УНІВЕРСИТЕТ ДЕРЖАВНОЇ ФІСКАЛЬНОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ

МИТНА БЕЗПЕКА

Науковий журнал

№ 1

Ірпінь • УДФСУ • 2017

Науковий журнал «Митна безпека»
містить статті теоретичного та прикладного характеру
з актуальних проблем, пов'язаних із розвитком митної справи

Головний редактор
Пашко П. В., д.е.н., професор, Університет державної фіскальної служби України

Заступник головного редактора
Нагорічна О. С., к.пед.н., с.н.с., Університет державної фіскальної служби України

Члени редакційної колегії:
Бережнюк І. Г., д.е.н., доцент, Київська обласна митниця
Білоус В. Т., д.ю.н., професор, Університет державної фіскальної служби України
Гребельник О. П., д.е.н., професор, Університет державної фіскальної служби України
Долгий О. А., д.н.держ.упр., професор, Університет державної фіскальної служби України
Касьяненко Л. М., д.ю.н., професор, Університет державної фіскальної служби України
Кужелєв М. О., д.е.н., професор, Університет державної фіскальної служби України
Мельник В. М., д.е.н., професор, Київський національний економічний університет ім. Вадима Гетьмана
Прус Л. Р., к.е.н., доцент, Університет державної фіскальної служби України
Рябченко О. П., д.ю.н., професор, Університет державної фіскальної служби України
Тарангул Л. Л., д.е.н., професор, Університет державної фіскальної служби України
Тимченко Л. Д., д.ю.н., професор, Університет державної фіскальної служби України
Фрадинський О. А., к.е.н., доцент, с.н.с., Університет державної фіскальної служби України
Царенко В. І., к.ю.н., доцент, Університет державної фіскальної служби України
Цимбал П. В., д.ю.н., професор, Університет державної фіскальної служби України
Чеховська І. В., д.ю.н., професор, Університет державної фіскальної служби України
Швабій К. І., д.е.н., професор, Університет державної фіскальної служби України

Відповідальний редактор
Сушкова О. Є., к.е.н., доцент, Університет державної фіскальної служби України

Науковий журнал «Митна безпека» / Університет державної фіскальної служби України; редкол.: П. В. Пашко (голов. ред.) та ін. – Ірпінь: Видавничо-поліграфічний центр, 2017. – № 1. – 168 с.

© Університет державної
фіскальної служби України, 2017

МИТНА БЕЗПЕКА **ТАМОЖЕННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ** **CUSTOMS SECURITY**

Науковий журнал **Заснований у 2016 р.** **2017. № 1**

ЗМІСТ

ВІТАЛЬНЕ СЛОВО ПАШКА П. В......5

Бережнюк І. Г., Фрадинський О. А.
Системи реєстрації пасажирів (PNR) як джерело інформації на авіаційному транспорті.....6

Булана В. В., Брендак А. І., Несторишен І. В.
Розвиток інструментів таргетингу в контексті спрощення процедур міжнародної торгівлі та забезпечення національної безпеки.....13

Гребельник О. П.
Розвиток митної справи за часів Київської Русі.....26

Запорожець О. Ф.
Особливості застосування бухгалтерської документації для підтвердження заявленої митної вартості товарів.....35

Івашова Л. М., Скоромцева Т. О.
Система відповідальності у митному законодавстві України: реалії та наближення до європейських стандартів.....47

Капітанець С. В.
Соціально-психологічна компонента професійної компетентності посадових осіб ДФС.....55

Ляшук Р. М.
До питання про функції управління діяльністю органів охорони державного кордону.....65

Медвідь Ю. О.
Митні аспекти застосування попередньої інформації при переміщенні товарів, транспортних засобів через митний кордон.....73

Мельник В. М., Нагорічна О. С.
Професійна компетентність персоналу державної фіскальної служби України.....79

Молдован Е. С., Коновалов Ю. О.
Функції митної вартості у здійсненні державної митної справи України.....89

Попель С. А.
Характеристика способів інформування
та консультування громадян митними адміністраціями....96

Проскура К. П., Брехов С. С.
Формування системи стандартів пост-митного аудиту в Україні....106

Прус Л. Р.
Інформування та консультування громадян з питань
державної митної справи в Євразійському економічному союзі....114

Руда Т. В., Шило О. І.
Європейський досвід надання митних спрощень при здійсненні
зовнішньоекономічної діяльності....128

Хома В. О.
Комплексне забезпечення сфери запобігання
порушенням митних правил: співзалежність чинників....136

Царенко В. І., Дворнічена І. М., Мартинов Д. Ю.
Ціна життя людини: морально-правовий та економічний аспект....144

Яковенко О. В.
Аналіз нормативного забезпечення застосування
технічних систем при здійсненні митного контролю....151

ПРИВІТАННЯ....161

ВИДАННЯ УНІВЕРСИТЕТУ ДФС УКРАЇНИ....162

**ІНФОРМАЦІЯ ПРО НАВЧАННЯ ЗА МИТНИМ СПРЯМУВАННЯМ
В УНІВЕРСИТЕТІ ДФС УКРАЇНИ**....164

ВИМОГИ ДО РУКОПИСУ....166

УДК 351. 713

Гребельник О. П.,
д.е.н., професор, завідуючий кафедри митної справи Університету державної фіскальної служби України

РОЗВИТОК МИТНОЇ СПРАВИ ЗА ЧАСІВ КИЇВСЬКОЇ РУСІ

DEVELOPMENT OF CUSTOMS AFFAIRS IN KIEVAN RUS' TIMES

Постановка проблеми. Становлення будь-якої держави не можливе без формування базисних взаємовідносин, тобто економічних підвалин функціонування країни. Аналіз історичних аспектів ролі та місця митних регуляторів в системі оподаткування Київської Русі дозволяє дослідити фундаментальні основи розвитку митної системи в Україні.

При цьому, слід зауважити що, зародження митної системи України як чинника розвитку держави залежало від взаємодії як об'єктивних, так і суб'єктивних факторів. Оскільки, організація митної системи — це складова не тільки державної політики, але й частина економічної системи, то її трансформація відбувалася у відповідності до еволюції економіки в цілому.

Мета і завдання статті. Дослідити генезис митно-тарифних відносин в процесі державотворення на території Київської Русі через аналіз застосування всієї сукупності митних заходів регулювання зовнішньої торгівлі у IX-XIII столітті нашої ери. Систематизувати та класифікувати різнобічні види мита та митних зборів які використовувались державою в даний історичний період. Проаналізувати еволюцію побудови та розвитку митної системи як регулятивного заходу зовнішньоторговельної політики країни.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідження окремих аспектів функціонування митно-тарифних відносин за часів Київської Русі присутнє у роботах вітчизняних та зарубіжних авторів. Нами були проаналізовані роботи вчених: І. Бережнюка, М. Грушевського, Н. Дєйвіса, Д. Дорошенка, І. Кулішера, М. Котляра, В. Ковальського, Й. Рисіча, К. Сандровського, В. Мартинюка, П. Пашка, А. Філіпенка, В. Чорного, що дозволило всебічно дослідити закономірності та специфіку становлення митної системи в Україні у IX–XIII столітті нашої ери.

Основні результати дослідження. З появою та розвитком Київської Русі (IX–XIII н.е.) де основними джерелами фінансування були сплата данини, яка накладалася київськими князями на підвладні землі та сплачувалася звичайними продуктами сільського господарства і промислів – хутром, воском, медом, хлібом, шкірами, дари (добровільні підношення підданих), плата за судочинство, оброк (плата за користування певними земельними наділами і знаряддями праці),штрафи та мито, митно-тарифні відносини набрали характеру системності.

Особливістю формування митної справи на Русі став процес державотворення, як процес організації суспільно-економічних відносин на даній території. Тому більшість дослідників митних відносин схиляються до того, що зародки митної системи в Україні з'явилися в даний

© *Гребельник О. П., 2017*

період, а мито як податок було запозичене київськими князями в одній із стародавніх імперій, найімовірніше Візантійській, одночасно із християнською релігією, традиціями землеробства, ремісництвом та культурою [6, с. 57].

Заморська торгівля складала основу економічної системи Київської Русі в силу наступних причин. По-перше, київськікупці вели активну різновекторнуторговельну діяльність, яка базувалась наторговельному принципі:»товарнатовар». Так, у Рафельштетському митному статуті 906 року було зафіксовано торгівлю купців із Русі зі стягуванням мита на Дунаї.

По-друге, один із найбільших світових товаропотоків «із варяг у греки» проходив через Київ по Дніпру, перетинав Чорне море і закінчувався в Константинополі – центрі торгівлі. Як стверджував візантійський імператор Костянтин VII Багрянородний у творі «Про управління імперією», цей складний і небезпечний маршрут складався із системи річкових шляхів і волоків за вдовжки понад 3 тис. км і пов'язував Балтику з Руським (Чорним) морем. Він проходив по Варязькому (Балтійському) морю, Фінській затоці і далі –Невою, Ладозьким озером і притоками Західної Двіни аж до верхів'я Дніпра. А там –вниз Дніпровим руслом і так званими «волоками» (перетягування суден між окремими річковими затоками і вздовж порогів) до самого Чорного моря. За цих умов Київ став головним транзитним центром, що забезпечував переміщення візантійських товарів у Прибалтику, Скандинавію та країни Центральної й Західної Європи [4, с. 387].

Щорічно через Київ провозилось близько 50 тис. тон товарів до Візантії. Торгівля давала можливість киянам мати вишукані ювелірні вироби та посуд, шовкові тканини, парчу, килими, дорогу зброю, в свою чергу київські торговці розраховувались хутром,на яке завжди був великий попит на півдні та сході, воском, медом, деревиною.

Тому, не випадково, що однією з перших письмових угод, укладених князем Олегом, була преференційна угода з Візантією (911 рік), за якою купцям з Київської Русі створювалися надзвичайно сприятливі умови: «...и да творять куплю, яко же им надобе, не платяче мыта ни в чём же» [1, с. 250]. Зазначену преференцію було встановлено в рамках військового союзу між двома країнами.

Слід зауважити, що договори між Київською Русю та Візантією не тільки фіксували стан зовнішньоторговельних зв'язків (поряд з військово-політичними аспектами), але й визначали подальший розвиток як держави, так і її зовнішньоторговельної та митної політики. Тому дані домовленості в сфері зовнішньої торгівлі зачасту залежали від успіхів військових походів київських князів. Якщо після перемоги князя Олега в 907 р. Київська Русь отримала право безмитної торгівлі з Візантією, то після поразки його наступника князя Ігоря в новому договорі 944 р. про безмитну торгівлю не тільки не згадувалось, а й навпаки були введені суттєві обмеження.

Як свідчить М. С. Грушевський, «для Русі поставлено і таке, що руські купці не можуть купувати паволок дорожших як 50 золотих штука; сі паволоки, себто делікатні шовкові матерії, були гордістю візантійської культури, одним з тих виробів, що найбільш подобались та імпонували варварам». Тобто, якщо покупка перевищувала встановлену норму (50 золотих), то візантійці нараховували експортне мито. При цьому візантійські митники («царськімужі») мали контролювати кожну оборудку з експортованими товарами і на підтвердження її законності опечатували товар власною печаткою.

Під приводом недопущення торговими людьми з Русі «творити пакості й безчиння», було обмежено час перебування русичів у Константинополі. Згідно з новою Угодою, купці-русичі

могли заходити до столиці імперії тільки невеликими групами, лише через одну браму і обов'язково у супроводі «царських мужів».

Мито у Київській Русі означало податок, що сплачувався за перевезення товарів, перегін худоби через кордони певних територій. У збірнику норм давньоруського права XI–XII ст. «Русская правда» Ярослава Мудрого застосовується **слово «мито»** як таке, котре здавна вживалося у торговельній практиці [10, с. 34] .

Розрізняли мито «сухе» – при сухопутному перевезенні товарів і «водяне» – при перевезенні товарів по воді. До першого відносилося «подужне» (відвоза), «полозове» (від «полозу» – саней). «Водяне» мито сплачувалося від кожної «ком'яги» (човен 5–10 м) або від галери чи «моноксила» (парусне судно довжиною до 40 м). При цьому, сума мита залежала від довжини судна і вартості транспортованого товару.

Слід зауважити, що переміщення торговельними шляхами не було спокійним та безпечним. Головною проблемою стали печеніги, які періодично нападали на торговельні каравани та грабували їх. Особливо небезпечними для торгових караванів були дніпровські пороги, біля яких печеніги влаштовували засідки на судна, що перетягувались тут волоком. З метою захисту купців і товарів за розпорядженням київського князя у цьому районі практично ціле літо знаходилася княжа дружина. Іноді, як писав Костянтин Багрянородний, охорона супроводжувала торгові валки «до відкритої води» або до кордонів Візантії.

І все ж збройний супровід купецьких караванів не міг повністю забезпечити надійність міжнародної торгівлі і головне – безпеку самого Києва та інших давньоруських городів від постійних нападів печенігів. Долаючи цю життєво важливу для країни проблему, Великийкнязь Володимир Святославович (980–1015 рр.) розпочав будівництво розгалуженої системи міст-фортець на підступах до Києва. Як згадується у «Повісті временних лет», такі міста-застави, котрі водночас виконували функції митниць, постали понад ріками Десною, Остром, Сулою і Трубіжем [11, с. 320].

В першу чергу, поняття митниць стосувалось митних дворів, застав із збору мита або тамги. Практична більшість із них була розташована біляміськихворітчинарічковихпричалах міст і фортець які розтягнулись по всьому шляху «із варяг у греки».Так, за часів Ярослава Мудрого (1019–1054 рр.), основним центром збирання митних податків у Києві стали щойно побудовані **Золоті ворота** (як головні в'їзні ворота до «гори» – міста Ярослава). За свідченнями історичних джерел, у Києві в ті часи *існували вісім торгів* – при цьому головними вважалися так званий Бабин торжок на території міста Володимира та торг на Подолі, поблизу гавані – у гирлі річки Почайни, що впадала тоді у Дніпро в районі сучасної Поштової площі. В зв'язку з тим, що там розвантажувалась більшість торгових суден і була розташована митниця.

Слід зауважити, що митниці або митні двори в Київській Русі були одним із органів публічної влади держави, так якнадання митної грамоти особі, общині, монастирю дозволяло запроваджувати від свого імені торги. Крім цього основними їх функціями стало: нанесення клейма на товари (тим самим держава брала на себе відповідальність за якість товарів допущених до публічних торгів); стягнення збору за допуск даного товару до продажу на внутрішньому ринку; здійснення митного контролю за товарами, що надходять з-за кордону, і товарами, що вивозяться за кордон.

Управління фінансами, а також стягнення торговельного мита (цло, мит), у Київській Русі було державною справою тому даними аспектами безпосередньо відав сам князь. Для збирання мита і данини він призначав особистих чиновників – митників, данщиків, п'ятенщиків, які не

залежали від довірених князя – намісників і волостелів. Саме цим наближеним до князя особам він і дарував частину зібраного ними мита на їх утримання, але в цілому гроші, що вони збирали, вносилися самому князеві або тому, кому він наказував, при цьому скарги на їх неправильні дії подавалися безпосередньо князю. У пам'ятках іноді говориться про намісників і волостителів як осіб, що збирали мито, але це було як виключення.

З початком періоду занепаду Київської Русі, спричиненого міжродинними війнами (друга половина XI ст.), коли держава розпалась на ворожі одне одному князівства (Галицько-Волинське на заході; Київське, Турівське, Чернігівське на півдні; Новгородське, Полоцьке і Смоленське на півночі; Тверське, Володимиро-Суздальське і Рязанське на верхній Волзі) став домінувати принцип «каждый да держит вотчину свою», започаткований на Любичському з'їзді князів у 1097 році, тобто кожен став проводити індивідуальну митну політику, яка відповідала його особистим інтересам [5, с. 170]. Створювались митні застави на кордонах князівських вотчин, на яких купці повинні були сплачувати відповідні податки, а то й просто побори, основними з яких стали: проїзне та торгове мита, штрафи та мито за обслуговування.

Так, на підступах до Києва, в Вишгороді, Василькові та інших містах Київського князівства було збудовано застави-фортеці де уповноважені князем збирачі здійснювали нарахування та сплату мита за перевезення товарів та прогін худоби.

Всю сукупність видів мита, які нараховувались за часів Київської Русі, на нашу думку, можна структурувати на чотири підгрупи: торгові мита; проїзні мита;мита за обслуговування; митні штрафи (див. рис. 1).

Торгові мита були найбільш різноманітні: явка, замит, гостинне, восьмниче, порядне, іскунне, п'ятно, узельцеве, головщина, вісче, помірне. Так, явка це збір із крамаря по 1–3 гроші за пред'явлення товару на заставі, замит стягувався не з воза, а з ціни товару – із карбованця вартості товару по 1 грошу – і надавав право торгувати цим товаром, а гостинне мито відповідно нараховувалось за право мати склади.

Основним видом проїзного мита стало нарахування та сплата податку за провезення товару через певну територію. Із того, що знаходилось на возі чи човні, стягувалася головщина – від 0,5 до 6 грошей у різних місцевостях. З людей, що супроводжували товар, іноді збиралися костки – по 1 грошві з душі. При поверненні купця з його людьми після розпродажу товарів із них подекуди стягувався різновид головщини – колачі – по 0,5 гроша з людини. В залежності від розміру мита в сажнях виник різновид мита – посажене.

Мостовщина і перевіз стягувалися при проїзді по мосту або при користуванні перевозами, але вже не митниками, а перевізниками і мостовщиками, під приводом поліпшення мостів і перевозів брали з пішохода по 0,5 гроша, з кінного по 1 грошу, із воза – від 2 до 4 грошей, а на зворотному шляху – по 2 гроші.

Найбільш поширеними видами мита за обслуговування була плата за: оренду амбару; зупинку на гостинному дворі; право торгівлі та найм торгового місця; розвантаження та зважування товару на заставі; підняття товару та його встановлення на вагах; вимірювання сипучих товарів; зважування на вагах митника-відкупщика; вирівнювання вагів при зважуванні товару.

Зрозуміло, що з збільшення митних різновидів призвело до наявності **практики ухиляння від сплати мита**. З такими порушеннями суворо боролися: якщо торговець об'їжджав митну хату (заставу) для того, щоб ухилитися від сплати мита, стягували подвійний штраф із возу – «промит», а з купця як особистості – додатковий штраф (заповідь).

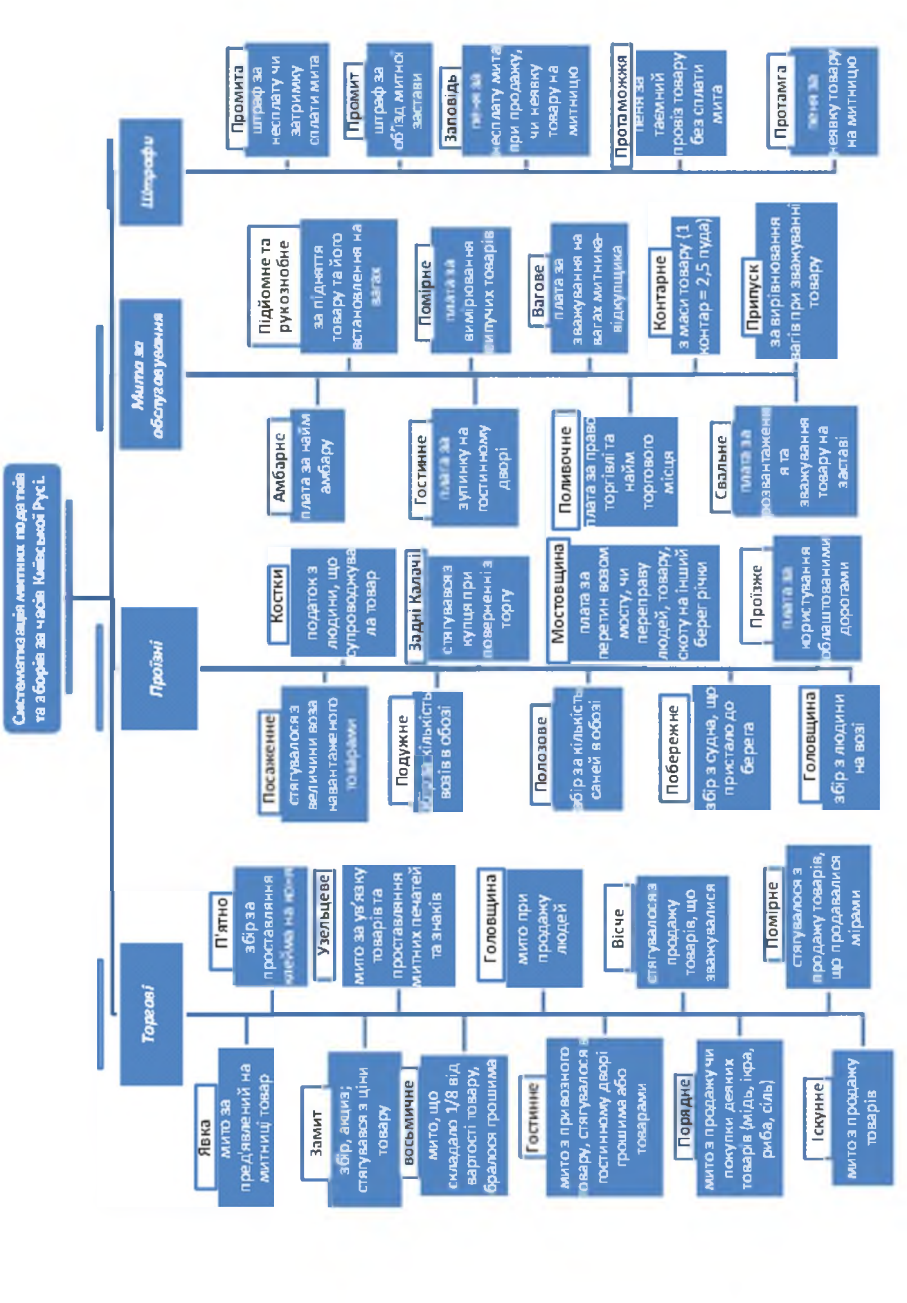


Рис. 1. Види мита, які нараховувались за часів Київської Русі

Як було зазначено вище, при формуванні "правового поля" функціонування Київської Русі як держави важливою віхою стало прийняття зводу законів – «Руська правда» в якій було регламентовано право власності, зокрема, на землю та нерухомість, закладено основи зобов'язального права, визначена відповідальність за майнові та кримінальні злочини та інше.

В даному нормативному документі розглядалася торговельна та митна проблематика, порядок оформлення договорів купівлі-продажу (ряди). Вони укладалися на торзі (ярмарці) усно і обов'язково в присутності свідків або митника. Якщо при цьому продавець намагався збути чужий або непридатний товар, то така угода вважалася недійсною, товар повертався до його власника, а покупець одержував право на відшкодування збитків.

Основні судові мита стягувалися в наступних випадках:судове мито «віра» стягувалося за вбивство; «дика віра» – сплачувалося громадою за злочин, скоєний на її території; «урок» – плата потерпілій особі за завдану їй шкоду; «продажа» – штраф за інші злочини. Судові мита становили, якправило, від 5 до 80 гривень.

Слід зазначити, що аналогічні процеси відбувалися і в Західній Європі, де подрібнення феодальних монархій призвело до створення великої кількості митних застав, які перешкоджали розвитку зовнішньоекономічних відносин. Практично мито за своєю економічною суттю виконувало функції не стільки податку, скільки побору, так як сплачувалось не з товару, а з людей за право в'їзду на дану територію.

Основним завданням прикордонних митниць раннього Середньовіччя була скоріше наглядова функція – недопущення вивозу зброї ворожим народам та контроль за цінами на окремі групи товарів. Поширення набули ринковий збір, мито за провіз, продаж і супроводження вантажу. Рідше стягувалося також ввізне мито, ставки якого були вже значно вищими, аніж в античний період, що суттєво гальмувало торгівлю. В цей же час занепад товарно-грошових відносин призводить до відродження натуральних форм стягнення мита. Але незважаючи ні на що, міжнародна торгівля розвивалася створюючи і поглиблюючи економічні відносини тогочасного суспільства.

Так, аналізуючи праці, бачимо, що вся митна політика провідних європейських країн (Англії, Франції, Німеччини, Італії) у XII–XШ столітті ґрунтується на міркуваннях фіскального і продовольчого характеру [8, с. 132]. Такі самі міркування були пріоритетними при укладанні численних торговельних договорів. Трансформація техніки митної справи стосувалася переважно переліку товарів, що піддавалися митному оподаткуванню, та розміру мита. Так, спочатку мита в середньому становили 1/60 загальної вартості товару. В XIV столітті середній розмір мита збільшився до 1/12, тому що воно одночасно відігравало роль акцизу. Такі інструменти сучасної митної політики, як забороняючі (спеціальні, особливі) мита, були повністю відсутні, оскільки їхню роль виконували прямі заборони на торгівлю. Останні практикувалися досить часто, коли цього вимагали продовольчі інтереси ремісників, іноді дозволялася оптова торгівля з одночасною забороною роздрібної.

Висновки. Таким чином, узагальнюючи вищевикладене можна зробити наступний висновок відносно формування митної справи за часів Київської Русі – підтвердилась закономірність яка прослідковується в більшості країн світу.Спочатку (IX–X ст.), основна функціональна направленість створення та розвитку митної системи стало виконання нею фіскальної функції, тобто наповнення державної казни за рахунок податку на іноземні товари, а починаючи з XI ст. стала домінувати нова направленість застосування даного заходу системи державного регулювання економічних відносин – це захисна функція.

Регулятивна функція, як правило, реалізовувалась через підписання міжнародних торговельно-політичних угод. Так, у 1288 р. було видано Острогомський митний статут, в якому мова йшла про правила поведінки купців з різних країн: Баварії, Польщі, Австрії та Київської Русі. Таким чином, митні відносини в Київській Русі формувались на основі не тільки внутрішніх правових документів, але й під впливом міжнародного, як правило, західноєвропейського законодавства.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Грушевський М. Історія України – Русі. Том 1. До початку XI віку: Видання друге розширене. Львів, 1904. С. 250.

2. Дорошенко Д. І. Нарис історії України: В 2 т. К., 1992; Т. 2 С. 113.

3. Історія митної справи в Україні / К. М. Колесніков, О. В. Морозов, Г. М. Виноградов та ін.; за ред. П. В. Пашка, В. В. Ченцова. – К.: Знання, 2006. – 606 с.

4. Костянтин VII Багрянородний. Об управлении империей. – М.: Наука, 1991.

5. М. Ф. Котляр. Любецький з'їзд 1097 // Енциклопедія історії України : у 10 т. / ред. кол.: В. А. Смолій (голова) та ін.; Інститут історії України НАН України. – К. : Наук. думка, 2009. – Т. 6 : Ла – Мі. – С. 375.

6. Митна енциклопедія: У трьох томах: Редкол.: І. Г. Бережнюк (відп.ред.) та ін.– Хмельницький П. П., Мельник А. А., 2014. – 592 с. – (Митна справа в Україні. Т. 22).

7. Нариси з історії митної справи та митного законодавства України-Руси /Під загальною редакцією Дідусенько П. М. – К.: Софія А, 2005 р. – 634 с.

8. Норман Дейвіс Європа: історія.–К.: Видавництво «Основи», 2001. – 1 463 с.

9. Міжнародні економічні відносини: історія: Підручник / А. С. Філіпенко. – К.: Либідь, 2006. – 392 с.

10. Правда Руська Ярослава Мудрого: початок законодавства Київської Русі: навч. посіб. / НЮУ ім. Я. Мудрого. – Харків: Право, 2014. – 344 с.

11. Повість врем'яних літ: Літопис (За Іпатським списком) / Пер. з давньоруської, післяслово, коментарі В. В. Яременка. – Київ : Радянський письменник, 1990. – 558 с.

12. Чорний В. Найдавніші митні статути і зовнішньоторговельні шляхи Київської Русі. Монографія. К.: 2000 р.

13. Чорний В. Україна і митна справа. Монографія. К.: 2000 р.

14. Чорний В. Християнська десятина, Київська Русь, митна справа та сьогодення Монографія. К.: 2001 р.

15. Чорний В. Острозьке мито та основні торговельні шляхи Поділля й Волині // Вісник Академії митної служби України № 4, 2002 р. – с. 123–127.

REFERENCES

1. Chornyi V. Ancient customs statutes and foreign trade routes of Kievan Rus. Monograph. K.: 2000.

2. Chornyi V. Ukraine and customs affairs. Monograph. K.: 2000.

3. Chornyi V. Christian desiatyna, Kievan Rus, customs affairs and contemporaneity. Monograph. K.: 2001.

4. Chornyi V. Ostrog's duties and main trade routes of Podillia and Volyn // Visnyk Academy of customs service of Ukraine № 4, 2002. – 123–127 p.

5. Constantine VII Porphyrogennetos. On the administration of the empire. – M.: Nauka, 1991.

6. Customs affairs history in Ukraine / K. M. Kolesnikov, O. V. Morozov, G. M. Vynogradov and others; edited by P. V. Pashko, V. V. Chentsov – K.: Znannia, 2006. – 606 p.

7. Customs encyclopedia: in 3 volumes.: editorial board: I.G. Berezhniuk (chief) and others.– Khmelnytskyi P. P., Melnyk A. A., 2014. – 529 p. – (Customs affairs in Ukraine. T. 22).

8. Doroshenko D. I. Historical essay of Ukraine: 2 volumes. K., 1992; Vol. 2, 113 p.

9. Essays on customs affairs history and customs legislation in Ukrainian Rus / edited by Didusenko P. M. – K.: Sofiia A, 2005 – 634 p.

10. Foreign economic relations: a history: Textbook/ A. S. Filipenko – K.: Lybid, 2006. – 392 p.

11. Grushevskyi M. History of Ukraine – Rus. Volume 1. Before XI century: Second extended edition. Lviv, 1904. 250 p.

12. Kotliar. M. F. The Council of Liubech -1097 // Encyclopedia on History of Ukraine. In 10 vol. / edited by V. A. Smolii (chief) and others, Institute of History of Ukraine of NAS of Ukraine. – K.: Naukova dumka, 2009. – Vol. 6 : La – Mi. – 375 p.

13. Norman Davies Europe: A History. – K.: "Osnovy" publishers, 2001. – 1463 p.

14. Russkaya Pravda of Yaroslav the Wise: the legal start of Kievan Rus: textbook / Yaroslav Mudryi National Law University. – Kharkiv: Pravo, 2014. – 344 p.

15. The Tale of Past Years: a Chronicle (under Hypatian chronicles) / translated from Old Slavic, afterword and comments by Yaremenko V. V. – Kyiv : Radianskyi pysmenyk, 1990. – 558 p.

Гребельник О. П. Розвиток митної справи за часів Київської Русі

У статті розглянуто проблеми зародження митної системи на тернах України в результаті формування державності. З'ясовано, що з появою та розвитком Київської Русі митні відносини набрали характеру системності. Проаналізовано та структуровано всю сукупність видів мита, які використовувались при здійсненні зовнішньоторговельних операцій.Доведено, щомитні відносини в Київській Русі формувались на основі не тільки внутрішніх правових документів, але й під впливом західноєвропейського законодавства.

Ключові слова: *безмитна торгівля, митна система, митні відносини, мито, митні преференції, митна грамота, митні двори, митна політика, митні застави, міжнародна торгівля, різновиди мита, світові товаропотоки, торговельні шляхи.*

Гребельник О. П. Развитие таможенного дела во времена Киевской Руси

В статье рассмотрены проблемы зарождения таможенной системы на территории Украины в результате формирования государственности. Выяснено, что с появлением и развитием Киевской Руси таможенные отношения приобрели системность. Проанализирована и структурирована вся совокупность видов таможенных пошлин, которые использовались при осуществлении внешнеторговых операций. Доказано, что таможенные отношения в Киевской Руси формировались на основе не только внутренних правовых документов, но и под воздействием западноевропейского законодательства.

Ключевые слова: *беспошлинная торговля, таможенная система, таможенные отношения,таможенная пошлина, таможенные преференции, таможенная грамота, таможенные дворы, таможенная политика, таможенные залоги, международная торговля, разновидности таможенных пошлин, мировые товаропотоки, торговые пути.*

Hrebelnyk O. Development of customs affairs in Kievan Rus' times

The paper covers issues related to the origin of customs system in the terrain of Ukraine as a consequence of statehood formation. It is found out that customs relations had become systematic with the rise and growth of Kievan Rus. The whole constellation of customs duties, applicable in foreign trade operations that time, is analyzed and structured. It is proved that customs relations in Kievan Rus were shaped by both domestic legal documents and Western European legislation.

Key words: *free trade, customs system, customs relations, customs duty, customs preferences, international trade, customs taxes, customs duties, customs, customs post, port fees, customs duty rates, functions of customs duty.*