одеської митниці займався одеський історик, професор М.М. Вольський [2], який дає загальну характеристику економічного стану в період зародження митної установи.

Серед досліджень ХХ ст., важливо відзначити колективну монографію начальника відділу ДАОО Л.Г. Білолусової та головного архівіста ДАОО, Г.Л. Малинової [1] в якій на основі документів досліджено становлення та значення Одеської митниці у розвитку митної справи і боротьбі з контрабандою від початку її створення 1794 р. до 1998 р.

На сучасному етапі виникненням та становленням Одеської митної справи займаються ряд дослідників: в галузі економічної історії Південної України кінця XVIII – першої половини XIX ст. одеський історик Т.Г. Гончарук [3], київський співробітник органів держбезпеки К.Є. Гальський, який вивчає митну справу з XVI – XVIII століть [4], історик Дніпровського університету митної справи та фінансів О.В. Морозов, який розглядає проблеми історії зовнішньої торгівлі та митних відносин [13] та дослідник Й.Л. Рисіч, який вивчає різні аспекти митної справи в Україні і Росії від її зародження до сучасності [17].

Невирішені раніше аспекти дослідної проблеми. Проблема становлення та організації митної справи розглядалася дослідниками в розрізі окремих хронологічних періодів або в контексті загального розвитку митної справи на території України. Щодо Південного регіону, то зазвичай історики вивчали в деталях період XIX ст., пов'язаний з появою та розвитком порто-франко. Запропонована стаття локалізує вивчення становлення та організації митної справи кінця XVIII ст. в Одесі на основі раніше не залучених до наукового обігу архівних документів.

Мета статті. Становлення та організація Одеської митної справи з початком її виникнення як комплексний аспект наукових пошуків залишається на сьогоднішній час малодослідженою проблемою. Тому метою статті є дослідження становлення та організації Одеської митної справи, від її виникнення – 1794 р. і до приходу на престол Олександра I – 1801 р., та відповідну реорганізацію митного штату.

Для досягнення сформульованої мети пропонується вирішення таких завдань: на основі аналізу архівних джерел охарактеризувати становлення, розвиток, роботу Одеської митної справи з початком її виникненням, вивчити історичні особливості штатної роботи митниці кінця XVIII ст., дослідити закономірність виникнення Одеської портової митниці з Карантинною гаванню, сформулювати науково обґрунтовані рекомендації стосовно перспективи подальших досліджень.

Викладення основного матеріалу. Перш ніж звернутися до розгляду та аналізу Одеської митної справи власне на матеріалах Державного архіву одеської області, необхідно зауважити, що багато документів за перший рік створення митної служби не збереглося. Для повної картини відтворення розвитку митниці Одеси були використані

роботи перших одеських істориків, які в своїх дослідженнях опирались на документи та статистичні дані, які не збереглися до сьогоднішнього часу.

Основною підставою для створення Одеської митниці слугував рескрипт Катерини II від 27 травня 1794 р. (усі дати надані за старим стилем) відправлений її фавориту і одночасно начальнику чорноморського флоту графу Зубову Платону Олександровичу. Згідно з цим наказом адмірал Хосе де Рібас був призначений основоположником нового міста, а помічником його був затверджений нідерландський інженер Франц де Воллан, який оглянувши ретельно береги гирла Дніпра та Чорного моря, представив план пристані і міста [19, 33-34].

Спочатку, як зазначає історик О.А. Орлов, пропонувалось побудувати військову гавань з купецькою пристанню. Роботи включали будівництво Карантинної, Практичної і Військової гавані, адміралтейства, казарм та магазинів терміном на 5 років [15, 25]. У матеріалах Державного Архіву одеської області збереглася доповідь П.О. Зубова, яка свідчить, що імператриця Катерина II виділила на побудову цих об'єктів 1993025 руб. 30 коп., але за підрахунками Х. де Рібаса і Ф. де Воллана для розбудови порту, адміралтейства, казарм та інших будівель необхідно було витратити більшу суму – 2061620 руб. [6, 1].

Задовго до побудови, імператриця, затвердила штат Хаджибеївської митниці і карантину. Вже 17 липня 1794 р. було розпочато будівництво. Перед цим губернатор Микола Михайлович Бердяєв доручив раднику Вознесенського намісницького правління Івану Івановичу Лореру зібрати відомості про поселення одеських купців та міщан, про торгівлю і товари, які експортувались за кордон, про зловживання відносно перекупки товарів та продажу по високим цінам [15, 27]. На зібрання всієї інформації І.І. Лореру давався всього рік і він це доручення успішно виконав.

Одеська митниця розпочинає свою діяльність з 12 квітня 1795 р. – день її офіційного відкриття. Для такої події спеціально було відряджено радника Катеринославської казенної палати митних справ Андрія Івановича Мілашевича. З собою він привіз необхідні форми, тарифи, узаконення, рундштук і герб [16, 13]. Основним завданням візиту А.І. Мілашевича було представлення начальника Хаджибейської митниці прем'єр-майора Михайла Михайловича Кір'якова, який раніше працював у Катеринославському прикордонному департаменті та канцелярії фельдмаршала князя Потьомкіна-Таврійського. Одночасно був відкритий і карантин, начальником якого став підполковник Микола Єгорович Карпов.

У зв'язку з утвердженням нової назви міста «Одеса» – 14 липня 1795 р., усі документи, які відносяться до митної установи, також отримали офіційний титулярій – «Одеської портової митниці» [6, 4]. Для вчасного будівництва порту, адміралтейства, казарм з доходів Новоросійського краю були залучені додаткові кошти у сумі – 312 135 руб. 73 коп. Завдяки цим коштам, як зазначав А.О. Скальковський, було побудовано шпиталь, церкву, магістрат та будівля для начальства [19, 38]. У канцелярських архівних документах зустрічаються дані про закупку різних сортів дерева, глини для побудови митниці, амбарів та карантину [11, 1]. Таким чином, перші будівлі митної служби були побудовані тимчасово з дерев'яних дошок та глини. Закладена перша пристань, яка Х. де Рібасом була названа Платонівською, на честь П.О. Зубова.

Архівні документи свідчать, що навіть у недобудовану Одеську гавань, почали прибувати турецькі кораблі з грецькими товарами для обміну на борошно та хліб. Згодом, в Одеській порт почали заходити кораблі з Неаполю, Константинополю, Галацу та Анатолії. У листі П.О. Зубова адресованому Х. де Рібасу містилося два прохання: 1) про поповнення штатного складу Одеської митниці підполковниками; 2) і дозволити не сплачувати мито з усіх закордонних товарів, які підуть на продаж ціною до 300 руб. [6, 4]. Отож, надання пільг на ввезення іноземних товарів спричинилося до зростання кількості кораблів, які заходили до Одеси і цим самим сприяло розширенню штату митної служби.

Серед архівних документів зберігся список штатних працівників Одеської митниці станом на 16 липня 1795 р. У якому значилося, що Одеса – окреме торгове місто під керівництвом генерал-губернатора графа П.О.Зубова, директор митниці – М.М. Кір'яков із платнею 500 руб. на рік, помічник директора – Іван фон Шотен (300 руб. на рік), митний наглядач – Костянтин Андреев (300 руб. на рік), пакгаузний інспектор – (150 руб. на рік), землемір – (150 руб. на рік) і 5 доглядачів (по 50 руб. на рік) [5, 20 – 21]. Всього налічувалось 11 службовців, а через кілька місяців штат було збільшено за рахунок введення посад контролера, касира, канцеляриста і вагстемпельмейстера – наглядача за вагами та штемпелями.

З відкриттям Одеської митної служби з відповідним штатом, одночасно відкрився карантин. Його штат складався із 13 службовців. Роботу карантину забезпечували: начальник М.Є.Карпов, наглядачі, квартир-мейстр та гребці. Через кілька місяців після створення карантину, в архівних документах зустрічаються рапорти М.Є. Карпова про поповнення штату за рахунок введення посад писаря, контролера, касира, канцеляриста, митного доглядача, секретаря та штаб-лікар [8, 3]. Тому з 9 вересня 1795 р. відмічається поповнення і приріст штатних працівників.

Тимчасовий портовий карантин спочатку знаходився поряд з митницею і складався з чотирьох невеликих дерев'яних споруд, але згодом був перенесений до захисного молу, що отримав назву Карантинного і утворив Карантинну гавань. Там повинні були перебувати усі судна, які прибували з місць епідемії. Решта кораблів мали право вільно входити і виходити з Одеського порту. Для їхнього швартування призначалася Практична гавань, утворена Військовим або Практичним молотом.

Архівні матеріали свідчать, що на розбудову Карантину, його утримання, виплату платні штатним працівникам, а також виплату вдовам, чоловіки, яких помирали під час епідемії на службі – на все це кошти нараховувались через звернення начальника карантину М.Є. Карпова до комерц-колегії [8, 14].

Взагалі управління Одеською митницею та Карантином носило колегіальний характер. Комерц-колегія здійснювала контроль за всіма прибутками, видатками та рухом товарів з імперії. Усі накази підписувалися трьома першими особами: директором, помічником та цолнером. Уся митна документація мала була задокументована на гербовому папері. У кінці кожного місяця митний інспектор повинен був подавати рапорт до комерц-колегії щодо надходження коштів та гербового паперу на митні витрати [8, 36].

Аналізуючи архівні документи перших років існування митної служби можна побачити багато розбіжностей у введенні роботи: не всі накази писалися на гербовому папері, багато товарів, що прибували в Одеський порт провозилися без клейма виробника, листи відправленні в сусідні митні застави доходили не вчасно, або взагалі не доходили. Але незважаючи на ці недоліки, лише за перші сім місяців свого існування Одеська митниця поповнила державну скарбницю на 68 тис. руб. [16, 16].

З відкриттям Одеського порту іноземні кораблі привозили турецькі тканини, вина, чай, кунжут, сухі фрукти, а вивозили – залізо, селітру, джгути, шкіру, віск, рибу, ікру, хліб, сало, бавовну та дерево. В архівних матеріалах збереглися накази про заборону вивезення за кордон хліба у не врожайні роки [12, 1], щодо вивезення деревини лише окремих сортів [10, 13], про заборону вивезення російських книжок та грошей [12, 44]. Проте, все частіше, траплялися випадки, коли окремі товари провозились або вивозились контрабандою. Митні службовці, для того, щоб ліквідувати ввіз та вивіз заборонених товарів вводили заборону окремим кораблям та купцям заходити до Одеського порту. Якщо заборонений товар був знайдений під час огляду, він вилучався.

О.В. Морозов поняття «контрабанда» називає неформальною економікою і пов'язує її появу в XVIII ст. із створенням міжнародного ринку, пожвавленням торгівлі, технічним прогресом та традицією митних відкупів [13, 80].

За статистичними документами за перші три роки існування Одеської портової митниці можна відстежити торгівельний обіг та діяльність роботи митної служби. Так за 1795 р. – прибуло 39 кораблів, а відбуло 22; за 1796 р. – 86 кораблів прибуло, відбуло – 64; за 1797 р. – прибуло 72 і відбуло 50 [1, 6]. Отже, на прикладі Одеської гавані можна спостерігати економічний розвиток, поживлення торгівлі, розвиток міжнародного ринку та розширення митного штату.

Скрутне становище для Одеської митної служби розпочалося з 1796 р., коли 6 листопада померла Катерина II. Імператором став Павло I, який вже 12 листопада відкликав графа П.О. Зубова з посади генерал-губернатора і назначив М.М. Бердяєва.

Нажаль збереглося дуже мало документів за 1796 – 1797 роки. Проте, з наявних рапортів відомо, що було ліквідовано комісію з будівництва південних фортець та Одеського порту, призупинено розбудову митниці і скасовано всі митні пільги [9, 49].

На початку 1797 р. Х. де Рібас в зв'язку з призупиненням будівництва Одеського порту, виїхав до Петербургу, а новим начальником став контр-адмірал П.В. Пустошкін. Його помічником для поліцейського нагляду призначили М.М. Кір'якова. Штат митної служби був замінений на новий, будівництво порту так і не було відновлено, а наявні кошти скеровано на створення окремого Магістрату для іноземців.

У кінці 1797 р. П.В. Пустошкін залишає Одесу. Новим начальником назначили капітана 1-го рангу І.Т. Овчина. В цей же час, на російському судні «Св. Миколай» з Константинополя в Одесу була завезена чума. Але завдяки героїчному вчинку шкіпера та 15 матросів, які, щоб уникнути Карантину, залишили судно і вночі на шлюпці втекли закордон, вдалося уникнути поширення пошесті. З рапорту директора Карантину М.Є. Карпова відомо, що судно «Св. Миколай» вивели на міліну і спалили з усім товаром [5, 1]. Тим самим, уникнули можливої епідемії чуми в момент її появи.

Важливою подією для прикордонно-митної варти стався один з перших арештів грецької шхуни «Феліца» у грудні 1797 р., яку після кількох пострілів з мушкетів затримали морські козаки-дозорники. З рапорту чиновника наглядача прикордонно-митної варти І. Шликова, складеного за фактом арешту шхуни, впливало, що на шхуні було близько 20 бочок вина і близько сотні іспанського сукна. Звісно, вказану кількість товару було значно занижено після конфіскації контрабанди не обійшлося і без долі козакам, і самого наглядача. Навіть через рік, після цієї справи, залишився лист від комерц-колегії, адресований інспектору Одеській портової митниці про те, що гроші виручені з вина та іспанського сукна, так і не були надіслані до установи [7, 44]. Справді, тонке сукно та вино були на той час основними статтями тіньової торгівлі, так як митні збори в період російсько-турецької війни збільшилася до астрономічних розмірів, але в зв'язку з тим, що робота митної справи ще не була достатньо централізованою, траплялися випадки коли гроші не потрапляли до державної казни.

Аби уникнути цього, наказом Павла I було узаконено заохочування митних службовців конфіскованим товаром або премією при доносі, або вилученні контрабанди [7, 273].

У 1798 р. полковник Кесь-Оглу вперше запропонував впровадити в місті режим вільної гавані, так звану другу митницю – порто-франко, що допоможе скоротити обсяг контрабанди. За словами Т.Г. Гончарука порто-франко – це зона безмитної торгівлі в мережах порту та міста, що мала неабиякий вплив на економічний розвиток всієї Наддніпрянської України [3, 38].

В цей же час було ухвалено ряд постанов: 1) Одеській портової митниці надавалось право усі товари обкладати митом, так само, як у Петербурзі та Ризі; 2) з появою іноземного Магістрату, скасовувалась комісія для поселення греків та албанців – це була перша спроба створити порто-франко, але наступного року штат іноземного Магістрату скорочувався і залишався на громадському утриманні [15, 56]. Приміщення, в якому була створена установа, наказувалося отоплювати не деревом, а комишами. Їх збирали з базарних

торговців. Скорочення штату та економія на установах свідчила про погіршення економічного становища порту.

В архівних документах 1798 р. представлений, як досить неврожайним, у зв'язку з цим, Петро I розіслав наказ по всім митним службам про заборону вивозу хліба. Щоб уникнути крадіжок і вивозу хліба контрабандою, на складах збільшили штат до двох наглядачів, які контролювали поставки хліба, ретельно перевіряли документи та рапорти [7, 36].

В цей період помітний вплив на Одеську митну систему починають справляти політичні стосунки Російської імперії з європейськими державами. Тому, уряд змінював свою митну політику відповідно до вимог тих держав, зближення з якими було бажано. У зв'язку з початком Французької революції Росія уклала угоди з Англією, Австрією, Португалією і Пруссією щодо торгівельних обмежень: не вивозити до Франції хліб і сировину та не ввозити французьку мануфактуру. Також Павло I уклав ряд зовнішньополітичних договорів з країнами Заходу для встановлення режиму взаємного мирного добробуту, що в першу чергу вносило зміни у митні тарифи [14, 508].

Важливим фактором для подальшого упорядкування юридично-правової митної документації стало видання комерц-колегією у 1798 р. інструкції для усіх прикордонних митниць та застав, що було однією з перших спроб уніфікувати нормативні документи з процедур діяльності митних установ [17, 6]. Відповідно до неї одеська митна служба почала визначати порядок діловодства, контролювати канцелярські витрати, митні процедури і посадові обов'язки керівництва та співробітників.

З 1799 р. серед архівних матеріалів з'являються накази адресовані Одеській портовій митниці про те, що при ввозі будь-якого товару в місто, митним службовцям повинні пред'явити усі документи, у тому числі паспорт про ввіз товару, де значиться кількість товару, його вага та країна виробника [7, 63].

Митні службовці значну увагу приділяли забороні ввозу французької літератури, журналам та газетам. Тому 8 квітня 1799 р. в Одеську портову митницю був надісланий наказ, в якому йшлося про необхідність призначення цензорів, які вільно володіють іноземними мовами і збільшити їм заробітну платню з 600 руб. до 1000 руб. в рік, аби вони перевіряли на якій мові написана література, яка завозилась в Одесу [7, 83]. Додатково були призначені 3 особи: священник, цивільний та вчений, кожному з них виплачувалось по 500 руб., які мали перевіряти книжки після цензора [7, 27].

У цілому, вся торгова та промислова система Одеси за 1798 – 1799 роки перебувала у скрутному становищі. Річний обіг в торгівлі, ледь набирав 300 000 руб. [18, 20]. Такий економічний занепад Одеського порту був пов'язаний зі збільшенням тарифів на товар, відкриттям порто-франко в Криму та зупинкою будівництва гавані. На кінець століття Одеська портова митна служба зіткнулася з низкою неприємних обставин, які гальмували розвиток гавані. Як свідчать архівні документи, почастишали пожежі на складах та пакгаузах, які були спричинені неправильним зберіганням привезеного з-за кордону фосфору. В разі розриву коробки з-під фосфору завдяки високій температурі і сухого повітря, він відразу ж займався і тим самим це задавало великих збитків [7, 27].

Також, в кінці 1799 р., великого розмаху набуває контрабанда. Щоб перешкоджати безмитному провозу товарів, Павло I видав наказ про конфіскацію усіх товарів, які таємно провозились. За незаконне перевезення товарів брали подвійне мито, а якщо власних не міг його виплатити, судно конфісковували. Товари ретельно перевірялися при ввозі та вивозі з Одеської гавані.

Архівні також свідчать, що в Одеський порт почали ввозити іноземні фальшиві монети для того, аби оплатити митний тариф. Самому президенту комерц-колегії князю Г.П. Гагаріну потрапила фальшива прусська золота монета з зображенням принца Фрідріха Вільгельма. З огляду на це, він видав розпорядження про детальну перевірку монет перед

відправкою митних зборів до комерц-колегії, і в разі виявлення підробки вилучити товар [7, 246].

Оскільки посилилася контрабанда, Одеська митниця обмежила ввезення в місто фабричного текстилю. З листопада 1799 р. було дозволено ввозити текстиль лише окремих постачальників. При цьому посилювалися вимоги до його маркування: клеймо мали ставити не лише на тканини, але й на шарфи та сукні з печаткою фабрики, з відповідним написом про виробництво, на якому завод виготовлена та чи інша річ. До Одеської митної служби, необхідно було також доставити зразки тканин, аби мати можливість визначити наявність підробки [7, 28].

Початок XIX ст. для Одеської митної служби розпочався з піднесення. Отримавши кредит 8 січня 1800 р. в 250 тис. руб., продовжується розбудова Одеської гавані. Князь Г.П. Гагарін призначив керівником будівельних робіт у Одеському порту М.М. Кір'якова, який став також представником комерц-колегії з нагляду за точним виконанням імператорської волі, а начальником Одеського митного округу став колезький радник Е.Зальфельт, який був ініціатором створення Очаківської митниці [4, 210].

У березні 1801 р. на імператорський престол зійшов Олександр I. З такої нагоди, директор митниці поїхав до Петербургу. Звідти М.М. Кір'яков повернувся не тільки з підтвердженням пільг, дарованих Одесі ще за часів Катерини II, але й отриманням нових. Віднині 1/10 частину митних зборів, яка за законами Російської імперії повинна була переходити до її казни, залишалася у місті для облаштування і розбудови митниці, та гавані.

Таким чином, проаналізувавши матеріали Державного архіву Одеської області, процес становлення Одеської митної служби кінця XVIII століття можна розділити на три періоди: 1) 1794 – 1795 роки – Хаджибей перейменовано на Одесу, заснування та будівництво Одеської гавані, порту, Карантину, формування митного штату; 2) 1796 – 1797 роки – організація митної служби, смерть Катерини II, скасування митних пільг, заміна штату митниці; 3) 1798 – 1799 роки – неврожайні роки, високі митні тарифи, заборона ввозу французьких товарів, розвиток контрабанди.

Отже, можна зробити висновок про те, що формування Одеської портової митниці та Карантину були закладені одночасно завдяки рескрипту Катерини II від 27 травня 1794 р. Проте, у цей час митна служба та її установи були достатньо архаїчними – митні збори зазвичай віддавалися відкупникам, були неточності в веденні документації та не належним чином здійснювався контроль ввозу та вивозу товару.

На підставі дослідження архівних матеріалів був виявлений зв'язок одночасної побудови Одеського порту та Карантину. Саме в період зародження міста і будівництва порту карантин виконував функцію санітарного пункту для огляду і тимчасового перебування осіб і товарів, що прибули з місць із сумнівною репутацією. Тому, він й знаходився поряд з митницею та взаємодіяв з нею в роботі.

Також було розглянуто принципи формування митної служби та історичні обставини, які гальмували будівництво порту, що негативно позначилися на розвитку міста, але одночасно дали поштовх для подальшої широкомасштабної розбудови митної служби. І хоча становлення та організація Одеської митної справи на кінець XVIII ст. зіткнулося з низкою проблем, подальша її відбудова та урегулювання дають можливість вивчити і узагальнити здобутий історичний досвід.

Перспективи подальших досліджень. Залишається багато ще не досліджених аспектів щодо організації та становленні митної справи, недостатньої глибини митного контролю у міжнародній торгівлі кінця XVIII – XIX століття. Особливо актуальними є вивчення наступних етапів організації і формування митних установ у зв'язку із створенням порто-франко та сухопутної митниці.

Список використаної літератури

1. Белоусова Л.Г. Одесской таможне 200 лет / Л.Г. Белоусова, Г.Л. Малинова. – Одесса: ОКФА, 1995. – 98 с.
2. Вольский М. Очерки истории хлебной торговли Новороссийского края с древнейших времен до 1852 года / М. Вольский – Одесса: Францов и Нитче, 1854. – 158 с.
3. Гончарук Т.Г. Юридичні умови функціонування Одеського порто-франко 1819 – 1859 рр. / Т.Г. Гончарук // Краєзнавство – 2015. – № 1/2 – С. 38 – 46.
4. Гальський К.Є. Торгівля і митна справа Запорізької Січі (друга половина XVI – 70-ті рр. XVIII ст.) / К.Є. Гальський. – К. : Панорама, 2005. – 256 с.
5. Державний архів Одеської області (далі – ДАОО). – Ф. 88. – оп. 1. – Спр. 2. – арк. 17.
6. ДАОО. – Ф. 88. – оп. 1. – спр. 2 а. – арк. 9.
7. ДАОО. – Ф. 88, – оп. 1, – спр. 11. – арк. 285.
8. ДАОО. – Ф. 88. – оп. 2. – спр. 2. – арк. 10.
9. ДАОО. – Ф. 88. – оп. 2. – спр. 3. – арк. 45.
10. ДАОО. – Ф. 88. – оп. 2. – спр. 19. – арк. 89.
11. ДАОО. – ф. 214. – оп. 1. – спр. 1. – арк. 48.
12. ДАОО. – ф. 214. – оп. 1. – спр. 5. – арк. 65.
13. Морозов О.В. Система охорони митного кордону в південно-західних губерніях Російської імперії наприкінці XVIII – на початку XX століття / О.В. Морозов // Вісник Дніпропетровського університету. – 2012. – Вип. 20. – С. 79 – 86.
14. Найденко О.Є. Основні аспекти становлення та розвитку митної справи України / О.Є. Найденко, О.А. Єніна, О.В. Костяна // Глобальні та національні проблеми економіки. – 2018. – Вип. 23. – С. 506 – 511.
15. Орлов А.А. Исторический очерк Одессы с 1794 по 1803 год / А.А. Орлов – Одесса: Тип. А. Шульце, 1885. – 93 с.
16. Південна митниця крізь призму століть / за ред. І.Г. Калієнка – Одеса, 2011. – 168 с.
17. Рисіч Й.Л. Історія митної справи та митної політики в Україні / Й.Л. Рисіч – Дніпропетровськ: АКМСУ, 2000. – 68 с.
18. Скальковский А. Записки о торговле и промышленных силах Одессы / А. Скальковский – Санкт–Петербург: Тип. В. Безобразова, 1865. – 181 с.
19. Скальковский А. Первое тридцатилетие истории города Одессы 1793 – 1823 / А. Скальковский – Одесса: Гор. тип, 1837. – 296 с.

References

1. Belousova L.G., Malinova G.L. (1995). Odessa Customs is 200 years old. Odessa: OKFA (in Russ.).
2. Volskiy M. (1854). Essays on the history of the grain trade of the Novorossiysk Territory from ancient times until 1852. Odessa: Frantsov i Nitche (in Russ.).
3. Goncharuk T.G. (2015) Legal conditions for the functioning of the Odessa port-franco in 1819-1859. *Local History*, 1/2, 38-46 (in Ukr.).
4. Galsky K. (2005). Trade and Customs in Zaporizhzhya Sich (second half of the 16th - the 70s of the 18th century). Kyiv: Panorama (in Ukr.).
5. State Archives of Odesa Region (SAOR), (1795) F. 88. Description. 1. Case 2 (in Ukr.).
6. SAOR. (1795 – 1796). 88, 1, 2a (in Ukr.).
7. SAOR. (1795 – 1796). 88, 1, 11 (in Ukr.).
8. SAOR. (1798 – 1799). 88, 2, 2 (in Ukr.).
9. SAOR. (1798 – 1799). 88, 2, 3 (in Ukr.).
10. SAOR. (1795). 88, 2, 19 (in Ukr.).
11. SAOR. (1800 – 1801). 214, 1, 1 (in Ukr.).
12. SAOR. (1800 – 1801). 214, 1, 5 (in Ukr.).
13. Morozov O.V. (2012). Customs border protection system in the southwestern provinces of the Russian Empire at the end of the eighteenth - early twentieth century. *Bulletin of Dnipropetrovsk University*, 20, 79 – 86 (in Ukr.).
14. Najdenko O.Ye., Yenina A.O., Kostyana O.V. (2018). The main aspects of the formation and

- development of Ukraine's customs. *Global and national problems of economy*, 23 pp. 506 – 511 (in Ukr.).
15. Orlov A.A. (1885). Historical sketch of Odessa from 1794 to 1803. Odessa: Tip. A. Shultse (in Russ.).
 16. Kalienko I. (ed.). (2011). Southern Customs through the lens of centuries. Odessa (in Ukr.).
 17. Rysich J. (2000). History of customs and customs policy in Ukraine. Dnipropetrovsk: AKMSU. (in Ukr.).
 18. Skalkovskiy A. (1865). Notes on Odessa Trade and Industrial Forces. St. Peterburg: tip. V. Bezobrazova (in Russ.).
 19. Skalkovskiy A. (1837). The first thirty years of the history of the city of Odessa 1793 - 1823. Odessa (in Russ.).

GRISHINA Kateryna, assistant of the Department of Ukrainian Studies Odessa State Academy of Civil Engineering and Architecture

THE FORMATION AND ORGANIZATION OF THE ODESSA CUSTOMS CASE OF THE END OF THE XVIII CENTURY (ON THE MATERIALS OF THE STATE ARCHIVE OF THE ODESSA REGION)

Abstract. Introduction. *The development of modern Ukrainian statehood is linked to the historical experience of its customs authorities. For several centuries, Ukraine has been shaped by the traditions of different countries, building its own state and customs system. A striking example for the development of economic interests of state borders was the Odessa Customs Service - the first civilian institution of the city.*

Since the end of the eighteenth century, the problem of the absence of a complete system of customs border protection has been particularly acute in the territory of modern Odessa region. In 1795, the Odessa port customs office was founded on the Black Sea coast. An urgent problem arises in the formation, development and organization of the Odessa customs business with its inception and formation of the state. Particular attention is paid to the customs investigation of documentary archives. The scientific task is to study the structure of development of Odessa customs at the end of the eighteenth century.

Purpose. *Formation and organization of the Odessa customs case with its beginning as a complex aspect of scientific researches remains a little researched problem today. Therefore, the purpose of the article is to analyze and investigate the historical features of the formation and organization of the Odessa customs case, chronologically covering the framework from its inception - 1794 until the arrival on the throne of Alexander I - 1801 and the reorganization of the customs state.*

Results. *Achieving the formulated goal requires the study of the following tasks: on the basis of the analysis of archival sources to characterize the formation, development, work of the Odessa customs to begin its emergence, to study the historical features of the regular work of the customs of the late eighteenth century, to investigate the patterns of origin of the customs form of Odessa, Recommendations for future research prospects are substantiated.*

Originality. *The problem of formation and organization of customs was solved by researchers in general aspects in the form of a separate chronological period or in the field of general development of customs in the territory of Ukraine. As for the Southern region, historians have usually studied in detail the period of the nineteenth century with the advent and development of porto-franco. This article localizes the study of the formation and organization of customs at the end of the eighteenth century with regard to archival documents in one of the cities of the unique region of Ukraine - Odessa.*

Conclusion. *Thus, the formation of the Odessa Port Customs and Quarantine were laid down simultaneously by a Catherine II recipe dated May 27, 1794. However, throughout the end of the eighteenth century, the customs service and its institutions were archaic enough - customs duties were usually given to purchasers, inaccurate records, and controls were not carried out on the importation and exportation of goods.*

Key words: *port customs, commercial college, quarantine, Odessa port, smuggling, customs tariff, harbor.*

Одержано редакцією 15.10.2019

Прийнято до публікації 30.10.2019