

## ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТОРГІВЛІ ЯК ОДНА З ПЕРЕДУМОВ ЕКОНОМІЧНОЇ НЕЗАЛЕЖНОСТІ ДЕРЖАВИ

(на прикладі чумацького промислу в Україні)

**Юрій Сокур,**

*ад'юнкт кафедри історії держави та права  
Національної академії внутрішніх справ України*



**З**добувши незалежність, Україна шукає найбільш ефективні шляхи переходу до нових ринкових відносин. Відчувається відсутність необхідного досвіду в цій справі як у політиків, так і у підприємців. Радянське минуле з його командно-адміністративною системою управління може слугувати сьогодні хіба що негативним прикладом того, як не треба господарювати. Зарубіжні реценти і поради щодо розвитку економіки України також спрацьовують на нашому національному ґрунті, або й зовсім для нас неприйнятні. Вихід тут один – вдасться до власного, надбаного віками досвіду. Принаймні, ним не нехтувати, адже нове не що інше, як підзабуте старе.

Це повною мірою стосується досвіду підприємництва і торгівлі, який існує на наших землях з найдавніших часів. Саме торгівля є «піонером» в накопиченні капіталу, а її державне регулювання є запорукою поповнення державного бюджету, отже, й економічної незалежності.

В Україні своєрідний симбіоз торговельно-транспортної галузі економіки дістав назву чумацтво. Цей промисел не можна зводити лише до транспортування солі чи риби, як це спрочено трактують досі. В уяві сучасника постать чумака здебільшого асоціюється з образом такого собі дядька-туриста, що подорожує степами, лїниво похвиськуючи волів батїжком. Насправді ж чумац був «чорноробом» тогочасної економіки, а чумакування – її невід'ємною інфраструктурою. Тому феномен чумацтва слід розглядати значно ширше, ніж це робилося досі.

Розглянемо докладніше це явище в історико-економічному і правовому аспектах. Насамперед слід визначити роль чумацтва в економічному і суспільному житті.

Сьогодні неможливо уявити, щоб ринкова економіка повноцінно функціонувала без розгалуженої транспортно-торгівельної мережі. Просування найрізноманїтніших товарів до споживача з усіх куточків земної кулі забезпечують залїзничний, автомобільний, повітряний, морський, річковий транспорт.

У минулі часи єдиним наземним засобом доставки товарів був воловий і гужовий транспорт, на зміну волам і коням лише в останній чверті ХІХ ст. приходить залїзничний транспорт. Отже, чумаки (візники, фурмани) поряд з купецтвом були головними фігурантами і посередниками у тогочасних ринкових відносинах. Саме чумаки забезпечували доставку і продаж товарів споживачеві.

До чумакування вдавалися всі соціальні верстви – козаки, селяни, міщани, поміщики, купці, духовенство та ін. Для одних це були епізодичні поїздки для купівлі відсутніх у даній місцевості товарів для власного вжитку. Для інших перевезення і продаж товарів, продуктів, виробів було професією.

У сприятливі часи, в періоди затишшя між війнами й лихолїттями, які так часто шарпали Україну, до чумацтва вдавалися сотні тисяч людей. Так, в 70-х роках ХІХ ст. уже перед занепадом чумацтва в самому тільки Маріуполї перебувало щороку до 50 000 чумацьких возів!

Вражає і географія чумакування. Із Слобїдської України, наприклад, чумаки ходили в Москву, Нижній Новгород, Перекоп, Севастополь, Маріуполь, Бердянськ, Таганрог, Ростов. З Подніпров'я – до Одеси, Коломиї, Молдавії. Чумацькі валки торували шляхи у Крим. Через Польщу – до балтїйських портів Кенїгсберга (Калїнінград), Данцига (Гданськ) і далі – до Німеччини, в Лейпциг, який славився своїми ярмарками.

Уся територія України була помережена чумацькими шляхами та їх відгалуженнями. Головними транспортними артеріями на наших землях з давніх-давен були: «Шлях із варяг у греки», «Соляний шлях», «Залозний шлях», «Чорний (Кучманський) шлях» та ін.

Хронологічні рамки існування чумацтва сягають глибин нашої історії. Якщо в широкому аспекті під чумацтвом розуміти перевезення і торгівлю різноманїтними товарами, то промисел цей існував тисячолїття, в той час, як козацтво перебувало

на історичному терені лише три століття (XVI–XVIII ст.).

Згадки про караванну торгівлю на руських землях вже в X ст. маємо в Костянтина Порфирородного. У XII ст. звістки про жваву торгівлю частішають. До охорони караванів долучаються навіть князі. Так, у 1168 р. київський князь Мстислав йде походом на половців, аби відстрашити їх від перешкод, які вони чинять торговельним валкам на «Грецьким пути, Солонім і Залознім». Остаточню чумацтво як артільний торговельно-транспортний промисел вичерпує себе лише в останній чверті XIX ст. з розвитком залізничного і річкового сполучення на паровій тязі.

З огляду на викладене, чумацтво як масовому промислові можна дати таке наукове визначення:

**Чумацтво (чумакування) – це найпоширеніша в Україні серед різних суспільних верств упродовж XV–XIX ст. підприємницька діяльність, сутність якої полягала в транспортуванні різноманітних товарів артільним способом (воловою чи гужовою валкою), а також в оптовій або роздрібній торгівлі цими товарами з метою отримання прибутку.**

**Як важлива складова господарського життя на всіх історичних етапах чумацтво мало велику комерційну вагу, було симбіозом торгівлі та транспорту, невід'ємною інфраструктурою економіки, унікальним національним суспільним явищем.**

З одного боку, транспортно-торговельний промисел приносив значні прибутки для його суб'єктів, слугував для них засобом первісного нагромадження капіталу, а з другого – ця інфраструктура, яка здебільшого складалася стихійно і без якої економічне життя в період феодалізму і розвитку капіталізму не могло б існувати, завжди була важливим джерелом поповнення державної скарбниці.

Ось чому держава завжди контролювала цю прибуткову для бюджету підприємницьку стихію. Це досягалося правовим урегулюванням, жорстокою фіскальною політикою.

Писемних джерел про правове врегулювання економіки, торгівлі у найдавніші часи збереглося дуже мало. На це скаржитися навіть такий авторитетний історик, як М. Грушевський: «Дати одначе повний образ економічного життя в українсько-руських землях XIV–XVI ст. являється

задачею неможливою. Матеріал, яким ми розпоряджаємося тепер, територіально і хронологічно беручи, представляється дуже нерівномірно, і його прогалини тільки до певної міри можуть бути заповнені аналогіями, або виводами від явищ пізніших чи раніших» [1, т. 6, с. 2].

Однак уже в ранніх правових джерелах – «Руській Правді», «Литовських статутах» та ін. ми знаходимо відображення норм цивільного та кримінального права, спрямованих на узгодження торговельних відносин на користь князя, короля, тобто держави. Руські та литовські князі, польські королі, російські царі мали від торгівлі значні дивіденди, які почасти перевищували прибутки від усіх інших податків. Це досягалося за рахунок стягування різноманітного мита з караванів, з ваги, кількості та преїскуранту товарів. Умови міждержавної торгівлі князі та королі вирішували спеціальними угодами.

Показовим у цьому плані є свідчення середини XVI ст. – дипломата литовського великокнязівського двору М. Литвина: «Київ дуже багатий на іноземні товари, бо нема шляху більш звичного, як давня, давно прокладена і добре відома дорога, що веде з чорноморського порту, міста Кафи, через ворота Таврики, на Таванську переправу на Дніпрі, а звідти степом у Київ; цією дорогою відправляють з Азії, Персії, Індії, Аравії і Сирії на північ у Московію, Псков, Новгород, Швецію і Данію всі східні товари, а саме: дорогі камені, шовк і шовкові тканини, ладан, пахощі, шафран, перець і інші прянощі. Цією дорогою часто ідуть іноземні купці: вони створюють загоми, іноді в тисячу осіб, які називаються караванами. Раніше такі каравани платили значне мито предкам вашої величності при переправі через Борисфен у Тавані; якщо ж хто-небудь не сплачував мита або спійманий був на перелобстві, того карали в Києві конфіскацією всього майна: закон цей, що називається осьмничеством, був прийнятий для приборкання сарацинської похитливості і додержувався протягом багатьох століть, але в останній час почав забуватися.

При проході каравану значні прибутки здобувають київські жителі: воеводи, митники, купці, міняйли, човнярі, візники, трактирники і шинкарі, і ця обставина не викликала нічиїх скарг, ні з боку москвичів, ні з боку турків, ні з боку татар. Кияни користуються вигодами караванів.

В непоказних київських хатах зустрічаються не тільки достаток, але навіть величезна кількість плодів, овочів, меду,

м'яса, риби; зверх того, внаслідок вищезазначених причин, вони так переповнені дорогими шовковими одягами, дорогоцінними каменями, соболіни та іншими хутрами, а також прянощами, що мені самому доводилося бачити шовк, який обходився дешевше, ніж льон у Вільні, і перець, дешевший за сіль» [2, т. 1, с. 146–147].

У добу козаччини, коли відбулось інтенсивне формування української державності, турбота про поповнення державної скарбниці стає першочерговою, адже лише при наявності необхідних коштів гетьмани могли здійснювати самостійне управління державою.

На досить високий рівень була поставлена ця справа в Запорозькій Січі. На зразок скарбниці Великого князівства Литовського на Січі скарб був сховищем не тільки грошей, а й різних цінностей, які надходили в розпорядження кошового отамана і кола (ради). На Січі скарбник (шафар) та його помічники приймали доходи, видавали гроші й речі, вели облік касових сум, матеріальних цінностей, будучи підзвітними кошовому і козацькій раді.

Ресурси Січі формувалися з податків, натуральних і особистих повинностей, оренд, регалій. Останні ж як спосіб одержання доходів ґрунтувались на монопольному праві коша розподіляти між куренями рибні та звірині лови, ліси та сіножаті. Тривалий час фіскальна система Запоріжжя об'єктивно могло підживлюватися лише зовнішніми джерелами – військовою здобиччю, царським «жалованьєм». Доходи скарбу доповнювали торговельні податки з товарів у момент їх вивозу на ринок, мито за перевози й транспортну торгівлю, тобто здійснювалось посереднє оподаткування, а також податки з промислів і оренди. Фінансовий стан Січі залежав також від притоку золота й срібла, дорогої посуду, зброї, цінних тканин, килимів, коней, худоби.

Значне місце в державному і господарському житті Січі посідала зовнішньоекономічна діяльність.

На територію Запоріжжя не допускався «царев кабак» – істотний елемент російської фіскальної системи. Викурювання горілки і торгівля нею залишались приватним комерційним промислом. На Січі на території Вольностей горілкою міг торгувати кожний, хто сплатив збір у військову скарбницю.

Чопове, показанщина, покуховне, скатне – все це форми оподаткування на зразок акцизів і промислових податків. Горілка як об'єкт податку була предметом зви-

чайної комерції, що конкурувала з іншими доходними промислами без монополізації виробництва і споживання, штучно заохочуваного державою, виключаючи суто фіскальну експлуатацію горілчаних напоїв, фінансові порядки Січі до західноєвропейських взірців.

Крім власних, сягаючих ще давньоруських джерел, понять будівельним матеріалом для формування фінансового устрою української державності послужили запозичення в різних народів.

Фінансова система, яка існувала в козацькій Україні, відповідала світовим стандартам свого часу. Проте вона мала і суспільні вади південного сходу Європи, де населення було виховане в обласному і становому, а не в загальнодержавному патріотизмі. Звідси постійні намагання всіх суспільних станів ухилитись від сплати податків. Козацтво, міщанство, шляхта, духовенство змагались між собою в груповому егоїзмі за рахунок фіскальних інтересів держави.

Так, в одному з універсалів Б. Хмельницького 1654 р. доручається організувати митну справу на кордонах України (турецький і московський) О. Астаматієву і встановлюються такси митних оплат, так званої індукти, з привозного краму. Як свідчить П. Алепський, митні побори на кордонах і доходи з оренди гарячих напоїв приносили українському державному скарбові 100 000 червоних золотих щорічно. З 1655 р. маємо згадку про «гетьманського підскарбія», котрий утримував гетьманську касу і керував справами державного скарбу. Поборців державних прибутків називали індукторами або екзакторами. Їм було надано право від імені уряду збирати митні та горілчані побори. В полках були полкові підскарбії, що завідували касою полку [3].

Наведені документи дають нам підстави стверджувати, що до 1687 р. Україна мала досить широку самостійність і автономію в торгівлі, ще мало обмежену російським законодавством.

### Література

1. *Грушевський М. С.* Історія України-Руси: В 11 т., 12 кн. / Редкол.: П. С. Сохань (голова) та ін. – К., 1991.
2. *Хрестоматія з історії Української РСР.* – Т. 1. – К., 1959. – С. 146–147.
3. *Барвінський В.* До питання про індукту і евекту в Гетьманщині // Наукові Записки Науково-дослідної кафедри історії української культури. – Х., 1927.

