

Ковальов Денис Володимирович

*Національний Гірничий Університет (м. Дніпропетровськ)*

Своєрідність становища Фінляндії у складі Російської імперії протягом 1809–1917 рр. полягає в тому, що вона змогла отримати особисто з рук царя особливу систему органів управління, на відміну від інших національних територій, що керувались суворим скіпетром династії Романових. Правові основи вищих адміністративних органів Великого князівства Фінляндського були закладені 25 грудня 1808 р., коли російський імператор Олександр I прийняв титул Великого Князя Фінляндського і заступив посаду фінляндського генерал-губернатора як свого намісника в краї. Тоді ж у Санкт-Петербурзі було створено особливу міністерську установу – Комісію з особливих фінляндських справ, замість якої царським маніфестом від 17 березня 1826 р. був заснований Статс-секретаріат Великого князівства Фінляндського.

Увійшовши до складу Російської імперії в період активної фази наполеонівських воєн, Фінляндія отримала право на відносно самостійне ведення торгово-митної політики – право, яке реалізовувалося установою для князівства щодо особливих, відмінних від імперських, митних тарифів у торгівлі з зарубіжними країнами, в першу чергу з колишньою метрополією – Швецією. Правда, в цілому митні тарифи Великого князівства Фінляндського знаходилися в певній відповідності з подібними митними тарифами в самій Російській імперії. Однак, як правило, імпортні мита, згідно з фінляндськими тарифами, були значно нижчими, ніж російські, а в деяких випадках Фінляндія здійснювала безмитне ввезення з-за кордону необхідної сировини, матеріалів і знарядь для промислового виробництва.

Автономне становище Великого князівства Фінляндського зумовило те, що воно мало не тільки власні митні тарифи, а й свою митну службу і управління. За регламентом царської Урядової Ради від 18 серпня 1809 р., торгівля, судноплавство і митниці у Фінляндії були віднесені до відання фінансового департаменту даної Ради. Спочатку митниці були під наглядом губернаторів фінляндських губерній, а з 1812 р. вони передавалися у відання митного управління, яке підпорядковувалося царській Урядовій Раді. Згідно з положеннями царської інструкції для митного управління у Великому князівстві Фінляндському, управління митницею автономії було передано новоствореній Генеральній митній дирекції.

Аналіз митного законодавства Фінляндії першої половини ХІХ ст. дозволяє зробити висновок про те, що торговельні відносини Фінляндії з Росією регулювалися особливими митними положеннями і постановами. Вони відрізнялися від тих, які встановлювали порядок експорту-імпорту Фінляндії з іноземними державами (Швеція, Данія, Велика Британія). Разом з тим, як частина Російської імперії, Велике князівство Фінляндське

відчувало на собі всі зміни російського митного законодавства у повній мірі.

Митне законодавство Фінляндії в другій половині XIX ст. потрапило в поле зору великих російських чиновників та московських промисловців, які хотіли уніфікувати російську митницю, позбавивши Фінляндію в цій області своєї самостійності. Однак Олександр II, розуміючи, у що можуть вилитися бажання окремих бюрократів, пішов на ризикований крок – у 1858 р. було видано єдине російсько-фінляндське митне положення. Згідно із статтями цього положення, в митному законодавстві було розширено коло товарів, які з Фінляндії потрапляли в Росію без мита і на пільгових умовах, а всі товари, що ввозилися з Росії до Фінляндії до цього моменту безмитно, відтепер підлягали митному оподаткуванню. Крім того, і більшість іноземних товарів, які прямували через Росію до Фінляндії, підлягали оплаті через мито. Проте, за новим положенням істотно полегшувалась процедура митного огляду. Пізніше, 30 квітня 1859 р. було видано черговий фінляндський митний тариф, що значно знизив митні ставки. А через 10 років – в 1869 р. – його було повністю замінено на новий, який, крім зниження ставок митних зборів, дозволяв безмитне ввезення необхідних для промисловості сировини і матеріалів.

У такому напрямку відбувався розвиток митного законодавства Фінляндії до середини 1880-х рр., коли з виданням в 1882 р. нового митного тарифу Російської імперії тарифні ставки були значно підвищені, а питання про співвідношення митних систем всієї імперії і Великого князівства Фінляндського знову було винесено на порядок денний. З метою охорони російської промисловості від конкуренції з боку Фінляндії, у 1885–1890-х рр. були видані розпорядження, що обмежували ввезення у внутрішні губернії Російської імперії фінляндської продукції. Нове положення про торгівлю Росії з Великим князівством Фінляндським було затверджено імператором 28 травня 1885 р. Воно змінювало умови фінляндського експорту в Росію, митом обкладалась вся продукція фінляндської промисловості на рівні 7–12% від її вартості. Товари, на ввезення яких були поширені обмеження, становили більше 80% від усього фінляндського експорту в Росію. Фінляндським Сенатом, відповідно до вказівок Олександра III, в травні 1886 р. був затверджений новий митний тариф, який вводив вищі мита на метали і металовироби, тобто всього того, що за імперським розумінням складало конкуренцію винятково російській промисловості.

Таким чином, зміни у фінляндському митному законодавстві, що обмежували фінляндський експорт в Росію та підсилення митного бар'єру на зовнішньому кордоні князівства, були логічним наслідком посилення царського протекціонізму в зовнішньоторговельній політиці Росії.

У 1890–1900 рр. при Міністерстві фінансів Російської імперії, фінляндському генерал-губернаторстві та інших адміністративних органах утворено комісію з об'єднання митного законодавства Росії та Фінляндії.

У 1897 р. вийшов новий російсько-фінляндський митний тариф, який посилив митний бар'єр на кордоні імперії та князівства, що стало менш сприятливим для зовнішньої торгівлі Фінляндії. Новий російсько-фінляндський митний тариф покликаний був привести у відповідність митний тариф Росії від 1891 р. і царське Положення від 1835 р., скоротивши розрив, що утворився в митному законодавстві. Російський уряд не відмовився від ідеї митного об'єднання, а під тиском обставин взяв курс на зближення російського і фінляндського митного тарифів, через підвищення ставок обтяження і обмеження фінляндського експорту в Росію.

У висновку необхідно підсумки дослідження: 1) автономне становище Великого князівства Фінляндського у складі Російської імперії протягом XIX ст. визначило наявність у нього власного митного законодавства, 2) вільно імпортувати митних тарифів на фінляндські почався лиш в період десятиліття від часу правління Олександра III, 3) прагнення російського уряду до повного злиття митних систем для досягнення своїх політичних цілей в Фінляндії не завершилося, а лише посилювалося на початку XX ст. (в переддень російсько-японської війни і революції, що послідували за нею).

## TOWARZYSTWA ŻEGLUGI PAROWEJ W IMPERIUM CARSKIM W DRUGIEJ POŁOWIE LAT PĘCZDZIESIĄTYCH XIX WIEKU

Katkowski Marek  
*Podręcznika Białostocka*

1. Towarzystwa żeglugi parowej operujące na obszarze Morza Bałtyckiego, Białego, Kaspijskiego, Wołgi, Dniepru i innych rzek oraz jezior.

Charakterystycznym zjawiskiem rozwoju w imperium carskim spółek (towarzystw) zajmujących się morskim i rzecznyim transportem parowym. Towarzystwa takie pojawiły się m. in. na Bałtyku i Morzu Białym. Omawiając wstępnie sytuację na akwenie Morza Bałtyckiego, trzeba się odnieść do powstania w roku 1858 towarzystw „Delfin” i „Ryskiego”, zajmujących się właśnie transportem parowym na Bałtyku. Towarzystwo „Delfin” powołano do życia celem przewożenia (szobotażu) – na statkach parowych i żaglowych – towarów oraz podróżnych pomiędzy rosyjskimi portami Morza Bałtyckiego, a także z portów rosyjskich do portów zagranicznych (oraz w trasie powrotnej). Podobnie 21 maja / 3 czerwca 1858 roku car Aleksander II zatwierdził akt założycielski dla „Ryskiego Towarzystwa Żeglugi Parowej”. Zostało ono założone celem utrzymywania stałego przewozu towarów i podróżnych pomiędzy znajdującymi się pod władaniem rosyjskim portami Morza Bałtyckiego, oraz przede wszystkim pomiędzy samym miastem Rygą i portami zagranicznymi. Z kolei w roku 1858 na akwenie północnym powstało „Towarzystwo Żeglugi Parowej i Handlu na Morzu Białym”, gdzie dodatkowo przyznano nowopowstającej