

УДК 94(477.74)

DOI: 10.31651/2076-5908-2020-2-43-49

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

СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК ОДЕСЬКОЇ МИТНИЦІ НА ПОЧАТКУ ХІХ ст.

У статті на основі документів Державного архіву Одеської області та спогадів проаналізовано інформацію щодо проблем становлення та розвитку митної служби Одеси. Розкрито діяльність першого директора Одеської митниці М.М. Кір'якова. Визначені хронологічні межі дослідження початку ХІХ ст. На основі матеріалів архіву проаналізовано проблеми діяльності та розвитку Південної митниці на фоні зовнішньої торгівельної політики держави. Розглянута проблема території та пошук нової будівлі для розширення штату.

Простежено відновлення та розвиток митної справи після смерті Павла І. Розглянуто проблеми з якими зіткнулася митна служба Одеси з приходом на престол Олександра І. Доведено, що процес формування митної справи з приходом до влади нового імператора, займав важливе місце у розвитку всієї системи митних установ Півдня. Доходи, які потрапляли з Одеської портової митниці в департамент зовнішньої торгівлі, значно збагачували держаний бюджет.

Ключові слова: комерц-колегія, департамент зовнішньої торгівлі, Одеський митний округ, порто-франко, Одеський порт, митний тариф, гавань.

Постанова проблеми. Розвиток Одеської митниці має багаторічну історію і на кожному етапі свого становлення завжди був атрибутом для міста. Сьогодні Одеса залишається туристичною, економічною мушлею держави до якої через порт ввозиться і вивозиться велика кількість товару і без фіскальних органів економіка держави перетворилася у безлад. Розвитком Одеської митниці був зацікавлений уряд: від дня заснування (12 квітня 1795 р.) і по теперішній час. Тому, митна справа є не лише атрибутом держави, а й однією із сфер активного міжурядового співробітництва з економічними інтересами до міста.

З початком ХІХ ст. почалась активна розбудова Одеської митниці, розширення митного штату, будівництво порту, карантину, впровадження нових тарифів. Крім становлення та розвитку Одеська портова митниця зіткнулася з рядом проблем. Актуально постають питання щодо фінансування і облаштування митниці, розміщення штату, матеріально-технічного забезпечення. Особлива увага зосереджена на дослідженні розвитку Одеської митної служби за матеріалами Державного архіву Одеської області. Науковим завданням є дослідження становлення Одеської митниці від приходу до влади Олександра І з 1801 р. і до 1817 р. – введення в Одесі порто-франко.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Для вивчення проблем становлення та розвитку Одеської митниці на початку ХІХ ст. були використані та проаналізовані матеріали з Державного архіву Одеської області (ДАОО), які складаються з наказів до митного керівництва [5, 8, 13], розпоряджень про розбудову карантину [9], циркулярів начальства [6], положень про торгівлю в місті [4], листування щодо будівництво митних споруд [7], штатне укомплектування митників [11].

Вагомий внесок для створення наукового підґрунтя дослідження митної справи відіграла робота першого історика Одеси А.А. Скальковського [20]. У дослідженні, в загальних рисах, описується становлення митниці, однак, недостатньо розкрита сама робота митного штату.

Серед дослідників історії Одеської митниці ХІХ ст. варто виокремити працю професора В.К. Надлера [16], в якій простежується діяльність Армана Емманюеля, дюка де-Рішельє у розбудові Одеської портової митниці.

Особливу увагу відіграють спогади історика, краєзнавця, одного з основоположників Одеси – А. М. Дерібаса [3]. В його мемуарах було розглянуто детальний опис будівництва

митниці, порту та карантину, які підкріплені задокументованими свідоцтвами, але, водночас, в його нарисах не виражені чіткі хронологічні рамки подій.

Серед дослідників ХХ ст. досить цікавою є монографія начальника відділу ДАОО Л. Г. Білолусової та головного архівіста ДАОО, Г.Л. Малинової [1], в якій на основі архівних документів досліджено становлення та значення Одеської митниці з початку її створення 1794 і до 1998 р. На жаль, періоду 1801 – 1817 років існування Одеської митниці у роботі приділено мало уваги.

Загальну оцінку історії розвитку митниці Російської імперії у ХІХ ст. надає історик Л. М. Марков [14]. Цей автор інтерпретує події минулого з марксистської точки зору, а також простежує вплив становлення митної справи ХІХ ст. і її вплив на розвиток митної системи в радянський період.

На нинішній час вивченням становлення та розвитком Одеської портової митниці цікавиться дослідниця Ю.І. Головка [2], а також співробітник музею імені Ф. П. Де-Волана – О.М. Севастьянова, яка досліджувала роботу митного начальства протягом ХІХ – ХХ ст.

Невирішені раніше частини загальної проблеми. Історія становлення та розвиток Одеської митниці на початку ХІХ ст. та проблеми з якими установа зіткнулась залишається до кінця не вирішеною. Дослідники, на жаль, не приділяли значної уваги розбудові митниці в Одесі до появи порто-франко. Тому вивчення нової історичної інформації стосовно Одеської митниці все більше привертає увагу багатьох науковців.

Мета. Становлення та розвиток Одеської митниці на початку ХІХ ст. з приходом на престол Олександра І як загальний аспект наукових пошуків залишається малодослідженою проблемою. Тому метою статті є аналіз та дослідження митної документації 1801 – 1817 років для вивчення розбудови Одеської митниці та проблем з якими зіткнулась установа у цей період.

Досягнення сформульованої мети вимагає вирішення таких завдань: на основі аналізу архівних джерел дослідити розвиток Одеської митної справи, розглянути структуру управління митницею, розширення штату, розміщення митниці, вивчити історичні особливості проблем з якими зіткнулася митна служба. Сформулювати науково обґрунтовані рекомендації стосовно перспективи подальших досліджень.

Викладення основного матеріалу. У березні 1801 р. після смерті Павла І престол зайняв Олександр І., який продовжив справу Катерини ІІ: розбудову порту, митниці та карантину в Одесі. Якщо брати саме Одеську митницю то для неї розпочався новий етап становлення, а саме розбудова, розширення та укомплектування штату [17, 21].

Досліджуючи листування службовців установи в Державному архіві Одеської області (далі ДАОО), де збереглися документи про те, що велику роль у розвитку Одеської митниці відіграв її директор М. М. Кір'яков. Який поїхавши до Петербургу в період царювання імператриці, повернувся не тільки з підтвердженням пільг, дарованих Одесі Катериною ІІ, а ще й з 1/10 частиною митних зборів, яка за законами Російської імперії перераховувалась до її казни, на довгі роки залишалася у місті для облаштування митниці та гавані [13, 38].

Простежити долю самої будівлі Одеської портової митниці дають можливість плани і гравюри ХVІІІ – ХІХ століть [15, 8]. Як свідчать документи ДАОО, проблемним стало не тільки розміщення штату – збільшення службовців вплинуло на те, що в спорудах бракувало місця, щоб розмістити робочих, але й також примітивне матеріально-технічне забезпечення. Зокрема, не вистачало коней, паперу, бланків [10, 15].

На фактичному плані порту від 1 січня 1797 р., зробленим Ф. П. Де-Воланом для Павла І, зображено місце знаходження Одеської митниці на березі, зліва від Великої середньої пристані (попередниця Платонівського молу). Вона складалась з семи будівель: три під митну контору з належними їй установами; чотири під склади з вартою та колодязем [7, 4].

Як свідчать документи ДАОО, відкриття першої Одеської портової митниці відбулося 12 квітня 1795 р. на початку сучасного Приморського бульвару після затвердження штату в липні 1794 р. Але переселитися на нове зручне місце в порту не вийшло в наслідок заборони Павла І продовжувати будівництво порту.

Отже, з приходом до влади Олександра І починається розбудова Одеської митниці. З 1803 р. митна служба була переведена в одноповерховий будинок на перехресті вулиць Ланжеронівської та Пушкінської за адресою Пушкінська, 2 [15, 8].

Пізніше, в результаті розширення митного штату, Одеську портову митницю планувалось перемістити в будинок біля Оперного театру, між Ланжеронівською та Рішельєвською вулицями. Цей будинок придбали у колишнього поліцмейстера Григорія Степановича Кір'якова. Але переселення не відбулося, оскільки будинок був зайнятий губернатором Одеси герцогом де Рішельє. Тому для Одеської митниці орендували за 12000 руб. в рік трьохповерховий будинок з черепиці (довжина 21,3 метра, ширина 16 метрів), побудований князем Мещерським у 1806 р. за адресою Ланжеронівська, 2 [15, 9].

На сьогоднішній час тут знаходиться Одеський літературний музей. Як зазначається у документах ДАОО, оренда для міста була високою, тому начальник Одеського митного округу І. П. Бларамберг переконав генерал-губернатора А. Ф. Ланжерона купити будинок Мещерського. Таким чином, у березні 1817 р. будинок був куплений за 50000 рублів [5, 11]. У цій будівлі Одеська митниця знаходилась до 1827 р.

За даними Л. Г. Белоусової, починаючи з перших років свого існування митниця підпорядковувалась комерц-колегії, яка, починаючи з 1718 р., здійснювала контроль за всіма прибутками, видатками та рухом товарів в імперії [1, 7]. Лише після адміністративної реформи Олександра I посаду міністра колегії було ліквідовано, а комерц-колегію підпорядковано департаменту зовнішньої торгівлі міністерства фінансів.

До нього, реорганізованого у 1804 р. в департамент митних зборів, з усієї імперії надходили добові та місячні відомості про товарообіг і справляння мита. Його дієвим органом була так звана «особлива присутність». До її складу входили представники торговельних та промислових підприємств, члени Ради торгівлі і мануфактури, а ще митні ревізори, що перевіряли митні установи та займалися розслідуванням контрабандних справ [18, 22]. «Особлива присутність» вирішувала також питання застосування тарифу і конфіскації товарів.

У документах ДАОО часто зустрічаються розпорядження від начальства Одеських митних радників про заохочення донощиків (агентів, інформаторів), які сповіщали митним службовцям про контрабанду та митне шахрайство [12, 7]. На фінансування донощиків виділялась значна сума з бюджету.

Основною проблемою для Одеської портової митниці з початком XIX ст. становила боротьба з контрабандою та корупціонерами серед митного штату. Переглядаючи документи ДАОО, тільки за 1803 р. виявлено ряд розпоряджень від начальства про звільнення митних службовців «за зговір з контрабандистами» [8, 19].

24 червня 1811 р. Олександр I видав указ про заснування митного управління з Європейській торгівлі. Згідно монаршої волі в європейській частині імперії було створено 11 митних округів, кожний з яких керувався начальником, якому були підпорядковані усі митниці та застави округу, а також митна охорона округу. Цим же наказом були визначені штати усіх митниць Російської імперії [4, 3]. Митний округ – це територіальне утворення, в межах якого здійснювали діяльність митні органи: митниці і митні застави.

Для Одеської митниці передбачалося 59 працівників (це була друга після Таганрозької митниці на берегах Чорного та Азовських морів) [11, 8]. Значно більшою були Санкт-Петербурзька, Кронштадська, Архангельська, Ревельська та Ризька митниці.

Начальником Одеського митного округу спочатку було призначено колезького радника Єгора Зельфельта. В історію митниці він увійшов, як автор заходів по організації структури округу та забезпечення її функціонування. Він був також прихильником створення Очаківської митниці шляхом об'єднання Миколаївської і Херсонської застав та ініціатором посилення берегової охорони і розбудови приміщень для наглядачів та об'їзників.

З документів ДАОО випливає, що вся внутрішня документація Одеської митниці проходила через митного інспектора та закріплювалася підписом Є. Зельфельта [8, 13]. Після цього документ набував чинності.

Межі Одеського митного округу проходили по Дністру від Маяка, через Овідіополь до Очаківського гирла, по берегу моря до Одеси, потім до Херсона та по обидві сторони Бугу до Миколаєва і по правому берегу від Дніпра до Херсону [6, 18].

За документам ДАОО з'ясовано, що Є. Зельфельт намагався ввести в штат ще більше наглядачів, наполягав на необхідності посилення берегової охорони і збільшення кількості

великих і малих кораблів (озброєних катерів і шлюпок). Ним були представлені у Департаменті зовнішньої торгівлі плани будівництва нових і ремонту старих будинків наглядачів, складених Одеським архітектором-італійцем Фраполлі. Також колезький радник вважав за необхідним зменшити чисельність працівників на Миколаївській і Херсонській заставах, та запровадити замість них митницю в Очакові.

У середині 1812 р. начальником Одеського митного округу став колезький радник Іван Петрович Бларамберг. За інформацією О. Скальковського з 1806 р. в Одесі поселився вчений археолог Іван Бларамберг. Цьому призначенню та перебуванню на Півдні Російської імперії, Новоросійський край сприяв відновленню давньої його історії, відкриттям багатьох пам'яток давнини [20, 86]. Серед науковців він був відомий, як організатор розкопок античної Ольвії, автор наукових праць з археології Причорномор'я та засновник Музею грецьких давностей у Керчі. А також, як директор Одеського археологічного музею, основними експонатами якого стали колекції вченого та який спочатку розміщувався у ротонді його власного будинку.

У митних аналах Бларамберг, за словами В. К. Надлера., залишився «государевым мужем» – здійснив низку заходів з удосконалення охорони митних кордонів [16, 55]. Такі нововведення були схвалені херсонським воєнним губернатором і градоначальником Одеси герцогом А. Е. дюком Де-Рішельє. До початку жовтня 1812 р. митна прикордонна лінія Одеського митного округу мала наступну структуру: Овідіопольська митна застава, очолювана титулованим радником Кучеровим, 12 митних постів в урочищі Бузиноватом (на Бугазі), Барабоє, Дальніке, Рачковане, Одеса, Куяльник, Аджаліке, Тилигулі, Карабаше та Очаків [19, 52]. Під час війни 1806 – 1812 років з Турцією, завдяки політики А. Е. Де-Рішельє, торгівля в Одесі майже не постраждала: російські війська воювали з турецькими, а між тим, турецькі кораблі спокійно прибували до Одеси і також мирно вивозили з міста необхідні товари [12, 13]. В цілому з Одеси вивозилося зерно, хліб, сіль, деревина.

Як зазначає Л. М. Марков, одним з перших обов'язків Одеської митниці в перше десятиліття був прийом колоністів. Потік мігрантів значно посилювався в період Олександра I, який продовжував політику Катерини II [14, 25]. Християни, які проживали в Османській імперії – болгари, греки, серби, гагаузи, молдавани – масово перетинали кордон на Дунаї і перебирались на нові землі. Однак, це загостило російсько-турецькі відносини, що в 1801 р. Олександр I змушений був видати наказ – не приймати більше мігрантів, які перетинали Дунай. Якщо ж втікачі прибували в Одесу морем, на кораблі, їм гарантувалося російське громадянство, проживання в Одесі і земельний наділ для господарства.

Отже, вже в 1804 р. портова митниця прийняла 22 сім'ї сербів, у 1805 р. додалось 16 сімей; у 1808 р. – 59 сімей молдаван прибуло в Одеський порт [1, 9]. Однією з самих чисельних груп колоністів-іноземців були німці. У 1803 р. близько 3 тис. німців прибуло до Одеси.

Колоністам надавалось право провозити через Одеську портову митницю безмитно свої пожитки і навіть товари, призначені для продажу на суму до 3 тис. руб. Товари понад цю суму накладались пільговим податком – 1/4 від звичайного тарифу.

У спогадах Л. М. Де-Рібаса зазначається, що з 1795 по 1819 рік в Одесі діяв загальний для всієї імперії митний тариф, але з деякими місцевими пільгами. Серед них даровано місту в 1801 р. десята частина усіх митних доходів на будівництво порту та споруд у гавані, яка потому збільшилася вдвічі. Більш того, з кожної чверті вивезеного зерна по 5 копійок перераховувалося на розбудову порту. А спеціальним указом імператора в усіх чорноморських і азовських гаванях було введено тариф, який був на чверть менший звичайного [3, 330].

Говорячи про митні тарифи та місцеві пільги, не можна залишити поза увагою і суто одеський так званий «ліцейний збір». Починаючи з 1817 р., міністр фінансів Д. Гур'єв відправив розпорядження Одеському митному округу, стягувати понад тарифних мит по 2,5 копійки срібла з експортованого через Одесу хліба [19, 53].

Починаючи з початку XIX ст., за даними ДАОО, Одеською митницею стягувалися:

- різні мита в залежності від тарифу;
- складський збір;
- канцелярський збір;

- збір за накладення на товари клейма;
- збір за бандеролі, накладені на малі ємності з чаєм;
- збір за відрядження доглядачів за потребами купецтва [12, 19].

З огляду активного ввозу та вивозу товару, який проходив через Одеську митницю, стікалися кошти з кожного різновиду тарифів та зборів, щоб стати повноводною одеською притокою митної ріки Російської імперії. Наприклад, у 1796 р. комерційні обороти всіх портів Чорного і Азовського морів ледь сягали 1,5 млн. карбованців. У 1813 р. вони збільшувалися у 30 разів і склали 45 млн. карбованців. В Одесі митні доходи з нічого виростили до 2 млн. руб, як писав А. Скальковський [20, 48].

Герцог А. Е. Де-Рішельє став ініціатором запровадження в Одесі режиму «вільної гавані», так званого «порто-франко». Епідемія чуми 1812 – 1813 років була для Рішельє жорстоким та водночас красномовним аргументом, що спонукав його до дій. У результаті цих подій у місті було введено загальний карантин: пересування було заборонене без спеціальних пропусків, а місто було на спеціальному положенні. Посилилась розбудова карантину, розширився карантинний штат, впроваджувалися премії карантинним лікарям [9, 6]. Однак, серед найбідніших жителів, ці заходи мало хто дотримувався. Тоді міська влада вирішила спалювати заражені будинки з усіма речами. Особливо хвороба не вщухала у районі Карантинного та Військового узвозів. І тільки у лютому 1813 р. Одеса позбулася чуми й була оголошена безпечним містом.

У мемуарах Л.М. Де-Рібаса, в доповідній записці Олександрю І А.-Е. Де-Рішельє писав, що введення порто-франко, по-перше, допоможе скоротити обсяги контрабанди, яка є головною небезпекою розповсюдження інфекції, а по-друге, Одеса має всі підстави, щоб стати центром транзитної торгівлі і гідним конкурентом Англії та Австрії, які панують на Середземному морі.

16 квітня 1817 р. імператор підписав указ про введення в Одесі порто-франко.

Таким чином, період від приходу на престол Олександра І – до заснування порто-франко (1801 – 1817 роки) припадає на становлення та розвиток Одеської портової митниці. В цей період відбувається розширення митного штату, укомплектування нових посад, будівництво митних будівель, карантину, вдосконалюється торгівельне положення, митна документація, вводиться порто-франко.

Незважаючи на сприятливі умови розвитку у 1801 – 1817 роках митна служба зіткнулася з рядом проблем. Головна – корупція серед працівників Одеської митної служби. Також, серйозно ускладнював боротьбу з контрабандою не лише людський фактор, але й недостатнє матеріально-технічне забезпечення. Спочатку Одеській митниці доводилось працювати у непристосованому до великого штату працівників приміщенні. Одеська митна служба не мала власного навчального закладу і основним недоліком митниці була відсутність жінок у роботі.

Перспективи подальших досліджень. На підставі дослідження становлення та розвитку Одеської митниці на початку ХІХ ст. з'явилась можливість виявити проблеми та ризики митної системи 1801 – 1817 років. Перспективним є подальша наукова розробка та оцінка роботи митної служби Одеси з урахуванням окремих історичних подій для розбудови митної служби.

Список використаної літератури

1. Белоусова Л.Г. Одесской таможне 200 лет / Л.Г. Белоусова, Г.Л. Малинова. – Одесса: ОКФА, 1995. – 98 с.
2. Головка Ю.І. Зберігання службової документації в архівах митних установ Південної України (1776 – 1819) / Ю. І. Головка // Записки науково-дослідної лабораторії історії Південної України Запорізького державного університету: Південна Україна ХVІІІ – ХІХ ст. – 2003. – Вип. 7. – С. 209 – 215.
3. Де-Рибас Л.М. Из прошлого Одессы / Л. М. де-Рибас. – Одесса: Л. Кирхиер, 1894. – 398 с.
4. Державний архів Одеської області (далі – ДАОО). – Ф. 40. – оп. 1. – Спр. 1. – арк. 29.
5. ДАОО. – Ф. 40 (1813). – Оп. 1. – Спр. 2. – Арк. 28.
6. ДАОО. – Ф. 40 (1812 – 1813). – Оп. 1. – Спр. 3. – Арк. 32.
7. ДАОО. – Ф. 41 (1803 – 1804). – Оп. 5. – Спр. 1. – Арк. 29.

8. ДАОО. – Ф. 41 (1803). – Оп. 5. – Спр. 2. – Арк. 34.
9. ДАОО. – Ф. 41 (1804). – Оп. 5. – Спр. 3. – Арк. 27.
10. ДАОО. – Ф. 41 (1811). – Оп. 5. – Спр. 4. – Арк. 29.
11. ДАОО. – Ф. 41 (1805 – 1806). – Оп. 6. – Спр. 1. – Арк. 29.
12. ДАОО. – Ф. 41 (1811 – 1818). – Оп. 6. – Спр. 2. – Арк. 29.
13. ДАОО. – Ф. 88 (1795 – 1841). – Оп. 1. – Спр. 240. – Арк. 105.
14. Марков Л. Н. Очерки по истории таможенной службы. / Л.Н. Марков. – Иркутск, 1987. – 50 с.
15. Музей под открытым небом: из истории порта, города, края / авт.-сост. О. Н. Севостьянова, Т. Н. Глеб-Кошанская – Одесса: Астропринт, 2013. – 120 с.
16. Надлер В. К. Одесса в первую эпоху ее существования / В. К. Надлер. – Одесса: В. В. Кирхнер, 1893. – 100 с.
17. Одесса 1794 – 1894 / Издание Городского общественного управления. – Одесса: И. Шульце, 1894. – Вып. 1. – 559 с.
18. Південна митниця крізь призму століть / за ред. І.Г. Калієнка – Одеса, 2011. – 168 с.
19. Савосина Н. Г. Территориальная организация таможенного дела XIX века / Н.Г. Савосина // Гуманитарный вектор. История – № 3 (39). – 2014. – С. 51 – 57.
20. 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 Russian).
2. Golovko Yi.I. (2003). Storage of official documentation in the archives of customs institutions of Southern Ukraine (1776 – 1819). Notes of the research laboratory of the history of Southern Ukraine of the Zaporizhia State University: Southern Ukraine of the XVIII – XIX centuries. Vol. 7. (in Ukr.).
3. De-Ribas L.M. (1894). From a newcomer Odessa. Odessa: L. Kirkhier. (in Russian).
4. State Archives of Odessa region (hereinafter – SAOR). (1810 – 1877). F. 40. Description. 1. Right. 1 (in Ukr.).
5. SAOR. F. 40. (1813). Description. 1. Right. 2 (in Ukr.).
6. SAOR. F. 40. (1812 – 1813). Description. 1. Right. 3 (in Ukr.).
7. SAOR. F. 41. (1803 – 1804). Description. 5. Right. 1 (in Ukr.).
8. SAOR. F. 41. (1803). Description. 5. Right. 2 (in Ukr.).
9. SAOR. F. 41. (1804). Description. 5. Right. 3 (in Ukr.).
10. SAOR. F. 41. (1811). Description. 5. Right. 4 (in Ukr.).
11. SAOR. F. 41. (1805 – 1806). Description. 6. Right. 1 (in Ukr.).
12. SAOR. F. 41. (1811 – 1818). Description. 6. Right. 2 (in Ukr.).
13. SAOR. F. 88. (1795 – 1841). Description. 1. Right. 240 (in Ukr.).
14. Markov L. N. (1987). Essays on the history of the customs service. Irkutsk. (in Russ.).
15. Open-air museum: from the history of the port, city, region. (2013). avt.-sost. O. N. Sevostyanova, T. N. Gleb-Koshanskaya. Odessa: Astroprint. (in Russian).
16. Nadler V. K. (1893) Odessa in the first era of its existence. Odessa: V. V. Krichner. in Russian).
17. Odessa 1794 – 1894. (1894). Publication of the City Public Administration. – Odessa: I. Shultse. – Issue. 1. (in Russian).
18. Southern customs through the prism of centuries. (2011). Ed. I.G. Kalienska – Odesa. (in Ukr.).
19. Savosina N. G. (2014). Territorial organization of customs affairs of the 19th century. Humanitarian vektor. History. 3 (39). (in Russ.).
21. Skalkovskiy A. (1837). The first thirty year of the history of the city of Odessa 1793 – 1823. Odessa: Gor. tip. (in Russian).

GRYSHYNA Kateryna, Assistant of the Department of Ukrainian Studies, Odesa State Academy of Civil Engineering and architecture,
e-mail: Katryn-zz88@ukr.net

FORMATION AND DEVELOPMENT OF ODESSA CUSTOMS IN THE EARLY XIX CENTURIES

Introduction. *The formation and development of Odessa customs have a long history. The beginning of the XIX century for the Odessa customs is the most difficult - the period of its revival, organization and formation. The article focuses on the formation and formation of the Odessa port customs service and the problems it faced in the early nineteenth century. Today, Odessa remains a tourist, economic shell of the state, to which a large amount of goods is imported and exported through the port, and*

without fiscal authorities, the state's economy has become a mess. The government was interested in the development of Odessa customs: from the day of its foundation (April 12, 1795) to the present day. Therefore, customs is not only an attribute of the state, but also one of the areas of active intergovernmental cooperation with economic interests in the city.

Purpose. The formation and development of Odessa customs in the early nineteenth century with the accession to the throne of Alexander I as a general aspect of scientific research remains a little-studied problem. Therefore, the aim of the article is to analyze and study the customs documentation of 1801 - 1817 to study the historical features of the development of Odessa customs and the problems faced by the institution of this period.

Achieving the stated goal requires the following tasks in the study: based on the analysis of archival sources to investigate the development of Odessa customs, consider the structure of customs management, staff expansion, customs location, to study the historical features of the problems faced by the customs service. Formulate scientifically sound recommendations for the prospects of further research.

Results. The chronological limits of the research of the beginning of the XIX century are determined. Based on the materials of the archive, the problems of activity and development of the Southern Customs against the background of the foreign trade policy of the state are analyzed. The problem of the territory and the search for a new building to expand the staff are considered.

Based on a study of the formation and development of Odessa customs in the early nineteenth century, it became possible to identify problems and risks of the customs system of 1801 - 1817. Further scientific development and evaluation of the work of the customs service of Odessa is promising, taking into account certain historical events for the development of the customs service.

Originality. The history of the formation and development of Odessa customs in the early nineteenth century and the problems faced by the institution at that time remains unresolved. Unfortunately, researchers did not pay much attention to the development of customs in Odessa before the emergence of Porto-Franco. Therefore, the study of new historical information about the Odessa customs is increasingly attracting the attention of many scholars.

Conclusion. Thus, the period from the accession to the throne of Alexander I - to the founding of Porto-Franco (1801 - 1817) falls on the formation and development of the Odessa port customs. During this period, during the analysis of DAOO documentation, the customs staff is being expanded, new positions are being filled, customs buildings are being built, quarantine is being improved, the trade situation and customs documentation are being improved, and porto-franco is being introduced.

Despite the favorable conditions for the development of Odessa customs in 1801 - 1817, the customs service faced a number of problems. The main one was corruption among the Odessa customs service. Bribery has become widespread, especially among small employees. Also, a serious fight against smuggling was hampered not only by the human factor, but also by logistics. Initially, the Odessa customs had to work in a room unsuitable for a large staff. The Odessa customs service did not have its own educational institution and the main disadvantage of the customs was the lack of women at work.

Key words: Commercial Board, Department of Foreign Trade, Odessa Customs District, Porto-Franco, Odessa Port, Customs Tariff, Harbor.

Одержано редакцією 16.10.2020
Прийнято до публікації 6.11.2020

УДК 9(477):342.724

DOI: 10.31651/2076-5908-2020-2-49-57

КОТЕЛЬНИЦЬКИЙ Назар

Анатолійович, кандидат історичних

наук, член-кореспондент Центру

українських досліджень Інституту

Європи РАН

Orcid ID: 0000-0003-4480-365X

e-mail: subton7@gmail.com

«УКРАЇНСЬКЕ ПИТАННЯ» У ДІЯЛЬНОСТІ ЛІБЕРАЛЬНИХ ЗЕМЦІВ ЧЕРНІГІВСЬКОЇ ГУБЕРНІЇ (60–80-ті рр. XIX ст.)

У статті, на основі маловідомих та малодосліджених джерел, показана візія земських лібералів північної України щодо «українського питання» у Російській імперії 60-80 рр. XIX ст. Проведений автором аналіз історичних документів засвідчив, що члени земської опозиції Північного Лівобережжя мали сформовану позицію щодо вказаної проблеми вже на початку