

польські вчені, зокрема А. Корнелль. Саме в його праці подано перші відомості про відомі на той час болота, торфовища, способи їх використання, наведені перші аналізи зразків торфу.

3. Виділено чотири етапи (рекогносцирувальний (оглядовий), інвентаризаційний, кадастровий, моніторинговий) вивчення ПЛС Львівської області. В основу виділення цих етапів покладено характер дослідження ПЛС.

Література:

1. Бачурина Г.Ф. Історія дослідження торфових боліт Українського Полісся // Український ботанічний журнал. – 1960. – Т.ХVII. – №1. – С.103-114.
2. Блашко Н.Б. Перезволожені ландшафтні системи Львівської області та особливості їх використання // Гідрологія, гідрохімія і гідроекологія. – 2002. –Т.4. – С.191-194.
3. Брадїс Є.М., Бачурина Г.Ф. Болота УРСР. К.: Наук. Думка, 1969.
4. Боч М.С., Рубцов Н.И. О болотных массивах западных районов Подольской возвышенности // Ботанический журнал. – 1962. – Т.47. - №4. – С.506-518.
5. Геология и полезные ископаемые западных областей УССР / Под ред. Н.А.Быхова – Л.: Госгеолгиздат, 1941. – С.533-542.
6. Зеров Д.К. Болота УРСР, рослинність і стратиграфія. – К.: Вид-во АН УРСР, 1938.
7. Мелиорация на Украине / Под ред. Н.А. Гаркуши. – К.: Урожай, 1979.
8. Миколаєвич Я. Опис географічно-статистичний повіта Кам'янецького. – Львів: НТШ, 1894. – С.14-17.
9. Танфильев Г.И. Болота и торфяники Польсся. – М.: 1895.
10. Торфяной фонд Украинской ССР. – М.: Главное управление торфяного фонда при Совете Министров РСФСР, 1959.

Summary:

Natalya BLAZHKO. FROM THE HISTORY OF INVESTIGATION OF OVERMOISTENED LANDSCAPE SYSTEMS OF LVIV REGION.

The question of history, the investigation of overmoistened landscape systems of Lviv Region beginning from the end of the 19th century to nowadays is considered. The main attention is payed to the investigations, which have been done to 1939. The oldest data about of overmoistened landscape systems of Lviv Region we can find in the work of the Ukrainian scientist Yakiv Mykolayovich. At the beginning of the 20th century, a great contribution in investigation of overmoistened landscape systems has been made by polish scientist, especially by A. Kornell. In his work, is given the first information about of overmoistened landscape systems, ways of their using and the first analyses of peat. The author shows us four stages of studying of overmoistened landscape systems of Lviv Region. In the basis of these stages is put the character of their investigation. Modern investigations are the most important and must solve the problems of protection and using of overmoistened landscape systems of Lviv Region.

УДК 528.94

Наталія ДУК

ГЕОГРАФІЧНИЙ АНАЛІЗ ТА КАРТОГРАФУВАННЯ ІСТОРІЇ ФОРМУВАННЯ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ СТРУКТУРИ МИТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

Упродовж віків митниця була і залишається одним із найсуттєвіших чинників державності і незалежності країни, яскравим свідомством владного і фінансового суверенітету. Всі процеси, об'єкти та явища, що складають митну справу, безпосередньо

пов'язані з певною територією, мають чітко визначену приуроченість до конкретної місцевості, і тому митна справа в цілому є важливим об'єктом вивчення географічної науки, являючи собою, з одного боку, один з фундаментальних елементів територіальної структури господарського комплексу країни, з іншого – своєрідне матеріальне втілення просторово виражених процесів зовнішньоекономічної діяльності держави [1]. Ряд авторів [1, 7] відзначали необхідність географічного вивчення територіальної структури митної служби, природних, соціально-економічних, історичних та геополітичних чинників її функціонування з метою розробки та реалізації регіональної митної політики для підвищення загального ефекту функціонування, визначення перспектив та шляхів розвитку митної служби держави. Однак на сьогодні опубліковані лише поодинокі роботи з питань географічного дослідження та картографування митної служби [1, 3, 7].

Аналіз літературних джерел та архівних документів дозволив виділити основні етапи в історії формування митної системи держави, визначити їх історико-географічні особливості та створити серію карт, що відображають територіальну організацію митної діяльності в межах України в різні періоди.

Перший етап охоплює дев'ять століть (IX – XVII ст.) і включає декілька періодів: час існування перших державних утворень на теренах сучасної України, розквіту Київської Русі, Галицько-Волинського князівства, польсько-литовську добу, період запорізького козацтва й Гетьманщини.

Перші відомості про мито на території сучасної України належать до IX ст., *періоду* могутності *Київської Русі*. Джерелами княжих доходів були данина, плата за судочинство, штрафи і мито. Головною торговою артерією для Києва став славнозвісний шлях “із варяг у греки”, а заморська торгівля – важливою складовою економічної системи Київської Русі. Не випадково першою угодою, укладеною київськими правителями, став договір з Візантією (911 р.), що надавав руським купцям право безмитної торгівлі у Константинополі. Київська Русь уже тоді мала власну митну систему, стягувала і, за домовленістю з суміжними країнами, сплачувала митні податки. На підступах до Києва, Вишгорода та інших міст Київського князівства будувалися застави-фортеці, де уповноважені князем збирачі стягували мито за перевезення товарів та прогін худоби. В Острогомському митному статуті 1288 р. мова йшла про купців із різних країн: Баварії, Польщі, Чехії, Австрії та Київської Русі [4, 8]. Отже, митники Київської Русі керувалися у своїй роботі європейськими митними статутами, діяли в єдиному правовому полі із західними сусідами.

Наприкінці XII ст. Київська Русь розпалася на ряд феодалських земель-князівств. Найбільшого розквіту досягло Галицько-Волинське князівство, через землі якого проходили торговельні шляхи загальноєвропейського значення. Найбільші міста князівства – Галич, Володимир, Перемишль, Луцьк, Данилів, Берестя та інші – відігравали роль великих торговельних центрів, місто Дрогичин на Бузі було своєрідною загальноруською митницею.

Досить складний порядок митних стосунків існував в Україні і в *період Литовсько-Польської держави*. Була встановлена чітка система митних зборів за ввіз та вивіз різноманітних товарів. Прикордонне мито (його називали цлом) стягувалося митниками, які працювали у митних коморах. З тих пір веде свою історію Новгород-Сіверська митниця.

Були свої митні порядки в *період Запорізької Січі*, яка відіграла величезну роль у становленні України як держави. Козацтво вело жваву торгівлю, чому сприяло як розташування їх вольностей, так і природні шляхи сполучення. Адже запорожці жили на роздоріжжі між Україною, Литвою, Польщею і Росією з одного боку, та Кримом і Туреччиною з іншого. Вони володіли кращою частиною великого водного шляху “з варяг у греки”. На великих і малих шляхах, у пониззі Дніпра і його приток виставлялися козацькі застави, які збирали мито за провіз товарів, прогін худоби та коней. На мостах і переправах збиралось “мостове” мито. З безлічі перевозів у межах запорізьких вольностей особливо відомими були: Мишуринорізький, Кодацький, Микитинський, Кам'янський,

Кизикерменський – усі через р. Дніпро. Козацькі митарі збирали ярмаркове, шляхове і прикордонне мито. Особливим податком обкладалися чумацькі валки, рибні промисли, виробництво шкір та кінської зброї [9]. Без перебільшення можна сказати, що вся торгівля Польщі, Литви, України і Південної Росії XVI-XVIII ст. була в руках запорізьких козаків і велась за їх посередництвом. Так, за договором 1649 р. турецького султана “з військом запорізьким і народом руським” козаки звільнялися на 100 років від мита і податків [8].

Митна справа розвивалась і в *козацько-гетьманській державі*. Починаючи від Богдана Хмельницького, Державний скарб збирав прикордонне мито: евеку (вивізне) і інфуку (ввізне). В універсалі гетьмана Богдана Хмельницького 1654 р. встановлювалися митні платежі за товари, що ввозилися на територію України. Митні збори щороку приносили в державну скарбницю 100000 червоних золотих.

В цілому відзначимо, що означений вище етап розвитку митної справи характеризувався відсутністю чіткої державної системи її організації. Особливістю територіальної організації митної діяльності аж до кінця XVII ст. є те, що вона відбувалась переважно на внутрішніх митницях, розташованих в торгових центрах на перетині шляхів сполучення міждержавного значення.

Наступний етап – з кінця XVII до початку XX ст., коли більша частина *України* перебувала в складі *Російської імперії*, відзначався формуванням державних кордонів, організацією служби охорони кордонів і митного контролю, створенням спеціальних державних органів управління митною справою.

Митна політика регулювалася митними тарифами і відзначалась хаотичністю. Так, Катерина I в 1724 р. видала указ про “Покровительський митний тариф” (митом обкладались товари іноземних купців, а руських – звільнялись). В 1731 р. його було скасовано: для товарів власного виробництва вводилося мито в розмірі 20% від вартості товару. Пізніше покровительська митна політика була орієнтована на збільшення митних доходів казни [2].

В XVII – XVIII ст. прикордонні й внутрішні митниці та застави створювалися практично на всій території Російської імперії, в тому числі в Україні. Вони були розташовані переважно на кордоні Росії та Речі Посполитої [5, 6].

Після скасування у середині XVIII ст. внутрішніх митниць на території України було створено митні округи (прикордонна смуга шириною 7 верств), які склалися з певної кількості митниць, митних застав, митних постів і перехідних пунктів. Митні установи, як сухопутні, так і портові, розподілялися на класи відповідно до їх функцій.

До середини XIX ст. на території України існувало 5 митних округів, які включали митниці 4-х класів [4, 5]. Елементи територіальної структури митної служби на другу половину XIX ст. відповідно до статуту 1864 р. показано на рис. 1. В цей час в Міністерстві фінансів було організовано Департамент митних зборів для управління митними закладами, підвищується дієвість митного контролю у сфері боротьби з контрабандою, збільшуються внески митних зборів у казну, розробляються інструкції, положення, статuti, зводяться прикордонні споруди, розпочинається активне будівництво та організація митних органів. Реорганізація митної системи відбувалась і пізніше.

Отже, протягом XIX ст. митні установи на території сучасної України розташовувалися у прикордонних районах, а у внутрішніх регіонах країни вони були відсутні.

Митна політика першої половини XIX ст. в основному відображала протекціоністські тенденції (обмеження ввозу іноземних товарів), забезпечувала нагромадження капіталів для розвитку промисловості. Митний тариф 1822 р. мав яскраво виражений забороняючий характер і ґрунтувався на таких положеннях: 1) звільнення від мита іноземних товарів та продуктів, які не виробляються в країні, але в яких є потреба; 2) заборона ввозу товарів, що можуть конкурувати з російськими. Це забезпечило активний торговий баланс, але обумовило підвищення цін на товари та рівня контрабанди.

У митній політиці другої половини XIX ст. віддавалась перевага вільній торгівлі і

Першої світової війни. На початку 20-х років територія сучасної України була поділена між різними державами: лівобережна і більша частина правобережної України ввійшла до складу СРСР, західноукраїнські землі відійшли до Польщі й Румунії. Відповідно до союзного договору 1922 р. всі загальні народногосподарські проблеми, фінансова, банківська і податкова системи, зовнішні відносини, зовнішньоекономічна сфера і торговельні відносини із зарубіжними країнами, а також їх складові – митна політика і митна справа – належали виключно до компетенції союзного уряду та інших загальнодержавних структур СРСР.

У 1925 р. в Україні були організовані об'єднаний відділ по боротьбі з контрабандою, районні митниці, у склад яких включалися митниці 2 та 3 розрядів і митні пости. Вони створювалися переважно на кордоні України з Польщею і Румунією, на узбережжі Чорного та Азовського морів. Найбільші райони обслуговування мали Харківська та Київська районні митниці. Так, Харківська митниця обслуговувала Харківську, Донецьку, Полтавську, Катеринославську губернії та Кримську республіку (в кінці 1925 р. митниці Криму були виведені з Українського управління), а Київська – Київську, Чернігівську, Волинську та Подільську губернії. Одеська та Миколаївська митниці обслуговували однойменні губернії, а Севастопольська – порт.

Після закінчення Великої Вітчизняної війни і приєднання до УРСР західноукраїнських земель були додатково сформовані Львівська, Чопська, Виноградівська, Ренійська, Вадул-Сіретська та інші митниці, які безпосередньо підпорядковувалися Головному митному управлінню Міністерства зовнішньої торгівлі, а з 1986 р. – Головному управлінню державного митного контролю при Раді Міністрів СРСР.

На початок 1991 року в Україні було 25 митниць із 118, які функціонували в цілому в СРСР, причому з трьох регіональних (Московська, Одеська та Львівська), дві митниці були українськими. Однак в республіці не було жодних керівних або навіть координуючих структур, які б займалися митною справою. Всі питання вирішувались у Москві. Лише в червні 1991 р. (за місяць до проголошення в Україні незалежності) загальне керівництво митною справою в Україні було передане Верховній Раді УРСР та Кабінету Міністрів УРСР.

В період незалежності України (після 1991 р.) було утворено Державний митний комітет, затверджено Митний кодекс України, який набув чинності з 1 січня 1992 року. В державі лишилося 1402 км західного кордону, забезпеченого митними пунктами перепуску. Однак перепускна спроможність цього кордону була розрахована на монополію держави у зовнішньоекономічній діяльності та тотальну заборону закордонних поїздок. Тому старі митні органи були непридатні до нових умов із зростаючою кількістю переміщень через кордон товарів та громадян. Крім того 4650 км кордону з Росією, Білоруссю та Молдовою були взагалі повністю відкритими, що не задовольняло економічні інтереси України. Окремою проблемою того часу була практична відсутність мережі внутрішніх митниць, це значною мірою стримувало поживлення зовнішньої торгівлі і тому було недопустимим [2].

На сьогодні в Україні в структурі Державної митної служби України (МСУ) налічується 9 регіональних митниць (Північна, Західна, Карпатська, Подільська, Чорноморська, Кримська, Донбаська, Східна, Дніпровська), 4 митниці прямого підпорядкування (Київська спеціалізована, Бориспільська, Севастопольська, Центральна енергетична), 37 митниць, 189 митних постів, 223 пункти пропуску: 104 автомобільних, 43 залізничних, 40 морських та річкових, 36 авіаційних.

На основі згаданої вище серії карт історії формування митної системи України була створена карта історико-географічної типології митних установ як елементів територіальної структури митної справи (рис. 2). Типологію виконано з урахуванням комплексу характеристик митних установ, таких як положення відносно державного кордону, природничо-географічне положення, належність до митних регіонів та економічних районів, транспортне положення, час виникнення та тривалість дії, приуроченість до населених пунктів різної людності, господарська спеціалізація зони тяжіння митних установ. У

підсумку було виділено дві групи елементів територіальної структури митної справи (прикордонні та внутрішні), що утворили п'ять типів, три з яких поділено на підтипи.

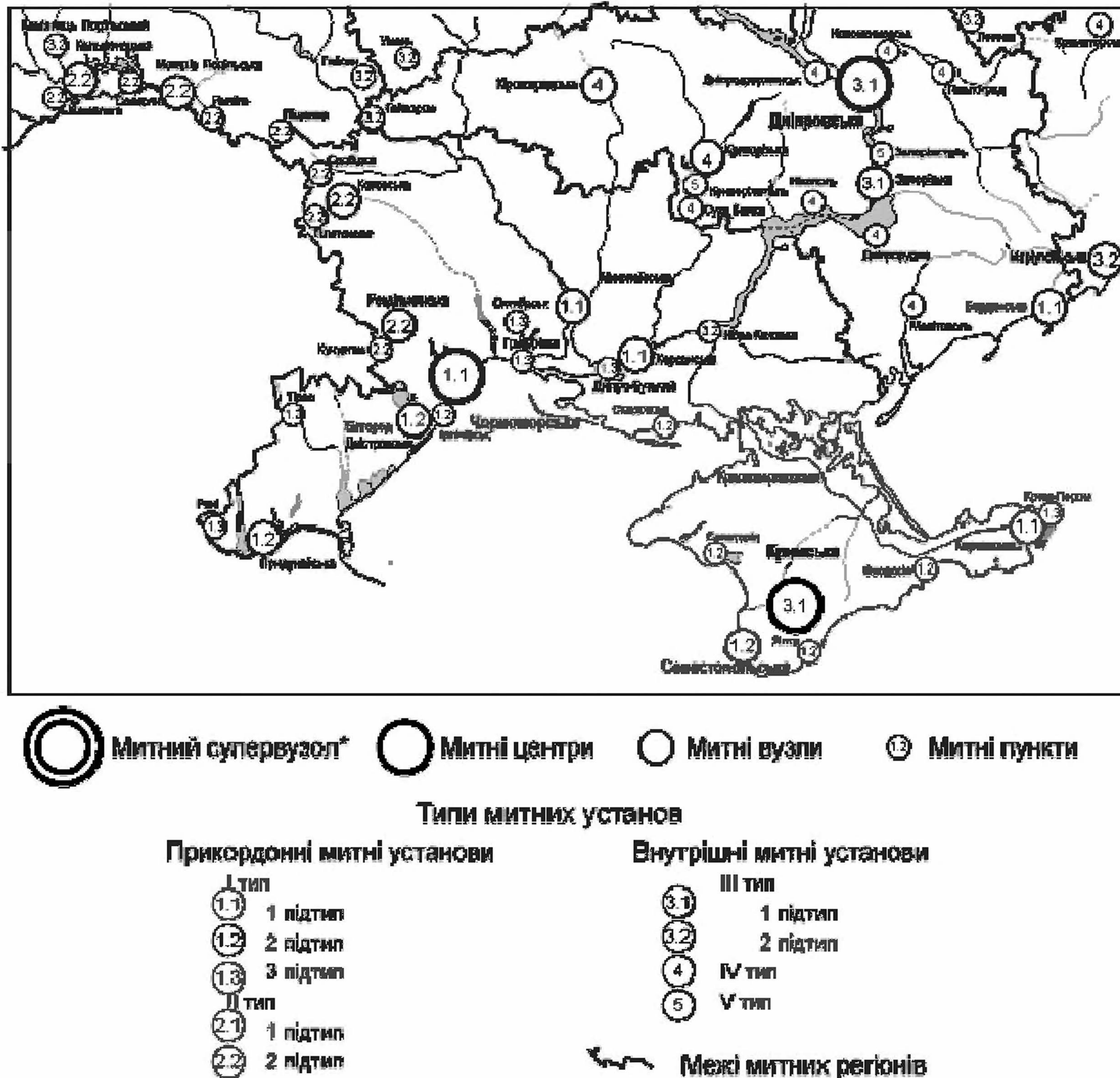


Рис. 2 Фрагмент карти “Історико-географічна типологія елементів територіальної структури митної системи України” **

* Київський митний супервузол на фрагменті відсутній

** Характеристика виділених на карті типів та підтипів подана у тексті

Результати виглядають таким чином:

- I тип – прикордонні приморські митні установи: 1 – великі прикордонні приморські митні вузли та центри тривалої дії; 2 – прикордонні приморські центри та пункти тривалої дії; 3 – митні центри та пункти, що виникли в період незалежності України.
- II тип – прикордонні сухопутні митні установи: 1 – центри і пункти в районі західного і південно-західного кордону з постсоціалістичними країнами та Молдовою; 2 – митні центри і пункти в районі східного та північно-східного, що виникли в період незалежності України.
- III тип – внутрішні митні установи, розташовані в регіонах з орієнтацією господарства переважно на внутрішній ринок: 1 – великі митні вузли та центри тривалої дії; 2 – митні пункти, що виникли у повоєнний період.
- IV тип – внутрішні митні центри і пункти в районах з високим експортним потенціалом, що

виникли у повоєнний період.

- V тип – митні пункти, що обслуговують вузькоспеціалізований експорт і виникли у період незалежності України.

Створену карту доцільно використовувати у практичній діяльності ДМСУ з метою формування у перспективі територіально диференційованої митної політики відносно кожного з виділених типів.

Література:

1. Горб К. Проблеми територіальної організації митної справи України // Вісник Академії митної служби України. – Дніпропетровськ, 2001. – № 4. – С.72-76.
2. Деркач Л. Українська митниця: вчора, сьогодні, завтра. – К.: ДМСУ, 2000.
3. Дук Н.М. Про картографування митної служби України // Національне картографування: стан, проблеми та перспективи розвитку. – Київ, 2000. – С.78-83
4. История таможенного дела и таможенной политики России (1811-1917): Хрестоматия. Часть 2. – М.:РИОРТА, 1998. – 276с.
5. Крикун М.Г. Адміністративно-територіальний устрій Правобережної України в XV-XVIII ст. – К.: “Наукова думка”, 1993. – 293с.
6. Кубійович В. Положення, границі й територія України // Енциклопедія Українознавства: У 2-х томах. – Мюнхен; Нью-Йорк, 1949. Т.1
7. Пістун М.Д., Коцан Н.Н. Суспільно-географічні основи митної діяльності України // Економічна та соціальна географія: Наук.зб. – Київ, 2000. – Вип. 49. – С. 95-101.
8. Сидоренко О.Ф. Українські землі у міжнародній торгівлі (IX-сер. XVII ст.). – К.: Наукова думка, 1992. – 332с.
9. Яворницький Д.І. Історія запорізьких козаків. – Львів: Світ, 1990. – 319с.

Summary:

Natalia Duk. GEOGRAPHICAL ANALYSIS AND CARTOGRAPHY OF THE TERRITORY STRUCTURE OF UKRAINE CUSTOMS SYSTEM

The subject of this article is historical and geographical analysis of Ukrainian customs system formation. There are described basic stages of customs historical development and their peculiarities. Series of maps, which display the territorial organization of customs activity in Ukraine during the various periods, is created.