

УДК 332.1: 339.543 DOI: 10.14451/1.256.375

Ретроспективный анализ развития таможенных пошлин в России в X–XIX вв.

© 2026 Цыпин Александр Павлович

Кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры бизнес-аналитики, Факультет налогов, аудита и бизнес-анализа. Финансовый университет при Правительстве РФ, Москва, Россия.

E-mail: aptsypin@fa.ru

Ключевые слова: платежи, пошлины, таможенные органы, внешнеэкономические связи, становление, развитие.

В проведенном исследовании рассматривается исторический путь развития таможенных пошлин в России с X в. вплоть до конца XIX в. В качестве методов научного познания используются исторический анализ и синтез. В итоге формируется вывод о реагировании таможенно-тарифного регулирования на запросы государственного управления, а также планомерной деятельности, направленной на систематизацию и унификацию таможенных пошлин и сборов.

Введение

Становление государства Российского было сопряжено со значительными трудностями как внутреннего, так и внешнего характера. Несмотря на все трудности страна оставалась открытой для внешнеэкономического взаимодействия и активно торговала с государствами Европы и Азии. Этому во многом способствовало географическое расположение России и большие запасы природного капитала. Параллельно с процессом становления государства развивалась таможенная деятельность. Так, с древнейших времён и до середины XVIII в. в России все товары, как продаваемые или движимые внутри страны, так и ввозимые из-за границы, облагались внутренними таможенными пошлинами, которые, по сути, одновременно являлись и акцизами, и внешними таможенными пошлинами [1]. Пошлина взималась на различных этапах движения товаров: провоз через заставы, ввоз и вывоз из городов, помещение в амбары на хранение,

продаже и покупке, взвешивании и т. д. При этом производство товара не считалось необходимым моментом взимания платы, что отличало существовавшую систему от акцизной, которая будет введена много позднее. Столь громоздкая система внутренних пошлин просуществовала вплоть до царствования Императрицы Елизаветы и была заменена лишь в 1754 г.

Стоит отметить, что в российском секторе публикации посвященные историческому пути развития таможенного дела и в частности таможенным пошлинам (сборам, тарифам) посвящено незначительное число научных трудов. В частности, можно выделить лишь несколько авторов, рассматривавших данную тематику – Егоров М. Ю. [3], Костин А. А. [4], Лодыженский К. Н. [5], Минакова И. В. [6], Попов В. В. [7], Прокопович Г. А. [8], Раздорский А. И. [9], Тарасов Р. С. [10]. В проводимом исследовании будем опираться на данные публикации и учтем

мнение российских ученых. Соответственно, целью данной статьи является описание процесса развития таможенных органов и формирование системы пошлин на интервале X-XIX вв.

Результаты исследования

Первые известия о начале взимания пошлин на Руси относятся к X в., когда, согласно уставу Владимира Святого, духовенству был поручен надзор за торговыми мерами и весами, и оно занималось в Киевской Руси взиманием таможенных пошлин. Данные о сборах пошлин в те годы достаточно отрывочны, и можно лишь отметить их первые упоминания, но не характер или территориальный охват, поскольку, как известно, одной из особенностей Руси с XI в. была феодальная раздробленность.

По большому счёту все пошлины тех лет можно условно разделить на «проезжие» и «торговые», суть которых видна из их названия: взимание в пути следования товара или момента его купли/продажи.

Главными из «проезжих» пошлин был «мыт», взимаемый с товаров на внутренних заставах российского государства. Первые упоминания о мыте как «проезжей» пошлине относятся к первой половине XIII в. о взимании его, как правило, с возов, саней или с судов с товарами вне зависимости от ценности собственно товаров (хотя в самом Великом Новгороде это была торговая пошлина). Другими словами, обложению подлежала транспортная единица. Например, в Новгородской грамоте 1265 г. содержится указание о взимании мыта по 2 векши от ладьи или воза. При этом не обращается внимания на различия в перевозимых ими товарах. Хотя зачастую порожние суда и возы от уплаты мыта освобождались. Для собирания пошлин было устроено большое количество внутренних застав, а сборщики назывались «мытниками», что сохранилось до сегодняшнего дня в ряде местных топонимов («Мытный рынок», «улица Мытная» и т. д.). Причём при сборе с товаров, провозимых по суше, пошлина называлась «сухим мытом», водным же путём — «водяным мытом». Различий между российскими и иностран-

ными купцами не существовало, что фактически означало отсутствие внешнеторговых пошлин как таковых.

С XV в. начинает приниматься во внимание величина торговых судов — мыт в таком случае назывался «посаженым» (в зависимости от числа саженой длины), а если не принималось — то мыт становился «носовым» или «шестовым» (в смысле взимания с носа судна или с носового шеста). «Побережный» мыт взимался при причаливании судна к берегу. При привлечении к ответственности об уклонении от уплаты пошлины на купца накладывались «промыта» и «заповедь», которые брали с каждого воза и с купца лично. Причем заповедь делилась пополам между государством и таможенниками, что создавало известную заинтересованность в её сборе.

Существует предположение о том, что данный вид пошлин произошёл из Византии, поскольку о «мыте», существовавшем в тот момент в Византийском государстве, есть упоминание в Русско-византийском договоре 911 г. И с принятием христианства на Русь пришли и византийские системы мер с пошлинной системой «мытов». Название просуществовало очень долго, и даже в XVII в. можно встретить в отечественных источниках это слово, означающее пошлину с товара без различия принципа её сбора (например, в Статутах Великого Княжества Литовского до 1588 г.).

Начиная со второй половины XIII в. таможенные сборы становятся разнообразнее, их список и процедуры взимания — сложнее и разнообразнее. Тамга — монгольский налог — имела большое значение в формировании единообразной пошлинной системы на Руси. Конечно, существенный отпечаток на развитие таможенного дела накладывало не только монгольское иго, но и раздробленность Руси на отдельные княжества, объединение которых окончательно завершилось лишь к началу XVI в. Такие крупные торговые города, как Новгород, Псков, Киев, Смоленск имели свои особенности сбора пошлин. Но в целом к концу XV в. в России

утверждается единая, достаточно сложная таможенная система. Причём окончание монгольского влияния на Русь фактически не изменило в корне механизма тамги, и взимание внутренних пошлин фактически осуществлялось на прежних основаниях.

С конца XV в. начинают упоминаться пошлины «головщина», «задние колачи» и «кости». «Головщиной» являлись личные проезжие пошлины, уплачиваемые за каждого человека, находящегося на судне или возу, проходящем заставу или при привозе товаров в города и на ярмарки. Она не зависела от количества товара и величины судна (воза). Эта пошлина уже различалась между жителями данного города, иногородними и чужеземцами. Автохтоны уплачивали таможенную пошлину «головщину» в наименьшем размере, иногородние больше, иностранцы – в наибольшем размере. Здесь уже можно проследить фактически введение внешнеторговых пошлин, хотя и в отвязанном от товарного содержания и количества товара виде. Например, в Новгородской таможенной грамоте 1571 г. указано, что каждый местный новгородец, прибывающий в город с товаром, обязан уплатить полденьги пошлины, иногородец – целую деньгу, а чужеземец – 2 деньги.

«Задние колачи» представляли собой разновидность «головщины», взимаемой на обратном пути с торговцев. Она уже взималась без различия происхождения людей и согласно Новгородской таможенной грамоте составляла по половине деньги на каждого возвращающегося.

Упоминание о «костках» впервые относится к 1356 г. и, возможно, ведёт происхождение от слова «coast» – побережье. Хотя на самом деле такая пошлина взималась и за провоз товаров сухопутным путём и фактически означала право на проезд по большой дороге. При этом её часто отделяли от мыта и взимали наравне с ним. Это как раз относится к примерам безразличия при введении новых пошлин без отмены старых, что нередко приводило к судебным разбирательствам.

Сила обычая в таможенном деле оказалась достаточно сильна, и устоявшееся положение сохранялось на протяжении столетий. Е. Осокин [1] отмечает, что косвенные налоги (пошлины) в монгольском виде просуществовали намного дольше аналогичных прямых налогов (дани). Например, в XV в. прежние подушевая и подворная подати были полностью заменены на единую посошную. Тогда как пошлинная система, хотя и видоизменяясь, в целом сохраняла свой первоначальный вид с середины XIII в.: договора между Великими Князьями Московскими, Тверскими и Рязанскими и даже с польскими королями неизменно содержали взаимные обязательства сохранять таможенные пошлины в том виде, в каком существовали «при прадедах, дедах и отцах». Такие договоры способствовали формированию единой российской таможенной системы, хотя многочисленные уставные грамоты разных городов и княжеств не способствовали единообразию объёмов и наличию пошлин как таковых. Вплоть до начала XVII в. существовали территории, полностью освобождённые от пошлин в «силу старины» (наличия тарханских грамот), поскольку исторически не были ни под монголами, ни под Великими князьями, либо принадлежали к духовенству. И одного лишь упоминания, что сборы для них не были в обыкновении, было достаточно, чтобы новые уставные грамоты не имели для жителей этих территорий никакой силы.

Уставная грамота 1633 г. города Гороховца содержит упоминание о сохранении «изстари» взимаемых пошлин [1]. При спорных ситуациях обычай всегда в этом вопросе имел первенство перед законом, даже если это шло вразрез с положениями новых уставных грамот, которые зачастую принимались без учёта установившихся пошлин для тех или иных товаров. Лишь к началу второй половины XVII в. таможенные пошлины были приведены к стройному порядку и единообразию.

Наряду с «мытом», «головщиной», «задними колачами» и «костками» существовали также такие виды пошлин как «мостовщина» и «перевозы», суть которых ясна из названия. Фактически это

были прообразы современных платных мостов и дорог – правительство возвращало себе таким образом траты на строительство транспортной инфраструктуры. Их введение примерно совпадает с введением на Руси «мытов», что делает их одними из древнейших таможенных сборов в истории страны. Причём «перевозные деньги» как доход казны появились значительно раньше. А вот «мостовщина» отдельно от других пошлин появляется уже только в период монгольского нашествия, тогда как плата за пользование мостами до этого периода входила как часть уплаты «мыта». Свобода от уплаты такой пошлины за платные средства переправы могла даваться особыми заслуженными грамотами.

Право устройства переправ и взимания платы принадлежало исключительно Правительству, и без его ведома никто не мог устраивать переправы и брать за них плату в свою пользу, кроме как по личным пожалованным грамотам для монастырей, духовных или частных лиц. Но при Фёдоре Ивановиче (последнем из Рюриковичей) все частные мосты были взяты под государственное управление и была создана государственная монополия на взимание «мостовщины» и «перевозов». Хотя в XVII в. частично было снова разрешено устройство частных мостов и переправ с соответствующей платой за проезд частным лицам или монастырям.

Алексей Михайлович строго запретил мостовщикам и перевозчикам брать деньги с гонцов и служилых людей, назначив штраф в размере тройной платы за перевоз. При этом аналогичное обязательство не перевозить с собой торговцев последовало и для государственных людей.

Наряду с проезжими пошлинами на Руси до 1653 г. существовал как вид и торговые таможенные пошлины. Они взимались лишь на территории торговых городов, где издревле сосредотачивалась вся торговля Русского государства. Например, в 1006 г. князь Владимир запретил болгарским купцам торговать с сельскими жителями на территории Руси, что свело все торговые отношения только к городским ярмаркам.

Лишь в отдельных случаях торговые грамоты позволяли сёлам организовывать собственные торжки и ярмарки. Всё это происходило из опасения снижения торговых доходов казны, так как надзор за сбором таможенных пошлин в сёлах осуществлять было намного сложнее, чем в крупных населённых пунктах.

Такие торговые таможенные пошлины взимались при непосредственной купле-продаже товаров или праве на эти действия:

- «замытом» назывался сбор за привоз товара;
- «явка» – сбор за намерение продать товар;
- «гостиное», «амбарное» или «полавочное» – сбор при найме лавок и амбаров;
- «поворотная» или «дворовая» пошлина – при вывозе товаров;
- «свалное» – при укладке товаров;
- «весче-пудовое, контарное», «подъёмное», «покоречное», «померное» – при взвешивании и измерении;
- «пятно» – при клеймлении товара;
- «роговое» и «привязное» – при привязывании в торговых рядах продаваемой скотины;
- «узолки», «узолцовое» – при отвозе непроданного товара в другое место для воспрепятствования беспошлинной торговле между городами;
- «тамга», «осминичее», «порядное» – пошлины, накладываемые на непосредственную куплю-продажу товаров. Именно тамга даже при ослаблении и уничтожении монгольского ига сохранила употребление московскими князьями в Русском государстве на протяжении столетий. Тамга существовала преимущественно поначалу только в княжествах, непосредственно оказавшимися под игом. Тогда как в Новгороде и Пскове она появляется не ранее XVI в.

Стоит отметить, что тамга не бралась с зерна и хлеба, как важнейшего съестного припаса. Хлеб исторически никогда не подлежал обложению таможенными пошлинами. Так как тамга являлась самой тяжёлой из всех видов таможенных пошлин в Российском государстве, и наложение её на торговлю хлебом означало бы

создание постоянного голода, особенно в городах. Причём тамге подлежали, как правило, товары привозные, а не произведённые непосредственно здесь же. Хотя иностранцы в таких случаях при покупке товаров тамгу уплачивали. Но, несмотря на этот момент, по большому счёту внешняя торговля в Российском государстве принципиально не отделялась от внутренней в силу особенностей таможенного обложения.

В целом до первой половины XVII в. таможенная система в России была весьма запутанна и территориально разобщена. Толчком к началу единой таможенной системы и систематического ведения учета является принятие в середине XVII в. (царствование Алексея Михайловича) Торгового устава (25 октября 1653 г.), Уставной таможенной грамоты (1654 г.) и Новоторгового устава (1667 г.). Эти документы стали началом реформ в российской таможенной системе, в то время весьма запутанной и архаичной, сохранившейся в таком виде фактически ещё со времён монгольского нашествия. В 1672 г. Алексей Михайлович окончательно и полностью отменяет тарханские грамоты, действие которых продолжалось зачастую столетиями и создавало значительные неравенства в условиях развития для различных слоёв общества и на разных территориях страны.

Ключевой проблемой было наличие огромного количества застав, на каждой из которых взимались разрозненные или одни и те же пошлины, что при провозе товаров на большие расстояния наращивало их цену в арифметической прогрессии. Это фактически создавало запретительный заслон на пути развития периферийных территорий страны. Аналогично отсутствие разделения внешнеторговых и внутренних пошлин не способствовало защите внутренних производителей от импорта.

В первую очередь Уставной грамотой 1654 г. были уничтожены все внутренние проезжие пошлины, часть из которых была отдана на откуп частным откупщикам, что уравнивало всех русских купцов вне зависимости от места их жительства

и отправления товаров. Было воспрещено отдавать на откуп любые пошлины в государстве, включая монастырские и владельческие мыты. Нарушение каралось вплоть до смертной казни, тогда как более ранние уложения предусматривали лишь штрафы и телесные наказания. Мелкие сборы и мыты заменены единой «рублёвой пошлиной», взимаемой только при непосредственной купле-продаже товаров. Хотя, надо заметить, что в силу огромности территории России, переход на новую систему происходил неравномерно, и окончательно новый порядок утвердился к 1692 г., когда старые порядки были упразднены на территории Сибири.

Разумеется, платный переезд («мостовщина» и «перевоз») сохранился как мера возврата потраченных на инфраструктуру государственных средств.

Кроме того, ключевым моментом было и законодательное разделение иностранных и русских купцов: иностранные торговцы были обязаны уплачивать пошлины в размере 4 денег с рубля сверх основной таможенной пошлины за само право продажи. А Новоторговый Устав 1667 г. освободил русских купцов от провоза товаров в некоторых городах (например, из Архангельска), сохранив их для иностранных торговцев.

В 1754 г. таможенные сборы в том виде, в котором они существовали в России издревле, были уничтожены. «Переходный период» с 1653 г. по 1754 г. ознаменован в основном заменой подавляющей части огромного количества таможенных пошлин и тамги единой «рублёвой пошлиной», которая была сходна с прежней тамгой. Важным отличием было введение померной рублёвой пошлины для всех товаров – в том числе и для хлеба вообще (жита), хотя по сравнению с прежней тамгой её величина была незначительна. А с соли – также очень важного товара для потребления, а не для экспорта – взималась пошлина двойная, что в общем противоречило курсу на внутреннее развитие и экономический рост.

Хотя в 1704 г. в связи с тяжёлым финансовым бременем Северной войны Пётр Великий временно

возвращал пошлины «с возов» на торгах и перекрёстках и пошлины с судов в портах, которые в основном повторяли «мыты сухие» и «водяные». Но при Петре I все эти перекрёстки, торговые площади и пристани были переписаны и учтены, тогда как до Алексея Михайловича установка застав имела произвольный и несистемный характер. Возвращённые Петром Великим пошлины «сухие» оставались до 1724 г., а «водяные» – до 1753 г. Также Пётр I ввёл «поворотный сбор» на починку Царских дворцов, крепостей и цейхгауза (отменён в 1727 г.). В целом пошлинная система следовала за внешней политикой, т.к. военные действия занимали значимую часть государственных расходов, и при их повышении требовалось введение новых пошлин.

Стоит заметить, что рублёвая пошлина Алексея Михайловича не перешла на вновь присоединённую в 1654 г. Малороссию, где сохранились издавна утверждённые обычаем гетманские пошлины, хотя и сходные с рублёвой пошлиной Российского государства. Существовали индукта – пошлина на товары, провозимые через Малороссию в Великороссию, и эвекта – на аналогичные транзитные экспортные товары. Эти пошлины не брались со съестных товаров и отдавались на откуп первоначально только малороссиянам. В 1749 г. после многочисленных злоупотреблений они были взяты в ведомство Войсковой Канцелярии. А в 1754 г. отменены вовсе.

Кроме индукты и эвекты в 1754 г. все внутренние проезжие и торговые пошлины Российской Империи были уничтожены, оставалась неизменной только пятенная – для продажного скота (отменена в 1757 г.). Существовавшая система даже после нововведений Алексея Михайловича оставляла множество возможностей для злоупотреблений, документальной волокиты, приписок, недоимок, а общая сумма таможенных сборов составляла зачастую более половины суммы проданного товара, особенно для малоценного товара – всякий товар дороже двух гривен облагался таможенными пошлинами.

Существовавшая с 1654 г. система в 1754 г. была заменена сборами внутренних таможенных пошлин 13 коп. с рубля в пограничных городах вместе с внешними таможенными сборами. Мосты и перевозки отдавались в вольное содержание всем желающим их содержать с выдачей необходимых сумм ежегодно за казённый счёт с обязательством пропускать всех проезжающих бесплатно и без задержек.

Новый таможенный тариф 1757 г. подтвердил нововведения 1754 г. Внутренняя пошлина, взимаемая в торговых и пограничных городах, была совмещена с внутренней пошлиной. Таким образом, остались только внешние таможи и внешние таможенные пошлины.

Следующим этапом в развитии таможенного дела стал Манифест 8 сентября 1802 г., согласно которому дела, касающиеся пошлин и торговли, в целом были поручены вновь учреждаемому Министерству Коммерции, выделенному из Государственной Камерц-Коллегии. Новое министерство просуществовало до 1810 г., после чего торговые дела Российской Империи были переданы двум министерствам: внешняя торговля – Министерству Финансов; внутренняя торговля – Министерству Внутренних Дел.

Стоит отметить одну любопытную деталь во внешнеторговой политике Российской Империи, связанную с общей политикой страны. Император Павел I 11 марта 1801 г. повелел не выпускать из российских портов никаких вывозных товаров без особого его личного повеления. И следом за этим последовало свержение императора. Новый император Александр I 14 марта того же года снимает этот запрет.

Особое внимание в начале XIX в. уделялось развитию южных Новороссийских губерний, для чего предусматривалось снижение пошлин ввозных и вывозных на все товары на 25%, следующие через черноморские и азовские порты Российской Империи. Также была введена бесплатная складка товаров в специально построенных складах без уплаты пошлин на срок до полутора лет, и пошлина взыскивалась лишь при отгрузке

товаров с этих складов. Это также способствовало развитию южных губерний страны и торговых маршрутов через южные порты страны. В 1812 г. эта мера была распространена также на Санкт-Петербург, Ригу и Архангельск.

Идея альтернативы Шёлкового пути появилась ещё 200 лет назад: в 1804 г. был разрешён беспошлинный транзит азиатских товаров через Одесский порт. В 1806 г. опыт был распространён также на Таганрог и Феодосию. Хотя небезопасность среднеазиатского пути, постоянные грабительские набеги на караваны не позволяли полноценно развивать транзит среднеазиатских товаров через Россию в Европу. Конечно, эта идея появилась прежде всего на почве постоянных военных действий с Наполеоновской Францией в начале XIX в., когда морская и сухопутная торговля с Европой существенно осложнилась.

Николай I в 1825 г. значительно уменьшил или снял вовсе ряд таможенных пошлин на товары (например, на железо). В результате последовал значительный рост доходов от таможенных пошлин в 1826 г. сразу на 2 млн руб. при ожидании их сокращения [2].

Польское восстание привело к значительным военным затратам и к дефициту бюджета, вследствие чего ряд пошлин был увеличен, что нарастило доходы в 1832 г. от таможенных пошлин до 81,5 млн руб. (около 17% всех доходов казны). В целом в XIX в. таможенная политика целиком повторяла внешнюю политику страны, и в годы повышенных военных затрат увеличивались и пошлины. В межвоенные промежутки мирного времени пошлины уменьшались. И характер таможенных доходов и внешней торговли в целом в результате носил нестабильный характер с периодическими падениями и восстановительным ростом. Таможенные тарифы подвергались

постоянному пересмотру и дополнениям. Например, таможенный тариф 1850 г. содержал 472 статьи росписи товаров (до этого – 1176 статей) и указания о пошлинах для 622 товаров (по тарифу 1841 г. – 951 товар). Предусматривалось пересмотрение тарифа каждые 3 года, но этому постоянно воспрепятствовали военные действия, периодические неурожаи вызывали необходимость запрещения вывоза продовольствия. Поэтому следующий таможенный тариф был введён лишь в 1857 г.

В 1893 г. Министр Финансов С. Ю. Витте ввёл систему дифференцированных таможенных тарифов: для стран, благоприятствующих торговле с Россией устанавливались одинаковые (наименьшие) ставки торговых пошлин, тогда как для остальных стран они повышались на 30% по основному кругу товаров, на 20% для полуобработанных товаров и на 15% для неевропейских государств.

Для развития Северного завоза разрешался беспошлинный ввоз товаров к устьям Оби, Енисея и Лены, что способствовало развитию торговли на Русском Севере. Но к началу XX в. эти меры были ослаблены в силу достигнутых задач по развитию северных торговых путей.

Заключение

Рассмотренные в рамках статьи исторические этапы зарождения и становления таможенного дела в России позволяют утверждать, что централизация власти позволила систематизировать таможенные пошлины (сборы) и уже к середине XIX в. российская таможенная служба достигла значительного уровня развития, формируемые ей отчёты содержат исчерпывающую информацию об объёмах и структуре трансграничного товарооборота.

Библиографический список

1. Внутренние таможенные пошлины в России : Сочинение экстраординарного профессора Казанского университета, доктора политических наук Евграфа Осокина. – Казань : Губернская типография, 1850. – 178 с.
2. Гулишамбаров С. И. Итоги торговли и промышленности России в царствование императора Николая I, 1825–1855 гг. – СПб. : Типография В. Ф. Киршбаума, 1896. – 74 с.
3. Егоров М. Ю. Эволюция таможенного тарифа Российской империи в XIX столетии : дис. ... канд. экономических наук : 08.00.01 / Егоров Михаил Юрьевич. – М., 2010. – 196 с.
4. Костин А. А., Кардаильская К. М. Таможенные книги как источник по истории таможенного

- дела в XV–XVII вв. // Академический вестник Ростовского филиала Российской таможенной академии. – 2006. – № 4. – С. 95–100.
5. *Лодыженский К. Н.* История русского таможенного тарифа. – М. : Юрайт, 2025. – 325 с.
 6. *Минакова И. В., Рогов Р. А., Коварда В. В.* История таможенного дела и таможенной политики России : учебно-методическое пособие. – Курск : ЮЗГУ, 2012. – 121 с.
 7. *Попов В. В.* Ретроспективный анализ развития отчетности по взиманию таможенных платежей в Российской Федерации // Интеллект. Инновации. Инвестиции. – 2017. – № 12. – С. 40–46.
 8. *Прокопович Г. А.* История таможенного дела и таможенной политики. Часть 1 (X–XIX века) : учебное пособие. – СПб. : Интермедия, 2020. – 120 с.
 9. *Раздорский А. И.* Приходо-расходные книги Разрядного приказа XVII – начала XVIII в. как источник по истории торговли, купечества и таможенного дела // Вестник архивиста. – 2011. – № 3. – С. 39–46.
 10. *Тарасов Р. С.* Изменения в правилах сбора таможенных пошлин в России во второй половине XIX века // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. – 2023. – 2–1(77). – С. 249–251. – DOI: [10.24412/2500-1000-2023-2-1-249-251](https://doi.org/10.24412/2500-1000-2023-2-1-249-251).