

Дzieje biurokracji tom IV

Юлія Головко
(Запорізький Національний Університет)

Кадрове забезпечення митних установ Південної України останньої чверті XVIII – початку XIX століття

Формування митної мережі на півдні України в останній чверті XVIII – на початку XIX ст. відбувалося в умовах періодичних зрушень державного кордону, російсько-турецьких війн, системних змін державного управління та адміністративно-територіальних реформ, розбудови губернських та повітових установ і т.д. Створення значної кількості нових державних установ вимагало певної кількості державних службовців, у тому числі й для митних установ півдня України. На цей час цілеспрямованої підготовки митних службовців в Російській імперії не існувало – уряд потурбувався лише про підготовку фахівців вищого рівня: у 1782 р. при Санкт-Петербурзькій портовій митниці було розпочато практику стажування для кількох чиновників, яких мали призначити радниками казенних палат, директорами або цолнерами митних установ. Механізм підготовки полягав у залученні даних чиновників до виконання певних функцій на митниці, завдяки чому вони набували практичного досвіду¹. У 1796 р. така практика була припинена, оскільки впродовж кількох років попиту на фахівців, підготовлених Санкт-Петербурзькою митницею, не було.

Переважа ж більшість митних службовців отримувала свої знання та навички в процесі роботи – про це свідчать формулярні списки митників, які, як правило, починали службу з посади писаря або копіста й поступово просувалися службовими сходами. Складання та переписування службової документації давало змогу вивчити механізм роботи всієї установи й за необхідності замінювати один одного або поєднувати дві посади². Поєднання посад для митних установ Південної України було достатньо поширеним явищем і могло бути вимушеним або передбаченим штатним розкладом. Найпоширенішим варіантом поєднанням посад було поєднання посад вагмейстера та штемпельмейстера (існувала навіть об'єднуюча назва – вагштемпельмейстер) – цей варіант зустрічав-

¹ Полное собрание законов Российской империи (dalej: ПСЗРИ), собрание I, t. XXI, s. 68.

² Państwowe Archiwum przy Radzie Ministrów Autonomicznej Republiki Krymu (dalej: PAARK), zes-pół nr 369, inwentarz nr 1, sprawa nr 11, k. 22.

ся практично на всіх митних установах. Поєднану посаду вагштемпельмейстера інколи поєднували ще раз – із посадою екера (наприклад, на Ольвіопольській прикордонній митниці згідно штату 1784 р.)³ або з посадою інспектора (штати Микитинської прикордонної митниці 1776 р.⁴, Олександрівської прикордонної митниці та Балаклавської митної застави 1784 р.⁵). Решта варіантів поєднань митних посад зустрічалися значно рідше, наприклад, корабельного смотрителя та кораблеміра⁶, помічника управляючого та скарбника⁷, члена митного присутствія та скарбника⁸, члена митного присутствія та завідувача письмоводством⁹, інспектора та касира¹⁰, контролера та викладчика мита¹¹, пакагузного інспектора та вагмейстера¹², бухгалтера та викладчика мита¹³.

Забезпечення митних установ на півдні України професійним кадровим складом в останній чверті XVIII ст. також відбувалося за рахунок залучення до митної служби купецтва. Купці мали досвід зовнішньої торгівлі, користувалися більшою повагою та довірою серед торгуючого купецтва порту, а також розумілися на законодавстві, нормативній документації та принципах роботи митних установ, що дозволяло представникам купецтва обіймати окремі посади на митних установах. Подібна практика була розпочата ще на стадії проектування митної мережі, коли в 1776 р. разом із помічником митного обер-директора І. Федуркіним, якому генерал-губернатор Г. О. Потьомкін доручив оглянути кордони Азовської та Новоросійської губерній для влаштування митного кордону та організації стягнення мита, кордони об'їжджали двоє купців, що розумілися на місцевій торгівлі: тульський купець Захар Осетров та олонецький купець Іван Куханов – саме їх кандидатури помічник обер-директора згодом запропонував на цолнерську та інспекторську посади до місцевих митних установ¹⁴. На початку формування митної мережі Південної України для призначення купців на митну службу достатньо було їхньої згоди та рекомендації митного керівництва: І. Федуркін у рапорті генерал-губернатору підкреслював, що згадувані купці виявляють бажання перейти на державну службу до митних установ, характеризуються позитивно і з його точки зору мають достатній і досвід, і відповідні людські якості для призначення на таку службу¹⁵. Крім того, на початку існування митної мережі приймати на службу представників збіднілого купецтва навіть рекомендувалося, про що йшлося, наприклад, у другій статті інструкції, виданої

³ Rosyjskiej Państwowe Archiwum Akt Dawnych (dalej: RPAAD), zespół nr 1261, inwentarz nr 6, sprawa nr 425, k. 44-45.

⁴ Там же, k. 368.

⁵ RPAAD, zespół nr 1261, inwentarz nr 6, sprawa nr 1385, k. 34.

⁶ ПСЗРИ, собрание I, т. XLIV, s. 170-175.

⁷ Там же, s. 170-175.

⁸ Там же, s. 178-187.

⁹ Там же, s. 192.

¹⁰ RPAAD, zespół nr 1261, inwentarz nr 6, sprawa nr 425, k. 44-45.

¹¹ ПСЗРИ, собрание I, т. XLIV, s. 240-243.

¹² Там же, s. 370-371.

¹³ Там же, s. 279-280.

¹⁴ RPAAD, zespół nr 16, sprawa nr 797, cz. 7, k. 42v.

¹⁵ Там же, k. 41.

новоросійським губернатором М. В. Муромцевим у липні 1776 р. директору Новомиргородській митниці¹⁶.

Восени 1776 р. вже згадуваний помічник митного обер-директора І. Федуркін давав рекомендацію ще кільком представникам купецтва для влаштування на митну службу, а саме до Таганрозької портової митниці, де після проведеного розслідування зловживань митних чиновників та службовців виникла потреба в заміщенні потенційно вакантних посад, тому помічник обер-директора І. Федуркін завбачливо запропонував азовському губернатору В. О. Черткову кілька кандидатур. Серед рекомендованих кандидатів були калузький купець Маршаков (на посаду касира), сибірський купець Деревягін (на посаду вагштемпельмейстера), ярославський купець Соколов (на посаду гаваньмейстера), тульський купець Гульшин (на посаду пакгаузного інспектора, яка в Таганрозький портової митниці була понадштатною)¹⁷. Чи були призначені вище згадувані купці на запропоновані посади, на жаль, невідомо, оскільки слідство тривало достатньо довго і результати його не відображені в наявній в архівній справі документації¹⁸.

Залучав купецтво до митної служби й генерал-губернатор Г. О. Потьомкін. Так, серед опублікованих О. Богумілом архівних матеріалів Катеринославського губернського правління маємо певну кількість ордерів генерал-губернатора щодо призначення чиновників та службовців до новостворених митних установ, серед яких є також два ордери про призначення на митну службу представників купецтва: 6 липня 1776 р. купець Микола Челобитченков був відряджений у розпорядження азовського губернатора В. О. Черткова для подальшого призначення цолнером¹⁹, а 11 липня того ж року генерал-губернатор Г. О. Потьомкін пояснював губернатору В. О. Черткову, що через зайнятість посади директора Таганрозької митниці вже призначеному на цю посаду Г. О. Потьомкіним купцю Леонтію Фалєєву необхідно знайти іншу директорську посаду²⁰.

Надалі до кінця XVIII ст. у формулярних списках митних службовців неодноразово зустрічаємо записи про їх походження „з купецтва”. У 1777 р. у формулярному списку службовців митних установ Новоросійської губернії серед особового складу Микитинської прикордонної митниці були записані 6 представників купецтва: пакгаузний інспектор Лука Грек із курського купецтва, екер Григорій Обухов із Санкт-петербурзького купецтва, канцелярист Федір Наумов з новоросійського купецтва, доглядач Михайло Расторгуев (у формулярному списку щодо його походження записано тільки „з купецтва”), доглядач Михайло Катюнін та доглядач Михайло Рательніков з кременчуцького купецтва²¹.

У 1783 р. на службу до Перекопської митниці таврійський обер-директор К. Мавроєні рекомендував херсонського купця Івана Якубовського, який сам ви-

¹⁶ Там же, к. 92-95.

¹⁷ RPAAD, zespól nr 16, sprawa nr 797, cz. 9, k. 205.

¹⁸ Там же, к. 203-204.

¹⁹ А. Богумил, *К истории управления Новороссии князем Г. А. Потемкиным. Ордера 1775 и 1776 гг.*, Выпуск II, Jekaterynoslaw 1905, s. 66.

²⁰ Там же, s. 68.

²¹ RPAAD, zespól nr 1261, inwentarz nr 6, sprawa nr 425, k. 356-360.

являв бажання перейти на державну службу і з точки зору обер-директора за-слуговував на довіру²², а в 90. рр. XVIII ст. в Херсонській портової митниці служили три колишні купці – директором Іван Лонгін, екером Антон Шахт, який розпочав службу 1791 р., та бракувальником Федір Констадіус, який перебував на російській службі з 1783 р. – всі вони походили з грецького та німецького купецтва²³. Згаданий директор Херсонської митниці – Іван (Апостоліс) Петрович Лонгін – був доволі відомою на півдні України людиною і не тільки серед митного керівництва та місцевої адміністрації, але й серед місцевого та іноземного купецтва – саме таку характеристику йому давав президент Комерц-колегії О. Р. Воронцов у проекті організації польської транзитної торгівлі на півдні України 1784 року²⁴. Сам І. П. Лонгін народився 1740 р. у грецькому місті Салоніки і про його життя, купецьку діяльність, а можливо й державну службу до 1783 р. практично нічого невідомо, окрім факту його походження з грецького купецтва²⁵. На російську службу І. П. Лонгін вступив 21 травня 1783 р. і одразу був призначений на посаду директора Херсонської портової митниці²⁶. У тому ж 1783 р., переймаючись станом зовнішньої торгівлі та організацією захисту кордонів Російської імперії, І. П. Лонгін звертався до катеринославського та таврійського генерал-губернатора Г. О. Потьомкіна з поданням, у якому повідомляв про незадовільне виконання службових обов'язків смотрителем місцевого Херсонського карантину підпоручиком Бао, який був призначений з Єлизаветградського кінного полку і не володів російською мовою, не виконував розпорядження керівництва і взагалі не розумівся на карантинній справі, що могло зашкодити не тільки державному фінансовому інтересу, але порушити епідеміологічний режим держави²⁷. На початку 90. рр. І. П. Лонгін ще працював директором Херсонської портової митниці²⁸, а вже 1797 р. був директором Очаківської портової митниці. Саме цим роком датується архівна справа, у якій фігурує директор Очаківської митниці І. П. Лонгін. Подібні справи являють собою дещо особливі комплекси джерел, оскільки складаються з нетипових для діловодства установи-фондоутворювача документів, які характеризують особистість та службові (професійні) якості митних чиновників та службовців, адже обставини змушують учасників конфлікту представляти документи-докази щодо свого походження, досвіду роботи, надавати характеристики від керівництва з попереднього місця служби, свідчення про стан здоров'я, відгуки щодо їх професійної діяльності від, наприклад, торгуючого купецтва конкретного порту і т.д. Не дивлячись на те, що згадувана архівна справа має назву „Про відсторонення від посади директора Очаківської митниці Лонгіна через самовільну відлучку”, сам директор до сутності даного

²² RPAAD, zespól nr 16, sprawa nr 962, cz. 1, k. 20.

²³ RPAAD, zespól nr 16, inwentarz nr 6, sprawa nr 1385, k. 17-18.

²⁴ RPAAD, zespól nr 16, sprawa nr 799, cz. 1, k. 187.

²⁵ RPAAD, zespól nr 16, sprawa nr 693, cz. 2, k. 249; zespól nr 1261, inwentarz nr 6, sprawa nr 1385, k. 3-7.

²⁶ RPAAD, zespól nr 1261, inwentarz nr 6, sprawa nr 1385, k. 17; *Месяцеслов с росписью чиновных особ в государстве на лето от рождества Христова 1784 год*, Petersburg [b.d.w.], s. 482.

²⁷ RPAAD, zespól nr 19, inwentarz nr 1, sprawa nr 297, cz. 1, k. 204-205.

²⁸ RPAAD, zespól nr 1261, inwentarz nr 6, sprawa nr 1385, k. 3.

конфлікту відношення практично не мав. Наприкінці вересня 1797 року митний інспектор Новоросійської губернії Ф. К. Зільбергарніш під час інспектування митниць виявив відсутність на робочому місці директора Очаківської портової митниці І. П. Лонгіна, якого заміняв цолнер, на підставі чого інспектор пропонував президенту Комерц-колегії П. О. Соїмонову замінити керівника установи. Відсутнім директор був через стан здоров'я, що підтверджувало свідоцтво, підписане лікарем Очаківського карантину Ф. Балабаном, про незадовільний стан здоров'я директора митниці через „старість” та постійні хвороби, що, на думку лікаря, призводило до майже повної непрацездатності І. П. Лонгіна²⁹. Копія даного свідоцтва додавалася до подання І. П. Лонгіна з проханням про відставку, отже, про стан здоров'я директора митниці було відомо і митному інспектору, і президенту Комерц-колегії³⁰. Через хворобу І. П. Лонгін виїхав до Херсона, залишивши замість себе керувати роботою митної установи цолнера В. Конбурлея, якого і застав виконуючим обов'язки директора митний інспектор Ф. К. Зільбергарніш. Як з'ясувалося згодом, митний інспектор мав цілу низку різноманітних претензій та зауважень саме до даного цолнера і пропонував президенту Комерц-колегії цолнера звільнити, а директором Очаківської митниці призначити директора Євпаторійської митниці М. Арзуманова. Тим не менш, справу саме про відсутність на робочому місці директора Очаківської митниці І. П. Лонгіна, який ще у вересні прохав його звільнити зі служби через стан здоров'я, у листопаді 1797 р. розглядала Комерц-колегія³¹. На жаль, рішення Комерц-колегії з приводу „законопротивних дій” І. П. Лонгіна у справі не вказане, невідомо й чи встиг отримати відставку директор Очаківської митниці, оскільки невдовзі він помер (у черговому рапорті новоросійського митного інспектора Ф. К. Зільбергарніша президенту Комерц-колегії від 8 лютого 1798 р. колишній директор Очаківської митниці згадується вже як померлий³²). Отже, фактично дана справа стосувалася не відсутності на робочому місці директора Очаківської митниці І. П. Лонгіна – він якраз-то намагався звільнитися за станом здоров'я і був втягнутий у конфлікт через його ж посаду: певна недосвідченість цолнера В. Конбурлея, який не одразу оцінив серйозність висунутих йому звинувачень, та перевищення службових повноважень митним інспектором Новоросійської губернії Ф. К. Зільбергарнішем, який взагалі не мав права втручатися у процес відбору кандидатур та призначення директорів митниць, призвели до розгортання справи. Врешті-решт, після майже річного розслідування, цолнер В. Конбурлей, отримавши цілу низку попереджень та засторог, був поновлений на посаді, а митний інспектор Ф. К. Зільбергарніш отримав „попередження” від керівництва³³.

Окрім купецтва, до митної служби активно залучалися відставні військові та інваліди – вони не тільки зараховувалися до штату митної установи, але й складали основну частину митної варті, на яку безпосередньо покладалася

²⁹ RPAAD, zespól nr 276, inwentarz nr 3, sprawa nr 1448, k. 3.

³⁰ Там же, к. 2.

³¹ Там же, к. 12.

³² Там же, к. 13-16.

³³ Там же, к. 46.

охорона державного кордону та контроль за рухом через кордон подорожуючих та товарів. До 1782 р. практично вся митна варта складалася з відставних військових, дехто з них навіть не міг належним чином виконувати свої службові обов'язки через стан здоров'я та вік. У 1782 р. митна варта була реорганізована згідно до нового „Положення”, але інвалідні команди зберігалися надалі й тепер виконували посильну роботу (охоронці, служителі). Об'їждчиків наймали за контрактами при наявності посвідчень про добру поведінку та службу на попередній посаді, а для попередження зловживань та підкупу службовців митної варти практикувалася щорічна зміна місця служби (ділянки кордону)³⁴. З 1811 р. службу об'їждчиків за контрактом заборонили й почали набирати кадри тільки з відставних військових³⁵.

В останній чверті XVIII – на початку XIX ст. митні установи вели достатньо ретельний облік кадрів і до формулярних списків кожного службовця записували дані про посади та отримання чинів, починаючи від самого початку служби – таким чином, маємо можливість реконструювати етапи службової кар'єри деяких митних службовців, виявити закономірності соціального походження митників, середній вік, чин. Так, формулярний список 1792 р. стосовно 9 службовців Херсонської портової митниці свідчить, що середній вік службовців складав 41 рік, за походженням серед них були троє шляхтичів, троє купців, двоє приказних та один іноземець: середній термін перебування на службі складав 16 років, на останній посаді – 8 років, а в наявному чині – 7, причому п'ятеро з дев'яти чиновників починали службу писарями та копіїстами³⁶. У формулярному списку Петровської митної застави за той же рік указано лише дві особи: унтер-цолнер – відставний військовий (прапорщик) та копіїст з малоросійської шляхти³⁷. За даними формулярного списку (30 осіб) Одеської портової митниці 1801 р. половина всього особового складу установи мала чин, двоє були відставними військовими, серед митників зустрічаються родичі (брати Педашенки, Кашевські, батько та син Ілейни), а середній вік службовців складав 35 років³⁸.

Результати такого обліку, постійних перевірок та контролю визначали подальше ставлення керівництва до підлеглих: останніх нагороджували або карали в залежності від виконання ними службових обов'язків. Найпоширенішою нагородою було підвищення в чині та призначення на наступну посаду, навіть із переведенням до іншої установи, якщо в даній установі така посада не передбачена розкладом³⁹. Подання про нагороду службовців могли подавати губернатори, казенні палати, начальники митних округів та митне присутствіє, інко-

³⁴ ПСЗРИ, собрание I, т. XXI, s. 684.

³⁵ *Таможенное дело России (Сборник материалов и документов)*, т. II (1722-1864 гг.), Moskwa 1998, s. 208.

³⁶ RPAAD, zespół nr 1261, inwentarz nr 6, sprawa nr 1385, k. 17-19.

³⁷ Там же, k. 27v.

³⁸ Państwowe Archiwum Obwodu Odesskiego (dalej: PAOO), zespół nr 88, inwentarz nr 1, sprawa nr 243, k. 1-13.

³⁹ Г. Кириенко, *Ордера князя Потемкина правителю Таврической области, 1788 год*, „Известия Таврической ученой архивной комиссии”, № 12, Симферополь 1891, s. 65.

ли, в особі директора або цолнера⁴⁰. Нагороджували митників й грішми, але такі можливості були чітко визначені інструкціями і відступати від них категорично заборонялося: об'їждчики митної варті отримували премію в 3 рублі за кожного схопленого дезертира або селянина-втікача⁴¹. Отримували грошову нагороду й за затримання контрабанди, із вартості конфіскованих товарів та стягнення пені. Розміри нагороди залежали від діючого законодавства й змінювалися у відповідності до змін зовнішньої та внутрішньої політики держави: у 70.-80. рр. XVIII ст. нагороджені могли отримати всю затриману контрабанду й мали пільги у сплаті мита за отримані товари, могли відмовитися від товарів й узяти нагороду грішми після проведення аукціону⁴². Митна блокада Франції у 90. рр. XVIII ст. змінила ставлення уряду до проблеми контрабанди й нагородження митників: нагороджувати було наказано виключно грішми й за рахунок контрабандистів⁴³. На початку XIX ст. установилися чіткі правила розподілення нагороди між митниками, які брали участь у затриманні контрабанди: більшу частину 2/3 віддавали безпосереднім учасникам затримання, а меншу 1/3 – вищим чиновникам митного округу. Службовець, який керував затриманням контрабанди, отримував премію вдвічі більшу за інших (решта отримувала рівні частки)⁴⁴. Якщо службовець, нагороджений премією за затримання контрабанди, переходив на інше місце служби або помер до отримання грошей, тоді винагороду пересилали до нового місця служби або віддавали спадкоємцям⁴⁵. Коли ж митного службовця підозрювали або звинувачували в причетності до контрабандного промислу, тоді йому – у залежності від нанесеної шкоди – загрожувало заслання на термін від 5 до 15 років, конфіскація майна, виключення з дворянського зібрання та заборона обіймати державні посади⁴⁶.

Митні службовці користувалися загальними правилами отримання посад та чинів. Щоб вступити до митної служби необхідно було подати прохання або подання до митного присутствія або вищого митного керівництва – це залежало від вакантної посади та статусу самої особи. Митне присутствіє мало повноваження приймати на службу рядових службовців і тому саме до присутствія надходили заяви від бажаючих отримати таку посаду. Вочевидь, інформація про наявність вакансії поширювалася серед населення, оскільки заяви подавали не тільки службовці (професійні), але й „вільні люди”, відставні солдати та ін. Охочих служити на митниці не зупиняла навіть відсутність вакансії – вони ще в поданому проханні погоджувалися на будь-яку посаду⁴⁷. Для служителів нижчого рівня досвід роботи на митниці не був обов'язковим, адже функції даної категорії службовців різних установ практично не відрізнялися. Чиновників до митних установ призначало митне керівництво – обер-директори, митні інспектори,

⁴⁰ РАОО, зespól nr 88, inwentarz nr 1, sprawa na 46, k. 6.

⁴¹ ПСЗРИ, собрание I, t. XXI, s. 683.

⁴² ПСЗРИ, собрание I, t. XXIII, s. 12.

⁴³ Тамже, s. 144.

⁴⁴ *Таможенное дело России...*, s. 210.

⁴⁵ РАОО, зespól nr 88, inwentarz nr 1, sprawa nr 384, k. 40

⁴⁶ ПСЗРИ, собрание I, t. XXIII, s. 124.

⁴⁷ РАОО, зespól nr 88, inwentarz nr 2, sprawa nr 2, k. 3-10.

губернатори, генерал-губернатор, Комерц-колегія. Для цієї категорії службовців (від членів митного присутствія й вище) наявність досвіду роботи на митниці була обов'язковою⁴⁸.

Певні особливості мали призначення чиновників Г. О. Потьомкіним: він міг призначити чиновника без конкретної посади (як у випадку з відставним поручиком І. Салтановим – у 1776 р. його було призначено цолнером, але в ордері намісника установа не була вказана; більше того, азовському губернатору В. О. Черткову наказувалося підшукати відповідну посаду⁴⁹) або додаткових чиновників до митної установи (у 1792 р., згідно зі складеною митним радником Катеринославського намісництва А. Мілашевичем відомістю, понадштатних службовців у Херсонській митниці було 4 – бракувальник, аукціоніст та два гаваньмейстери⁵⁰). Такі призначення не завжди були викликані службовими потребами, про що свідчить звернення до Г. О. Потьомкіна азовського губернатора В. О. Черткова (1776 р.) з проханням створити експедицію з митних справ і призначити до неї поручика Замятіна та кількох нижніх чинів. У даному випадку намісник відхилив прохання, наголосивши на відсутності такої структури в штатному розкладі губернії, і наказав губернаторові призначити чиновників у відповідності до визначених штатів⁵¹.

Найчастіше звільнялися митники зі служби за станом здоров'я (після представлення довідки про стан здоров'я), за власним бажанням, наприклад, для пошуку нової служби, або через скорочення штатів. Звільненні за станом здоров'я мали право на пенсію (для цього необхідне було свідоцтво від лікаря). Пенсіями митників забезпечували за рахунок прибутків від роботи митниць. Сума пенсійного фонду складалася з 20% вартості конфіскованого товару та пені, а також з 1% від усього митного прибутку. Згодом джерела для поповнення пенсійного фонду змінювалися, оскільки накопичені суми дозволяли сплачувати пенсії з відсотків із капіталу⁵². Після смерті відставних митників їх пенсію отримували вдови та неповнолітні діти. Розмір пенсії визначали у відповідності до жалування останніх трьох років служби: коли стаж складав 30 років – пенсія дорівнювала 1/2 жалування, а за кожний додатковий рік – ще 10% суми. Таким чином призначалася пенсія як за станом здоров'я, так і через каліцтво – у цьому випадку не було потреби в дозволі митного керівництва, як цього вимагали правила виходу на пенсію за станом здоров'я⁵³.

Що стосується звільнення за власним бажанням, то тут вагомою причиною могло бути незадовільне забезпечення умов роботи, наприклад, несвоєчасна виплата жалування. Це була доволі суттєва причина, оскільки у переважній більшості митників жалування було єдиним джерелом прибутків, а зайнятість на роботі та розташування митних установ не дозволяли мати додатковий зароби-

⁴⁸ ПСЗРИ, собрание I, t. XXXVI, s. 472-473.

⁴⁹ А. Богумил, dz. cyt., s. 74, 86.

⁵⁰ РРААД, zespól nr 1261, inwentarz nr 6, sprawa nr 1385, k. 9.

⁵¹ А. Богумил, dz. cyt., s. 105-106.

⁵² ПСЗРИ, собрание I, t. XXXVI, s. 479.

⁵³ Таможенное дело России..., s. 211.

ток. Витрат вистачало, оскільки, наприклад, митники лікувалися на загальних засадах, власним коштом (за надані карантинним або митним лікарем послуги та ліки вираховували певну суму з жалування), лікарняних не було, а тому на час хвороби службовця тимчасово звільняли й автоматично зменшували жалування. Виявлені відомості Євпаторійської портової митниці за 1797-1798 рр. на отримання жалування, листування Одеської портової митниці 1795 та 1804 рр. дозволяють стверджувати, що затримка жалування на кілька місяців не була незвичним явищем, скоріше навпаки – типовим, і спричинялася або фактичною відсутністю грошей у губернії, або бюрократичною недбалістю. Перша причина була достатньо поширеною: наприклад, наприкінці березня 1795 р. службовці Очаківської портової митниці ще не отримали жалування за вересневу третину 1794 р.⁵⁴, в Євпаторійській митниці лише в травні 1798 р. почали видавати жалування останню третину минулого року, а жалування за поточний рік ще навіть не передбачалося. Крім того, організація видачі затриманого жалування яскраво характеризувала ставлення влади до державних службовців: чиновники отримували гроші раніше й більшою частиною, а митні служителі в цій черзі були останніми, хоча їх жалування не складало іноді навіть десятої частини жалування чиновників⁵⁵. Щодо звичайної службової недбалості, то такі випадки також були далеко не поодинокими і могли полягати в елементарній паперовій тяганині, через яку жалування митним службовцям просто не нараховували⁵⁶. Більше того, навіть звільнення зі служби не вирішувало проблеми з невиплатою жалування, оскільки остаточного розрахунку вже колишні митники могли чекати кілька місяців, залишаючись без засобів для існування⁵⁷. Наслідки такого ставлення до службовців можна було спостерігати вже наприкінці 90. рр. XVIII ст. Саме тоді таврійський митний інспектор писав генерал-прокуророві П. О. Соймонову, що:

„[...] від ліквідованих в Тавриді митниць хоча й залишається значна частина здатних та відомих людей, якими можна було наповнювати знову запроваджені зараз місця, як то наглядські, доглядські та об'їздницькі, але оскільки вони за багаторазовими вимогами й до сьогодні не задоволені за колишню службу від Новоросійської казенної палати жалуванням, відмовляються від продовження такої надалі, у тому ж самому переконуючи й інших, привели казенний кредит до такої недовіри, що й відшукати надалі потрібних людей буде важко...”⁵⁸.

В таких умовах скорочення штатів було доволі рідкісним явищем для Південної України – навпаки, службовців завжди не вистачало, установи часто зверталися з проханнями про призначення додаткових служителів. Але один факт скорочення штатів був виявлений у Криму, де в 1788 р. через припинення морської комунікації у зв'язку з військовими діями генерал-губернатор Г. О.

⁵⁴ PAOO, zespól nr 88, inwentarz nr 2, sprawa nr 2, k. 2.

⁵⁵ PAARK, zespól nr 369, inwentarz nr 1, sprawa nr 18, k. 11.

⁵⁶ PAOO, zespól nr 1, inwentarz nr 218, sprawa nr 10, k. 101.

⁵⁷ PAARK, zespól nr 369, inwentarz nr 1, sprawa 18, k. 51.

⁵⁸ *Таможенное дело России...*, s. 194.

Потьомкін наказав звільнити переважну частину кримських митників: у кожній установі залишили по 4 службовці (цолнер, канцелярист або реєстратор та двоє доглядачів), причому необов'язково з даної митниці⁵⁹. Можливо, саме з цієї причини в „Місяцеслові” на 1789 р. повністю відсутні дані про митні установи Криму та посади радників із митної справи Таврійської області та Катеринославського намісництва⁶⁰.

Таким чином, кадрова політика на митних установах Південної України останньої чверті XVIII – початку XIX ст. не може бути визначена як послідовна та цілеспрямована, адже підготовка кадрів практично не велася, підбір кадрів, не дивлячись на законодавчо та нормативно оформленні вимоги до прийому на службу, часто здійснювався без урахування наявності досвіду роботи, професійних якостей службовця та стану його здоров'я. Поширена невідповідність затверджених та наявних штатів митних установ, призначення додаткових службовців або виконання одним службовцем обов'язків кількох посад свідчить про недостатню увагу керівництва до планування кадрового забезпечення митної мережі. Забезпечення матеріально-технічних умов праці митних службовців на півдні України також не можна визнати задовільним – митним установам не вистачало фінансування, службового інвентарю, приміщень, коштів на жалування. Це спричиняло відтік кваліфікованих кадрів із митних установ, ускладнювало й так непросту ситуацію з кадровим забезпеченням митних установ Південної України. З іншого боку, в умовах формування митної мережі та зовнішньоторгової інфраструктури півдня залучення до митної служби купецтва, у тому числі, іноземного, урахування інтересів та точки зору торгуючого при портах купецтва навіть при формуванні кадрового складу конкретної митниці, розуміння специфіки чорноморської торгівлі і т.д. мало забезпечити не тільки охорону державних кордонів та державного фінансового інтересу, але й утримати інтерес іноземного та вітчизняного купецтва до азовсько-чорноморських портів, забезпечити їм якомога сприятливіші умови як для торгівлі, так і взагалі для перебування на території Південної України.

⁵⁹ Г. Кириенко, dz. cyt., s. 71-72.

⁶⁰ *Месяцеслов с росписью чиновных особ в государстве на лето от рождества Христова 1789 год, Petersburg [b.d.w.]*, s. 329, 357.

Streszczenie

Julia Hołowko

Zaplecze kadrowe instytucji celnych południowej Ukrainy ostatniej ćwierci XVIII i na początku XIX w.

Formowanie sieci punktów celnych na południu Ukrainy w ostatnim ćwierćwieczu XVIII i na początku XIX wieku dokonywało się w warunkach okresowych zmian granicy państwowej spowodowanej wojnami turecko-rosyjskimi, systemowymi zmianami administracji państwowej oraz reformami administracyjno-terytorialnymi. Zdecydowana większość urzędników celnych zdobywała swoją wiedzę i doświadczenie w trakcie pracy. Tworzenie i przepisywanie dokumentacji urzędowej dawało możliwość nauczenia się mechanizmu pracy całej instytucji. Zapewnienie instytucjom celnym na południu Ukrainy profesjonalnych kadr dokonywało się również poprzez włączenie przedstawicieli kupiectwa, którzy mieli doświadczenie w handlu zagranicznym. Do służby celnej w dużym stopniu włączano urlopowanych lub emerytowanych wojskowych, powierzając im mniej eksponowane stanowiska. Funkcjonował system nagród mobilizujący do skutecznej służby. Polityka kadrowa w instytucjach celnych południowej Ukrainy w ostatnim ćwierćwieczu XVIII i na początku XIX wieku, nie była do końca przemyślana. Nie kładziono nacisku na zorganizowanie profesjonalnych kadr służby celnej, albowiem obojętnie traktowano kwestie posiadanego doświadczenia czy też stanu zdrowia.

Summary

Julia Golovko

Personnel resources of customs institutions in the southern Ukraine in the last quarter of the 18th and at the beginning of the 19th century

The network of the customs posts on the south of Ukraine in the last quarter of the 18th and at the beginning of the 19th century was formed in the times of the temporary border changing caused by the Turkish-Russian wars, the system transformations of the state administration, and the administrative-territorial reforms. The vast majority of customs officers gained knowledge and experience while working. Drawing up and transcribing office documentation provided them with an opportunity to learn the functioning of the institutional mechanisms. Providing the customs institution in the southern Ukraine with the professional personnel was accomplished also by including the representatives of merchants, who were experienced in foreign trade. Also the retired servicemen as well as the ones being on holiday were included by being granted less politically exposed positions. The awarding system functioned in that times aiming at motivating people to work more efficiently. Nevertheless, the personnel policy in the customs institutions in the southern Ukraine in the last quarter of the 18th and at the beginning of the 19th century was not well-thought of. There was not enough emphasis put on the organization of the professional customs service personnel since the issues of the officers' experience and their health condition were not treated seriously enough.