

## ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

---

УДК 656(091)(470+571)

© Петров Юрий Иванович

— кандидат исторических наук, доцент, доцент кафедры

«Таможенное право и организация таможенного дела»

Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

petrov52@ro.ru

### **Пути сообщения как фактор возникновения и развития пошлинного обложения и транспортного законодательства в доимператорской России**

**Аннотация.** В статье рассматриваются пути сообщения, сложившиеся в Древней Руси в силу объективных исторических условий в результате размещения племенных союзов на территории русской равнины. Использование этих транспортных линий для торговли вело к ее расширению и развитию, и формированию пошлинных обрядностей, перераставших с годами в пошлинное обложение. В статье показано, как в Московском государстве пошлинное обложение получило значительное развитие, при этом отдельные пошлины использовались по целевому назначению, для сооружения и содержания транспортных путей. Такой ход развития государственных отраслей и институтов потребовал совершенствования правового регулирования, которое в XVII столетии начинает активно развиваться. В статье приводятся отдельные правовые источники, которыми регулировалось пошлинное обложение и эксплуатация транспортных линий. Большое внимание уделено анализу Соборного Уложения 1649 г., в ст. IX которого содержались правовые нормы по сбору проезжих пошлин и обеспечению сохранности и благоустройству дорог. Уделяя главное внимание проезжим пошлинам, глава регламентировала и порядок содержания дорог, мостов и перевозов, тем самым подчеркивая прямую связь благоустройства дорог с пошлинным обложением

**Ключевые слова:** история; Древняя Русь; Московское государство; транспортные пути; пошлины; проезжие пошлины; источники права; Уложение 1649 г.; перевоз; мостовщина.

© Yury Iv. Petrov

— Candidate of Historical Sciences, docent, associate professor

of the department 'Customs Law and Organization of the Customs Affairs'

of the Law Institute of the Russian University of Transport

## Transportation as a factor of the emergence and development of taxation and transport legislation in pre-imperial Russia

**Abstract.** The current paper has considered the way of transportation in Ancient Russia due to objective historical conditions as a result of the settlement of tribal unions on the territory of the Russian Plain. The use of these transport lines for trade led to its expansion and development, and the formation of some duty ceremonies, which then over the years turned into liability to pay duty. The current paper has shown the way the taxation received significant development in the Moscow state, and individual duties were used for their intended purpose for the construction and maintenance of transport routes. Such development of state industries and institutions required the improvement of legal regulation, which actively began to develop in the XVII-th century. The current paper has analyzed some legal sources that governed the taxation and operation of transport lines. Much attention has been paid to the analysis of the Sobornoye Ulozheniye (Code) of 1649; its Art. 9 contained legal norms on collecting road duties and ensuring road safety and improvement of roads. Paying much attention to road duties, the chapter regulated the maintenance of roads, bridges and freights, thereby emphasizing the direct connection between the improvement of roads and road duties.

**Keywords:** history; Ancient Russia; Moscow state; transport ways; duties; road duties; sources of law; the Sobornoye Ulozheniye (Code) of 1649; transportation; mostovshchina (a duty on goods transported through bridges).

---

Еще до создания древнерусского государства появились транспортные линии, по которым осуществлялись торговые отношения племенных союзов, это были в основном водные пути. Валентин Витчевский в своем исследовании по истории таможенного дела и таможенной политики писал: «Достоверно, что уже в VI в. оживленный торговый путь вел из страны варягов в Грецию; достоверно также, что приблизительно около того же времени многочисленные продукты Востока перевозились транзитом через русские области к побережью Балтийского моря» [1, стр. 1].

С появлением торгового обмена речные системы Днепра, Дона, Западной Двины, Волхова, Волги, а также рек Приуралья и Сибири приобрели важное транспортное значение. Но основной водной трассой на протяжении столетий оставался путь «из варяг в греки», путь из Скандинавии в Византию, проходивший по Днепру, соединя Балтийское море с Черным.

Развитие торговли способствовало установлению определенного порядка обмена и продажи товаров и складыванию пошлинных отношений. Товарообмен в первую очередь, оказал влияние на объединение народов. Киев, стоявший на днепровском водном пути, стал

естественным центром процесса объединения восточнославянских племенных союзов и сложился как торговый центр. В. О. Ключевский считал, что: «Приблизительно к половине IX в. внешние и внутренние отношения в торгово-промышленном мире русских городов сложились в такую комбинацию, в силу которой охрана границ страны и ее внешней торговли стала их общим интересом, подчинившим их князю киевскому и сделавшим Киевское варяжское княжество зерном русского государства. Этот общий интерес, охрана границ страны и ее внешней торговли, создавший великое княжество Киевское, направлял и его дальнейшее развитие, руководил как внутренней, так и внешней деятельностью первых киевских князей» [2, стр. 163]. В этих условиях Киев, приобретя общерусское значение узлового пункта торгово-промышленного движения, не мог остаться стольным городом только одного из местных варяжских княжеств, и потому стал центром политического объединения всей земли.

Финансовой основой складывающейся государственности являлась дань, которую получали с подвластных территорий. Дань, будучи первым прямым налогом на Руси, надолго, стала одним из основных источников для содержания князя и его дружины. Кроме того, дань, получаемая в натуральной форме, являлась товаром, который князь и его окружение везли на заграничные рынки. Таким образом она обеспечивала потребности князя и его дружины, а также питала внешнюю торговую деятельность Руси. Князь, возглавляя государство, еще продолжительное время оставался, по мнению В. О. Ключевского, вооруженным купцом. Зимой он правил и ходил по людям, а летом торговал тем, что собирал в течение зимы [2, стр. 166—167].

По широким рекам торговцы везли свои товары на судах большого размера, на малых реках использовали лодки, приспособленные к руслу этих рек. При переходе из малых рек в большие и наоборот, товары перегружались на суда, соответствующие водному пути. В местах впадения одних рек в другие жили судопромышленники, снабжавшие торговцев плавучими средствами. Некоторые купцы в таких местах держали собственные дворы — гавани, где стояли запасные суда. Монастыри, занимавшиеся в старину обширной торговлей, имели в таких местах свои подворья.

Потребность в судах способствовала развитию судового промысла. Для всякого русла создавались свои плавучие средства, в старых источниках встречается множество их наименований. Отличительной чертой русских судов того времени была то, что они строились совершенно без железа. Вместо железных гвоздей употреблялись деревянные. Доски соединяли лыками из древесной коры. Широкий парус привязывали к мачте, установленной на судне.

Плавание по рекам, особенно небольшим, было сопряжено с трудностями и опасностями. При встречных ветрах приходилось по

несколько дней стоять на месте теряя время. Случалось, что торговец, решившись отправиться по речному пути осенью, попадал под заморозки и зимовал со своим стругом на реке.

Развитие путей сообщения способствовало пошлинному обложению и вело к зарождению и постепенному становлению транспортного законодательства в Древней Руси. Но первоначально древнерусское законодательство значительно больше интересовалось судебными пошлинами, и именно им посвящены многие статьи Русской Правды, за незначительным исключением, как например, упоминанием о специальной должности мытника (ст. 37 «О Татбе»: «Паки ли будеть что татебно купил в торгу, или конь, или порт, или скотину, то выведеть свобода мужа два или мытника...»); статья 39 «О своде же»: «А ис своего города в чюжую землю свода нетуть, но тако же вывести ему послухи любо мытника...») [3, стр. 64—73]. Однако уже в Русском централизованном государстве начали издаваться специальные акты, посвященные регламентации таможенных пошлин. Величина перевозной пошлины и предметы, с которых она должна была взиматься, определялись в Уставных грамотах. По Указу царя Бориса Годунова в 1596 г. было определено, что «во всем государстве собирать перевозную пошлину [первозная пошлина — пошлина, взимаемая при переправе через реку] на больших реках с пешего человека по полуденьги, с конного по деньги, с телеги, запряженной лошадыю и управляемой человеком, по две деньги» [4, стр. 102]. Такого же рода нормы были уже в Белозерской таможенной грамоте 1497 г., но в XVI в. это стало обычной практикой. Вместе с тем в Судебнике 1550 г. еще ничего не говорилось о мыте [мыт — пошлина, взимаемая с провозимых товаров, с возов и судов, с проезжавших и проходивших людей, с прогоняемого скота], перевозе и мостовщине [мостовщина — пошлина, взимаемая за проезд через мост], лишь в двух статьях упоминалось о пошлине за клеймение купленных лошадей (ст. 94 Судебника 1550 г.: «а кто купит лошадь на Москве или в Московском уезде, и тем лошади пятнати у пятенщиков на Москве да и в книги написати по старине; а пошлина имати пятенщиком по старине ж»; статья 95: «а по городам и по волостем где кто лошадь купит или менит, тут у наместников, и у волостелей и у пошлинников и пятнает...») [5, стр. 119].

К XVII в. можно говорить о том, что в России сложилась некоторая организация дорожного дела. Это были почтовые сообщения, простиравшиеся от Москвы до Великого Новгорода, Смоленска и границ с Швецией и Польшей [6, стр. 344]. После выхода из «Смуты» в начале столетия наблюдался заметный рост ремесел и торговли, происходило складывание единого всероссийского рынка, усложнялся государственный аппарат в центре и на местах. Эти процессы делали необходимым государственно-правовое регулирование режима внутренних путей сообщения и их финансового обеспечения.

К середине XVII столетия заметно возросла законодательная

деятельность Московского государства. Усилилось стремление правительства подвергнуть правовой регламентации все больше сторон и явлений общественной и государственной жизни. Постепенно сложившееся к этому времени дорожное правовое регулирование получило наиболее полное выражение в гл. IX Уложения 1649 г. [7, стр. 83—257].

Содержание гл. IX, названной «О мытах, и о перевозех, и о мостах», составили нормы двух направлений общественных отношений: регламентация сбора проезжих пошлин и обеспечение сохранности и благоустройства дорог. Это соседство подчеркивало прямую связь благоустройства путей сообщения с пошлинным обложением. Уделяя главное внимание проезжим пошлинам, глава регламентировала и порядок содержания дорог, мостов и перевозов.

Первые три статьи гл. IX Уложения провозглашали освобождение дворян и служилых людей, посланных по государственным делам, от уплаты проезжих пошлин (мыта, перевоза и мостовщины) по всем дорогам, в том числе проходящим по землям вотчин и поместий. В качестве санкции за нарушение установленного правила применялось: возмещение материального ущерба в тройном размере и наказание кнутом. Основанием для искового обращения служила жалоба потерпевшего, а доказательством — крестное целование [7, стр. 98—99].

Уложение не освобождало торговых людей и их товары от уплаты пошлин. Поэтому если дворяне или служилые люди провозили с собой купцов с товарами, то в соответствии со ст. 4 санкция обращалась на них: взыскание проездной пошлины в тройном размере и наказание кнутом [7, стр. 99].

В зимнее время торговым людям природа предоставляла возможность объезда мостов по льду, не уплачивая мостовщины. Однако владельцы мостов и перевозов, а также ретивые сборщики пошлин специально скалывали лед у берегов и у мостов, делая проезд по ним невозможным. Уложением такие действия были запрещены. Нарушение закона влекло телесное наказание и пеню в пользу государства [7, стр. 99—100].

На реках делать новые запруды, плотины и мельницы разрешалось только при условии строительства проходов для судов. Если строительство новых плотин и мельниц приводило к затоплению прежних дорог и бродов, а владельцы сооружений, незаконно брали с них перевоз и мостовщину, то мельницы, мосты и перевозки подлежали сносу. Избежать сноса этих строений можно было только в том случае, если не взимать пошлины и обеспечить в дальнейшем беспошлинный проезд по мостам, плотинам и перевозам, сооруженным на местах затопления проезжих дорог [7, стр. 101].

Таким образом, в рассмотренных статьях Уложения отражена тенденция к ограничению всякого рода пошлин, установлению правового режима дорог, способствующего развитию торговли и потребностям

государственной службы. Уложение 1649 г. включило в себя определенный правовой статус торговли, сложившийся в первой половине XVII в. В его основании лежал государственный интерес, продиктованный целью устранить всякого рода стеснения для торговли. Признавая прежнее право феодалов на сбор проездных пошлин на дорогах, проходящих через их владения, зафиксированное в жалованных грамотах, Уложение вместе с тем изымало из практики такого рода действия в отношении лиц, занятых торговлей, проявляло тенденцию к ограничению таможенных сборов, ограничивая в целом и произвол феодалов, однако интересы торгующего класса здесь были еще не достаточно учтены, что негативно сказывалось на темпах развития торговли и ремесел.

### Литература

1. Витчевский, В. Торговля, таможенная и промышленная политика России со времен Петра Великого до наших дней. — Санкт-Петербург, 1909.
2. Ключевский, В. О. Сочинения: в 9 т. — Т. I. Курс русской истории. — Москва : Мысль, 1987.
3. Российское законодательство X—XX веков. Т. 1. Законодательство Древней Руси. — Москва, 1984.
4. Толстой, Д. А. История финансовых учреждений России со времен основания государства до кончины императрицы Екатерины II. — Санкт-Петербург, 1848.
5. Российское законодательство X—XX веков. — Т. 2. Законодательство периода образования и укрепления Русского централизованного государства. — Москва, 1985.
6. Щепотьев, С. А. Пути сообщения // Россия: Энциклопедический словарь. — Ленинград. 1991.
7. Российское законодательство X—XX веков. Т. 3. Акты Земских соборов. — Москва, 1985.

### References

1. Vitchevskiy, V. Torgovlya, tamozhennaya i promyshlennaya politika Rossii so vremen Petra Velikogo do nashikh dney [Trade, customs and industrial policy of Russia from the time of Peter the Great to the present day]. — Sankt-Peterburg, 1909.
2. Klyuchevskiy, V. O. Sochineniya [Works]: v 9 t. — T. I. Kurs russkoy istorii. — Moskva : Mysl', 1987.
3. Rossiyskoye zakonodatel'stvo X—XX vekov [Russian legislation of the X—XX centuries]. T. 1. Zakonodatel'stvo Drevney Rusi. — Moskva, 1984.
4. Tolstoy, D. A. Istoriya finansovykh uchrezhdeniy Rossii so vremen osnovaniya gosudarstva do konchiny imperatritsy Yekateriny II [The history of financial institutions in Russia from the time of the founding of the state until the death of Empress Catherine II]. — Sankt-Peterburg, 1848.
5. Rossiyskoye zakonodatel'stvo X—XX vekov [Russian legislation of the X—XX centuries]. — T. 2. Zakonodatel'stvo perioda obrazovaniya i ukrepleniya Russkogo tsentralizovannogo gosudarstva. — Moskva, 1985.
6. Shchepot'yev, S. A. Puti soobshcheniya [Ways of communication] // Rossiya: Entsiklopedicheskiy slovar'. — Leningrad. 1991.
7. Rossiyskoye zakonodatel'stvo X—XX vekov [Russian legislation of the X—XX centuries]. T. 3. Akty Zemskikh soborov. — Moskva, 1985.