

Національна академія наук України
Інститут історії України
Міністерство освіти і науки України
Університет митної справи та фінансів
Регіональний навчальний центр Всесвітньої митної організації
Академія соціальних наук України

X міжнародна наукова конференція

ІСТОРІЯ ТОРГІВЛІ, ПОДАТКІВ ТА МИТА

27–28 жовтня 2016 р.
Дніпро

Тези доповідей

Київ 2016

ОРГКОМІТЕТ

Х міжнародної наукової конференції “ІСТОРІЯ ТОРГІВЛІ ПОДАТКІВ ТА МИТА”

Головуючі:

1. *Ченцов В. В.* – д.і.н., д.держ.упр., проф., перший проректор Університету митної справи та фінансів;
2. *Смолій В. А.* – д.і.н., академік НАН України, директор Інституту історії України Національної академії наук України;

Заступники головуючих:

3. *Дячок О. О.* – к.і.н., доц., доцент каф. теорії та історії держави і права Університету митної справи та фінансів;
4. *Шевченко В. В.* – к.і.н., старший науковий співробітник відділу історії України XIX – початку XX ст. Інституту історії України Національної академії наук України;
5. *Приймаченко Д. В.* – д.ю.н., проф., проректор з наукової роботи Університету митної справи та фінансів;
6. *Колесников К. М.* – д.і.н., проф., декан юридичного факультету Університету митної справи та фінансів;

Члени організаційного комітету:

7. *Бочаров Д. О.* – к.ю.н., доц., завідувач кафедри теорії та історії держави і права Університету митної справи та фінансів ;
8. *Морозов О. В.* – д.і.н., доц., професор кафедри теорії та історії держави і права Університету митної справи та фінансів;
9. *Блануца А. В.* – к.і.н., старший науковий співробітник відділу історії України середніх віків та раннього нового часу Інституту історії України Національної академії наук України;
10. *Марценюк О. О.* – к.держ.упр., керівник навчально-наукового центру Університету митної справи та фінансів.

*Рекомендовано до друку вченою радою
Університету митної справи та фінансів
(протокол № 3 від 26.09.2016 р.)*

*Рекомендовано до друку вченою радою
Інституту історії України НАН України
(протокол № 9 від 04.10.2016 р.)*

Наукова редакція та впорядкування О. О. Дячка.

ЗМІСТ

Дячок О. О. Збірник наукових праць “Історія торгівлі, податків та мита” (2010–2015 рр.)	6
Колесников К. М. Міжнародні відносини та митна справа: ідея нового дослідницького проекту	7
Nabaj M. Ancient timber trade in the Eastern Mediterranean	10
Пилипчук Я. В. Между Русью и Хазарией. Бартерная торговля кочевых племён Восточной Европы IX–X вв.	12
Виноградов Г. М. Податкові й релігійні складники зіткнення двох моделей феодального розвитку Русі (70-ті рр. X ст.)	14
Санжаров В. А., Санжарова Г. Ф. Фискальная политика Авиньонских пап: уплата “общих служб” во Франции в XIV – начале XV века.	19
Блануца А. В. Верховна та місцева влада у Великому князівстві Литовському у сфері регулювання митної політики на прикладі Волинської землі	21
Ковальова С. Г. Правове регулювання торгівлі Молдавії з львівськими купцями у XV–XVI ст.	23
Лильо І. М. До питання діяльності грецьких купців на території Молдавії та Речі Посполитої в XVI – першій половині XVII ст.	25
Жеребцова Л. Ю. Митні пільги шляхти за Другим Литовським статутом 1566 року	27
Смерека Б. В. Збирачі ланового податку у Львівській землі Руського воєводства (друга половина XVI – перша половина XVII ст.)	29
Смирнов І. Г. Чумаки як перші логісти-практики в Україні	32
Балковая В. Г. Распределение таможенных доходов в Российском государстве в XVII–XVIII веках	34
Циватый В. Г. Болгария в торговой и политико-дипломатической системе координат межгосударственных отношений Европы раннего Нового времени: институциональный аспект	36
Арапу В. В. Роль армянских купцов в торговле между Молдавским княжеством и Речью Посполитой (вторая половина XVIII века)	38
Скорород О. В. Податкова політика російського уряду на Півдні України у дореформений період: історіографія	41
Джумагалиева К. В. Доход Российской империи в XIX веке от реализации соли	43
Асфандиярова А. А. Казачество как субъект предпринимательской деятельности	45
Степанюк Є. Г. Іноземні купці м. Маріуполь у XIX ст.: статистичний аспект	46

Томулец В. В. Внутриэкономические условия развития торговых связей Бессарабии с украинскими губерниями (1812–1868 гг.).....	48
Бурачонок А. В. Налогообложение торговой деятельности сельского населения Беларуси в первой половине XIX в.....	50
Rutkowski M. Propozycje zmian zarządzania szarwarkiem i finansowaniem transportu oraz naprawy i budowy dróg w Królestwie Polskim w pierwszej połowie lat 60-tych XIX wieku	52
Телькісна Т. Е. Лобіювання зміни правового статусу суб'єктів торгівлі спиртними напоями: на прикладі Катеринославської губернії (друга половина XIX століття)	56
Морозов О. В. Импорт кораблей для флота Османской империи (вторая половина XIX начало XX в.)	59
Водотика Т. С. Торгівля в структурі зайнятості Миколаєва за даними демографічних переписів останньої чверті XIX ст.	61
Ходченко Е. Е. Формирование внутреннего рынка Канады в конце XIX в.....	63
Проців О. Р. Організація торгівлі дичиною та рибою у Галичині кінця XIX – початку XX ст. у святкові дні	66
Проців О. Р. Організація транспортування дичини та риби поштою у Галичині кінця XIX – початку XX ст.....	67
Сизоненко І. Г. Колекція візитних карток як відображення економічних процесів початку XX ст.	70
Кухаренко А. А. “Ликвидационная” деятельность Крестьянского поземельного банка на территории Беларуси (1906–1914 гг.)	72
Беляева Н. А. “Маньчжурский транзит” в начале XX века.....	74
Синявська Л. І. Вплив Першої світової війни на ціноутворення у видобутку вугілля Донецького регіону	77
Казаків Г. І. Питання “бавовняної торгівлі” США у роки Першої світової війни в контексті американо-німецьких взаємовідносин	80
Шеремет В. Ю. Мета створення та місце Української економічної наради в системі вищих органів виконавчої влади УСРР.....	83
Лапченко А. С. Державний протекціонізм в кооперативному будівництві та регулювання дрібної промисловості в сільській місцевості Харківщини на початку непу	84
Олійник М. П. Практика стягнення єдиного сільськогосподарського податку на Поділлі в роки непу.....	86
Дейнеко С. М. Створення музею при Харківській митниці (1925 р.).....	88
Скубій І. В. Дитяча іграшка як товар та ідеологічний продукт у 1920–1930-х роках	91
Масик Р. В. Промисловий податок у міжвоєнній Польщі (рецепція господарського середовища Східної Галичини).....	93

Архірейський Д. В. Інформаційні бюлетені Редвидаву Наркомторгу УСРР та Комерційно-телеграфного агентства при РАТАУ (1929–1930) як джерело з історії радянської зовнішньої торгівлі.....	95
Chentsov V. V., Sholola D. L. Historical way of establishing and development of the Nigerian Customs Service	97
Морозов О. В., Санго А. Д. Контрабанда алмазов в Анголе (последняя четверть XX – начало XXI вв.)	99
Недосекова Е. С. Особенности финансово-правового статуса таможенных платежей в Российской Федерации	100
Малишко Д. В. Історико-правові трансформації податкових пільг для міських (муніципальних) перевізників пасажирів	102
Chentsov V., Varabash Yu. A retrospective glance at the history of international activity of the University of customs and finance	104
Шапаренко Т. І., Труш І. Б. Особливості переміщення культурних цінностей через митний кордон: музейний аспект	106
Бабенко Б. І., Корнійчук О. О., Катеринчук С. В. Потенційно необґрунтований митний контроль в контексті створення та використання он-лайн архівів від сканованих зображень	109
Кудінова А. Г. Прикмети-провісники вдалої та невдалої торгівлі в традиційній і сучасній українській ярмарковій культурі та повсякденному житті населення Поділля, Середньої Наддніпрянщини та Слобідської України (за матеріалами польових етнографічних експедицій)	111
Коваленко Н. В., Москаленко О. Ю. Чому так багато китайських товарів у світі?.....	114

ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ “ІСТОРІЯ ТОРГІВЛІ, ПОДАТКІВ ТА МИТА” (2010–2015 рр.)

Дячок Олег Олександрович
Університет митної справи та фінансів (м. Дніпро)

Науково-практична школа семінар “Історія торгівлі, податків та мита”, яку почали проводити у 2007 р і котра переросла в міжнародну наукову конференцію, мала своїм наслідком появу у 2010 р. однойменного збірника наукових праць, що наступного року отримав статус фахового з історичних дисциплін. За шість років було видано 12 номерів збірника, в яких побачили світ 236 публікацій українською, російською, польською та англійською мовами (від 15-ти до 24-х в номері). Із них одна стаття була опублікована у двох послідовних випусках.

Крім однієї, редакторської статті у № 1, усі інші публікації розміщені у 18-ти рубриках, сформованих в основному за хронологічною ознакою. Однак, із-за специфіки наданих матеріалів, часові рубрики іноді доводилося об’єднувати або, навпаки, роз’єднувати чи переформатовувати. Найстабільнішою, представленою в 11-ти номерах, була рубрика “Новітня доба” (51 стаття, з яких 1 – у двох номерах). У 8-ми номерах 26 статей опубліковано у рубриці “Історіографія та джерелознавство”. В одному випуску під рубрикою “Джерела” здійснено археографічну публікацію 19-ти документів. Інші рубрики представлені таким чином (у дужках вказано кількість номерів і загальна кількість публікацій у них): “Античність і Середньовіччя” (4, 14); “Античність, Середньовіччя і ранньомодерна доба” (1, 8); “Середньовіччя” (1, 1); “Середньовіччя та (і) ранньомодерна доба” (3, 17); “Середньовіччя, ранньомодерна і модерна доба” (2, 9); “Ранньомодерна і модерна доба” (5, 44); “Модерна доба” (4, 27); “Нова та новітня доба” (1, 8); “Теорія та методика історичного дослідження” (1, 1); “Проблеми сучасності” (6, 11); “Рецензії та огляди” (2, 3); “Дискусії” (1, 1); “Повідомлення” (2, 5); “Хроніка наукового життя” (4, 7); “Пам’яті товариша” (1, 1). Таким чином, публікації охоплюють всі історичні періоди, в них аналізувалися джерелознавчі, історіографічні й методологічні аспекти студій з історії торгівлі, оподаткування та митних відносин, відповідних інституцій.

У дванадцяти номерах збірника побачили світ публікації 123-х авторів з 6-ти держав. Природно, абсолютна більшість авторів (93) з України. Вони представляють як крупні наукові центри, так і невеликі міста з переважною більшістю регіонів України (у дужках назви населених пунктів на момент виходу номера збірника): Дніпро (Дніпропетровськ), Харків, Одеса, Київ, Запоріжжя, Острог, Біла Церква, Хмельницький, Подільськ (Котовськ), Миколаїв, Сімферополь, Луганськ, Чернівці, Тернопіль, Бердянськ, Кропивницький (Кіровоград), Ялта, Кам’янець-Подільський, Львів, Бахмут (Артемівськ), Нікополь, Чернігів, Вінниця, Ужгород, Батурін, Івано-

Франківськ. Авторами або співавторами публікацій у всіх номерах є О. О. Дячок, К. М. Колесников та Д. В. Архірейський. У 10-ти номерах надруковані статті О. В. Морозова, у 7-ми – Г. М. Виноградова та О. М. Слісаренка. Усі вказані особи репрезентували професорсько-викладацький склад двох співзасновників збірника – Академії митної служби України та Дніпропетровського національного університету імені Олеся Гончара.

Російська Федерація представлена 15-ма авторами з Великого Новгороду, Санкт-Петербурга, Махачкалі, Воронежа, Оренбурга, Курська, Владивостока, Москви. У 4-х номерах побачили світ статті О. О. Журавльова й Т. В. Жибрової, у 3-х – О. І. Раздорського.

9 науковців з Польщі, розвідки яких були видані у збірнику, репрезентують міста Люблін, Щецін, Кельці, Краків, Білосток. Найактивнішим з них був М. Рутковський, чії статті опубліковані у 6-ти номерах.

Також у збірнику вміщено статті 2-х авторів з Білорусі (Гродно, Мінськ), 2-х з Туреччини (Едірне), 1-го з США (Мюнсі) та 1-го з Молдови (Кишинів).

У кожному наступному випуску побачили світ публікації не менше, ніж 6-ти нових авторів.

У 2016 р. збірник наукових праць “Історія торгівлі, податків та мита” пройшов перереєстрацію в Міністерстві юстиції України. Редакція готова до співробітництва як з авторами, котрі уже публікувалися в збірнику, так і з тими, хто виявить таке бажання.

МІЖНАРОДНІ ВІДНОСИНИ ТА МИТНА СПРАВА: ІДЕЯ НОВОГО ДОСЛІДНИЦЬКОГО ПРОЕКТУ

*Колесников Костянтин Миколайович
Університет митної справи та фінансів (м. Дніпро)*

Протягом останнього десятиліття навколо науково-методичної школи-семінару, а нині щорічної міжнародної наукової конференції “Історія торгівлі, податків та мита” й однойменного збірника наукових праць, що видається Академією митної служби України (нині Університетом митної справи та фінансів) та Дніпропетровським національним університетом імені Олеся Гончара, почав складатися окремий науково-дослідний напрям. Відноситься він до сфери соціально-економічної історії, так затребуваної у радянські часи і так занедбаній нині (якби не ваші зусилля, шановні колеги, її можна було б ховати). Сьогодні на просторах колишнього Союзу дослідженням соціально-економічної проблематики, причому різних епох, займається дуже вузьке коло вчених, з числа яких митно-фіскальними питаннями цікавляться всього лише кілька десятків фахівців. Подібна сумна статистика надає особливої ваги нашим з вами зусиллям,

і саме тому я презентую вам концепцію нового дослідницького проекту, який виходитиме за межі соціально-економічної проблематики, зміщуючи акценти в бік вивчення взаємодії митної справи та міжнародних відносин.

Протягом останніх десяти років предмет і об'єкт наших досліджень оберталися навколо інституційної історії публічних органів і приватних організацій, що займалися митно-податковою справою, та комплексу методів (у тому числі методів митно-податкового регулювання), якими держава намагалася керувати економічними відносинами. На підставі наших попередніх напрацювань можна констатувати, що існує декілька моделей організації митних адміністрацій та, відповідно, запропонувати перелік їх пріоритетних функцій. Перша модель виходить із переваги фіскальної функції митниці, головною метою якої буде поповнення бюджету суверена. Формуватися вона може як публічними (державні митні органи), так і приватними (колегії відкупників, управляючі компанії) інституціями. Тут можливе злиття власне митних та фіскально-податкових структур (Мінздох Клименка-Януковича). Друга модель ґрунтується на домінуванні сервісних послуг митниці, тобто на наданні державою певного обслуговування бізнесу під час переміщення товарів і послуг через митний кордон. Хоча фіскальна функція за таких умов поступається за своєю пріоритетністю, митна служба, як правило, опиняється в підпорядкуванні вищих фінансових відомств. Така модель властива багатьом європейським країнам. Досить своєрідною є третя модель, реалізована в Союзі РСР. Вона полягає в підпорядкуванні митної служби “Внешнекономторгу”. СРСР завжди відчував потребу у валюті, яку безпосередньо заробляли не підприємства, а держава як така, оскільки існувала повна державна монополія зовнішньої торгівлі. Тут митниця не стільки виконувала фіскальні завдання, скільки надавала сервісні послуги під час оформлення радянського експорту та чатувала на контрабанду (у тому числі ідеологічну контрабанду) з боку приватних осіб. Четверта модель зорієнтована на забезпечення переважно функцій національної безпеки. Як потужна загальнодержавна інституція митниця інтегрує завдання прикордонного контролю, боротьби з нелегальною міграцією, з наркотрафіком, з незаконним обігом зброї, з тероризмом тощо. Ця модель реалізована в Сполучених Штатах, де після 11 вересня 2001 р. митна адміністрація як федеральна структура перебуває в підпорядкуванні Міністерства нацбезпеки та наділена правом оперативної діяльності як у межах США, так і за кордоном. Таким чином, з оглядом на наявні моделі, однією з цілей проекту може стати визначення найдоцільнішої з них для організації митної системи України в умовах сьогоденних і майбутніх загроз нашій національній безпеці.

Неодноразово в історії людства від Стародавнього Сходу й Античності до сьогодення торговельна конкуренція та фіскально-податкові питання на міжнародному рівні переростали в митні війни, а ті в свою чергу – в повноцінні “гарячі” збройні конфлікти. Неодноразово кращі уми людства билися над питанням гармонізації міжнародних відносин, у тому числі й

шляхом створення митних союзів (приміром, ідея загального миру І. Канта), а в разі неможливості цього – ставили питання ізоляції держави і відмови від зовнішньої торгівлі й, відповідно, митної справи (наприклад, автаркічна концепція замкненої торговельної держави Й. Фіхте). Актуальність нашого проекту полягає, таким чином, у можливості експлікації результатів, отриманих в результаті теоретико-правових, конкретно-правових й історико-правових студій, на сучасний стан розвитку міжнародного митного співробітництва, що, з впевненістю можна припустити, дозволить спрогнозувати найближчі тенденції розвитку міжнародного співробітництва в галузі торгівлі та митної справи в сучасних умовах глобалізації, російсько-українського протистояння та міждержавної й континентальної конкуренції.

Проект колективної науково-дослідної роботи, що пропонується, розрахований на вивчення трьох основних блоків: 1) теоретико-правового й історико-правового в аспектах міжнародного права, 2) ретроспективного, конкретно-історичного, 3) практико-прагматичного, пов'язаного з наданням прогнозів та формулюванням пропозицій, що, безперечно, виходить за межі завдань історичної науки. В рамках першого блоку планується наскрізний аналіз низки знакових філософсько-правових концепцій, які торкаються проблем митно-податкових взаємин суб'єктів міжнародно-правових відносин. У рамках другого блоку передбачається ретроспективний огляд й історичний аналіз еволюції політико-правових інститутів, задіяних у процесах зовнішньоекономічної діяльності та митного співробітництва від давнини до сьогодення. Третій блок має бути присвячено аналізу сучасних міжнародних відносин у частині митно-податкової діяльності, чільне місце може бути відведене оцінці перспектив розвитку української митної системи на тлі глобальних процесів конкурентної боротьби.

В основі запропонованого проекту лежить декілька робочих ідей та гіпотез. По-перше, митні відносини – це специфічна сфера політичних і соціально-економічних взаємин, що виникають унаслідок контакту приватної ініціативи суспільства (в особі комерсантів, підприємців, мандрівників, шпигунів та інших агентів впливу) з активністю публічних органів влади, зацікавлених як в управлінні приватною ініціативою, так й у фіскальній експлуатації її результатів. Інакше кажучи, митні відносини – це соціальна діяльність на межі політики й економіки, на перетині дій суспільних інститутів, державних органів та господарства. По-друге, зовнішньоекономічна діяльність від глибокої давнини до сьогодення ніколи не залишалася поза увагою держави або інших публічно-владних інституцій, через що митна діяльність та інші засоби регулювання зовнішнього обміну, а подекуди й організації внутрішнього виробництва були не просто одним із чільних елементів міжнародних відносин, а неодноразово ставали лакмусовим папірцем для визначення їх змісту, спрямованості, інтенсивності. По-третє, у теперішній ситуації об'єктивної геополітичної

невизначеності України, що складалася впродовж останніх 25-ти років, держава має покінчити з фантазіями про багатовекторність чи концепціями міжцивілізаційного містка, раз і назавжди обравши євроатлантичний вектор розвитку. Подібний вибір у сфері митних відносин і митної політики означатиме, по-перше, гальмування трансконтинентальних транзитних проєктів, украй популярних нещодавно та призупинених на практиці не з української, а з російської ініціативи, по-друге, необхідність виведення митної адміністрації з-під підпорядкування фіскальним органам і Мінфіну та трансформації митної системи в потужний правоохоронний орган і силову структуру, об'єднану з прикордонним відомством.

Я запропонував власне бачення проекту дослідження митних відносин у контексті відносин міжнародних, можливо ваш погляд на цю низку ідей та апіорних суджень відрізнятиметься від мого. Проте, я пропоную вам своїми статтями до нашого наукового збірника й виступами на наших наступних конференціях включитися в обговорення окресленого мною комплексу наукових проблем.

ANCIENT TIMBER TRADE IN THE EASTERN MEDITERRANEAN

Habaj Michal

University of SS Cyrilus and Methodius (Trnava)

Given the fact that trade in ancient times is a too broad topic that could not be meaningfully summarized in a brief overview, I will focus on only one of the principal goods – wood. I will briefly introduce its circulation in the Eastern Mediterranean until the Hellenistic period and indicate the elements that accompanied it.

Wood necessarily needed to be imported already in the third millennium by the glorious civilizations of Mesopotamia and Egypt. Cedar was brought to Syria by Sargon of Akkad and two hundred years later, we know about the people of Gudea of Lagash with the same intention. Timber trade in Syria was preserved even in the Epic of Gilgamesh. Even more strongly echoes the timber trade in Egyptian sources. They have found a key trading partner in Byblos on the Levantine coast of Canaan. From the time of Sneferu, the Palermo Stone demonstrates merchant ships towards the Levantine coast and Egyptian interests around Byblos are documented by many Egyptian findings from the time of Sneferu's successors – the builders of the Great Pyramids. Remarkable source from the 11th century is Venamon's report. The Egyptian official's report later apparently revised into an adventurous narrative conveys the image of the exchange between Egypt and Byblos. It defines the details of the business and precisely specifies the equivalent of the exchange. The partners first exchanged the backup both sides, when the Egyptians arrived in Byblos with silver to confirm their interests and Byblans sent keel to Egypt. Then the exchange

happened, in which the Egyptians for much needed timber paid precious metals, fabrics and food.

In later periods other powers which appeared in the Near East were interested in the wood from the Levant as well. Phoenicians importing cedar can be seen on the famous reliefs of Assyrian palaces and will also learn of the timber supplies from the royal annals. In this case, however, wood was not a trading article, but the Phoenicians paid their vassal obligations by this method. Wood has indeed played a strategic role and Assyrians valued it extremely as it is clear from correspondence of Assyrian officials residing in Phoenicia. From their letters we get to know how the logging and trade were controlled, regulated and often taxed.

We get fairly detailed reports on timber trade and its regulation from Greek sources. The Greeks lived tied to the sea and sea trade. Shipbuilding, however, required a constant supply of this raw material, which many areas lacked. Theophrastus reveals the wood resources in the fourth century in the Mediterranean. It was obtained in Macedonia, Thrace, Italy, Cilicia, Mysia, Sinope and Amis on Mount Ida and in Phoenicia. The poleis had to import from these areas into the shipyards, and they were truly huge masses of wood. We know from Diodorus Siculus that Themistocles proposed to build 20 triremes annually so the Athenian fleet maintained its abundance and even get larger. With an average age of ships given 20 years, this figure corresponds. Athens maintained a fleet of between 200 to 300 triremes, so to keep it up they needed to build a minimum of 10–15 boats annually. To build one trireme shipbuilders need 35 tons of wood, including another two to three tons of wood for the rowing equipment, so Athens alone for the construction of the fleet required a staggering amount of material. Otherwise, it was not different in other towns with smaller fleets. The Kerkyrian fleet counting over a hundred ships, Chios and Corinth around 90 ships also required significant costs. Until the second century BC however, special timber importers do not appear in the sources. They must have been carried by traders in ships, the largest of which were able to carry a maximum weight of 120 tons, and even such a large load is doubtful. So much wood, mainly long stems, they could not take, so the Greeks helped out themselves with large rafts.

A remarkable testimony to the price and rights related to timber harvesting and trade comes from logographer Andocides and refers to the Macedonian kingdom. Based on his testimony, it is clear that he was friend with the Macedonian king and this relationship opened the door to a reservoir of the Macedonian wood. In one passage he literary boasts that Archelaus let him to cut down and export as much wood as he needed. It is clear that the king controlled the supply of wood as a key commodity in the country, he further controlled the concessions and the amount of harvesting trees. One inscription from times of Perdikkas' reign reveals that the Macedonian king conferred concessions not only to individuals but also directly into the hands of a particular polis. From the referred inscription we learn that Perdikkas (approx.

440–413) disposed monopoly on wood for oars in his forests among the Greek cities to Athenians. Trade with oars was one of the nourishing industries of timber trade, because the oars regularly broke and, ultimately, one of the combat manoeuvres of triremes just focused on the destruction of oars.

From the period of the beginning of the fourth century the text of the treaty between the Chalkidian league and another Macedonian king, Amyntas was preserved. Amyntas fought to keep the throne in Macedonia and the Chalkidians helped him. Perhaps because of this the contract was concluded. So the Chalkidians gained access to wood and wood products. In this case, however, it was not an unlimited access, but an extraction carefully controlled by the king and his men and the Chalkidians had to pay taxes for the harvested timber. Similarly, it was on Cyprus, as Theophrastus informs us.

From the above-mentioned examples and observations, it is clear that wood belonged in antiquity among the key components of international trade. Timber, its movement, production and sales used to be carefully controlled. If the polis owned it, then the village controlled it, in the case of other forms of government those in power. On Persian territory it all belonged to the king, but possibly due to the inefficiencies of the administration, the poleis also made use of the wood resources. For example, from the territory of Pharnabazus' satrapy wood was used by Antandrus. Executive power issued concessions for harvesting and trade based on different motivations. Timber trade apparently belonged to the processes that helped to create contemporary military and diplomatic strategies in international politics.

МЕЖДУ РУСЬЮ И ХАЗАРИЕЙ. БАРТЕРНАЯ ТОРГОВЛЯ КОЧЕВЫХ ПЛЕМЁН ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ IX–X вв.

Пилипчук Ярослав Валентинович

Институт востоковедения им. А. Ю. Крымского НАН Украины (г. Киев)

Одним из интереснейших аспектов истории Восточной Европы является история торговли. Нам известны главным образом “Великий Волжский путь” и путь “Из варяг в греки”. Над этими торговыми путями сберегали контроль скандинавы-русы и хазары. Но не менее интересно участие кочевых народов Восточной Европы – венгров и печенегов – в международной торговле того времени. Задачей данной студии является исследование торговли у этих народов.

Сведения о торговле и работорговле венгров содержатся в арабских и персидских источниках, в которых слились данные о нескольких прародинах венгров. Ибн Русте сообщал, что маджгария граничат со страной печенегов и булгарами аскел. Они возделывают землю и ловят рыбу. В их стране есть леса. Они нападают на саклабов и продают их в земле румов (Византийской империи) в городе Крх (какой-то из крымских городов).

Ал-Марвази же описывает венгров как народ, живущий в шатрах и перемещающийся. Они живут на реках Итил и Ру.а. У них есть возделываемые поля и леса. Они нападают на саклабов и на русов и, взяв их в плен, продают в Руме. В “Худуд ал-Алам” страна маджгари упомянута как богатая лесами и водами. На восток от неё гора, на юг христианский народ ввндр (болгары), река отделяет их от русов. Маджгари граничат с неверными и побеждают их. Гардизи упоминал, что мадьяры живут между Дунаем и Итилем, а также около Румского моря. Живут они над нендерами (болгарами), а также граничат с христианами-мрдатами (мораванами), живущими на горе. У мадьяров есть пашни, и они выращивают виноград. Они нападают на саклабов, накладывают на них оброки и ведут себя с ними, как с военнопленными. В стране мадьяр есть меха лисицы, белки, куницы, бобра, горностаев, и ими выплачивается калым за невесту. Маджгарийа народ живущий в шатрах. У них есть лошади и пашни. Их страна между баджанаками и булгарами-аскл. Также с ними граничит христианский народ А...йн.

Одним из любимых занятий печенегов была торговля, как таковая, и собственно работорговля. С этой целью они вели войны. Ибн Русте сообщал о войнах печенегов с саклабами, хазарами, буртасами. Ал-Бекри сообщал, что они ведут войны к кыпчаками, хазарами и огузами. Сказано, что с соседями печенеги ведут меновую торговлю. Ибн Хаукаль и ал-Истахри сообщали об их войнах с хазарами. Гардизи сообщал о войнах печенегов с кыпчаками, хазарами и сакалиба. В “Худуд ал-Алам” соседями печенегов названы буртасы, огузы, венгры, русы, аланы. Ибрахим б. Якуб называл печенегов соседями болгар, а Ибн Хаййан – соседями венгров. В сочинении Шюкруллаха печенеги названы соседями русов, сакалибов и кыпчаков. Сообщалось, что печенеги постоянно перемещаются (кочуют). У Мухаммеда Кятиба практически аналогические данные. Хаджи Халифа называл соседями печенегов кыпчаков, русов и саклабов. Интересно, что в “Худуд ал-Алам” указано, что хазарские рабы происходят в большинстве своём из земли “хазарских печенегов”. Таким образом, можно предположить, что часть рабов, которых арабы воспринимали как хазар, на самом деле были печенегами. Касательно времени, когда печенеги попадали в рабство, то, вероятно, это был конец IX–X вв. Печенеги могли нападать на караваны. Их же земля охарактеризована Гаридзи и Марвази как страна неудобная для торговли, и дороги туда трудны, и часть дорог поросла лесом.

Константин Багрянородный сообщал, что для ромеев полезно отправлять посольства в земли печенегов и получать оттуда заложников, как гарантию исполнения обещаний. Византийский историк указывал, что из земли печенегов русы получают коров, коней, овец. Русы не могли вести торговлю, не находясь в мире с печенегами. Венгры не могли требовать от ромеев дани, когда находились в войне с печенегами. Сообщалось, что печенеги захватывали в рабство детей и жён венгров. Нападения печенегов

на соседей стимулировались дарами ромеев. Нападения печенегов на Болгарию также вынуждали поддерживать с ними мир и покупать его за дары печенегам. Сообщалось, что печенеги никогда никакой услуги не делали без платы. Из Херонеса печенеги получали “паволоки” (дорогие ткани), пояса, ленты, головные платки, покрывала, шёлк, перец. Сказано, что печенеги, благодаря действиям херсонитов, исполняют поручения императора в Росии, Хазарии, Зихии. Под этими словами, наверняка, скрываются походы печенегов на Русь, Хазарский Каганат и во владения черкесских племён. Благодаря печенегам, наверняка, увеличивалось количество рабов-сакалиба на восточных рынках. Если Русь в X–XI вв. могла как то противодействовать печенегам строительством крепостей на границах и ответными нападениями, то славянские племена в IX–X вв. вряд ли могли эффективно противостоять печенегам. Константин Багрянородный сообщал о набегах печенегов на Белую Хорватию. Также на неё ходили походами и венгры. Печенеги не отказывались от работорговли даже пребывая на постоянном месте жительства в землях Византии в XI в. Михаил Пселл сообщал, что мисы, то есть печенеги, берут в рабство людей. За знатных людей они получали выкуп, других продавали, а тех, кого не могли продать, убивали.

Проведя исследование, мы пришли к следующим выводам. Главным товаром, которым торговали кочевники, были рабы, захваченные вследствие набегов на жителей земледельческих социумов. Однако работорговля была распространённым явлением в то время, и ею не брезговали ни франки, ни славяне, ни скандинавы. Хазары торговали теми же печенегами. Кроме рабов, печенеги в Херсонесе и других византийских городах Крыма сбывали скот и продукты скотоводства. В этом отношении от них не должны были отличаться и венгры. Правда, в хозяйстве венгров, наряду с скотоводством, большое значение имело земледелие. Касательно же византийских товаров, то венгры и печенеги бартером обменивали рабов и скот на одежду и пряности. Из Византии транзитом через Херсон кочевники получали престижные товары. Торговые связи византийского Херсона с венграми и печенегами использовались и в политических целях, для давления на Болгарию, Русь и Хазарский каганат.

ПОДАТКОВІ Й РЕЛІГІЙНІ СКЛАДНИКИ ЗІТКНЕННЯ ДВОХ МОДЕЛЕЙ ФЕОДАЛЬНОГО РОЗВИТКУ РУСІ (70-ті рр. X ст.)

Виноградов Геннадій Миколайович
*Дніпропетровський національний університет імені Олеся Гончара
(м. Дніпро)*

Події, про які йде мова, належать, з огляду на їх напруженість і драматизм, а також важливі безпосередні й перманентні наслідки для

державного поступу Русі, до хрестоматійних і мають, відповідно, тривалу, потужну, насичену цікавими дискусіями дослідницьку традицію. Істориками запропоновано кілька оригінальних версій причин численних конфліктів, перебігу подій і наслідків так званого “трагічного десятиліття” між смертю Святослава Ігоровича (972 р.) і остаточним утвердженням на київському великокнязівському престолі та початком низки загальнодержавних реформ Володимира Святославовича (рубіж 70–80-х рр. X ст.); не минули науковці увагою й напружену ситуацію в релігійній сфері, коли після відомих зовнішньополітичних акцій княгині Ольги як регента неповнолітнього Святослава на межі 50–60-х рр. X ст. Русь, враховуючи її безпрецедентну за обсягом територію, закономірно стала напруженим перехрестям амбітних геополітичних і місіонерських інтересів православної Візантії та католицької Священної Римської імперії. Зовнішніми маркерами “трагічного десятиліття” стала династична криза (можна зустріти також інші типологічно близькі назви) другої половини 70-х рр. X ст., коли спочатку, в результаті конфлікту Ярополка – на той час великого князя київського – і Олега Святославовичів (так званої “древлянської війни”), у 977 р. гине князь Олег, а пізніше, вже як наслідок зіткнення владних інтересів Ярополка і Володимира, за наказом останнього у 978 р. підступно вбивають Ярополка. Утім наслідки подій безпосередньо впливають на руський державний поступ більш, ніж півстоліття і сягають 1044 р., коли за наказом Ярослава Мудрого хрестять і перепоховують за православним обрядом і згідно з князівською честью залишки дядьків великого князя київського – Ярополка і Олега, що, як відомо, є унікальною подією в історії християнського Середньовіччя і до сьогодні є предметом палких дискусій представників богословської й світської наук.

Автор цілком свідомий того, що зв’язування в один проблемний вузол задекларованих трьох феноменів не може бути для зацікавленого читача аксіоматичним і вимагає спеціального пояснення, оскільки, з одного боку, феодальна система як така передбачає включення, поряд з іншими численними елементами, також податкового і релігійного сегментів, а отже останні не є рівноцінними системі і не можуть бути їй рівноправними фігурантами наукового аналізу; з іншого боку, додаткового тлумачення вимагає також заявлена теза про існування на момент перебігу подій, які розглядаються, двох моделей феодального розвитку Русі. Для обґрунтування нашої гіпотези є важливими такі обставини: по-перше, стосовно феодалізму можуть застосовуватися як мінімум два основних типи моделювання як з наукових позицій нового чи новітнього часу на підґрунті відповідних філософських, соціологічних чи інших доктрин, так і на теологічній світоглядній основі власне середньовічних християнських уявлень про державу і соціум як земні проєкції структури Царства Небесного, чому автор цих рядків присвятив низку розвідок. У межах і першого, і другого типів можна виокремити феодальну систему так би

мовити західноєвропейського гатунку, яка ґрунтується, насамперед, на традиціях римського права й римського державотворчого досвіду, принципах запровадження бенедиктинців (ленів), суворій системі релігійної субординації на чолі з Папським Престолом як спадкоємцем римської єпископської кафедри апостола Петра, а також православному феодальному режиму, який знайшла близьке до ідеального втілення на теренах Русі і який ґрунтується на уявленні про державу як спільне володіння представників правлячої династії, а про державну систему, крім подібного до католицизму її розуміння, як аналогії небесної ієрархії, також як про свідоме і регулярне імітування Таємної Вечері, коли Рюриковичі уподібнюються апостолам часів Христа.

Під запропонованим кутом зору є цілком прийнятним, як на нашу думку, розглядати податковий і релігійний складники в якості рівноправних фігурантів ситуації, коли останнім судилося виступити свого роду катализаторами вибору Русі між двома на той час можливими шляхами державного розвитку. Західний варіант активно лобювали представники Магдебурзького місіонерського архієпископства, спеціально створеного в 968 р. як *“metropolia totius sclavorum gentis”*, на чолі якого став Адальберт – перший так званий місійний єпископ Русі; крім того, послі від Ярополка Святославовича були присутні на загальноімперському з’їзді у Кведлінбурзі в березні 973 р., а сам руський князь цілком ймовірно, на думку О. Назаренка, був хрещений за католицьким обрядом близько 975 р., отримавши хрестильне ім’я Петро, що було, як неважко помітити, доволі симптоматичним з огляду на символічну роль апостола Петра. Тож не виключено, що Ярополк під впливом католицьких місіонерів як великий князь київський наважився започаткувати впровадження на Русі західної системи пожалувань, надавши як бенедикції (лен) Древлянської землі своєму воєводі і командуючому дружинників-варягів Свенельду або його синові Люту. Згідно з давньоруськими літописами, Свенельд зі своєю дружиною отримав права на полюддя і на збирання данини з древлян і з уличів ще від Ігоря, що викликало обурення дружини останнього і спричинило спробу повторного збирання князем данини з Древлянської землі у 945 р., загибелі останнього в результаті повстання древлян, які зазнали відомої помсти з боку княгині Ольги. Якщо за часів Ігоря пожалування Свенельдові найвірогідніше мотивувалося тривалими військово-дружинними традиціями, то повторення акції Ярополком цілком відповідало впровадженню західної феодальної моделі й відповідно освячувалося церквою, набуваючи статусу взірця для подальшого, слід вважати, впровадження в загальнодержавних масштабах.

Варто також не забувати, що руське літописання приділило спеціальну увагу спробі княгині Ольги зразу після смерті чоловіка і набуття статусу регента неповнолітнього Святослава здійснити свого роду загальнодержавну податкову реформу, розпочавши встановлювати спочатку в Новгороді (з розрахунком, безсумнівно, поширення на всю країну) “дані”

і “уроки”, покликані збалансувати наповнення, говорячи сучасною мовою, місцевих і центрального бюджетів. Створений авторитетною постаттю Ольги прецедент був, безперечно, зразковим і для її онуків, особливо для навернених у християнство, враховуючи “багатовекторність” релігійної орієнтації княгині: крім відомої поїздки до Константинополя і хрещення за православним обрядом, а також її делегації до германського короля Оттона I з наступним приїздом на Русь Адальберта, також необхідно взяти до уваги серйозні гіпотези і щодо походження Ольги з царського болгарського роду і відповідного хрещення ще в дитинстві, і стосовно переходу після заміжжя на аріанство, позиції якого на Русі були доволі сильними, що пояснює необхідність перехрещення у Візантії знову на православ’я. Крім того, якщо поняття “дань”, “данина” і численні похідні не викликають сумніву стосовно їх семантичного наповнення: поряд зі звичним суто податковим змістом у Середньовіччі важливішими були теологічні асоціації, зокрема в таких словоформах як “зданіє” – не “споруда” (як в сучасній російській), а “бути з даниною”, “відповідати дару” (Божому), “підданий”, “преданіє” тощо, то термін “урок”, на відміну від сучасного, мав безліч світських і богословських сенсів, враховуючи споріднені з ним слова “рок”, “пророк”, “зарок”, “строк” (церковнослов’янською й сучасною російською “срок” – тобто “бути згідно з долею”, “відповідно долі” тощо). Наведені, а також численні аналогічні приклади засвідчують глибокий генетичний зв’язок теологічних і власне податково-фінансових, загалом – суспільних елементів і в свідомості, і в соціальних практиках представників руської світської й духовної еліти.

Утім відомою є трагічна кінцівка експерименту Ярополка, коли у 975 р. його брат Олег, вважаючи Древлянську землю з усім набором владних повноважень, в тому числі і в податковій сфері, власною законною спадщиною, згідно із заповітом батька Святослава, наказав вбити сина Свенельда Люта, який під час полювання (“ловів”) чи випадково, чи свідомо здійснив вторгнення до володінь Олега. Це спричинило конфлікт між братами, який закінчився загибеллю Олега у 977 р., проте династичною кризою скористався молодший Володимир, котрий перебував у Новгороді і спочатку втік “за море” до варягів, проте пізніше з їх допомогою переміг у 978 р. Ярополка і після вбивства останнього єдиновладно посів великокнязівський престол. Володимир, як добре відомо, після майже десятилітнього періоду вагань, спроб і експериментів у релігійній, соціальній, дипломатичній та інших сферах, зробив православний візантійський геополітичний і конфесійний вибір, проте і він, попри історичну очевидність, не позбавлений протиріч. По-перше, Візантія на другу половину X ст. втратила привабливість релігійного й культурного центру з огляду на систематичні внутрішні кризи (повстання, часті зміни не тільки світських і духовних володарів, але і цілих династій тощо), низку зовнішньополітичних фіаско (в результаті невдалої дипломатії і військової стратегії втрата контролю над сакральними для християн територіями, а най-

головніше – над Святою Землею); по-друге, Русь мала спільні кордони з Польською, Угорською, а фактично до 70-х рр. X ст. і Чеською державами, з території яких організаційно набагато простіше й ефективніше можна було здійснити процес християнізації за католицьким обрядом, ніж з Візантії, з якою не тільки не біло спільних кордонів, але до якої було більше тисячі кілометрів небезпечними степами; Волзька Булгарія і Хозарський каганат, верхівка яких сповідувала, відповідно, іслам і юдаїзм (саме представники цих територій презентували згадані релігії під час “вибору вір” Володимиром), в результаті походів Святослава взагалі вхопили до складу Русі. Отже на рішення руського князя і його “команди” насамперед вплинули не стільки суто релігійні фактори, а ті можливості, які пропонувало православ’я з огляду на його соціально-організаційні постулати і принципи для створення максимально ефективної системи державного управління на безпрецедентно великій території зі складним ландшафтом за практичної повної відсутності регулярних і стабільних комунікацій, з надзвичайно строкатим в соціально-економічному, етнокультурному й інших відношеннях населенням, а з іншого боку, небезпечними сусідніми країнами, володарі яких мали переконливі як для Середньовіччя юридичні й династичні підстави претендувати на руську державну спадщину.

Таким чином, задекларовані три тематичні складники не тільки були тісно історично пов’язані між собою в процесі бурхливих і трагічних подій 70-х рр. X ст., але й акумулювали найтипівіші риси державного поступу Русі, які давалися взнаки протягом тривалого наступного періоду, як мінімум до спроб окремими Рюриковичами отримати владу над Руссю від пап римських як “лен апостола Петра” (Ізяслав Ярославич і його син Ярополк в 70-х рр. XI ст.) чи переходу до так званої “удільної” системи правління (наприкінці XI ст.), не говорячи вже про коронації руськими королями угорського принца Коломана в 1214 р. і галицько-володимирського князя Данила Романовича в 1253 р. за католицьким обрядом. Наведені й численні інші типологічно подібні події засвідчують свідоме прагнення руської (і не тільки) еліти гармонійно поєднати соціально-економічні, юридичні, релігійні, фінансово-податкові та інші чинники як для більш ефективного державного керівництва, так і реалізації сакральної мети, аби Русь посіла місце взірцевої християнської країни.

ФИСКАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА АВИНЬОНСКИХ ПАП: УПЛАТА “ОБЩИХ СЛУЖБ” ВО ФРАНЦИИ В XIV – НАЧАЛЕ XV ВЕКА

Санжаров Валерий Анатольевич
(г. Киев)

Санжарова Галина Федоровна
Киевский университет имени Бориса Гринченко (г. Киев)

Расширение административной власти пап сопровождалось увеличением поступлений от церковных налогов. Постепенно папство из защитника и гаранта налоговых льгот духовенства всё более превращается в неустанного стяжателя церковных доходов. Чёткая организация фискальной системы содействовала постоянному росту ежегодных поступлений в папскую казну при Авиньонских папах. По выражению Жюлья Мишле, при папах Клементе VII и Бенедикте XIII “финансы стали альфой и омегой римской администрации”. Ревизия распределения церковных доходов преследовала цель увеличения доли апостольской палаты в этих доходах и особенно сильно задевала галликанскую церковь. Великая Схизма Западной Церкви способствовала повышению фискальной активности “внутреннего” папства и консервации положения, при котором французская церковь выступала в качестве основного плательщика папских поборов. На протяжении последней трети XIV в. идёт процесс перетекания французского золотого запаса в Авиньон: ежегодно папы завладевали 47 % чеканки золотой монеты во Франции.

Авиньонские папы согласно традиции резервировали (резерв – передача в руки папы назначений на определённые категории бенефициев) все епископские и аббатские провизии (назначения). В Авиньоне назначали и переводили на новое место 15–20 епископов ежегодно. Прелаты платили за своё назначение “общие и мелкие службы” – побор, подобный аннатам для низших бенефициев, но иначе начисляемый. Граница между этими обложениями – среднегодовой доход в 100 флоринов. Сумма “общих служб” была фиксированной и соответствовала трети установленного ежегодного дохода. Булла инвеституры выдавалась только после подписания обязательства по выплате. Уплата происходила непосредственно в папской курии, а не провинциальным сборщикам.

“Общие службы” собирались до полного погашения долга; отсрочка могла быть достаточно долгой, но не освобождала от уплаты. Задолженности предшественников переходили к последующим владельцам бенефиция.

“Общие службы” – наименее подверженное изменениям обложение, хотя и оно испытало на себе ряд перемен. Уплата “общих служб” одномоментно и полностью, зачастую до подписания обязательства по выплате становится обычной практикой в период Схизмы (хотя булла

инвеституры и в этом случае выдавалась после обязательства). До этого господствовала обратная тенденция – максимального растягивания выплат по времени. Показательны немедленные выплаты противников папы Бенедикта XIII на общепаранцузских церковных ассамблеях: в условиях нестабильности внутри церкви прелаты торопятся с признанием законности своего назначения. Такое поведение прелатов диктовалось и неопределенностью позиции королевской власти, оставлявшей епископа в одиночку противостоять отлаженной фискальной машине папства.

В период с 1378 по 1409 г. “общие службы” составляли порядка 10–12% от общих поступлений в папскую казну. Их доля постепенно сокращалась с увеличением объема поступлений от других папских поборов. Доходность для палаты епископских перемещений тем не менее не вызвала усиления практики переводов. Жан Фавье предложил в качестве объяснения этому ничтожность реальных финансовых выгод для папства от уращения переводов, поскольку наиболее перемещаемыми из прелатов были обычно приближенные папы, для которых затягивание выплат “общих служб”, наряду со стремлением получить более доходное епископство, характерно.

Папство находит способ увеличения поступлений от “общих служб” в распространении практики требования наряду с ними “дани уважения”, достигавшей трети, а то и половины дохода полученного бенефиция. Эта практика квалифицировалась современниками как покупка бенефициев. В 1406 г. Гийом Филатр заявил: “Прелатства и значительные бенефиции принадлежали тем, кто больше за них давал... и когда двое давали одинаково, приходил третий, прибавлял цену и завладевал им”.

Осуждая папские фискальные злоупотребления на церковных ассамблеях конца XIV в., французское духовенство не ставило под сомнение само право папы распоряжаться вакансиями наиболее значительных архиепископств, епископств и аббатств.

После возвращения в подчинение папе Бенедикту XIII в 1403 г. широкое распространение получает практика затягивания выплат “общих и мелких служб” прелатами. В качестве ответной меры папа Бенедикт XIII в секретных инструкциях своим уполномоченным во Франции позволил взимать “общие службы” на местах и рекомендовал механизм такой уплаты. При этом он напоминал, что величина “общих служб” никогда не сокращалась. Но попытки возрождения прежних финансовых претензий папства в неизменном виде встречают сопротивление французских прелатов, поддержанное королевской властью. В 1407 г. королевский ординанс вновь декларирует отмену папских налогов. С начала XV в. в вопросах обложения духовенства папство всё чаще уступает занятые позиции.

Избранный на соборе папа Мартин V вынужден обещать прелатам Франции и Дофине отсрочку на пять лет со времени своего прихода к власти для половины выплат по “общим и мелким службам”. Сроки уплаты раздвинуты для первой части до шестнадцати месяцев со времени

вступлення во владення. Подразумевалось также, что этот налог является личным, то есть не наследуется, и будет выплачиваться только раз в году вне зависимости от того сколько раз будут вакантными церковь или аббатство. Женские монастыри и мужские аббатства, доход которых не превышал 200 турецких ливров, от налога освобождались. Но уже в 1419 г. французское посольство к папе от имени совета прелатов в Бурже требует полной отмены задолженностей по “общим и мелким службам” в прошлом и сокращения обложения наполовину на будущее. Папа должен был отказаться от конфирмации выборов в аббатствах, доходы которых не превышали 400 ливров. Пятимесячная отсрочка с признанием нового папы во Франции способствовала его сговорчивости.

ВЕРХОВНА ТА МІСЦЕВА ВЛАДА У ВЕЛИКОМУ КНЯЗІВСТВІ ЛИТОВСЬКОМУ У СФЕРІ РЕГУЛЮВАННЯ МИТНОЇ ПОЛІТИКИ НА ПРИКЛАДІ ВОЛИНСЬКОЇ ЗЕМЛІ

Блануца Андрій Васильович

Інститут історії України НАН України (м. Київ)

У сучасній історичній науці вагоме місце посідає проблема вивчення взаємовідносин верховної влад та інституту місцевого управління у різні періоди історії України. Одним із таких ключових періодів є XV–XVI ст., коли більшість українських земель входили до складу Великого князівства Литовського.

Зважаючи на значущість Литовської метрики (ЛМ) як комплексного джерела, у даній розвідці на окремих прикладах документів ЛМ буде проаналізовано окремі аспекти митної політики великих князів литовських щодо Волинської землі у XV – на початку XVI ст.

У нещодавно опублікованій білоруським метрикантом В. Менжинським книзі записів ЛМ № 30 міститься важливий документ для з’ясування проблеми регулювання митних відносин на Волині у XV ст. Це вирок великого князя литовського Казимира Ягеллончика луцькому старості, маршалку Волинської землі Михайлу Монтовтовичу, а також володимирському наміснику Олізару Шиловичу і перемишльському наміснику Андрію Волотовичу з приводу скарги луцьких міщан на волинську шляхту про стягування завищених митних зборів. Що важливо, даний документ датований 1480 р. і є одним із найбільш ранніх документів стосовно регулювання митних тарифів. Зауважимо, що встановлена В. Менжинським дата документа викликала жваву дискусію серед литовських істориків. Суть скарги луцьких міщан полягала в тому, що волинська шляхта (князі, бояри, зем’яни) у своїх володіннях ввела нові й збільшила старі мита порівняно з часами правління великого князя литовського Вітовта. Оскільки литовські правителі декларували державну політику за прин-

ципом “старини не рухасмо, новин не вводимо”, луцькі міщани просили у Казимира Ягеллончика вчинити справедливість у їхній справі.

Вирок великого князя литовського був винесений на користь луцьких міщан. Мало того, він своїм розпорядженням урегулював митні тарифи у Волинській землі. Так, у диспозиційній частині документа вказано, в яких населених пунктах і в якому розмірі повинно стягуватися те чи інше мито, а де й зовсім заборонялося здійснювати стягнення будь-якого мита. Дану частину вважаю за потрібне навести дослівно:

“И мы, того досмотревъши, тыи мыта новыи, которыи ж были имъ встановлены после дяди нашего, великого князя Витолта, отложили есмо. На Гнидове не надобе мыта давати. У Володимири от накладного воза полтретя гроша давати, а от порожнего воза и от бочок не надобе давати. В Хотячеве от накладного воза по грошу давать, а от порожнего воза и от бочокъ не надобе давати. У Шепъли от накладного воза по грошу давати, а от порожнего не надобе давати. У Вуймицы не надобе. У Полоной, у пана Мартинове, о накладного воза по полугрошу давати, а болшей не надобе. У Несвичи от накладного воза по полугрошью давати, а болшей не надобе. В Семашька на пусто мыте по двадцати и по пяти головажен соли. В Золочове не надобе. У Смыкове не надобе. У Буремъли не надобе. В Перемили войту не надобе. У в Оршычыне не надобе. В Коблини не надобе. В Голешеве не надобе. В Мирогощы не надобе. В Рачьни не надобе. На Негребъви не надобе. В Колодъни не надобе. У во Мъстишы не не надобе. В Красномъ от воза по грошу, а от коней не надобе. У Кнегинине не надобе. У Волковьяхъ не надобе. В Козине не надобе. В Березьцохъ не надобе. В Лыщы, в Милчы, у Вербои не надобе. У Цуркове, в Голчы не надобе. У Верхови, в Кунине не надобе. А у Вострозе мыто и промыта брат[ъ] по старому, якъ было при великомъ кн(я)зе Витолте, а новины не примышьляти. В Малине, в Мытелни не надобе. В Жукове от воза по грошу, а от коня не надобе. В Ровномъ от воза по грошу, а от коня не надобе, а от пригонного скота – от десяти по грошу. В Горбакове от воза по грошу. В Корцы от накладного воза по два грошы, а от порожнего не надобе. А проедеть, а замешькаеть болшь чотыр недел, хотя одинъ день, ино, зася едучы, тако ж по два грошы. На мощеницы не надобе. В Степани от верхового, а от пешого не надобе. В Соколи князю не надобе. В Четвертни от деревни не надобе.

Коли водою проводят, ино штобы есте нигде на навых мытех, которыи ж установены после великого князя Витолта, мыта на них не брали.

А хто маєть на новых мытех, которыи ж установлены после дяди нашего, великого князя Витолта, мыто братии, в тых имена поотнимаем. Нижли бы есте тут мыто брали, где было здавна, при дяди нашомъ, при великом князи Витолте”. Окрім встановлення митних тарифів, Казимир Ягеллончик також забороняв волинським землевласникам запроваджувати

* Виносні літери при цитуванні позначатися курсивом не будуть.

й стягувати ті мита, які практикувались після встановлених тарифів великим князем Вітовтом, й водночас за порушення даної норми великий князь мав право відбирати маєтності шляхти (Метрыка Вялікага Княства Літоўскага: Кніга 30 (1480–1546): Кніга запісаў № 30 (копія канца XVI ст.) / Падрыхтаваў В. С. Мянжынскі. – Мн.: Беларуская навука, 2008. – С. 222–223).

У пізніших документах можна також дізнатися про стягування тих чи інших митних зборів. Зокрема, відомі митні тарифи за продаж худоби. Наприклад, у 20-х роках XVI ст. мито стягувалося у таких розмірах: з коня бралось по чотири гроші, з вола – по два, з вівці і кози – по півгрошу (Lietuvos Metrika. Knyga Nr. 15 (1528–1538): Užrašymų knyga 15 / Parengė A. Dubonis. – Vilnius, 2002. – P. 116).

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТОРГІВЛІ МОЛДАВІЇ З ЛЬВІВСЬКИМИ КУПЦЯМИ У XV–XVI ст.

Ковальова Світлана Григорівна,
*Чорноморський національний університет імені Петра Могили
(м. Миколаїв)*

Концепт середньовічного торгового права сприймається сучасними науковцями неоднозначно. Сучасні зарубіжні дослідники Г. Берман, Л. Трекман, Е. Каденс, Е. Френконт, Р. Майклз, Б. Бенсон стосовно визнання існування торгового права як особливої системи права у середні віки займають іноді діаметрально протилежні позиції. Вітчизняна історична та історико-правова наука, попри порівняно численні розвідки з історії торгівлі, не ставила за мету реконструкцію специфіки правового регулювання торгових відносин на руських землях середньовічної доби. Дана робота присвячена встановленню особливостей правового регулювання торгових відносин господарів Молдавії з львівськими купцями у XV–XVI ст. Джерелом для дослідження є молдавські та львівські грамоти відповідного періоду.

Протягом XV–XVI ст. Молдавія підтримувала тісні торгові зв'язки з Польським королівством. Г. Безвіконі вказував, що через Краків–Львів–Сучаву проходив міжнародний торговий шлях, що з'єднував Західну Європу з південними та східними країнами. Тож молдавські та волоські господарі були зацікавлені у налагодженні систематичної торгівлі з львівськими купцями, для чого треба було вжити заходів для безпечного пересування останніх територією Молдавії та Валахії і встановити гарантії проти можливих суперечностей та непорозумінь з місцевою владою та місцевими купцями. Відтак торгові мита, місця і правила торгівлі встановлювалися господарями.

Грамота молдавського господаря Олександра Доброго від 8 жовтня 1406 р. встановлювала докладний перелік товарів, які могли ввозитись до молдавських міст львівськими купцями, і розмір торгових мит та місця їх стягнення. Слід вказати, що мита різнились залежно від місця торгівлі, очевидно, при встановленні мит бралися до уваги інтенсивність торгового обороту в місті, асортимент товарів тощо. Основними центрами торгівлі львів'ян у Молдавії, як це випливає з тексту грамоти, були Чернівці, Сучава, Сирет, Кам'янець, Брашов, Хотин, Браїлов. Олександр Добрий дозволив львівським купцям тримати у Сучаві спеціальний будинок, який вони могли використовувати як місце постою під час торгу або місце перепочинку під час подорожі.

Всі надані львівським купцям у 1406 р. пільги були підтвержені у 1460 р. Стефаном Великим. У 1463 р. спеціальним глейтовним листом Стефан Великий надав купцям зі Львова право вільної торгівлі в Молдавії. Таке право було підтвержене глейтовним листом молдавського господаря Стефаниці у 1523 р. (“есть им волно и слободно и усим купцем приити к нам до нашей земли, съ усими своими торговлеми и товаром куповати и продавати без никоторои забавы и шкоды”).

Цілком зрозуміло, що держави XV – початку XVI ст. ще не мали надійних механізмів протидії правопорушенням, у тому числі в сфері торгівлі, тож надання гарантій у грамотах було скоріше декларативним кроком. Однак письмові гарантії господарів спонукали місцеву адміністрацію у випадках порушень прав львів'ян не лишатися осторонь, а хоча б фіксувати факти порушень. Так, 15 вересня 1531 р. сучавський головний митник Главан писав львівським міщанам про закупку львівським торговцем Андрієм товару у Сучаві у Хаджі Грека, повідомляючи, що останній втік до Туреччини. Очевидно, отримавши від Андрія гроші, Хаджі Грек не передав йому товар. Лист митника міг бути виправданням для Андрія перед можливими претензіями львівських кредиторів.

27 травня 1559 р. хотинський вїйт Іван і міські старшини дали розписку львівському купцю Айхінгеру у тому, що той не отримав належні йому за договором 30 барил з мальвазією від Каспера Керма, молдавського грека. Цікаво, що вантаж у 41 барило напоїв був у той самий день доставлений візниками до Хотину, але вони призначались іншим купцям, а барил Айхінгера серед них не було. Тож можемо говорити про наявність налагодженого постійного перевезення між центрами молдавсько-львівської торгівлі.

Тож купці, котрі зазнавали збитків внаслідок протиправних дій підданих молдавського господаря, могли отримати від молдавської адміністрації документальне свідчення про заподіяну шкоду, але на реальне повернення грошей не розраховували.

Крім купівлі-продажу, львівські купці, як це випливає з текстів документів, активно укладали й інші договори з молдавськими мешканцями. 22 лютого 1554 р. господар Олександр Лепушняну надіслав львівським

райцям грамоту, в якій повідомляв про невиконання паном Михайлом зі Львова своїх боргових зобов'язань перед паном Філіпом з Ясс. 20 липня 1564 р. сучавські торговці Грегорчі та Іеремійка взяли у борг 727 польських злотих у львівського міщанина Миколая Шильника.

Молдавські господарі підтримували львівських купців не тільки дбаючи про розвиток торгівлі, а й розраховуючи на фінансову допомогу купецтва у випадку потреби. Про це свідчить борговий запис господаря Стефана Томші І львівському купцю Мельхеру на 355 червоних угорських золотих. Слід зауважити, що розплатитися господар зобов'язався не грошима, а биками. Дата погашення боргу за зобов'язаннями не була вказана.

Тож протягом XV–XVI ст. молдавськими господарями були взяті під правову охорону торгівельні зв'язки між Молдавсією та львівськими купцями. Купці отримали низку митних пільг та привілеїв, господарі почали вживати заходів щодо охорони прав львів'ян-купців, котрі торгували у молдавських містах.

ДО ПИТАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ГРЕЦЬКИХ КУПЦІВ НА ТЕРИТОРІЇ МОЛДАВІЇ ТА РЕЧІ ПОСПОЛИТОЇ В XVI – ПЕРШІЙ ПОЛОВИНІ XVII ст.

Лильо Ігор Миколайович

Львівський національний університет ім. Івана Франка (м. Львів)

На другу третину XVI – середину XVII ст. припав пік активності грецьких купців на шляхах між Венецією-Ретімно-Стамбулом-Кілією-Снятином та Львовом. Важливість цієї ланки економічного обміну особливо помітно під час аналізу транзитних товарів, котрі проходили через територію Молдавії до Львова. Тут греки довший час залишались на третьому місці після вірменських та італійських економічних мігрантів. Попри те, що у фактичному обрахунку вони складали лише близько 0,5% від числа людей, котрі прийняли громадянство, їх поява в регіоні підкреслила ті глобальні економічні процеси, котрі розгортались на цих теренах.

З другої половини XVI ст. розпочався “золотий” період торгівлі для грецьких купців пов'язаний із зростанням продажів на ринках Молдавії та Речі Посполитої грецьких вин та супутніх до них товарів.

Найпопулярніші маршрути транспортування середземноморських вин проходили через території Молдавії та Волощини. Географічне розташування цих країн на стратегічно важливому торговому напрямку дозволяло їх володарям отримувати відчутну економічну та політичну користь за рахунок посередницьких послуг. У другій половині XVI – першій половині XVII ст. у князівствах значно активізувались пред-

ставники грецької діаспори. Особливо помітними були люди з родин Корняктів, Ворсі (*Vorsi*), Вевеллі та Неврідіс.

Митні надходження в Молдавському князівстві від транзиту східних товарів сягали інколи навіть третини її бюджету. Попри ризики, які супроводжували цей вид господарської діяльності, охочі отримати оренду митних зборів були завжди. На перші місяці все частіше виходили саме великі грецькі купці.

У боротьбі за владу володарі часто залучали на свій бік відомих та заможних греків. Згідно з правилами, які панували в Порті, за посаду господаря треба було платити фактично узаконений хабар. Гроші були чималі, а до них ще й додавалися так звані численні “подарунки” (*piskes*) дрібнішим турецьким чиновникам. Отут і ставали в нагоді значні авансові суми, що їх можна було отримати від греків. Після успішного залагодження політичної частини питання господар як компенсацію передавав в їх управління право збору митних платежів або ж сприяв в інших економічних оборудках. Ця схема клієнтських стосунків відрізнялось від стану справ з орендою мита в Речі Посполитій. Орендарі на кшталт Константина Корнякта викупували в держави право на збір мита, а в решті його адміністрування керувались законами та власною спритністю. Контроль мит греками по обох боках кордону був вигідний, насамперед, великим імпортерам вина, котрі таким чином могли усувати потенційних конкурентів. Але на відміну від молдавської ситуації, польські митники не мали безпосереднього впливу на вибори польського монарха.

Натомість в Молдавії грецькі підприємці напряму долучались до приходу до влади господарів, надаючи їм конфіденційні послуги. За таких обставин з молдавським господарем Олександром IV Лопушняну був пов’язаний Михайло Корнякт. Добрі контакти з іншим господарем, Якубом Гераклідом Деспотом, мав його молодший брат Константин. Ці зв’язки дозволили останньому в майбутньому отримати доступ до двору польського короля Сигизмунда II Августа та як наслідок – шляхетський титул.

Подібною була і доля грецького купця з острова Хіос Ніколаоса Доместика Неврідіса. На території Речі Посполитої він був більше відомий як *Niccoresio Nevridis*, в Молдавії – як *Nicorizi Nevrudul*. Його зв’язки з родиною *Coressi* з Константинополя та такими греками зі Львова, як Марко Лангіш та Антон Катакало дозволили йому стати успішним посередником між Туреччиною та Львовом. Як і у випадку з Корняктами, він отримував значні профіти через легкий доступ до двору молдавських господарів Петра VI Кульгавого та Янку Сасула, зберіг чудові ділові контакти у Волощині та Анконі і, врешті, став важливою ланкою у приведенні на молдавський престол ще одного правителя – Арона Тирана (1591–1597). У процесі своєї діяльності Ніколаос Неврідіс неодноразово вступав у ділові контакти з іншим орендарем мита з польського боку – Константином Корняктом.

Щоправда, назвати життя цих людей безхмарним не можна. Ніколас Неврідіс був вбитий, як припускають, за наказом господаря Арона Тирана. Таким чином він, як і правитель Волощини Міхай Хоробрий, напередодні повстання проти турків одним ударом позбувався своїх кредиторів. Аналогічною була доля Михайла Корнякта, котрого вбили ще раніше за розпорядженням Олександра IV Лопушнюку.

На жаль, не лише економічна складова визначала можливість “молдавських” греків працювати з партнерами в Речі Посполитій. Занепад молдавського транзитного шляху, а отже і послаблення впливу греків було спричинене повстанням проти турків, що вибухнуло у Волощині та Молдавії в 1594 р. На додаток, ситуація різко погіршилась і через втручання в конфлікт Речі Посполитої, яка розраховувала поставити на престол свого ставленика – Єремію Могилу. Доклались і напади козаків у 1614 та 1617 рр., котрі заатакували великі купецькі вантажі на Дунаї.

На кінець XVI – першу третину XVII ст. шлях, який видавався найсприятливішим, перейшов під контроль турецької влади. Усе це відбувалося на тлі одночасного проникнення на цю територію протегованих турками єврейських торгових спілок, що перебували під контролем купця султанського двору Йозефа Накса. Ці обставини сукупно значно обмежили можливості поставок вина до Львова. Щоправда, частина з греків на той момент уже встигли осісти та закріпитись у містах Речі Посполитої. Окремі з них замінили експорт середземноморського вина на наближені за смаковими якостями вина молдавського виробництва. Їх багатство та суспільна активність з часом дозволили їм стати органічною складовою регіональної еліти.

МИТНІ ПІЛЬГИ ШЛЯХТИ ЗА ДРУГИМ ЛИТОВСЬКИМ СТАТУТОМ 1566 РОКУ

Жеребцова Лариса Юріївна
Дніпропетровський національний університет імені Олеся Гончара
(м. Дніпро)

Литовські Статути (ЛС) є прикладом правового синтезу звичаєвого права з новими реаліями соціального побуту. Перший ЛС 1529 р. забезпечив шляхті гарантовану суму особистих і майнових прав. Подальшого юридичного оформлення правовий синтез набув у Другому ЛС 1566 р., який не лише відбив нагромаджені за чверть століття соціальні зміни, але й засвідчив зрослий рівень кодифікаторської техніки у Великому князівстві Литовському (ВКЛ).

Другий ЛС завершив сеймову боротьбу шляхти за розширення своїх політичних, майнових та економічних прав, розпочату у 40-ві рр. XVI ст. Шляхту звільнили від оплати мит з товарів, вироблених у власних

господарствах. Це положення відбиває не лише правові та економічні досягнення шляхти, але й певні зміни в порядку стягнення мит у ВКЛ.

Мета даної розвідки – визначити митні пільги, отримані шляхтою, які набули закріплення у Другому ЛС 1566 р. Основне завдання дослідження полягає в аналізі та порівнянні сеймових прохань шляхти щодо отримання митних пільг, відповідних артикулів Першого і Другого ЛС щодо права стягнення митних зборів, а також оренд другої половини 1560-х рр., що містили умови щодо безмитного пропуску товарів, зокрема й для шляхти.

У 60-ті рр. XVI ст. у ВКЛ була проведена низка соціально-економічних реформ, які вплинули на становлення митної системи князівства, й прийняття Другого ЛС зокрема. У митній сфері влада повернулася до системи оренд митних зборів після тривалого періоду завідування митними зборами королевою Боною (з 1536 по 1546 рр.), від якого євреї були відсторонені. На відміну від оренд першої третини XVI ст., мита віддавали в оренду майже по всій території ВКЛ, як правило, одній групі євреїв на чолі зі старшим орендарем (митним справцею). У зв'язку з Лівонською війною відбулось підвищення митного тарифу у 1561 р. (Берестейський сейм) і 1566 р., що призвело до появи “новопідвищеного мита”.

Порівняння 10 артикулу Першого ЛС 1529 р. “*Хто бы новые мыта уставлял*” з відповідним за змістом артикулом 25 Другого ЛС “*О мытах новых*” свідчить про значне розширення і доповнення “базового” артикулу новими положеннями. Перша третина 25 артикулу Другого ЛС – це повторення 10 артикулу Першого ЛС, в якій наголошується, що ніхто не має права встановлювати мита там, де їх раніше не було, і до того ж мати на існуючі відповідні дозвільні документи. Останні дві третини 25 артикулу Другого ЛС – це обґрунтування умов, за якими особи (старости, державці, митники, шляхтичи), котрі тримають різні комунікаційні споруди (мости, греблі, переїзди через ставки, ези та портові ріки) мають піклуватись про їх утримання.

Новий 26 артикул Другого ЛС “*О неданье мыта шляхте*” відбиває головне досягнення сеймової боротьби шляхти – звільнення від сплати мита і мостового зі збіжжя, лісових та інших товарів, вироблених у власних господарствах, за умови сплачення вказаних мит при транспортуванні придбаних товарів. Шляхтич або його представник мав присягнути щодо походження товарів (вироблених чи придбаних). Підводи, на яких перевозили збіжжя, пропускали безмитно без присяги, але за печаткою та листами власника. Мостове з підвід брали у разі перевезення товарів на продаж через “старожитні” мости.

Мостове належить до групи внутрішніх проїзних митних зборів (за М. Довнар-Запольским) чи непрямих митних зборів (за М. Любавським), які стягували як збір за надання державою, міськими громадами чи окремими особами реальних (комунікаційних) послуг. Вони мають характер мит тому, що оплата наданих послуг перевищувала їх вартість. Протягом першої половини XVI ст. такі митні збори переходять до приватної сфери

й продовжують регулюватися нормами Першого і Другого ЛС. Основною вимогою надання права стягнення мостового, яке збирали залежно від кількості транспортних засобів, був обов'язок утримання самої споруди у належному стані. Тобто, шляхтичі активно облаштовували переїзди у своїх мастьках й стягували мостове на свою користь і водночас отримали звільнення від цієї оплати за Другим ЛС.

Нові положення Другого ЛС відобразили тривалі прохання шляхти, висловлені на Віленських сеймах 1551 р. (арт. 12 і 17), 1554 р. (арт. 9), 1559 р. (арт. 4), 1563 р. (арт. 18) і 1565 р. (прохання 29 і 36). На практиці нові положення Другого ЛС порушувались, про що свідчать повторні прохання шляхти, щоби портові ріки не перегороджували млинами та езами, а також не стягували мита від їхніх товарів, висловлені на Гродненському сеймі 1568 р. (арт. 45 і 46). В аргументації своєї відповіді великий князь посилається на відповідні норми Другого ЛС. Складна фінансова ситуація у ВКЛ, викликана Лівонською війною, змушувала владу детально і чітко фіксувати в орендах категорії осіб, які звільнялись від оплати мит, серед яких була і шляхта.

Литовські Статути, як правнича література, могли використовуватись ех офіціо суддями та членами суддівських колегій, адвокатами та час від часу приватними особами. Обізнаність шляхти з “писаним правом” спиралася на ту ж саму довідкову й нормативну літературу, яку використовували судді, канцеляристи й адвокати, що підтверджують юридичні формули приватних актів, написаних поза стінами канцелярії, які дослівно збігаються з формулами ЛС.

Про “обізнаність” шляхти зі змінами, внесеними до Другого ЛС порівняно із Першим ЛС, та “ретельне” виконання своїх посадових обов'язків свідчить епізод з черкаським старостою Михайлом Вишневецьким. У 1566 р. слуги основних орендарів мит у ВКЛ Ізака Бродавки і Давида Шмерлевича затримали 100 бобрів черкаського старости, яких його слуги везли на продаж до Кракова. У ході слідства з'ясували, що бобрів забрали незаконно, бо *“иногда он (Михайло Вишневецкий – Л. Ж.) то своєю власностью быти менуети, а от таких речей шляхетских некоторое мыто на нас не приходити”*.

ЗБИРАЧІ ЛАНОВОГО ПОДАТКУ У ЛЬВІВСЬКІЙ ЗЕМЛІ РУСЬКОГО ВОЄВОДСТВА (ДРУГА ПОЛОВИНА XVI – ПЕРША ПОЛОВИНА XVII ст.)

Смерека Богдан Володимирович

*Львівське відділення Інституту української археографії
та джерелознавства ім. М. Грушевського НАН України (м. Львів)*

Актові матеріали дозволяють прослідкувати трансформацію фіскального законодавства Польського королівства, починаючи з XIV ст.

Дослідники пізньосередньовічної історії Польщі вирізняють дві групи існуючих тоді податків – звичайні і надзвичайні. До першої групи відносять податок з земельного наділу чи “загальний земельний податок” (лат. *communis terrae exactio*), також відомий як “поральне” (пол. *poradlnie*) або “подимне”. З XVI ст. остаточно утвердилися назви “лановий податок” або просто “побор”.

Стягненням згаданого податку займалися поборці. Відомо, що ще у 1378 р. для них встановлювалася винагорода – 1 грош з кожного лану угідь (до казни надходило 6 грошів з лану). Люблінським сеймом в 1503 р. було впроваджено уряд головного поборця – шафаря, якому місцеві поборці передавали зібрані кошти і який повинен був контролювати їх витрати. Поборці і шафарі, які займалися відповідно стягненням і координацією руху податків до казни, обиралися і делегувалися сеймом. Процес збору і, що важливо, розмір базової ставки ланового податку (тариф) регламентувався сеймовими конституціями та поборовими універсалами. Починаючи з другої половини XVI ст. матеріали останніх фіксують імена осіб, номінованих поборцями. У Львівській землі це були Александр Лагодівський (1564 р.), Ян Тарло (1567 р.), Томаш Дубравський (1577 р.), Прокоп Рашко (1578, 1580 рр.), Ян Свірзький (1581 р.), Каспер Васічинський (1588 р.), Миколай Гербурт (1589, 1593 рр.), Миколай Озга (1590, 1601, 1602, 1603 рр.), Петро Коритко (1595 р.), Ян Запорський з Запожа (1598 р.), Ян Копистинський (1607, 1611 рр.), Станіслав Глембоцький (1609, 1613 рр.), Мораховський (ім’я невідоме, 1613 р.), Теодор Терлецький (1616, 1624 рр.), Марцін Стаміровський (1618 р.), Ян Залівський (1626 р.), Александр Залеський (1627 р.).

Названі особи належали до середньої та дрібної шляхти (за винятком Миколая Гербурта). Різними були займані ними уряди. Ян Тарло був львівським хорунжим (1532–1571 рр.), Дубравський – галицьким підсудком (1567–1578 рр.), Свірзький – теребовельським війським, Рашко – галицьким земським писарем (впродовж 1575–1587 рр., згодом він був номінований галицьким суддею (1587 р.) та підкоморієм (1590–1597 рр.), Васічинський – львівським війським (1581–1606 рр.), Озга – львівським ловчим (1609–1626 рр.), Глембоцький – львівським підстолієм (1617–1633 рр.), Терлецький – городоцьким війським (1624–1631 рр.), Стаміровський – львівським підчашим (1624–1642 рр.), Запорський – щирецьким підстаростою, Залівський – лівським підстолієм, Залеський – львівським підстаростою.

Уряди, займані Миколаєм Гербуртом, нам невідомі. Його батько – також Миколай – був перемишльський підкоморієм (1568–1570 рр.), львівським старостою (1570–1593 рр.), галицьким (1585–1589 рр.) і перемишльським каштеляном (1589–1593 рр.).

Значна частина згаданих вище поборців володіла земельними угіддями: Дубравський – двома дворищами в с. Тужилів Жидачівського повіту (в числі інших власників виступали його родичі, можливо, брати – Ян і

Анджей Дубравські), Прокоп Рашко – королівським селом Лани (неподалік Бібрки) у Львівській землі та селами Острів і Демешківці у Галицькій. Миколай Озга разом з дружиною Зоф'єю виступали власниками солтства у с. Залісся. Яну Запорському належало с. Берездівці, Петру Коритку – с. Лівчиці, Станіславу Глембоцькому – населений пункт Сухоріччя, а також комплекс із поселень Баківці, Трибоківці і Репехів. Яну Свірзькому належало с. Глібовичі на 7 ланах і 2 дворища в містечку Біще. Каспер Васічинський виступав власником комплексу з трьох сіл (Любша, Яглуш і Стрілища) сумарною площею 21 лан. В Перемишльському повіті йому належало 2 лани в с. Малі Баранчичі та 3 лани в с. Ковиничі (на правах оренди). Миколай Гербурт зосереджував два королівські села у складі Львівського староства (Вороців і Карачинів).

Вочевидь, володіння земельними угіддями було необхідною умовою номінування поборцем. Зокрема, нам відомо, що останній був зобов'язаний за шість тижнів після початку поборової акції подати на розгляд гродського суду перелік боржників (*delata*). Якщо навіть після цього боржник відмовлявся сплачувати податок, суд стягував необхідну суму з маєтностей самого поборця.

Аби цього не відбулося, у розпорядженні останнього були певні важелі впливу. Зокрема, поборець мав право змусити до оплати з такої особи 14 гривень і позивати через возних до суду. Справа боржника розглядалася на “скарбових рочках”, які відбувалися у гродському суді кожних два тижні. Вирок судового засідання був остаточним. Якщо обвинувачений ігнорував його рішення, йому присуджувалася баніція, а його майно підлягало конфіскації. Цими справами займався староста.

Однак ми не знаємо жодного випадку, коли б навіть до злісних неплатників застосовувалися подібні міри. Приміром, у “делятах”, вміщених у львівські гродські книги за 1600–1609 рр. постійно фігурують маєтності Острозьких (6 сіл загальною площею 116 ланів: Будьків, Вільховець, Глібовичі, Лопушна, Старе Село, Суходіл). Однак, пред'являти обвинувачення могутній магнатській родині поборці, вочевидь, не наважувалися.

На дотриманні норм стягнення податку, викладених в універсалах, самими поборцями наполягали вищі урядовці та монархи. В 1571 р. Томашу Дубравському на це вказували коронний підскарбій Ієронім Буженський та король Сигізмунд Август. У 1580 р. Стефан Баторій наказував Прокопу Рашку не перешкоджати Бальтазару Лесьньовському у зборі чопового. Очевидно, Рашко хотів зосередити у своїх руках збір одного з найприбутковіших податків. Це йому зрештою вдалося, оскільки відомо, що в 1582 р., згідно з королівським розпорядженням, прерогатива збору “податку від вина” переходила від Рашка до Якуба Йордана.

Окрім цього, в бік окремих поборців звучали прямі звинувачення у зловживаннях при виконанні своїх службових обов'язків. Зокрема, в 1597 р. публічний інстигатор позивав спадкоємців Петра Коритку у справі

невнесення останнім зібраних коштів до казни. В 1599 р. подібні звичування звучали вже на адресу Яна Запорського.

ЧУМАКИ ЯК ПЕРШІ ЛОГІСТИ-ПРАКТИКИ В УКРАЇНІ

Смирнов Ігор Георгійович

Київський національний університет імені Тараса Шевченка (м. Київ)

Чумаки в Україні – це не просто фах, а цілий пласт історії та географії логістики в нашій країні. Як нині складають пісні про водіїв далекобійників, так колись про їхніх попередників – чумаків створювали оповіді та вірші. Чумацький епос стоїть обік козацького, як мистецький вираз національного обличчя України. Недарма “Чумацьким шляхом” в Україні називають скупчення галактик у Всесвіті, що російською чомусь зветься “Млечный путь” (це дослівний переклад з англ. – “The Milky Way”). Чумацький торговельно-перевізний промисел на території України виник у 2-й половині XVI ст. Люди потребували солі, і чумаки взялися забезпечити цю потребу, незважаючи на усі небезпеки та труднощі подібного “бізнесу”. Протягом трьох сторіч чумаки постачали в Україну сіль та рибу, а також інші дрібнороздрібні товари – зерно, картоплю, овочі, заморські фрукти тощо. Ця діяльність чумаків продовжувалась аж до появи залізниць, тобто до половини XIX ст. У ті далекі часи сіль привозили з чорноморського узбережжя, з Криму чи Галичини. Це був дуже обширний промисел, адже, крім значної за обсягом торгівлі з турками, поляками, сербами, кримськими татарами, чумаки вели торгівлю і всередині Запорозької Січі, предметами якої були спанчі, сідла, стремена, шаблі тощо. Прабатьківщиною чумацтва була середня Наддніпрянщина і зокрема Запорозька Січ, через яку проходив головний чумацький (Соляний) шлях. Тому чумаки спочатку називалися солониками. Термін “чумак” у письмових джерелах вперше з’явився у 1637 р. Походження самого слова має декілька версій. Початкова назва цього фаху була “люди”, потім “солоники”, адже сіль була головним товаром, який перевозили з Криму в Україну. Кримські татари називали таких людей чумаками, тобто перевізниками. Це є перша версія походження терміну. Другу пов’язують з словом “чума”, оскільки, оберігаючи себе від хвороби, торговці намащували свій одяг дьогтем, тому цей одяг переважно був чорного кольору. Нарешті, третя версія пов’язана з словом “чум” – так називався ковш для пиття води під час переїздів. Діяльність чумаків була важливим елементом господарського життя Запорозжя та усієї України, зародком національного українського купецтва та підприємництва, які засновувалися на артільному підході. Традиційно у похід за сіллю вирушали мешканці декількох сіл, основний склад яких становили люди, котрі вже мали досвід подібних поїздок. Ці фахівці своєї справи визначали кількість учасників, необхідне число возів та волів, як

основної тягової сили. Вони ж окреслювали, що і скільки треба брати з собою у дорогу – які продукти, товари. Адже подорожі чумаків були пов'язані зі значним ризиком, оскільки часто вони ставали об'єктом нападу як з боку татарів, так і місцевих розбійників (гайдамаків). Через цю причину чумаків зазвичай супроводжували охоронці, що наймалися за особливу плату (“ралець”). У випадку нападу грабіжників чумаки з метою захисту споруджували з возів укріплений табір. Кожна “валка” (такою була назва чумацької експедиції) мала виборного отамана з досвідчених чумаків. Він визначав маршрут “валки”, призначав денних та нічних сторожів худоби, встановлював час руху та відпочинку, врегульовував розлади та суперечки. У нього був заступник – осавул, котрий відповідав за поставання та оборону. Валка, що значить обоз, була одиницею військового типу, складалася зі 100–300 возів. Кожен член валки (“добрий чумак”) мав рушницю, спис і запас пороху та куль. Окрім отамана та осавула, кожна валка обов'язково мала у “штаті” кухаря-кашеваря. Особлива увага в чумацькій справі приділялася транспорту, який у чумаків включав вози та рушійну силу – волів. Чумацький віз називався “мажа” та виготовлювався з дерева з мінімальним застосуванням металу. Готовий віз можна було купити, а можна було зробити на замовлення. Але особливою честю для чумака вважалося виготовити свій віз самому. Робили вони це, використовуючи деревину ясеня, дубу, грабу та сосни, – для кожної деталі застосовувалася окрема порода дерева. Вози могли бути трьох різних розмірів: у найбільший завантажували 1920 кг вантажу, у найменший – 960 кг. Запрягали до воза звичайно пару волів, і такий віз міг подолати сотні верст з вантажем до 100 пудів солі чи інших товарів. Особливою, а можливо найпершою турботою чумака були воли, адже від них залежав успіх “валки”. Чумаки особливо цінували кремезних, могутніх волів, адже з їх допомогою не тільки перевозили тонни товарів, але й орали. Доглядали чумаки за волами, як за малими дітьми, – і мили, і соломомо терли, щоб шерсть була кучерява. Роги бикам для блиску чистили склом, а ті з чумаків, хто міг собі дозволити, навіть золотили їх. На шию волам вішали дерев'яні дзвоники – “калатайла”. Завдяки своїй працьовитості та спокійному характеру воли увійшли у світову історію і літературу. Так, у Біблії згадується, як віл голодним стояв біля ясел із сіном, на якому лежав маленький Ісус, не наважившись скубнути бодай травинку, до того ж зігрівав Божого сина своїм диханням. Один із найвідоміших творів української класики – роман Панаса Мирного “Хіба ревуть воли, як ясла повні?”. Також створено багато “козацьких” мультиків, обов'язковим героєм яких є віл, а у багатьох приказках згадується ця “сакральна” для українців тварина.

Чумацтво мало не тільки історичне та економічне значення, але й соціально-виховне, оскільки послужило ґрунтом до розвитку селянської співпраці, а відтак – розвитку української споживчої, кредитної та інших видів кооперації. Так само, як колись українське чумацтво допомогло

визвольній боротьбі України в XVII ст., українська кооперація допомогла українській революції 1917–1920 рр. Саме з середовища чумаків вийшли значні українські промисловці, підприємці та меценати кінця XIX – початку XX ст., такі як Терещенки, Харитоненки, Ханенки, Симиренки та ін. Це були найкращі представники нації, котрі залишили великий слід в історії України, в розвитку та географії її господарства, в архітектурі та культурі Києва й інших міст та містечок України.

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ТАМОЖЕННЫХ ДОХОДОВ В РОССИЙСКОМ ГОСУДАРСТВЕ В XVII–XVIII ВЕКАХ

Балковая Валентина Григорьевна

*Владивостокский филиал Российской таможенной академии
(г. Владивосток)*

Таможенные доходы занимают важное место в формировании бюджета любого государства. Их удельный вес в структуре доходной части бюджета может значительно колебаться, но в условиях недостаточно развитого промышленного производства их роль традиционно велика. Это справедливо, в частности, для периода формирования централизованных государств и становления национального рынка. В то время таможенные сборы позволяли государству получать чистую прибыль, не вкладывая средств в содержание таможенной системы (как было, например, при их передаче на откуп или ренту), или вкладывая минимальные средства. Вместе с тем, поступающие таможенные доходы позволяли государству решать важные задачи в самых разных сферах.

Уже таможенные книги XVII в., ежегодные отчётные документы таможен в Московском государстве, сохранили для нас информацию о размерах собранных сумм и их распределении в отдельных уездах, порядке их сдачи в казну. Крупнейшие в государстве московские таможи, Большая Московская таможня и Московская померная изба, сдавали собранные суммы ежемесячно. Таможни других уездов обычно сдавали деньги в центральные финансовые органы территориального управления – приказы, расположенные в Москве, один или два раза в год.

Централизованная сдача таможенных сборов не всегда была удобна, так как у уездных администраций тоже была потребность в деньгах. Поэтому в XVII в. сформировалась схема оставления части собранных средств на местах. Для этого воеводская администрация должна была написать соответствующее прошение в Москву в курирующий приказ. В случае положительного решения вопроса поступало соответствующее распоряжение, и таможенная изба передавала обозначенную сумму в воеводскую канцелярию. Чаще всего требовались средства на уплату

жалованья стрелецким полкам, ремонт дорог и мостов, строительство фортификационных сооружений.

Существовала достаточно грамотная для того времени система учёта движения денежных средств. В каждой таможне имелось несколько таможенных книг (большинство из них были приходными), которые велись отдельно по каждому из сборов. Кроме того, для фиксации передач денежных средств в каждой таможне велась ежегодная расходная книга. Туда вносилась информация о текущих расходах таможни (на свечи, чернила, дрова), о передачах определённых указами сумм на нужды уездной администрации, об отсылке оставшихся средств в Москву. При окончании финансового года все таможенные книги и деньги представлялись в курирующий приказ. Сдавали отчёт таможенный голова и ларечный целовальник.

В XVIII в. таможенная система по-прежнему играла важную роль в наполнении государственной казны Российского государства. После проведения петровских преобразований системы центрального управления вместо приказов были учреждены коллегии, таможенная система в организационном и финансовом отношении замыкалась на две финансовые коллегии – Камер-коллегию (внутренние таможни) и Коммерц-коллегию (портовые и пограничные таможни).

Система таможенного обложения в это время была значительно усложнена. Прежде всего, в связи с созданием штатных таможен с постоянным штатом служащих (это были портовые и пограничные таможни), был введен особый акцидентный сбор, ставший источником формирования собственных средств таможенной системы. За счёт акцидентии выплачивалось жалованье служащим, создавались и содержались объекты таможенной инфраструктуры, выполнялись отдельные виды работ (в частности, обкалывался лёд в портах, мешавший причаливать торговым кораблям), оплачивались заказы на изготовление таможенных печатей, весов и гирь, таможенных книг и ярлыков (бланков для заполнения, изготавливавшихся в типографиях).

Основные сборы (портовый, рублёвая пошлина, новоположенная пошлина) собирались для казны. Порядок их сдачи в течение века несколько раз изменялся. В отдельные периоды они предоставлялись в центральные финансовые учреждения, в другие – сдавались в губернские канцелярии (в частности, в результате губернской реформы Екатерины II в губернские казённые палаты). Отчётность вследствие этого становилась всё более сложной, правильность её ведения проверяла Ревизион-коллегия, которая зачастую не справлялась с объёмами поступающих документов. Сохранилась информация, что в середине XVIII в. проверка запаздывала на 4–6 лет.

В этот период сохранилась практика целевой передачи части собранных таможенных сборов на нужды других государственных институтов. Юридически это оформлялось именными указами распорядительного

характера, важнейшие из которых вошли в состав Полного собрания законов Российской империи.

Централизованное государство отобрало у многих монастырей право сбора таможенных пошлин, существовавшее у них в Средневековье, вместо этого они получили ежегодное право на получение части собранных таможенных сборов из близлежащих таможен (так называемая руга или ружные деньги), информация о выплатах которых фиксировалась в расходной книге.

После создания Академии наук в 1724 г. был принят указ о передаче на её содержание портовых и таможенных сборов портов Балтики – Нарвы, Дерпта, Пернова и Аренсбурга, а с середины 1730-х гг. эта обязанность была возложена на Санкт-Петербургскую портовую таможенную. Для развития отдельных городов или содержания воинских частей в них могли назначаться выплаты, составлявшие до половины годовых таможенных сборов отдельных таможен. Кроме того, в отдельные периоды на содержании таможенной системы находились богадельни, воспитательные, смирительные и работные дома, отдельные предприятия добывающей промышленности.

Таким образом, таможенные сборы сыграли важную роль в развитии государственной инфраструктуры Российского государства.

БОЛГАРИЯ В ТОРГОВОЙ И ПОЛИТИКО-ДИПЛОМАТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЕ КООРДИНАТ МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫХ ОТНОШЕНИЙ ЕВРОПЫ РАННЕГО НОВОГО ВРЕМЕНИ: ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ

Циватый Вячеслав Григорьевич

Дипломатическая академия Украины при МИД Украины (г. Киев)

Востребованной темой современных гуманитарных исследований является тема репрезентация политической власти, в контексте которой исследуются и анализируются взаимоотношения и институциональные взаимосвязи торгово-экономической, политической и дипломатической сфер деятельности человека в социуме европейского раннего Нового времени через символическую деятельность, символические практики и культурные коды.

В XVIII в. болгары компактно населяли территорию, входившую в состав Софийского, Видинского, Никопольского, Силистринского пашалыков Румелийского эялета. Расположенные в непосредственной близости от собственно турецких земель, они являлись форпостом Османской империи. Находившиеся в центре европейских владений султана и вблизи столицы империи болгарские земли были зажаты турками, и развитие их происходило в большей изоляции от европейского мира, чем развитие

других балканских провинций Османской империи. Это наложило отпечаток на социокультурную и политико-дипломатическую жизнь болгар в условиях османского владычества и становление их как нации. Болгарские территории оказались вовлечёнными в сферу формировавшегося европейского торгового рынка с его новыми закономерностями и требованиями как элемент новой европейской системы международных отношений конца раннего Нового времени.

Северо-западные районы, благодаря их близости к европейским рынкам и торговым путям, развивались в культурно-политическом и экономическом отношении значительно продуктивнее других болгарских территорий. Позитивные количественные и качественные изменения во внутренней и внешней торговле болгарских земель появились ещё в первые десятилетия XVIII в. Подъём экономики и стабилизация политико-институционального развития болгарского общества на основе роста торговли и увеличение спроса на определённую продукцию сельского хозяйства вызвали специализацию сельскохозяйственных районов. Районами торгового скотоводства в болгарских землях в XVIII в. были Родопы, Средна-Гора и Восточная Стара-Планина, Пазарджикский, Пловдивский районы специализировались на производстве риса; Тырновский, Габровский, Горнаряховицкий, Врачанский, Ямболский – шелковичных коконов; Карловский, Казанлыкский – розового масла; Мелникский, Пловдивский, Поморский, Варненский, Видинский – вина и ракии; Добруджа становилась областью производства зерна, Северная Фракия – табака.

В Украину и в русские губернии нежинские торговцы везли, прежде всего, хлопчатобумажную пряжу, шёлк-сырец для русских мануфактур, табак, бакалейные товары, розовое масло, коконы шелкопряда, ковры, персидские шали, бисер и т.д. Значительное развитие получили политико-дипломатические и экономические связи между Россией и болгарскими землями после подписания Кючук-Кайнарджийского мира в 1774 г., завершившего русско-турецкую войну. После открытия Одесской пристани в 1794 г. болгарские торговцы стали прочно обосновываться в Одессе. Многие болгарские торговцы переселились в другие страны и открыли свои конторы в крупных европейских городах и институционализировались в европейское торговое экономико-дипломатическое пространство. Во многих отношениях болгарские торговцы, обосновавшиеся за границей, оставались (особенно в первой половине XVIII в.) тесно связанными с родными местами и живущими здесь родственниками. Постоянный контакт болгарских торговцев с крупными экономическими центрами и дипломатическими институтами европейских государств дал толчок оживлению хозяйственной жизни на родине, укреплению экономических и институциональных основ раннего болгарского возрождения. Болгарские торговцы порой выполняли функции консулов и защищали или отстаивали интересы своих сограждан за границей.

XVIII век характеризовался заметными изменениями и в жизни болгарских городов. Города постепенно в течение второй половины XVIII в. становятся центрами экономической и общественной жизни соответствующего района (например, Пловдив, Сливен, Неврокоп, Пазарджик, Горна, Джумая). Ряд болгарских городов к концу XVIII в. становятся не только центрами балканской торговли, но и крупнейшими ярмарками в Европе, причём постоянно действующими (Сливен, Пловдив, Узунджово и др.). В последней трети XVIII в. русские купцы ежегодно посещали Узунджовскую ярмарку. Варна в это время превратилась в крупный черноморский порт. Франция первой открыла здесь консульство.

Новым институциональным явлением в развитии болгарского общества XVIII в. стало появление в середине века крупных болгарских купцов. На базе экономических и социальных изменений, а также расширявшихся связей с европейскими рынками формировалась новая торговая прослойка, получившая в конце XVIII в. институциональное и юридическое оформление. Для неё был создан правовой статус так называемых европейских торговцев, которые получали султанские бераты, дававшие право свободного передвижения в пределах империи. Это были люди, тесно связанные с европейскими рынками. Такая торговая прослойка оказалась передовым отрядом болгарского общества эпохи национального возрождения.

Таким образом, XVIII в. стал основополагающим в институциональном становлении основ болгарского национального Возрождения. К концу XVIII в. Болгария добилась успехов в вопросах укрепления своего международного положения в торговой и политико-дипломатической системе координат межгосударственных отношений и общественных практик конца раннего Нового времени. Этот фактор стал определяющим для возможного продолжения успешной борьбы за создание своей государственности и институционального развития органов внешних сношений. Болгарское общество стояло на пороге новых трансформационных, торгово-экономических, политико-дипломатических и институциональных преобразований в Европе и европейской системе международных отношений.

РОЛЬ АРМЯНСКИХ КУПЦОВ В ТОРГОВЛЕ МЕЖДУ МОЛДАВСКИМ КНЯЖЕСТВОМ И РЕЧЬЮ ПОСПОЛИТОЙ (ВТОРАЯ ПОЛОВИНА XVIII ВЕКА)

Арапу Валентин Васильевич

Молдавский Государственный Университет (г. Кишинёв)

Во второй половине XVIII века торговлю между Молдавским княжеством и Речью Посполитой осуществляли купцы разных националь-

ностей – румыны/молдаване, поляки, греки, турки, русские, сербы, венгры, евреи и армяне. В Молдове армянские колонии существовали в городах Ботошань, Роман, Бакэу, Фокшань, Яссы, Галаць, Хотин, Кишинэу, Орхей, Тигина, Измаил, Килия, Аккерман, Фокшань. В плане ведения торговли с Дунайскими княжествами в Речи Посполитой были весьма активны армянские купцы из Подолии, их колонии существовали издавна в Жванце, Подгайцах, Студенице, Язловце, Баре, Умани, Бучаче, Бережанах, Золочеве, Дубровице, Кубачивцах, Сатанове, Рашкове, Юзефграде и Могилёве-Подольском.

Ввиду того, что в Молдавском княжестве земля находилась исключительно в собственности местной элиты и, как правило, не продавалась чужеземцам, в том числе и армянам, в армянских колониях основными занятиями являлись торговля и ремесло. Но положение дел в данной области заметно изменилось во второй половине XVIII века, местные армяне часто встречаются среди лиц, которые приобрели земельные участки или даже целые поместья. В августе 1763 года армянин Хаджи Аксинти Жбэул, купец из Ботошань, приобрёл поместья Кэлугэрень, Тэутешть и Симионешть в уездах Хырлэу и Дорохой за 5750 леев. В дальнейшем большая часть армян была ассимилирована местным населением, участвуя таким образом в становлении социальной прослойки предпринимателей и буржуазии Молдавского княжества.

Армянские купцы Польши пользовались правом выпаса скота и лошадей на территории Молдавского княжества с целью их дальнейшей продажи на рынке. По сведениям Садока Баронча, именно армянские купцы из Могилёва выращивали в степях Бессарабии большие отары овец и стада коров, мясо которых экспортировали в Североевропейские регионы. Кожу животных обрабатывали особым методом, придавая ей разнообразную окраску и продавая её в Бродах и Литве. Армянские торговцы скупали также и подвергали дальнейшей обработке козы шкуры.

Ежегодно армянские negociants вывозили из Молдавского княжества на рынки Речи Посполитой “20 000 лошадей, 5000 быков, 50 000 окк* воска, 200 000 заячьих шкур”. В 1784 году армянские купцы из Галиции вывезли в Австрию 5000 быков (каждый стоимостью в 25 флоринов) на сумму в 125 000 флоринов, 6000 коров (каждая стоимостью в 10 флоринов) на сумму в 60 000 флоринов, 1000 лошадей (каждая стоимостью в 50 флоринов) на сумму в 50 000 флоринов.

Армянские купцы платили следующие пошлины: “корнэрит” (*cornărit*) – пошлина за определённое число рогатого скота – 5000; “куница” (*cunița*) – пошлина за продажу лошадей – 1000. В Яссах армянские купцы вносили в казну 3000 флоринов за аренду пастбищ, из этой суммы 1000 флоринов составляли пошлину на торговлю быками. При переходе границы

* 1 окка (осă/ocale) – мера равная 1250 г.

княжества армянские купцы уплачивали пошлину в размере 3% от стоимости ввозимых товаров.

Торговля лошадьми основывалась и на сельскохозяйственной деятельности армян. Была широко распространена практика аренды земли этническими армянами с целью разведения лошадей и крупного рогатого скота. Армяне отдавали предпочтение разведению лошадей особой местной породы, которые, по описаниям армянского географа Гукаса Инджиджяна, были “рыжеватой или тёмно-рыжей окраски, высокого роста, красивые, знаменитые своими красивыми копытами, быстры и послушны, пригодны для скачек и тяги”. Лошадей разводили в основном в Пруто-Днестровском регионе. Стоимость одного коня на рынке колебалась от 20 до 30 пиастров, а одной кобылицы с жеребёнком – от 13 до 20 пиастров.

В некоторых случаях армянские купцы упоминаются иногда и среди лиц, занимавшихся контрабандной торговлей. Так, купцы, направлявшиеся со своими повозками на Дунай для закупки рыбы, прибегали часто к следующей хитрости: они покупали крупных, хорошо откормленных буйволов, запрягали их в свои повозки и на таможне заявляли, что этих тягловых животных они привели с собой из Польши. С целью предотвращения этой пагубной для казны практики, таможенникам из северных областей княжества было дано указание обозначать, с каким количеством тягловых буйволов прибывали армянские купцы. Таким образом, при их отбытии было возможным сверять число животных, и в случае превышения голов, следовало уплатить пошлину в размере 88 банов с каждой дополнительной головы скота.

Армянские купцы из города Ботошань были хорошо известны в княжестве и за его пределами в качестве экспортёров крупного рогатого скота и лошадей в Польшу. В начале своего правления господарь Константин Морузи (1777–1782) попытался помешать такой торговле, но в дальнейшем отказался от этих намерений, так как убедился, что для населения эта торговая практика была весьма выгодной ввиду того, что в стране ощущался переизбыток поголовья крупного рогатого скота и лошадей. Молдавские господа предоставляли местным купцам армянского происхождения, а также армянам, которые являлись польскими подданными, всякого рода привилегии. Такая практика объяснялась официальными обращениями по этому вопросу польских властей к турецким высокопоставленным лицам и большими доходами, которые получала господарская казна. Например, в 1769 году, в основном от армянских купцов из Польши, которые откармливали скот для продажи на пастбищах княжества, в казну поступило 9250 пиастров от уплаты “куницы”. В результате первого территориального раздела Речи Посполитой, а также австрийской оккупации Буковины, поступления в казну от данного вида доходов заметно уменьшились.

ПОДАТКОВА ПОЛІТИКА РОСІЙСЬКОГО УРЯДУ НА ПІВДНІ УКРАЇНИ У ДОРЕФОРМЕННИЙ ПЕРІОД: ІСТОРІОГРАФІЯ

Скороход Ольга Володимирівна

*Центральноукраїнський національний технічний університет
(м. Кропивницький)*

У другій половині XVIII ст. російський уряд не відмовився від своїх стратегічних цілей щодо України. В цей час внаслідок російсько-турецьких війн до Російської імперії було приєднано Північне Причорномор'я. В 1774 р. за Кючук-Кайнарджийським мирним договором Російська імперія отримала землі між Дніпром і Бугом та опорні пункти на Керченському півострові, в 1783 р. до монархії Романових було прилучено весь Крим; за Ясським миром 1791 р. імперія приєднала територію між Бугом і Дністром. Ліквідація Запорозької Січі означала ліквідацію останньої самоврядної області на території України. Загальний процес територіально-адміністративного облаштування, який розгорнувся на Півдні України в останній чверті XVIII ст., супроводжувався процесами економічної інкорпорації південноукраїнських земель до складу Російської імперії, що включали в себе, серед інших аспектів, і поширення на українські терени російської фінансової та податкової системи, що не могло залишитися поза увагою науковців та дослідників різних поколінь. Метою нашого дослідження є розгляд проблеми через призму аналізу її інтерпретації в історіографічній спадщині. Автор не претендує на вичерпність переліку проаналізованих праць та остаточність зроблених висновків.

Загальний огляд історіографії з проблеми імперської фінансової, а саме податкової, політики в Україні у межах своїх досліджень здійснили історик права Владислав Саксонов (*Організаційно-правове забезпечення фіскальної політики Російської імперії на території Південної України (остання третина XVIII століття)*, 2004) та український історик Василь Орлик (*Податкова політика Російської імперії в Україні в дореформенний період*, 2007), відзначивши фактичну відсутність ґрунтовних комплексних досліджень з теми. Власне дисертація В. Саксонова стала першим фундаментальним історико-правовим дослідженням з історії фіскальної політики монархії Романових на Півдні України в останній третині XVIII ст. Учений констатував досягнення урядом абсолютистської Росії своєї головної на той час мети щодо задоволення власних амбіцій у південному регіоні. Це виявилось в тому, що за доволі короткий період було забезпечено приєднання та необхідну оборону великих просторів у зоні Північного Причорномор'я і Призов'я, налагоджено їх експлуатацію та інтеграцію до Російської імперії. У дисертації зазначається, що таких результатів було досягнуто завдяки вирішенню відповідних завдань, серед яких першочерговим було влаштування інфраструктури краю. Здійснення цього відбувалося через термінове заселення та господарське освоєння південних

земель, тобто забезпечення соціально-економічного підґрунтя реалізації на них державних планів. Спираючись на підсумки проведеного дослідження, В. Саксонов наголошує, що одним із основних факторів, який у той час безпосередньо цьому сприяв, стало розроблення та юридичне закріплення благодатних умов життєдіяльності в краї, які приваблювали до нього населення та притягували капітали. Дослідник доводить, що “такі умови саме і виявлялись у встановленні специфічних додаткових прав для мешканців адміністративно-територіальних одиниць Новоросії, які відбивалися передусім у значних фіскальних привілеях та пільгах і, врешті-решт, у відповідному організаційно-правовому забезпеченні особливої сприятливої фіскальної політики Російської імперії щодо населення Південної України”.

В. Орлик слушно вказує, що “Південна Україна, яка традиційно належала до середземноморського соціокультурного й гео економічного простору, хоча й раніше, ніж Правобережжя, увійшла до складу Російської імперії, проте, була чи не єдиним регіоном, який за кількістю фінансових пільг не мав аналогів у державі”. У здійсненні своєї податкової політики царський уряд діяв досить виважено, зважаючи на ряд внутрішніх і зовнішніх чинників, зокрема ставлення місцевих еліт до Санкт-Петербурга, їхніх сепаратистських і автономістських поглядів, у зв’язку з чим значна увага приділялася збереженню фінансових преференцій еліт, економічного стану регіону, ймовірної військової загрози тощо. Остаточна уніфікація фінансового законодавства в державі завершиться з проведенням реформ імператором Олександром II.

Дослідниця історіографії податкової політики Російської монархії Лариса Годунова (*Українські землі в податковій політиці Росії (XVIII – початок XX ст.): історіографія*, 2014) відзначає недостатню дослідженість історії оподаткування в Південній Україні та встановлення російською владою контролю над фінансовими ресурсами цього регіону. Серед праць, які ґрунтовно висвітлюють проблему вона виділяє публікації А. Скальковського (*Опыт Статистического описания Новороссийского края*, 1850), вищезгаданих В. Орлика та В. Саксонова, а також Ірини Савченко (*Адміністративно-територіальний устрій Південної України (1775–1822)*, 2004), яка присвятила даному питанню окремий параграф “Фіскальне адміністрування податкового механізму Південної України” у своїй дисертації. І. Савченко звернула увагу на розгалуженість податкової системи в краї та на існуванні значної кількості “пільгових” категорій населення.

Таким чином, дослідниками визначено, що у проведенні оподаткування південноукраїнського населення уряд діяв досить виважено і був схильним йти на великі поступки та пільги, зважаючи на ряд зовнішніх та внутрішніх особливостей розвитку регіону. При цьому провідною метою імперських властей залишалось повне втягнення південноукраїнської економіки в орбіту загальноімперської. Складність проблеми та її різно-

плановый комплексный характер відкривають перспективи її подальшого всебічного вивчення.

ДОХОД РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ В XIX ВЕКЕ ОТ РЕАЛИЗАЦИИ СОЛИ

Джумагалиева Куляш Валитхановна

Казахский агротехнический университет им. С. Сейфуллина (г. Астана)

С развитием товарно-денежных отношений и расширением внутреннего рынка роль и значение соляных промыслов экономики государства, в Оренбургской губернии и Нижнем Поволжье возросло. Соль превратилась из простого продукта потребления в товар, который всё больше и больше приобретал общественное значение. Государство, убедившись в прибыльности продажи соли, установило монополию на все известные соляные промыслы и солеторговлю в империи. 1 января 1705 г. был издан указ Петра I о введении соляной монополии в России.

В 1805 г. Сенат определил отпускную цену на соль для вольной продажи 12 коп. за пуд. Министр внутренних дел Кочубей считал, что эта цена для казны выгодна и промыслам не в тягость. Себестоимость соли тогда составляла в среднем 2 коп. за ломку, казна могла получить прибыль 10 коп. с пуда. Однако дефицит соли на рынке сохранялся, поэтому было принято решение отпускать соль частным солеторговцам и в долг. В случае, если они не могли продать всю соль, выданную им, они имели право возвратить её вновь в казённые магазины по той цене, по какой купили. В то же время правительство, боясь конкуренции со стороны частных торговцев, старалось ограничить отпуск соли в руки.

31 октября 1806 г. было принято решение о вольной продаже илецкой соли. Если в 1802 г. промысел получил чистой прибыли лишь 11 634 руб. от продажи 356 754 пудов соли, то в 1807 г. доход составил 52 542 руб., 1808 г. – 47 239 руб., 1810 г. – 175 689 руб. В 1816 г. Государственный совет вынес постановление “Об учреждении Илецкого соляного промысла”. Планировалось увеличить добычу соли до 3 млн. пудов в год, в последующем – до 4 млн. пудов. Первую половину XIX в. себестоимость одного пуда соли составляла всего 2 коп., продажная цена была от 26 до 30 коп. Таким образом, государство с одного пуда получало прибыль 24–28 коп, поэтому казна с 1806 по 1860 гг. получила прибыль 13 050 000 руб.

В начале XIX в. илецкая соль на месте добычи продавалась по 70 коп. за пуд, в оптовых магазинах Оренбурга – по 85–90 коп, в Стерлитамаке – по 1 руб. 25 коп, в городах Челябинь, Троицк, Верхоуральск и Картамышской слободе – по 1 руб. 50 коп. Цена на соль варьировалась в зависимости от расстояния и затрат на её провоз. Наиболее высокая продажная цена была в городах Челябинь, Троицк, Верхоуральск и Картамышская слобода,

которые находились очень далеко от Илецкой защиты. Данная цена на илецкую соль была достаточно высока, что в последствии привело к низкому покупательскому спросу на неё.

В конце XIX в. торговля илецкой солью в таких городах, как Самара, Уфа, Челябинск, Стерлитамак и т. д. была на низком уровне. Падение покупательского спроса на соль объясняется тем, что население предпочитало эльтонскую, баскунчакскую и пермскую соли из-за их дешевизны. Если баскунчакская соль продавалась в 1882 г. в Самаре по 8–8,5 коп. за пуд, то илецкая – по 26 коп. В связи с этим обстоятельством илецкие солепромышленники неоднократно обращались к правительству, чтобы уравнивать цены на илецкую соль с ценами на баскунчакскую и пермскую. Но правительство так и не пошло на этот шаг.

Конкурентами Илецкого соляного промысла вскоре стали соляные месторождения в Астраханской и Саратовской губерниях. Так, до учреждения в 1806 г. бывшей Астраханской соляной экспедиции продавалось ежегодно соли около 640 тыс. пудов. Но после образования в 1806 г. Астраханской соляной экспедиции продажа соли усилилась. С 1807 по 1814 гг. было продано от 700 тыс. до 900 тыс. пудов. В 1814–1819 гг. продавалось от 1 млн. до 1 млн. 100 тыс. пудов каждый год. 1819–1820 гг. по новому уставу о соли её продажа поступила в ведение казённой палаты. В 1819 г. продано было только 683 247 пудов, а в 1820 г. – 758 115 пудов 20 фунтов. Прибыль от продажи соли составила: в 1806 г. – 153 264 руб. 20 коп., 1807 г. – 324 700 руб. 20 коп., 1808 г. – 220 359 руб., 1809 г. – 311 015 руб. 20 коп. Итого – 1 009 338 руб. 60 коп.

Как видим, наблюдался рост как по добыче соли, так и по реализации и доходам, получаемым от её продажи. В начале продажа соли осуществлялась только из запасных магазинов Саратова и Камышина, но с 1834 г. соль стали продавать и на самом озере. С 1747 по 1862 гг. на Эльтоне было добыто 513,3 млн. пудов, доход составил за эти годы 128 325 000 руб.

В отличие от указанных выше промыслов, несколько иная картина наблюдалась в Уральской области. Так, из озёр западной степи через Илецкую и Гурьевскую заставы перевозилось в среднем ежегодно 853 пуда соли. Если брать средний расчёт 25 коп. за пуд, то годовой доход в среднем составлял 213 руб. 25 коп.

В конце XIX в. наиболее широкое распространение получила Баскунчакская соль. В 1897 г. этой соли было вывезено в Астрахань 7,03 млн. пудов, за пределы Астраханской губернии 7,83 млн. пудов, доход приблизительно составил 1 770 750 руб.

Таким образом, одной из важнейшей статей дохода государства в XIX в. была соледобыча. Затраты казны на данное производство были минимальны, а прибыль составляла в целом по империи до нескольких миллионов рублей. Рост добычи соли, особенно во второй половине XIX в., был вызван активным развитием рыбного промысла в регионе. Кроме того, этому способствовало: 1) усилившееся по Волге пароходное

сообщение; 2) отпуск соли в долг, под залог недвижимых имений. И хотя в конце столетия многие соляные промыслы были переданы в арендное содержание, они по-прежнему оставались собственностью государства.

КАЗАЧЕСТВО КАК СУБЪЕКТ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Асфандиярова Алсу Анваровна
Кубанский институт информзащиты (г. Краснодар)

Закон наделял правом заниматься торгово-промышленной деятельностью как физические, так и юридические лица. Под физическими лицами, осуществляющими торгово-промышленную деятельность, в данной работе нами понимаются индивидуальные субъекты – купцы, мещане, помещики-дворяне, казаки, крестьяне, иностранцы. Представленность этих категорий в законодательстве, а, следовательно, и гарантированный объём их прав и обязанностей был не одинаков.

Всего за первую половину XIX в. было издано 317 законов, касающихся торгово-промышленной деятельности физических лиц. От общего количества законов, вышедших в этот временной отрезок, они составляют всего лишь 0,8%. Из них “общими” были 17 (5,3%). Данные законы устанавливали основы налогообложения субъектов торговли, порядок осуществления ими торговых операций и форму отчётности. Остальные (94,7%) были частными, дополняющими, разъясняющими те или иные положения нормативно-правовых актов.

Участники торгово-промышленной деятельности различались правовым статусом, сословными правами и обязанностями и степенью участия в коммерческих операциях. Возможности одних субъектов были до мелочей расписаны и детализированы, а других лишь тезисно определены.

Количество имевшихся законов распределено по участникам торгово-промышленных отношений, чью правоспособность они регламентировали. В законодательстве объём торгово-промышленных прав, предоставляемых купцам, мещанам и крестьянам, в некоторых случаях совпадал. И, наоборот, правоспособность таких категорий, как дворяне, иностранцы, казаки в законе была чётко обозначена и разграничена. Во второй половине XIX в. можно было довольно чётко увидеть следствие тех процессов, начало которым было положено в первой половине XIX в. Совпадение правовых норм, а следовательно, объёма прав купцов, мещан и крестьян свидетельствовало о становлении буржуазных отношений. Шло постепенное размывание сословных границ и постепенное становление единого класса предпринимателей.

Довольно специфическими участниками предпринимательской деятельности были казаки. В их отношении было принято всего 8 законов (2,5% от торгово-промышленных законов в отношении физических лиц).

Правовое положение казачества Кубани было несколько иным, чем положение казачества остальных округов Российской империи. Это было связано с особой, уникальной ролью, которую они играли в социально-политической жизни страны. Они обеспечивали охрану южных рубежей Российской империи и присутствие государства на Кавказе, поэтому государство максимально представляло и защищало их интересы.

Правовой статус черноморского казачества был определён жалованной грамотой Екатерины II черноморскому казачеству от 30 июня 1792 года. Одновременно с передачей в вечное пользование земли, все “состоящие” на пожалованной земле угодья, на водах рыбная ловля остаются в “точном” и “полном” владении и распоряжении войска Черноморского. Наряду с правом “вечного владения” землёй, казачеству было предоставлено право “полного” и “точного” владения и распоряжения угодьями и рыбной ловлей. Окончательное закрепление жалованных казачеству прав на землю произошло по указанной жалованной грамоте Александра I. Право “вечного владения” было дополнено её “неотъемлемостью”. Право “полного” и “точного” распоряжения угодьями и рыбной ловлей дополнено тем, что передается “навсегда”. Все три указанные грамоты как высшие законодательные акты государства исключали противоречивость и разного рода толкования по ограничению прав казачества на землю и подтвердили всю полноту первоначальных предоставленных прав на землю. Эти расширенные права казачества на землю являются подтверждением их необходимого значения для государства. Право казачества на землю на тот период стало сравнимым с правом дворянского сословия на землю. Заключительным законодательным актом, оформившим образование казачьего землевладения на Кубани в XVIII веке, явился наказ войскового правительства Черноморского казачьего войска “О введении управления в этом войске” от 1 января 1794 года.

Таким образом, законодатель лишь зафиксировал торговую деятельность казачества. Для её стимулирования особых мероприятий не предусматривалось. Казачество обладало ограниченной правоспособностью в торговле, так как оно было не торгующим сословием, а всё-таки военным.

ІНОЗЕМНІ КУПЦІ м. МАРІУПОЛЬ У ХІХ ст.: СТАТИСТИЧНИЙ АСПЕКТ

Степанюк Євгенія Григорівна

Бердянський державний педагогічний університет (м. Бердянськ)

Колонізація південноукраїнського регіону наприкінці XVIII – першій половині ХІХ ст. призвела до того, що значний масив населення в регіоні склали іноземці. Особливо іноземці концентрувались у портових містах, найвиразнішим прикладом чого в межах Північного Приазов'я є Маріу-

поль та Бердянськ, де вони зробили суттєвий внесок у розвиток цих міст. Одним із провідних занять іноземців у портових містах регіону стала торгівля. У цьому контексті актуальним є вивчення кількості іноземних громадян, які були залучені до торгівельної діяльності у м. Маріуполь, як найбільшому тогочасному місті Північного Приазов'я.

Метою даної розвідки є аналіз кількості купців-іноземців у м. Маріуполь на кінець XIX ст. та його порівняння із загальною кількістю купців та кількістю іноземців.

На сьогодні заявлена нами тема не отримала широкого дослідження у науковій літературі. Окремі роботи були присвячені історії грецького купецтва, зокрема В. Волоніць, С. Нестрецова, О. Кожем'яка. Водночас і в цих працях дослідники не акцентували увагу на статистичному аспекті.

Торгівля посідала вагоме місце у житті м. Маріуполь та була головним джерелом доходів його мешканців. Так, у всіх енциклопедичних виданнях XIX ст. зазначалось: “Маріуполь – портове місто Катеринославської губернії ... Головне заняття жителів становить торгівля...” На даний факт вказує і статистика за 1778 р., коли із 57 перших поселенців 7 були купцями, з них 2 (тобто майже третина) представниками іноземної нації.

У 1780 р. відбувається суттєве збільшення у місті кількості християн-греків, вихідців із Кримського ханства, що призводить до значного збільшення населення міста. Так, за переписом 1782 р. в місті вже проживало 3992 осіб, з них близько 1,6 тисячі становили іноземці. 243 людини було приписано до купецького стану. На жаль, точних даних про кількість іноземців, зайнятих купецтвом, за даними даного перепису ми не маємо, проте у різних джерелах вказувалось, що від 30% до 50% купців були греками.

На початок XIX ст. відноситься поселення в місті перших іноземців – італійських купців, пізніше з'явилися купці з балканських провінцій Австро-Угорщини. Вони скуповували в Маріуполі і в навколишніх селах зерно та відправляли на батьківщину. Ними ж були засновані і перші торгівельні компанії міста, зокрема братів Мімбеллі і Деспота.

На кінець століття у Маріуполі відкрили свої представництва торгові консули та консульські агенти Австро-Угорщини, Бельгії, Великобританії, Німеччини, Греції, Іспанії, Італії, Франції. Приходили торгові судна й інших європейських держав.

Слід зауважити, що, крім греків, які займались як внутрішньою, так і зовнішньою торгівлею, представники інших держав, котрі були приписані до купецького стану м. Маріуполь, орієнтувались здебільшого на міждержавну (експортну) торгівлю. Тому вони не становили значної частки в кількості купців, проте мали найбільший капітал. Саме зростання чисельності іноземних купців призводить до появи у місті купців I гільдії.

Загалом, на середину XIX ст. у місті числилось: I гільдії – 6 (винятково іноземці), II гільдії – 127 (62 з яких іноземці) і III гільдії – 98 (відомості про національність купців відсутні).

На кінець XIX ст. в м. Маріуполь мешкало вже 31 116 осіб, з них 9 тисяч були представниками інших держав і лише 328 іноземними підданими. До купецького стану належало 513 осіб. З них власне купців 261 особа, решта члени їх сімей.

Торгівля була провідним заняттям іноземців на кінець XIX ст. Згідно з даними, наведеними у переписі 1897 р., 23 іноземці були залучені у сферу торгівлі: з них 1 – німець, 9 – греки, 4 – євреї, 1 – татарин, 5 – турків, 3 – представники інших держав. Слід урахувати, що представники інших національностей, які вже позиціонувалися як громадяни імперії до поданого переліку не увійшли.

Таким чином, іноземці посідали чільне місце в торговій діяльності м. Маріуполь та складали вагомую частину купців міста. До середини XIX ст. відбувалось постійне зростання купців-іноземців у м. Маріуполь.

ВНУТРИЕКОНОМИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ РАЗВИТИЯ ТОРГОВЫХ СВЯЗЕЙ БЕССАРАБИИ С УКРАИНСКИМИ ГУБЕРНИЯМИ (1812–1868 гг.)

Томулец Валентин Николаевич

Молдавский Государственный Университет (г. Кишинёв)

Объём и структура торговли Бессарабии с украинскими губерниями отражали общие черты развития этих губерний, а также специфические черты географического и политического положения Бессарабии, изменения в динамике и характере её хозяйства. Увеличение населения и распашка ранее неосвоенных земель в Центре и на Юге Бессарабии, расширение земледелия, в частности зернового хозяйства, и рост его удельного веса сделали возможным возрастающий вывоз в городские центры и черноморские порты пшеницы, кукурузы, других “хлебов” и некоторых продуктов их переработки. Климатические почвенные и гидрологические условия Бессарабии благоприятствовали относительно быстрому развитию виноградарства и виноделия, садоводства и обработки фруктов, огородничества и табаководства. Вместе с привозом на первых порах винограда и вина, фруктов, орехов из Запрутской Молдовы, это обусловило важное место упомянутых продуктов в межгубернской торговле края. Традиционно высокая роль скотоводства, его преобладание в центральных и южных уездах в первые десятилетия после 1812 г. и абсолютный его рост в последующее время обеспечили значительный объём и удельный вес в вывозе скота и продуктов скотоводства.

С другой стороны, росли платежеспособный спрос на украинские и “российские” товары, главным образом промышленные изделия, и соответствующий их привоз. Демографические и народнохозяйственные изменения, рост внутриобластной торговли были базой увеличения товаро-

оборота, перемен в ассортименте и качестве товаров межгубернской торговли.

Наряду с факторами, отрицательно влиявшими на торговлю Бессарабии с украинскими губерниями (феодалная зависимость основной массы крестьянства – царан, и узость внутреннего рынка вследствие, в общем-то, натурального характера их хозяйства, конкуренция в торговле зерном и скотом соседних губерний с близкой структурой сельского хозяйства, нехватка капиталов, средств переработки и хранения ряда продуктов, сохранение до 1831 г. таможенно-карантинной линии на Днестре, не всегда положительное влияние общероссийской и мировой рыночной конъюнктуры), действовал ряд обстоятельств, благоприятствовавших этой торговле. В их числе – отсутствие крепостной зависимости непосредственного производителя и значительный удельный вес зажиточной прослойки в среде резешей, колонистов, казаков, государственных крестьян; предоставление населению края ряда льгот, приток извне городского населения вместе с частью его капиталов, вкладывавшихся в торговлю. Продукция сельского хозяйства и промыслов имела стабильный сбыт по сравнительно высоким ценам в украинских и российских губерниях, вряд ли возможный на каком-либо другом, менее ёмком, насыщенном аналогичной продукцией зарубежным рынком.

Правительственная политика, несмотря на временные колебания (например, ограничения в торговле вином из-за опасения, что в украинские губернии проникнут под видом бессарабских зарубежные вина; в торговле солью из-за угрозы подрыва соляного промысла в Крыму) преследовала цель включения Бессарабии в систему общероссийского рынка.

Объём торговли, ассортимент товаров и удельный вес последних со временем менялись, соответственно изменениям в народнохозяйственном производстве.

Указанные тенденции не исключали временных колебаний в зависимости от погодных условий и, соответственно, урожайности, продуктивности скотоводства, эпидемий и эпизоотий, конъюнктуры украинского, российского и мирового рынков, международной обстановки. С первыми были связаны объём возможного вывоза сельскохозяйственных продуктов, покупательная способность населения, а значит и размер ввоза “украинских товаров”. Многое зависело от подъёма или спада производства в других регионах Украины, уменьшения или увеличения спроса на сельскохозяйственные продукты и сырые в европейских, главным образом, странах, как и колебания производства и спроса на промышленные изделия внутри этих стран.

В десятилетия, следовавшие за актом 1812 г., сложились определённые условия для торговли Бессарабии с украинскими губерниями, связанные, главным образом, с попытками царского правительства в переориентации бессарабского экспорта на общероссийском рынке. Расширяются связи с соседними губерниями Украины – Херсонской,

Подольской и Волынской. Неуклонно возрастал сбыт за Днестр местных товаров: продуктов земледелия и скотоводства.

В торговле Бессарабии с украинскими губерниями можно выделить два периода. Первый включает 1812–1830 годы. Это время изучения новых условий и возможностей торговли; установления связей, преимущественно с соседними губерниями; первых значительных операций. Видное место занимают иностранное купечество и зарубежные товары. Сказывается негативное влияние Днестровской таможенно-карантинной линии. В Бессарабском вывозе преобладают продукты садоводства – свежие и сушеные фрукты, вино и виноград, скот и продукты скотоводства.

Второй период – 30–60-ые годы, наступает после отмены особенностей управления, распространения общероссийского торгового законодательства, в том числе гильдейской реформы, ликвидации таможенной линии на Днестре, учреждения Дмитриевской ярмарки в Кишинёве и ряда других ярмарок. Расширяются связи не только с соседними украинскими губерниями – Херсонской, Подольской и Волынской, но и с более отдаленными – Киевской, Черниговской, Таврической, Екатеринославской, Полтавской, Харьковской, а также с собственно русскими губерниями. Ускоряется процесс формирования внутриобластного рынка, как части общероссийского. В оборот введены более обширные капиталы.

В этот период определилось место Бессарабии в межгубернской торговле Украины как поставщика, главным образом, зерна и продуктов скотоводства и виноградарства, табаководства и как рынка сбыта “украинских и российских товаров”, прежде всего изделий металлообработывающей, текстильной промышленности и различных кустарных промыслов.

НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ ТОРГОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СЕЛЬСКОГО НАСЕЛЕНИЯ БЕЛАРУСИ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XIX в.

Бурачонок Александр Вячеславович
Белорусский государственный университет (г. Минск)

С конца XVIII в. на территории Беларуси начинает формироваться новая система налогообложения предпринимательской деятельности в торговой сфере. Выходцы из существовавших на территории Беларуси социально-сословных групп населения, получая потенциальное право на занятие торговлей, постепенно причислялись к числу субъектов налогообложения. Одной из таких категорий населения стали сельские жители белорусских губерний.

Представители крестьянского сословия Беларуси фактически до 1812 г. были освобождены от торгового обложения. Однако, уже в соответствии с Манифестом от 11 февраля 1812 г. государственные и помещичьи крес-

тыяне для занятия торговым предпринимательством должны были приобретать специальные свидетельства. Данные торговые документы делились на три типа. Свидетельства первого типа давали право заниматься оптовой торговлей как внутри, так и за пределами Российской империи, второго типа – оптовой торговлей исключительно в пределах империи, третьего типа – розничной торговлей в определённых городах или уездах. Стоимость таких свидетельств составляла 2,5 тыс., 1 тыс. и 400 руб. соответственно. Следует отметить, что указанные суммы были выше размера минимального сбора с купцов первой, второй и третьей гильдий, который в 1812 г. был равен 2375, 950 и 380 руб. соответственно. Для государственных и помещичьих крестьян, особенно в белорусских губерниях, такая стоимость свидетельств была непомерно высокой.

Ещё большими были штрафы за нарушение норм названного закона. Если факт незаконной торговой деятельности выявлялся в первый раз, то представитель крестьянского сословия вынужден был заплатить штраф, сумма которого была в два раза выше стоимости соответствующего свидетельства, во второй раз – в четыре раза выше, в третий раз крестьянин пожизненно терял право на занятие торговой деятельностью.

В соответствии с указом от 4 мая 1822 г. право на занятие торговой деятельностью получили представители ещё одной категории сельского населения – вольные люди. Следует отметить, что вольные люди составляли в западной части Российской империи, в том числе и на территории Беларуси, отдельное сословие, и в соответствии с указом от 20 октября 1783 г. получили право записываться в любое состояние, в том числе и в купечество. Однако пожелавшие остаться в своём прежнем сословии, с 1822 г. могли заниматься торговлей, за что должны были платить ежегодно по 5 руб. в дополнение к подушной подати.

С принятием 14 ноября 1824 г. «Дополнительного постановления об установлении гильдий и торговле других состояний» в действовавшее налоговое законодательство был внесен ряд изменений, которые в первую очередь касались техники налогообложения. С этого времени на территории Беларуси, как и во всей Российской империи, получила распространение патентная система. Взимание налога происходило путём приобретения предпринимателями соответствующего патента (свидетельства), стоимость которого зависела от принадлежности к определённому сословию. Но данные изменения, прежде всего, касались представителей городских сословий. Крестьяне, как и раньше, в зависимости от того, в каких масштабах планировали осуществлять торговую деятельность, должны были приобрести соответствующее свидетельство. При этом с 1824 г. уже насчитывалось не три, а шесть категорий крестьянских свидетельств. Свидетельства первых трёх категорий давали возможность крестьянам заниматься торговлей в тех же размерах, что и купцам трёх гильдий. Крестьянские свидетельства четвёртой категории давали сельским жителям права торгующих мещан. При наличии свидетельств пятой и

шестой категорией крестьяне имели право на осуществление незначительной торговой деятельности, например, содержать корчму или постоянный двор в небольшом уездном городе и т.д.

Стоимость свидетельств для торгующих крестьян на всей территории Российской империи, в том числе и в белорусских губерниях, была следующей: 2600 руб. за свидетельство первой категории, 1100 – второй, 400 – третьей, 150 – четвёртой, 40 – пятой и 25 руб. за свидетельство шестой категории. В дополнение к этому, за свидетельства крестьян, торговавших в городской местности, взимались установленные особыми законами акцизы и другие подати в пользу городских поселений. В том случае, если для конкретного города размер такого сбора не был определён, то с торгующих крестьян в городскую казну взималась сумма в размере 10% от стоимости соответствующего крестьянского свидетельства.

Налог с торговой деятельности сельского населения Беларуси был выше (даже без дополнительных податей) по сравнению с тем, который взимался с гильдейского купечества и торгующих мещан. Поэтому 21 декабря 1827 г. был принят указ, согласно которому стоимость крестьянских свидетельств первых трёх категорий стала соответствовать стоимости гильдейских патентов, а свидетельств четвёртой категории – стоимости свидетельств торгующих мещан. Кроме того, 11 июля 1826 г. был принят указ, согласно которому с 1827 г. были упразднены крестьянские свидетельства пятого и шестого разрядов. Крестьянство по-прежнему могло заниматься мелкой торговой деятельностью без взимания специального налога с неё.

Несмотря на определённые снижения, налоговые ставки для белорусских крестьян были непомерно высокими, что не способствовало активному вовлечению представителей этого сословия в торговое предпринимательство. За 1830–1849 гг. в пяти белорусских губерниях были приобретены 444 крестьянские торговые свидетельства, а в 1851–1860 гг. на территории Беларуси таких свидетельств было приобретено только 76.

PROPOZYCJE ZMIAN ZARZĄDZANIA SZARWARKIEM I FINANSOWANIEM TRANSPORTU ORAZ NAPRAWY I BUDOWY DRÓG W KRÓLESTWIE POLSKIM W PIERWSZEJ POŁOWIE LAT 60-TYCH XIX WIEKU

Rutkowski Marek
Politechnika Białostocka (Białostok)

Dnia 11/23 października 1861 roku na zebraniu Rady Administracyjnej postanowiono doprowadzić do ustanowienia w Królestwie Polskim stałych zasad funkcjonowania lokalnego systemu komunikacji lądowych i wodnych

oraz zaproponowania nowych rozwiązań w sferze transportu. W tym celu w październiku 1861 roku zdecydowano się powołać do życia, pracujący pod przewodnictwem ówczesnego naczelnika Zarządu XIII Okręgu Komunikacji generała-majora Kierbedzia specjalny komitet, w którego skład mieli jeszcze wejść: jego wiceprezydenci i członkowie, powoływani z założenia spośród urzędników państwowych oraz prywatnych obywateli. Wybór miał paść na osoby odznaczające się pogłębioną znajomością problemów przemysłowych (sic) kraju.

Zgodnie z założeniami, zadania tego komitetu określono m.in. następująco: a) ułożenie schematu sieci kolei oraz prowadzących do nich dróg bitych pierwszego i drugiego rzędu; b) zdefiniowanie stopnia ważności poszczególnych zamierzeń transportu lądowego oraz oznaczenie kolejności ich realizacji; d) weryfikacja i wskazanie środków finansowych dostępnych w Królestwie Polskim dla utrzymania i ewentualnie rozwoju istniejącej sieci transportowej oraz opracowanie najkorzystniejszego sposobu wykorzystania tych środków; e) zaprojektowanie zmian w istniejących przepisach transportowych oraz ewentualne wprowadzenie zupełnie nowych rozwiązań prawnych w tym zakresie. Jak wynikało z protokołu posiedzenia Ogólnego Zgromadzenia III Rady Stanu odbytego po dwu kolejnych latach, tj. 22 listopada / 4 grudnia 1865 roku, ten specjalny komitet nie podjął jednak w międzyczasie swoich zasadniczych prac.

Rozpoczęły się też starania poszczególnych radców, Wydziałów III Rady Stanu i Ogólnego Zgromadzenia tejże agendy nad naprawą sieci transportowej kraju. W dniu 20 listopada / 1 grudnia 1861 roku został sporządzony przez radcę stanu Łuszczyńskiego *“wniosek usprawnienia komunikacji lądowych i wodnych”*. Łuszczyński proponował na wstępie aby fundusze pochodzące z zamiany obowiązku szarwarkowego na opłaty pieniężne oraz kwoty pobierane w zamian za zlikwidowane w Królestwie Polskim na przełomie lat trzydziestych i czterdziestych XIX wieku myto drogowe uznać za tzw. fundusze *“warunkowo tylko pobierane przez skarb państwa”*, z zapewnieniem ich całościowego przeznaczenia na potrzeby drogownictwa Królestwa. Radca Łuszczyński do swego wniosku dotyczącego zmiany zasad funkcjonowania w Królestwie Polskim transportu drogowego i wodnego dołączył tzw. *“motiva”*. Należy też dodać, iż wniosek Łuszczyńskiego został też przekazany radcy stanu Michałowi Lewińskiemu, celem napisania przez niego krótkiego rysu historycznego w zakresie odnoszącym się do opisanych powyżej propozycji wnioskodawcy. Widziano bowiem potrzebę przedstawienia całościowej kwestii – jako swoistej oceny Wydziału Skarbowo-Administracyjnego – do weryfikacji przez Ogólne Zebranie III Rady Stanu Królestwa Polskiego. W konsekwencji tak opracowanego stanowiska, jesienią roku 1861 Wydział Administracji Skarbowej wniósł już bezpośrednio do warszawskiej Rady Stanu o *“poprawę”* wszelkich sieci transportowych, czy programów komunikacyjnych w Królestwie Polskim. Wszystkie spostrzeżenia radcy stanu Lewińskiego zostały w pełni poparte przez Wydział Prawodawczy III Rady Stanu, który uważał zarazem, iż skoro cała

sprawa jest bez wątpienia bardzo obszerna merytorycznie a jednocześnie o pokroju ściśle administracyjnym, to jej prawidłowe rozwiązanie będzie wymagać dłuższego czasu.

Jesienią roku 1862 Wydział Skarbowo-Administracyjny III Rady Stanu wystąpił z kilkoma kolejnymi wnioskami dotyczącymi komunikacji w Królestwie Polskim. W pierwszym z nich, Rada Stanu domagała się od reaktywowanego latem roku 1862 warszawskiego Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych Królestwa Polskiego zajęcia się – w miarę potrzeby – przebudowaniem istniejących już dróg drugiej kategorii. Projekt ten związany był z relatywnie często zdarzającymi się na tych właśnie drogach wypadkami załamywania się podkładów *“adamizacyjnych”*, szczególnie w czasie roztopów. W drugim projekcie wydział Skarbowo-Administracyjny wnosił do polskiego Zarządu Komunikacji o opracowanie projektu powołania w Królestwie policji drogowej. Trzecim żądaniem było zamieszczanie w rocznych budżetach państwa odpowiednich funduszy, przeznaczonych na dalszy rozwój komunikacji. Wreszcie agenda Rady Stanu domagała się aby ustanowiony jeszcze w roku 1861 specjalny komitet w sprawie drogownictwa w miarę dokładnie zajął się zagadnieniem ujednoczenia celowości wydawania funduszy drogowych, oraz ewentualnego porzucenia pobierania myta drogowego, przynajmniej na traktach bocznych. Wszystkie te wnioski zamieszczono w protokole nr 45 III Rady Stanu z dnia 8/20 października 1862 roku. Co więcej władze oczekiwały na wprowadzenie tych wszystkich propozycji w życie już do dnia 23 października / 4 listopada 1863 roku.

Ostatecznie Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych Królestwa Polskiego formalnie uznał wniosek Wydziału Rady Stanu *“pod względem potrzeby zwiększenia dotychczasowych funduszy etatami rocznymi na komunikację wyznaczonych”* (powtarzano tu słynne już zestawienie z którego wynikało że państwo pobierało więcej na ten cel niż w praktyce wydawało: a suma ta wynosiła różnicę pomiędzy 803 a 651 tysięcy rubli, czyli 152 tysiące rubli) za zupełnie zgodny z licznymi własnymi przedstawieniami w tej sprawie. Powoływano się tu na liczne petycje składane przez władze transportowe na przestrzeni lat. Postulaty te podnosiły zaś przede wszystkim brak dostatecznej ilości środków na utrzymanie i rozwój transportu w Królestwie Polskim, co miało doprowadzać do zahamowania postępu szczególnie w zakresie wodnego aspektu transportu Królestwa. Biorąc jednak pod uwagę, iż skarb państwa oprócz wydatków na komunikacje spłacać jeszcze musi dług zaciągnięty w Banku Polskim na budowę dróg bitych, Zarząd Komunikacji uważał, że nie można żądać aby dodatnia różnica pomiędzy przychodami a wydatkami została w całości przeznaczona na rozwój komunikacji. Przy tym wszystkim, władze transportowe przyznawały się oficjalnie w swojej cytowanej odpowiedzi do braku szczegółowej wiedzy o wielkości pozostałego jeszcze do spłacenia/umorzenia długu. Uznano jednak, iż gdy budżet przejął wszystkie dochody z transportu drogowego i spławów, stały się finanse państwowe tym samym – zgodnie z opinią Zarządu Komunikacji – *“źródłem w którym czerpane by*

winy fundusze na rozszerzenie komunikacji potrzebne". Stąd generał-major Stanisław Kierbedź uznał finalnie, że wypadałoby – zgodnie z wnioskiem Wydziału Rady Stanu – aby w nadchodzących nowych budżetach dwunastomiesięcznych Królestwa Polskiego umieszczać sumy nie tylko potrzebne do utrzymania istniejącej sieci transportowej, ale też aby znalazły się tam i fundusze potrzebne dla poprawy i poszerzenia zakresu systemu krajowej komunikacji. Wreszcie Naczelnie Zarządzający Komunikacjami Królestwa Polskiego obiecywał, iż władze transportowe proporcjonalnie do wielkości wyznaczonych nowych funduszy *"nieomieszkalaby przedstawić jakie roboty należałoby przedsiębrać"*. Tym sposobem Kierbedź zachowawczo niejako uzależniał perspektywy rozwoju nowych fragmentów sieci transportowej od wielkości uprzednio przyznanych na ten cel funduszy.

Polskie władze transportowe zajmowały się też oczywiście w okresie kryzysu pierwszej połowy lat 60-tych XIX wieku kwestią naprawy i budowy dróg. Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych Królestwa Polskiego wskazywał, iż przedstawiając ogólny stan sieci transportowej w kraju, uznano za konieczne ukazanie w całościowym raporcie stanu – znajdujących się pod bezpośrednim nadzorem lokalnej władzy transportowej – dróg bitych pierwszej klasy, których jednak naprawa i konserwacja została czasowo (na podstawie kontraktu) przekazana w końcowym okresie lat 50-tych XIX wieku tzw. Spółce Obywatelskiej. W odpowiedzi zaś na uwagi konstrukcyjne Wydziału Skarbowo-Administracyjnego III Rady Stanu, Zarząd Komunikacji w roku 1862 nie zgadzał się zarazem z sugestiami członków tej agendy legislacyjnej *"jakoby łamanie się dróg pochodziło z ich konstrukcji"*. Wyjaśniono, że prawie wszystkie drogi w Królestwie Polskim zostały wybudowane zgodnie z powszechnie używanym w innych krajach, w pełni sprawdzonym systemem MacAdama, a rozwiązanie to odróżniało się od poprzednich wersji konstrukcyjnych traktów bitych tym, że *"dobroć drogi zależną jest od starannej konserwacji"*.

Drugim problemem dotyczącym traktów bitych, a opiniowanym przez władze Królestwa w pierwszej połowie lat 60-tych była niedostateczna ilość drogowej sieci transportowej. Otóż na posiedzeniu Ogólnego Zebrania Rady Stanu z 22 listopada / 4 grudnia 1865 roku, członek tej instytucji Dominik Jan Henryk Dziewanowski zwrócił uwagę na *"niedostateczną ilość komunikacji"* w Królestwie Polskim. W swoich pracach z początku grudnia roku 1865 roku Wydział Skarbowo-Administracyjny ograniczył się jednakowoż łącznie na przeprowadzeniu przybliżonych obliczeń wskazujących wielkość funduszu, koniecznego do szybkiego przeprowadzenia projektu polepszenia stanu transportu lądowego w Królestwie Polskim. Pominięto zaś zupełnie kwestie opracowania nowego schematu transportowego oraz lepszego niż dotychczas wykorzystania pracy szarwarkowej, zakładając, iż wskazana problematyka została przez generała Berga przypisana do reaktywowanego komitetu ds. komunikacji. Zgodnie też z raportem Zarządu Komunikacji za rok 1864, planowano w najbliższej przyszłości wybudowanie (chodziło o drogi, *"których*

potrzeba jest już przez władze uznana”) 2045 wiorst nowych dróg bitych drugiej klasy. Wydział Skarbowo-Administracyjny przewidywał w tym kontekście, iż po ewentualnym wybudowaniu zaplanowanych dróg drugiego rzędu, stosunek całości dróg bitych do powierzchni Królestwa kształtowałby się na poziomie: a) 2,6 wiorst drogi na jedną milę powierzchni kwadratowej; b) 820 mieszkańców na jedną wiorstę takiej drogi. Wreszcie Wydział Skarbowo-Administracyjny III Rady Stanu wystąpił w dniu 15 grudnia 1865 roku do Ogólnego Zgromadzenia Rady Stanu o przyjęcie stanowiska o niezbitonej potrzebie *“zaopatrzenia kraju w dostateczną ilość dróg bitych 2go rzędu”*. To z kolei implikowało Radę Stanu do wnioskowania o coroczne, zaczynając od roku 1867, przekazywanie z budżetu państwa na ten cel po 200 tysięcy rubli. Proponowane przez Wydział uzasadnienie pominięło w finalnej wersji pisma passus o dotychczasowej niedostateczności funduszy przeznaczonych na budowę i utrzymanie oraz konserwację dróg bitych drugiej kategorii. Wnioski te okazały się wkrótce o tyle bezprzedmiotowe, iż dnia 25 lutego / 9 marca 1867 roku nastąpiła likwidacja polskiej quasi-niezależnej służby transportowej poprzez zamianę warszawskiego Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych i powołanie w to miejsce zarządu XI Okręgu Komunikacji Cesarstwa Rosyjskiego.

Należy zaznaczyć, iż zarówno ustanowienie specjalnego komitetu do spraw ulepszenia komunikacji transportowej, jak i powołanie na nowo w roku 1862 warszawskiego Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych nie przyczyniło się zasadniczo do zmiany systemu finansowania polskiego transportu oraz naprawy i budowy dróg Królestwa Polskiego. Podobny los spotkał też w większości istotne (choć niekiedy nie zawsze w pełni merytoryczne) wnioski składane w tym zakresie przez poszczególnych radców, a następnie opracowywane w ramach głównie Wydziału Administracyjno-Skarbowego Ogólnego Zgromadzenia III Rady Stanu, czy na forum Rady Administracyjnej. Okazywało się bowiem, iż w epoce znacznego zawirowania politycznego pierwszej połowy lat 60-tych XIX wieku, głównie decyzje finansowania, naprawy i budowy dróg podejmował najezdniczy czynnik rosyjski, który starał się przesunąć termin ich ewentualnej realizacji możliwie jak najdalej w czasie, a przynajmniej do momentu uchwycenia pełnej kontroli nad polskim państwem, społeczeństwem i jego gospodarką, w tym: systemem transportowym.

ЛОБНОВАННЯ ЗМІНИ ПРАВОВОГО СТАТУСУ СУБ'ЄКТІВ ТОРГІВЛІ СПИРТНИМИ НАПОЯМИ: НА ПРИКЛАДІ КАТЕРИНОСЛАВСЬКОЇ ГУБЕРНІЇ (ДРУГА ПОЛОВИНА ХІХ СТОЛІТТЯ)

Телькінена Тетяна Ейнівна
(*м. Київ*)

В умовах реформування в Україні законодавчого забезпечення господарської діяльності, вкрай актуальним є дослідження юридичних прак-

тик пошуку компромісу між інтересами підприємців, загалом, та у царині (сфері) торгівлі, зокрема, й суспільства у процесі визначення юридичного статусу перших. Так, доречним є вивчення звернень гласних губернських земських зібрань, наприклад, Катеринославського, до органів влади з питання регулювання (регламентування) підприємницької діяльності з продажу алкогольних напоїв із урахуванням інтересів громадського здоров'я.

Таких клопотань під час опрацювання авторкою матеріалів офіційного діловодства означеної установи за період з 1866 р. по 1905 р. виявлено чотири: від 19 грудня 1866 р., від 30 жовтня 1878 р., від 12 та 20 грудня 1880 р. Предмет лобювання гласними у означених клопотаннях становив, якщо говорити узагальнено із врахуванням формату тез, зміну правового статусу суб'єктів торгівлі спиртними напоями. Мету лобювання вважаємо за можливе сформулювати як подвійну. По-перше, задекларовану гласними, яка полягала у зменшенні рівня пияцтва у середовищі сільських обивателів, що мало сприяти поліпшенню їхнього морального та фізичного здоров'я, а також підвищенню рівня економічного добробуту. По-друге, про яку гласні не згадували під час обговорення клопотань, втім яку не могли не переслідувати – зменшення рівня пияцтва серед сільських обивателів та поліпшення їхньої працездатності під час сільськогосподарських робіт. Зумовлено це тим, що майже всі гласні належали до роботодавців більшості сільських обивателів.

Ініціаторами лобювання зміни алкогольного законодавства були гласні Катеринославського повітового земського зібрання. Репрезентував їхню позицію на сесіях губернського зібрання та переконував колег голосувати за відповідні клопотання П. М. Міклашевський. Об'єкт лобювання становили міністерства внутрішніх справ та фінансів.

Значну частину вимог гласних Катеринославського губернського земського зібрання, що лобювали внесення змін до алкогольного законодавства Російської імперії, державою враховано. Так, спочатку торгівлю спиртними напоями у роздріб для вживання у самих питних закладах обмежено. Якщо до закону 1885 р. в питних будинках продавали у роздріб для розпивання та на винос, то згодом у винних лавках, що стали найпоширенішими питними закладами у повітах, – лише на винос. А вже актами 1894 р. на значній території імперії торгівлю горілкою дозволено лише у казенних закладах і лише на винос. Законом 1885 р. до процедури надання дозволу на відкриття питних закладів поза межами міст залучено ще й повітові у питних справах присутствія, втім не земські органи самоврядування, про що клопотали гласні. Внутрішнє облаштування питних закладів найнижчого рівня, згідно з означеними правилами, стало ще аскетичнішим.

Однак, поширення в селах вуличного пияцтва, нелегального виробництва та продажу спиртних напоїв свідчать про те, що оголошеної гласними Катеринославського губернського земського зібрання мети

любювання не досягнуто. Означені явища загально визнано одними із наслідків запровадження 1894 р. в Російській імперії державної монополії, зокрема, на продаж спирту та горілки. Зазначимо, що задекларована державою мета реформування алкогольного законодавства не відрізнялася від устремлінь земських гласних.

Офіційна статистика щодо зменшення кількості питних закладів у післяреформений період (після 1894 р.), яку наводить, наприклад, і П. Неद्याлкова-Травер, навряд, може слугувати контраргументом. Обгрунтованішим, на наше переконання, є визнання комплексного характеру чинників поширення пияцтва. Такого підходу дотримувалися в тій же Російській імперії. Наприклад, відомий публіцист О. М. Аксаков у розлогій статті “Питейное дело и кабацкий вопрос в России” переконував читачів, що пияцтво залежить не від кількості питних закладів або обсягу вживання спиртних напоїв, а від способу життя населення, зокрема, й побутових умов, а також його економічного становища. Сучасні дослідники в Російській Федерації теж вбачають саме у культурних, соціальних та економічних факторах глибинні чинники масового пияцтва на певних територіях імперії.

Отже, проблема не в кількості, а, зокрема, в культурі споживання алкоголю. Зазначені вище соціальні вади, що набули масового поширення в імперії наприкінці XIX – на початку XX ст. – зайвий доказ того, що винятково обмеженнями, заборонами подолати пияцтво, як і будь-яку іншу соціальну проблему, вкрай складно. Якби не лише гласні, а й інші групи підданих мали можливість тиснути на державу задля ухвалення таких законів, які реально, а не декларативно, сприяли подоланню зловживання алкоголем, наприклад, самі сільські обивателі, містяни тощо, то і результат, на переконання авторки, був би суспільно-кориснішим. Тоді б, на наше переконання, мета любювання не змінилася б, а ось предмет легального тиску на законодавця був би іншим.

Чи можна вважати пропозиції гласних Катеринославського губернського земського зібрання, які зафіксовано у названих вище клопотаннях, у разі їх повної реалізації проявом модернізації правового статусу тієї чи іншої категорії осіб? Якщо порівнювати інтереси громадськості, бізнесові інтереси приватних підприємців та фінансові інтереси держави, складно однозначно відповісти на це питання. Гіпотетичне посилення ролі земських органів самоврядування у процесі ухвалення рішень щодо відкриття питних закладів доречно було б визначити як розширення компетенції гласних та прояв децентралізації системи державного управління. А ось пропозиції щодо чи то ліквідації шинків (кабаків), чи то максимального ускладнення для їхніх відвідувачів вживання напоїв безпосередньо у приміщенні закладу, напевно, є дещо штучними та недієвими, що врешті-решт й підтвердила практика правозастосування законів від 14 травня 1885 р. та від 6 червня 1894 р. Безумовно, оцінка клопотання гласних щодо позбавлення євреїв права на торгівлю спиртними напоями з позицій

сьогодення є лише негативною. Однак, такі “новації” гласних не були для підданих Російської імперії чимось нечуваним, бо позбавлення євреїв тих чи інших прав – звичайна тогочасна практика. Наприклад, згідно з Положенням про земські установи від 12 червня 1890 р., – права участі у виборах до земських зібрань. У будь-якому разі, захист інтересів одних груп населення не припустимо здійснювати шляхом дискримінації інших.

ИМПОРТ КОРАБЛЕЙ ДЛЯ ФЛОТА ОСМАНСКОЙ ИМПЕРИИ (ВТОРАЯ ПОЛОВИНА XIX – НАЧАЛО XX в.)

Морозов Олег Викторович

Университет таможенного дела и финансов (г. Днепро)

После окончания Восточной (Крымской) войны 1853–1856 гг. коренным образом изменилась военно-политическая обстановка на Чёрном море. Парижский мирный договор 30.03.1856 г. вводил ограничение на корабельный состав для России и Турции. Каждая из сторон могла иметь на Чёрном море по 6 боевых кораблей водоизмещением в 800 т и по 4 корабля водоизмещением 200 т. К этому времени Блистательная Порты контролировала значительную часть приморских провинций, включая Египет, Ливию, Тунис, Алжир, а также проливную зону и острова в Эгейском море, которые требовалось защищать от активных соперников в Средиземноморском регионе. После окончания Восточной войны Османская империя стала сугубо сухопутной. К 1860 г. ядро Оттоманского флота включало 7 линейных кораблей, 6 фрегатов и 4 корвета. Восстановить былой статус взялся молодой султан Абдул-Азис, взойшедший на престол 20.04.1861 г. Он существенно увеличил ассигнования на флот и принял внушительную программу строительства броненосцев, рассчитанную на промышленную базу Англии и Франции. Уже в 1862 г. английским предприятиям была заказана серия из 4 броненосных фрегатов типа “Османи”; в 1864 г. последовал заказ на броненосный фрегат “Фатих”; в 1867 г. заказано 2 башенных броненосца во Франции и 3 казематных в Англии. В 1868 г. оттоманские власти перекупили 4 броненосных корвета, заказанные Египтом на французских верфях, а также был заказан один броненосец в Австрии; в 1871 г. английским фирмам заказали 2 броненосных фрегата и два броненосных тарана. Основными подрядчиками выступили следующие британские судостроительные фирмы: “R. Napier & Son” из Глазго, “Thames Iron Works” из г. Блэкуолл; французская верфь “F. & Ch. De la Mediterranee” из г. Ла-Сен и австрийское предприятие “Stabilimento Technico Triestino” г. Триест. Однако, полностью реализовать эту программу Турции не удалось. Бремя расходов на современный флот оказалось непосильным для имперских властей. Из 19 заказов на западноевропейских верфях были реквизированы следующие корабли по

причине неспособности турецкого правительства их оплатить. Броненосец "Фатих" был перепродан Пруссии и получил новое имя "Кёниг Вильгельм"; в состав британского флота были включены броненосцы "Гамидие" (новое имя "Сьюперб"), а также "Пейки-Шереф" и "Бюручу-Зафер" (в британском флоте соответственно "Бельайл" и "Орайон").

Полная пассивность османского флота в войне с Россией 1877–1878 гг. резко изменила морскую политику империи. Новый султан Абдул Гамид II кардинально сократил финансирование флота. В результате османский флот к концу XIX в. пришёл в полный упадок. В период 1880-х годов османские власти заказали в Германии, у фирмы "F. Schihau", 4 миноносца, однако, из-за низкого уровня технической эксплуатации, эти корабли вскоре были сданы в порт на хранение. На флот османское правительство обратило внимание снова после 1-й (фессалийской) греко-турецкой войны 1897 г. 4 декабря этого же года султан утвердил программу обновления флота, которая включала постройку двух броненосцев, двух броненосных крейсеров и двух бронепалубных крейсеров. Османские представители обратились к британской судостроительной фирме Армстронга. Англичане предложили проекты крейсеров, аналоги которых были уже построены и несли службу в флотах Аргентины и Чили. Однако, цена кораблей, предложенных британцами, оказалась непомерно дорогой для османского бюджета. Османь смогли найти необходимые 460 тыс. турецких лир только на один бронепалубный крейсер и контракт на его постройку подписали лишь в 1900 г. Крейсер получил имя "Гамидие" и в декабре 1903 г. был принят османским флотом. Второй однотипный крейсер "Меджидие" был заказан североамериканской фирме Крампа по цене 355 тыс. турецких лир. И также был передан османскому заказчику в декабре 1903 г. Кроме этих кораблей второго ранга, османский флот заказал в 1906 г. и получил в 1908 г. два минных крейсера "Пейк-и-Шевкет", "Берк-и-Сатвет" из Германии. Также в период 1906–1907 гг. были приобретены у французской судостроительной фирмы "Форж э Шантье" 4 контрминоносца водоизмещением 284 т и 4 миноносца у фирмы "Шнейдер", а у итальянской фирмы "Ансальдо" 9 малых миноносцев.

Широкие перспективы для флота открылись после прихода к власти в июле 1908 г. партии "младотурок". Новое правительство захотело вернуть Оттоманскую порту в число ведущих морских держав. Согласно судостроительной программе 1908 г., для османского флота предполагалось построить 6 линкоров, 12 эсминцев, 12 миноносцев и 6 подводных лодок. Но последовавшая затем череда войн – итало-турецкая (1911–1912 гг.) и две Балканские (1912–1913 гг.) – окончательно опустошили турецкую казну. Несмотря на острый финансовый кризис, османское правительство заказало в Англии три линкора-дредноута "Фатих", "Решадие", "Султан Осман I", два лёгких крейсера, четыре эсминца и две подводные лодки. Также весной 1914 г. во Франции разместили заказ на шесть эсминцев и две подлодки. Чтобы изыскать необходимые суммы, в стране была

развёрнута широкая кампания по сбору принудительных пожертвований со стороны населения. Так, в декабре 1913 г. издаётся султанский указ о переводе декабрьского жалования всех госслужащих и военных на оплату постройки новых кораблей. Но 28 июля 1914 г. британское правительство реквизировало все турецкие заказы на своих верфях, и османские корабли зачислили в состав королевского флота. Таким образом, очередная попытка модернизировать свой флот для Османской империи за счёт импортных поставок оказалась плачевной. В этих условиях Германия выступила более предсказуемым партнёром. В 1910 г. германское правительство продало Турции два старых броненосца “Вайссенбург” и “Курфюрст Фридрих Вильгельм” (вошли в строй в 1890 г. и находились на консервации). В османском флоте они получили названия “Торгут Рейс” и “Барбарос Хайреддин”. Также у фирмы “F. Schihau” в марте 1910 г. были выкуплены современные эсминцы S-165, 166, 167, 168. Также в 1911–1912 гг. османские власти смогли заказать и оплатить во Франции постройку 4 канонерских лодок. Таким образом, на примере Османской империи можно наблюдать показательный пример, когда попытки развить свой флот только за счёт импортных поставок и при этом игнорировать создание материальной базы для его обслуживания может обернуться плачевными последствиями для государства.

ТОРГІВЛЯ В СТРУКТУРІ ЗАЙНЯТОСТІ МИКОЛАЄВА ЗА ДАНИМИ ДЕМОГРАФІЧНИХ ПЕРЕПИСІВ ОСТАННЬОЇ ЧВЕРТІ XIX ст.

Водотика Тетяна Сергіївна

Інститут історії України НАН України (м. Київ)

Демографічні переписи населення залишаються недооціненим істориками джерелом. Але, маємо зазначити, що вивчення динаміки соціального та економічного поступу без урахування статичних показників. Саме вони дають можливість “відчути” тренди, темп та напрям розвитку суспільства. Один із них – динаміка структури зайнятості та її складових.

Джерельна база студії – перепис Миколаєва 27 квітня 1875 р. (проведений Миколаївським статистичним комітетом з урахуванням території власне міста, передмість та 5 належних йому хуторів, які в наших підрахунках будуть виключені) та дані Першого загального перепису населення 1897 р. Зазначимо, що дані міського одноденного перепису є традиційно повнішими та придатнішими для деталізованого аналізу структури зайнятості та змін соціальної структури, аніж матеріали 1897 р. У “Короткому огляді діяльності Статистичного Комітету м. Миколаєва в 1875 році” відзначено, що перепис було проведено на вельми високому рівні. Навіть Петербурзький перепис 1869 р., у який були вкладені солідні кошти, не дав таких точних результатів, як Миколаївський.

Виділення зайнятих у сфері торгівлі відбувалось шляхом згортання переліків сфер зайнятості у кілька десятків позицій. Скажімо, у матеріалах Першого загального перепису населення Російської імперії 1897 р. у сферу торгівлі було включено 14 груп занять (з 65), так само було згруповано 190 найменувань занять у переписі 1875 р.

Отже, за 1875–1897 рр. кількість зайнятих у торгівлі в Миколаєві зросла з 9,8% до 11,7% (3041 та 4951 відповідно). При чому додалися такі галузі торгівлі, як торгівля зерном та торгове посередництво. Зростала також дрібна торгівля. Співвідношення питомої ваги торгівлі та інших сфер зайнятості (у відсотках) представлено у таблиці (без урахування військових).

	1875	1897
торгівля	9,8	11,6
послуги	4,3	4,2
транспорт	2,9	5,5
фінанси		0,2
будівництво		4,2
промисловість і ремесло	25,1	23,9
інше (держслужба, духовенство тощо)	28,5	4,1
прибутки з капіталу, нерухомості, спадок	2,1	5,8
прислуга і поденники	27,0	26,8

Спробуймо пояснити цю цифру та вписати її в загальноукраїнський контекст.

Соціальна структура Миколаєва у другій половині XIX ст. мала специфічну рису – значний прошарок військових, як на діючій службі, так і у відставці (1861 р. – 8% населення, 1875 р. – 11%, 1891 р. – 12%). За цим показником Миколаїв був серед лідерів міст імперії. Самі військові та члени родин внаслідок загибелі отримували компенсації та мали ряд пільг. Для нашої студії важливо те, що за ініціативою військового губернатора Богдана фон Глазенапа міська влада щороку видавала кілька сотень безкоштовних свідоцтв на дрібну торгівлю в місті та його околицях. Ця соціальна група статистиками відносилась до військового стану, але структура зайнятості дозволяє показати зміну цією групою свого статусу.

Збільшення кількості зайнятих у торгівлі було закономірним результатом кількісного зростання Миколаєва (з 60 до 92 тис.) та розширення внутрішнього ринку. Також це можна вважати свідченням розростання процесу втягнення містян у дрібне підприємництво.

З іншого боку, відсоткові значення приховують зміни в абсолютних цифрах. Наприклад, питома вага знизилась – у відсотковому вимірі стало менше, але абсолютні цифри виросли на 3000. З'явилися геть нові для міста галузі – будівництво, фінансова сфера, залізниця, зростала кількість військових. Це обумовило зростання модерних галузей на противагу “вічній” торгівлі.

ФОРМИРОВАНИЕ ВНУТРЕННЕГО РЫНКА КАНАДЫ В КОНЦЕ XIX в.

Ходченко Елена Евгеньевна

*Днепропетровский национальный университет имени Олеся Гончара
(м. Днипро)*

В конце 70-х гг. XIX в. Канада была государством в котором население и промышленность были сосредоточены в основном на территории, прилегающей к побережью Атлантического океана и в меньшей степени к Тихому, причём обе экономически развитые зоны были разделены тысячами километров. Континентальные, срединные территории были почти безлюдны.

Сложилось так, что в результате мирового кризиса конца 70-х гг. XIX в. экономическое положение страны стало угрожающим. В этот период ценовой уровень импорта в Канаду снизился на 26%, в то время как экспорта упал всего на 8%. Это отрицательно отразилось на финансовой, промышленной и торговой сферах.

В 1878 г. к власти в стране пришло правительство Дж. А. Макдональда. Его главной экономической стратегией стал протекционизм, а основным принципом поддержания внутреннего производства – повышение ввозных пошлин, в том числе на товары широкого потребления: текстиль на 30%, машины и оборудование на 25%, полуфабрикаты и сырьё от 10 до 20%. Целью федерального правительства стало оживление экономического развития центральных и западных регионов. Одновременно были предприняты и усилия по привлечению в эти области иммигрантов, в основном фермеров, а также строительство трансконтинентальной железной дороги для экономического объединения страны. Повышение пошлин явилось мощным рычагом стимулирования внутреннего производства широкого ассортимента товаров, ранее ввозимых извне, а также межрегиональной торговли. Строительство Канадской Тихоокеанской железной дороги (КТЖД) было передано частным компаниям. Им выделялось 25 млн. акров земли вдоль железной дороги, которая не подлежала обложению налогами в течение 20 лет. К концу 1885 г. основная линия КТЖД была сдана в эксплуатацию. Государство с помощью субсидий и льгот поощряло строительство поперечных линий, создавая транспортную инфраструктуру с

целью привлечения земледельцев для освоения целинных земель. Области и муниципалитеты также оказывали посильную помощь в строительстве. К 1896 г. было построено 3300 миль (5,3 тыс. км) железнодорожных веток и 1700 миль (2,7 тыс. км) линий для потенциальной колонизации фронтальных регионов. Всего, несмотря на неблагоприятные экономические условия, к 1896 г. было построено 16 270 миль железнодорожного полотна. Правительство вложило в строительство 165 млн. долларов, провинции – 33 млн., муниципалитеты – всего 16,9 млн. Общие затраты составили 697,2 млн. долларов.

Правительство вправе было ожидать отдачи от столь затратного предприятия, но разветвлённая сеть железных дорог не приносила ожидаемого дохода. Урожайи 1888–1890 гг. были низкими и лишь к 1897 г. объём экспорта на душу населения достиг уровня 1873 г. Из-за снижения экспорта, продолжавшегося до 1896 г. вследствие падения мировых цен, уменьшились и поступления от таможенных пошлин. В 1895 г. по сравнению с 1883 г. они сократились на 5,5 млн. долларов.

Неблагоприятные экономические условия в стране в 1884–1896 гг. наиболее отразились на демографической ситуации. Это объясняется оттоком населения из страны, преимущественно в США, где созданная инфраструктура позволяла быстро реализовать товар и получить прибыль. Такое положение дел требовало корректировки социально-экономической политики. Результатом стало расширение прав провинциальных законодательных органов. В 1888 г. центральное правительство аннулировало монополию КТЖД на перевозки. В начале 1890 г. тарифы стали снижаться. Этому способствовало предоставление субсидий на строительство новых линий взамен на снижение тарифов. Активизировалось и информационное обеспечение по привлечению иммигрантов, которым предлагалась в собственность государственная земля в 160 акров на семью всего за 10 долларов, а также отмена въездного подушного налога. Позже в агитацию включился и менеджмент КТЖД, который был заинтересован в быстрой раздаче государственных земель. Дорожная компания ввела для иммигрантов гибкую систему льгот, предоставляя рассрочку на 5 и более лет при покупке земли, низкие расценки на проезд по железной дороге, закупку пшеницы по более высоким, чем на мировом рынке ценам. Североатлантическая торговая компания, занимающаяся привлечением иммигрантов из континентальной Европы, по соглашению с канадским правительством была обязана тратить не менее 15 тыс. долларов в год на обеспечение новоприбывающих. Всё это способствовало ускоренному заселению Среднего Запада страны.

Учитывая низкую платежеспособность иммигрантов, правительство установило для них налоговые льготы: до получения гражданства и узаконивания прав на землю, т. е. минимум три года налоги не платились, в дальнейшем они составляли 1% от стоимости собственности. В начальный период хозяйствования их сумма варьировалась от 6 до 12 долларов в

год. Это способствовало экономической стабильности в фермерской отрасли, а доходы на душу населения значительно выросли.

Повышение благосостояния позволило фермерам в начале XX в. накопить капитал, чтобы перейти к машинно-механизованному хозяйствованию. Правительство также оказывало помощь в области улучшения ведения сельского хозяйства. В 1884 г. оно направило делегацию фермеров в Европу и США для изучения опыта в выращивании пшеницы. В 1885 г. в Канаде работало уже 20 научных станций. В 1891 г. был открыт колледж, предоставляющий бесплатные консультации и рекомендации в области сельского хозяйства. Правительство на эти цели ежегодно выделяло около 50 млн. долларов.

Таким образом, канадское правительство, предприняв ряд мер для укрепления государственности и безопасности страны, одновременно формировало внутренний рынок, основными составляющими чего стало: повышение ввозных пошлин, обеспечивших развитие собственной промышленности, расширение прав провинций в законодательных и экономических вопросах (децентрализация) и снижение налогов для населения в аграрном секторе.

Уже к 1907 г. тарифы на железнодорожные и морские перевозки настолько снизились, что позволили сделать цены на канадское зерно самыми низкими в мире. Время с 1909 по 1913 гг. стало периодом быстрого экономического подъёма страны. Средние цены экспорта увеличились на 33%, а импорта на 24%. Около миллиона иммигрантов обосновались в центральных провинциях страны. Область осваиваемой земли увеличилась с 10 до 70 млн. акров, производство пшеницы выросло с 20 до 209 млн. бушелей, что позволило получать до 400 млн. долларов дохода ежегодно. Канада стала одним из основных поставщиков мирового экспорта пшеницы. Повышение численности населения, значительный рост производства пшеницы и её экспорта после 1896 г. привело к росту объёма железнодорожных перевозок. Увеличение доходов от реализации пшеницы расширило покупательную способность центральных провинций. Промышленность восточных провинций в результате получила ёмкий внутренний рынок. Рост объёма перевозок только по КТЖД с 1896 по 1913 гг. вырос с 20,7 млн. тонн до 107 млн. тонн. Стратегический экспортный продукт – пшеница, преобразовала изолированные регионы в объединённое расширяющееся народное хозяйство. Повышающееся благосостояние общества укрепило политическую структуру Конфедерации и национальное единство страны. К 1925 г. Канада вышла на лидирующие позиции, экспортировав 286 млн. бушелей пшеницы, что составило 38% мирового экспорта.

ОРГАНІЗАЦІЯ ТОРГІВЛІ ДИЧИНОЮ ТА РИБОЮ У ГАЛИЧИНІ КІНЦЯ ХІХ – ПОЧАТКУ ХХ ст. У СВЯТКОВІ ДНІ

Проців Олег Романович

*Івано-Франківське обласне управління лісового та мисливського
господарства (м. Івано-Франківськ)*

Християнська релігія зобов'язує її adeptів святкувати релігійні свята, забороняючи у такі дні важку фізичну працю. У Галичині на законодавчому рівні, починаючи з Мисливського закону Галичини 1897 р. (стаття 41) заборонялося полювати в неділі та великі свята. Аналогічні вимоги щодо заборони полювання у святкові дні були прописані й у Мисливському законі Другої Речі Посполитої від 3 грудня 1927 р. Проте, цей закон м'якше ставився до трактування заборони полювання у неділю і свята. На відміну від повної заборони, у ньому була визначена лише відстань для полювання у святкові дні – не менше двох кілометрів від церкви, причому порушення цієї норми серед інших порушень мисливського законодавства вважалося найлегшим.

Слід відзначити, що не лише у Галичині кінця ХІХ – початку ХХ ст. мисливське законодавство забороняло полювання у вихідні дні. Зокрема, не дозволяли полювати у релігійні свята й в інших країнах: Данії, Німеччині (у 1899 р. закон забороняв полювання з використанням гончаків лише під час Святої Літургії, в той же час дозволяв полювати у релігійні свята лише у великих мисливських угіддях – лісах подалі від населених пунктів).

За аналогією з полюванням, законодавство Галичини накладало й певні обмеження на торгівлю дичиною у релігійні свята. На законодавчому рівні у Галичині норми щодо заборони продажу дичини у свята були прийняті у 1895 р. Так, Галицьке намісництво видало розпорядження від 30 квітня 1895 р. L. 35.721 “Щодо врегулювання недільного відпочинку” для виконання закону Австрії від 16 січня 1895 р. Відповідно до пункту 3, у неділю дозволяли виготовляти продукцію з дичини лише до 10 години ранку, а також її реалізовувати. Слід зазначити, що пекарям дозволяли пекти хліб також лише до 10 години, але продавати – цілий день. Також було дозволено продаж упродовж всього святкового дня живих квітів, молока, а також працювати перукарям. На виконання розпорядження Галицького намісництва магістрат Львова видав власне розпорядження, в якому деталізував вимоги. Зокрема, наймані робітники мали право на відпочинок у вихідні дні протягом не менше 24 годин, і вихідний мав розпочинатись у неділю не пізніше 6 години ранку. Виняток було зроблено лише для пекарів та кондитерів – до 10 години ранку. Продовжувати роботу їм, як виняток, дозволяли з 10 годин вечора. Це рішення проіснувало лише два роки. Наступне рішення Галицького намісництва від 22 квітня 1897 р. L. 25.561 відміняло попереднє рішення, відповідно до нових норм, на одну

годину було продовжено можливість виробляти і торгувати дичиною (з 10.00 до 11.00 ранку), а виробникам, які виробляли ковбаси, дозволяли торгувати ще й у неділю ввечері (з 18.00 до 21.00).

У місті Кракові обмеження реалізації дичини до 10 години ранку були введені з 1885 р., відповідно до розпорядження магістрату L. 19197, підтвердженого наступним розпорядженням магістрату L. 22.600 (1895 р.). Ліберальнішим було законодавство стосовно торгівців свійським м'ясом, яким дозволяли реалізовувати його з 15.00 до 18.00, а продаж квітів дозволяли взагалі без обмежень. З 1905 р. продаж дичини був продовжений на одну годину – до 11 години ранку. Тільки для Кракова було прийнято рішення Галицького намісництва від 23 січня 1908 р. L. 140/30 A/23, що стосувалося винятково м'ясників цього міста. Цим розпорядженням також дозволяли у неділю продавати вироби з дичини до 11 години ранку з 31 серпня до 1 червня. Але у період з 1 червня до 31 серпня продаж дичини здійснювався лише до 9 години ранку.

Обмеження на торгівлю дичиною у Львові існувало й у міжвоєнний період. Відповідно до розпорядження Львівського старости “Щодо графіку роботи їдалень, торгових закладів та деяких промислових підприємств Львова” від 9 січня 1934 р., у будні дні рибою та дичиною у місті дозволяли торгувати з 7.00 до 19.00, а у передсвяткові дні та суботи – з 8.00 до 20.00.

Отже, державне регулювання торгівлі, і зокрема дичиною, у Галичині базувалося на християнській моралі, що вимагає святкувати релігійні свята. З секуляризацією суспільства вимоги до термінів торгівлі зменшуються, а на даний час повністю нівелізувались, а полювання на хуврових дозволяється винятково по неділях.

ОРГАНІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТУВАННЯ ДИЧИНИ ТА РИБИ ПОШТОЮ У ГАЛИЧИНІ КІНЦЯ ХІХ – ПОЧАТКУ ХХ ст.

Проців Олег Романович

Івано-Франківське обласне управління лісового та мисливського господарства (м. Івано-Франківськ)

Велику роль у реалізації дичини відігравала пошта. З метою належної організації пересилки дичини, органи державної виконавчої влади, поштова дирекція прийняли низку нормативно-правових актів, які її регламентували.

Одним із перших нормативно-правових документів, що врегулював питання перевезення дичини на території Галичини, було розпорядження Міністерства торгівлі Австрії від 2 квітня 1870 р. “Щодо пакування, опечатування і декларування вартості посилок, які пересилають на територію монархії”. У розпорядженні була прописана вимога, щоб особи, які

пересилають дичину, слідкували, щоб вона була сухою та добре обезкровленою. Лише у такому вигляді її дозволяли пересилати без упаковки. Для зручності транспортування посилок з дичиною слід було при оформленні посилки, важчої за 50 фунтів, зв'язувати її так, щоб можна було взятись за ручку. Аналогічні вимоги були у розпорядженні Львівської поштової дирекції від 1 липня 1894 р. У кодексі адміністративних законів Австрії 1893 р. (розділ Е “Щодо контролю за торгівлею продукцією харчування на ринках, за вагами”) зазначено, що рибу відправляти поштою можна було винятково випрошеною, бо у такому стані вона менше псується. Дещо прискіпливими були вимоги до транспортування дичини у розпорядженні Міністерства торгівлі Австрії від 22 вересня 1916 р: продукція з дичини мала бути не лише обезкровленою, але й без шерсті. Адже неналежним чином запакована посилка з дичиною призводила не лише до псування м'яса, але й могла пошкодити інші посилки.

У статті “Мисливство та мисливці у Франції, Англії і в Німеччині” (1883 р.) відзначалось, що найприскіпливіше до транспортування дичини ставились у Німеччині, де фазанів, куріпок перевозять у підвішеному стані, а зайців і козуль – у випрошеному вигляді. Про важливість питання транспортування дичини свідчить той факт, що до розпорядження Міністерства рільництва Австро-Угорської імперії (від 14 червня 1889 р.) про проведення екзамену для мисливської охорони були включені питання про транспортування дичини та правила її зберігання. Питання зберігання та транспортування дичини висвітлені також й у “Мисливському підручнику” С. Камоцького (1935 р.).

У статті “Чи вигідно продавати форель у Парижі” (1904 р.) відзначалося, що найоптимальніше форель упаковувати у ящику-посилці по 50 штук, пересипавши їх льодом. Аналогічно у статті “Торгівля та поштові відправлення раків” (1893 р.) вказано, що їх краще пересилати у посилках вагою до 5 кілограмів, бо за таких умов вони найменше гинули, а живі та свіжі раки мали найвищу ціну. Стаття “Рак” (1884 р.) містила інформацію про те, що влітку транспортувати їх поштою слід було у кошиках, застелених соломою, взимку – у скриньках. Перед цим їх необхідно було витерти ганчіркою та висушити на сонці. При пересилці раків взимку потрібно було слідкувати, щоб вони не замерзли і не загинули. Було підраховано, що при пересилці раків з Галичини до Парижа чи Берліна гине 10%. Також розраховано, що витрати на транспортування займають 10% у собівартості риби та дичини.

Для швидкої обробки посилок на митниці Львівська поштова дирекція (1903 р.) зверталась до користувачів пошти, щоб при пересилці дичини вказувати вагу та вартість посилки, бо у таких містах, як Львів, Краків, Прага, Відень існує споживчий податок на споживання дичини. Для виконання вимог французьких законів, що передбачали при продажі дичини обов'язковий сертифікат про її походження, поштова дирекція у Львові звернулася до потенційних відправників посилок з дичиною до

Франції з вимогою додавати до посилки відповідний сертифікат про її походження. З метою зменшення випадків незаконного полювання, Галицьке мисливське товариство направило звернення до керівництва залізниці, щоб воно не приймало посилки з дичиною без сертифікату походження дичини.

З розбудовою у Галичині залізниць поживалась й торгівля рибою. Найбільший експорт рибної продукції здійснювався через залізничну станцію Підволочиськ, де з 1 жовтня 1903 р. до 30 вересня 1904 р. було відправлено 457 485 кг живої риби, в тому числі 175 593 кг – в окремих посилках, та 281 892 кг – у товарних вагонах. За цей же період з Тернополя було відправлено 12 011 кг рибної продукції, Городка – 2930 кг, Перемишля – 5455 кг, Торська – 1400 кг, Ходорова – 7045 кг, Бурштина – 4502 кг, Затора – 175 000 кг. Поштою у 1895 р. було перевезено з Галичини 40 061 кг риби, причому 25 985 кг – у межах Австро-Угорщини, і лише 9846 кг – за межі монархії. Того ж року до Галичини ввезено поштою 62 554 кг риби, в тому числі 54 742 кг – з-за меж Австро-Угорської імперії.

Розбудова транспортної інфраструктури зумовила покращення умов для торгівлі дичиною та рибою за допомогою пошти, але мала й негативні наслідки. Тогочасна преса відмічала, що, використовуючи пошту, деякі нечесні мисливці намагались уникнути відповідальності за браконьєрство. Зокрема, у журналі “Ловець” була навіть опублікована гумористична історія про боротьбу з браконьєрством на Долинщині з провокаційною назвою “Посмертна мандрівка козулі” (1938 р.). Так, 18 листопада 1876 р. при виконанні своїх обов’язків щодо нагляду за рухом товару львівська акцизна (податкова) охорона затримала на вокзалі Львова посилку з козулею (самицею), відправлену поштою з Долини п. Фішером з Болехова до п. Малецького, який працював у англійському готелі у Львові. Тогочасне законодавство не тільки забороняло торгувати дичиною у немисливський сезон, але й забороняло добувати самиць козулі. Був складений відповідний протокол та проведене розслідування, в ході якого отримувач посилки п. Малицький зізнався, що купував дичину у Долині, але вона приходила у відповідний час. Він висловлював своє обурення, що продавець не зазначив у посилці стать тварини. Зі свого боку, поліція допитала у Долині продавця Фішера, який пояснив, що козулю купив на базарі і не відрізняє самця від самиці. Козулю конфіскували, продали на аукціоні за 10 золотих, а кошти направили у фонд бідних. У подальшому преса відмічала й інші маніпуляції з застосуванням пошти. Часопис “Ловець” відзначав, що поштові перевізники, користуючись тим, що їхні карети при в’їзді до Львова на митних постах (рогатках) не перевіряють, організували нелегальні перевезення до міста зайців.

Аналогічні маніпуляції намагалися вчиняти торгівці рибою, але митні органи на Краківському залізничному вокзалі перевіряли посилки та конфіскували товари, незадекларовані та недозволені для пересилки. Всього за 1892 р. конфісковано 3 тисячі раків, які в подальшому було випущено у

річку, а в 1898 р. лише за три місяці, коли була заборонена торгівля ними, на Краківській митниці конфіскували 353 посилки з 1740 раками.

Можна припустити, що з метою жорсткішого контролю за торгівлею дичиною у Царстві Польському, яке було під протекторатом Російської імперії та менш ліберально налаштоване у секторі економіки, Мисливський закон від 1909 р. взагалі забороняв використовувати для транспортування дичини поштові посилки.

Отже, з розвитком залізничного сполучення у Галичині кінця XIX ст. зростає торгівля дичиною та рибою. Торгівці користувались послугами пошти.

КОЛЕКЦІЯ ВІЗИТНИХ КАРТОК ЯК ВІДОБРАЖЕННЯ ЕКОНОМІЧНИХ ПРОЦЕСІВ ПОЧАТКУ XX СТОЛІТТЯ

Сизоненко Ірина Григорівна

Університет митної справи та фінансів (м. Дніпро)

У другій половині XIX ст. почалася розбудова залізничних колій на території України. У лютому 1866 р. до царя Олександра II звернувся харківський губернатор А. Сіверс з проханням з'єднати Москву з Харковом залізничної колією. У липні 1869 р. вже було побудовано і здано до експлуатації залізничну колію між Курськом та Харковом. У 1871 р. запрацювала залізниця між Харковом і Таганрогом, також поїзди рушили по трасі Кременчук–Полтава. Від 1871 р. експлуатація і керівництво цих колій залежали від Товариства Харківсько-Миколаївської Залізниці. У 1876–1877 рр. Товариство збудувало залізничні колії до Сум, Ромен, Катеринослава, Кривого Рогу.

З появою розгалуженої системи залізничного транспорту прискорився розвиток промисловості та торгівлі. Цей процес набув динаміки у останній декаді XIX – на початку XX ст. Розбудова копалень кам'яного вугілля та залізної руди прискорила розвиток металургійного виробництва, яке почало інтенсивно формуватися на терені Катеринославської губернії. Саме тому в момент будівництва залізничних колій, розбудови копалень, фабрик, заводів появилися інженери польського походження. Рівень їх освіти дозволив посісти керівні посади. Представники польської хвилі інженерів були висококваліфікованими дипломованими особами з високим на той час титулом “інженер-технолог” або “інженер гірничої справи”. Це були випускники Санкт-Петербурзького Технологічного Інституту, Харківського технологічного інституту, Політехнічної школи у Львові, польських політехнічних навчальних закладів Варшави, Лодзі, Кракова. Тобто на зламі XIX–XX ст. випускники цих політехнічних закладів посідали провідні місця на будівництві та експлуатації залізничного транспорту, фабрик та заводів, які випускали технічне обладнання, металургійну про-

дукцію та важливу продукцію різного профілю. Польські інженери зробили великий вклад у розбудову гірничої справи та металургії на сході і півдні України, зокрема у Катеринославській губернії.

У музеї Дніпровського металургійного комбінату (Дніпровський завод Південно-Російського товариства заснований 1887–1889 рр.), м. Кам'янське (з 1936 до 2016 р. – Дніпродзержинськ) збереглася колекція візитних карток початку ХХ ст., які належали представникам інженерно-технічного складу заводу і запрошеним науковим і технічним консультантам і фахівцям, а також особам ділових і суспільних кіл того часу.

Візитна картка увійшла з кінця ХVІІІ ст. у великосвітське і дипломатичне життя вищих верств суспільства Європи і використовувалась тільки для участі у візитах. Аналізуючи кам'янську колекцію візитних карток, можна дійти висновку, що коло осіб, які їх використовували, було розширено, і цей процес був пов'язаний з революцією в промисловості й економічному розвитку європейських суспільств. Візитна картка втратила своє елітарне становище і стала робочим інструментом, у якому важлива функція, окрім, зрозуміло, імені та прозвища, полягає в інформаційному запису професійних даних, наукового ступеню та поштових адресних даних.

Кам'янську колекцію візитних карток можна поділити на п'ять видів. До першого виду можна віднести офіціальні візитні картки представників інженерно-технічного складу заводу, які мешкали у Кам'янському. До другого виду можна віднести офіційні візитні картки запрошених на завод науково-технічних консультантів, фахівців і практикантів з інших міст і навчальних закладів Російської імперії. До третього виду належать візитні картки для спілкування неофіційного характеру, які використовувалися з приводу урочистих подій або приватних подій у особистому житті. Четвертий вид візитних карток належить жінкам, дружинам чоловіків-представників інженерно-технічного складу заводу. П'ятий вид візитних карт – це сімейні (спільні) візитні карти подружжя.

Проведене дослідження візитних карток дозволило дійти кількох висновків:

1. Значний вплив на формування інженерних кадрів Кам'янського здійснював тодішній керівник Дніпровського металургійного заводу Ігнацій Ясюкович. Як директор-розпорядник він поєднував у своїй особі інженера-практика і допитливого вченого, пильно стежив за новими відкриттями у металургійній галузі, хімії, теоретичних дослідженнях інженерії та відбирав потрібне, переносив на свій завод, запрошував вчених-професорів, що знайшло відображення у колекції візитних карток. Також на заводі проходили практику слухачі й студенти відповідних провідних навчальних закладів Російської імперії.

2. Досить часто власники візитних карток на першому плані розміщували інформацію про свій статус інженера, а уже потім про наукові ступені та звання. Це є відображенням особливого ставлення до

інженерних кадрів в період промислових зрушень, які відбувалися на початку ХХ ст.

3. Представники польської спільноти Кам'янського не обмежувалися лише професійною діяльністю, а й вели активне світське життя, про що, зокрема, свідчать візитні картки членів товариства есперантистів.

Таким чином, візитні картки були постійними елементами у спілкуванні мешканців польської колонії Кам'янського й інженерно-технічного складу металургійного заводу. Візитні картки засвідчили добрі манери і культурний рівень спілкування у польському суспільстві. Вони використовувалися за своїм призначенням та професійній сфері, для кореспонденції, для офіційних і неофіційних візитів, для виразу поваги. Візитні картки засвідчили наукові та професійні контакти між інженерами металургійного заводу і науковими центрами Європи: Вільнюсом, Львовом, Варшавою, Санкт-Петербургом. Також кам'янська колекція візитних карток дала можливість дослідити історичний процес розвитку і становлення цього виду документа людського спілкування.

“ЛИКВИДАЦИОННАЯ” ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ КРЕСТЬЯНСКОГО ПОЗЕМЕЛЬНОГО БАНКА НА ТЕРРИТОРИИ БЕЛАРУСИ (1906–1914 гг.)

Кухаренко Артур Андреевич

Белорусский государственный университет (г. Минск)

В начале ХХ в. аграрный вопрос оставался одной из важнейших общественно-политических и социально-экономических проблем, которая сдерживала развитие капиталистических отношений в Российской империи. Ослабление земельного голода крестьян предполагалось достигнуть в ходе проведения столыпинской аграрной реформы. В годы реформы Крестьянский поземельный банк становится эффективным инструментом финансирования индивидуальных земельных покупок крестьян. Изучение деятельности банка позволяет определить влияние финансово-кредитной системы на рост крестьянского землевладения, стабилизацию рынка земельной собственности и ход реализации столыпинской аграрной реформы в Российской империи.

В 1906–1914 гг. возрастает значение “ликвидационной” деятельности Крестьянского поземельного банка. Такое официальное название получил комплекс работ по продаже земель из банковского земельного фонда, который включал в себя поиск и отбор покупателей, рекламное и информационное обеспечение сделок с землёй, подготовку земельных участков к предстоящей продаже, выдачу ссуд на покупку земли и проведение запродажи.

Основные принципы “ликвидационной” деятельности Крестьянского поземельного банка были закреплены на законодательном уровне. В соответствии с решением правительства от 20 июня 1907 г., были созданы пять временных отделений Совета Крестьянского поземельного банка, которые занимались продажей банковских земель. Виленская и Гродненская губернии вошли в сферу ответственности четвертого временного отделения, Витебская, Минская и Могилевская – пятого.

Главным критерием **поиска и отбора покупателей** банковских земель стала возможность образования “прочных” крестьянских хозяйств. На решение Крестьянского поземельного банка о продаже земли оказывали влияние сведения о семейном положении, имущественном состоянии, вероисповедании и судимости покупателя. Для уточнения личных данных покупателя делались специальные запросы в волостные правления. Например, Вышгородецкое волостное правление сообщило Витебскому отделению банка, что крестьяне деревни Сунево Яков Тарасов и Андрей Яковлев относятся к православным верующим, Яков Тарасов под судом и следствием не состоял, однако Андрей Яковлев был приговорён решением Псковского окружного суда от 16 ноября 1894 г. к тюремному заключению сроком на 8 лет.

“Ликвидационная” деятельность Крестьянского поземельного банка предполагала заключение крепостных актов на покупку земли. Подготовка этих документов и целый ряд других формальностей стали основанием для многочисленных жалоб со стороны крестьян. Проблема была решена путём организации **рекламного и информационного обеспечения сделок с землёй**. Местные отделения банка должны были разъяснить неизбежность предъявляемых требований и провести консультации насчёт соблюдения всех условий предстоящей сделки. Кроме этого, в 1909 г. была издана брошюра “Новый земельный порядок”, которая в доступной форме знакомила крестьян с процедурой покупки банковских земель. Несмотря на заявленную цену в 10 копеек, каждое отделение банка получило 150 брошюр для бесплатной раздачи крестьянам.

Для повышения эффективности “ликвидационной” деятельности Крестьянского поземельного банка предусматривалась **подготовка земельных участков к предстоящей продаже**, которая включала в себя парцелляцию земли, мелиоративные работы, водоснабжение и дорожное строительство. Все эти направления считались приоритетными и осуществлялись собственными силами местных отделений банка.

“Ликвидационная” деятельность Крестьянского поземельного банка решила проблему недостатка денежных средств у крестьян за счёт **выдачи ссуд на покупку земли**. За период с 1907 по 1910 г. в белорусских губерниях было реализовано из банковского земельного фонда 47 700 десятин хуторской и 9496 десятин отрубной земли.

В 1906–1914 гг. средняя цена одной десятины земли, купленной при содействии белорусских отделений Крестьянского поземельного банка,

составляла 99 руб. Если рассматривать цену на землю из имений Крестьянского поземельного банка, то она составляла 82 руб. Получается, что уровень цен на землю из банковского земельного фонда был ниже цен посреднических сделок. Разница в ценах привела к росту объёма продаж банковских земель.

В 1906–1914 гг. получила развитие **запродажа** банковской земли. Эта операция предусматривала реализацию земли либо с её предварительной арендой, либо с получением банком от покупателя задатка, т.е. с рассрочкой платежа. При запродаже с получением задатка покупатели могли отказываться от приторгованного участка. В ходе такой операции они выплачивали не менее 10% от продажной суммы наличными, на оставшуюся сумму допускалась рассрочка до 6 лет под 6% годовых, вносимых банку по полугодиям.

За период с 1908 по 1914 г. в белорусских губерниях Крестьянским поземельным банком было заключено 13 777 запродажных договоров на покупку 245 128 десятин земли, в том числе 2380 соглашений на приобретение 54 703 десятин с предварительной арендой и 11 397 сделок на покупку 190 425 десятин с получением задатка. Это составило половину всех ссуд банка и более трети земли, приобретённой с его помощью в белорусских губерниях.

Таким образом, “ликвидационная” деятельность Крестьянского поземельного банка способствовала решению аграрного вопроса и стабилизации рынка земельной собственности на территории Беларуси. Безземельное и малоземельное крестьянство стало полноправным участником торговых операций с землёй благодаря проведению банком целевой кредитной политики, рекламному и информационному обеспечению сделок с землёй, подготовке земельных участков к предстоящей продаже. Деятельность банка ускорила процесс капиталистической трансформации сельского хозяйства в белорусских губерниях через расширение системы частного крестьянского землевладения, формирование хуторских хозяйств и распространение приёмов рационального ведения хозяйства.

“МАНЬЧЖУРСКИЙ ТРАНЗИТ” В НАЧАЛЕ XX ВЕКА

Беляева Наталья Анатольевна

*Владивостокский филиал Российской таможенной академии
(г. Владивосток)*

Современные программы экономического развития юга российского Дальнего Востока, уделяющие внимание использованию транзитного потенциала территории, заставляют нас обратиться к изучению успешных проектов развития транзитной торговли, реализованных в начале XX века. К их числу относится проект “Маньчжурского транзита”, позволивший

решить накануне Первой мировой войны целый ряд назревших региональных проблем.

“Маньчжурский транзит” – это транспортный коридор, обеспечивавший вывоз главной культуры Маньчжурии – соевых бобов (маньчжурского хлеба) – на рынки Европы и Японии. В его организации с большой выгодой для себя приняли участие такие субъекты экономической жизни региона как: частное коммерческое предприятие – Китайская восточная железная дорога КВЖД; таможенные службы России и Китая, Владивостокский торговый порт, а также крупнейшие экспортёры, ведущие операции в Маньчжурии, среди них и ряд японских фирм.

Собственно идея организации транзита товаров через Владивосток в Маньчжурию и из Маньчжурии принадлежала владивостокскому купечеству и была высказана еще в конце XIX века. Именно представители бизнеса впервые поставили вопрос о необходимости целенаправленного развития транзита в интересах Владивостокского порта. Однако расцвет Маньчжурского транзита пришёлся на период после окончания русско-японской войны, когда приоритетом правительственной политики стало развитие Приамурского края.

“Маньчжурский транзит” оказался выгоден всем его участникам. Именно благодаря ему к началу Первой мировой войны Владивостокский порт превратился в центр международного торгового мореплавания, став не только пятым портом Российской империи по объёму грузооборота, но и вывозным “маньчжурским портом”. Именно через Владивосток в 1908–1914 гг. проходило до 90% грузов Северной Маньчжурии, а на рынки Европы и Японии вывозилось более 60% выращиваемых в северо-восточных провинциях Китая соевых бобов. Только в 1913 г. через Владивосток было вывезено около 23 млн. пудов маньчжурских экспортных грузов (для сравнения: через успешно конкурировавший с Владивостоком японский Дайрен (некогда российский порт Дальний) – только 4,3 млн.) и это при высокой стоимости погрузочно-разгрузочных работ (перевалка 1 пуда груза обходилась экспортёрам во Владивостоке 4 коп. против 0,5 коп. в Дайрене). Непосредственные выгоды от организации маньчжурского транзита получила и КВЖД, “чистые” доходы которой выросли с 1910 по 1917 г. с 1 до 27 млн. руб., т.е. в 27 раз.

Ответ на вопрос о том, какими же средствами достигнуты эти впечатляющие результаты и почему даже японские экспортёры нередко предпочитали вести операции не через развитый и модернизированный Дайрен, а через Владивосток, следует искать в сочетании интересов каждого участника маньчжурского транзита с общими интересами международной торговли.

Важным фактором, обеспечившим успешность транзита через Владивосток, была политика самой КВЖД. Для стимулирования грузопотока в направлении на Владивосток-Эгершельд дорога ввела особый экспортный тариф для хлебных грузов, специфические “перемолочный” и “навига-

ционный” тарифы для грузов, следовавших на Приморскую область. В октябре 1907 г. оформление всех, и в первую очередь транзитных, грузов было возложено на транспортную контору КВЖД, располагавшуюся на пристани Эгершельд, которая была включена в прямое товарное сообщение с сетью русских железных дорог. Транспортная контора выполняла операции, связанные с перевозкой пассажиров, багажа и грузов не только по железной дороге, но и на пароходах, совершающих рейсы от и до Владивостока; вела страхование грузов; осуществляла операции по различным платежам; “таможенные обрядности”, выполняя тем самым функции таможенного сопровождения. В мае 1908 г. приказом по управлению КВЖД склады Транспортной конторы на Эгершельде были объявлены “завозными” для всех грузов. До 48 часов, начиная с утра прибытия, сокращался срок оформления и отправки экспортных грузов, прибывающих на пристань по железной дороге. К 1909 г. Общество КВЖД приняло меры по совершенствованию инфраструктуры на принадлежащей ей территории порта – была увеличена причальная линия, возведены новые пакгаузы для хранения экспортных грузов. На 1 января 1911 г. “завозные склады” могли принять более 4 млн. пудов зерновых.

Непосредственный вклад в обеспечение бесперебойного транзитного движения внесли таможенные службы России и Китая. В российской и китайской таможнях, расположенных на станции Пограничная Китайской восточной железной дороги, был введен упрощённый порядок таможенного оформления, выпущенные таможней хлебные грузы следовали на Эгершельд в опломбированных вагонах.

“Маньчжурский транзит”, для развития которого всеми его участниками создавались благоприятные условия, в конечном итоге оправдал возлагаемые на него надежды и приложенные усилия – способствовал комплексному решению важных проблем региона: дал мощный стимул сельскохозяйственному производству в Северной Маньчжурии, обеспечил высокую коммерческую доходность Китайской восточной железной дороги, способствовал бесперебойной работе Владивостокского торгового порта, вернувшего себе роль крупнейшего на тихоокеанском побережье центра торговли и мореплавания. Всё это свидетельствует об экономической эффективности проекта.

С началом первой мировой войны “маньчжурский транзит” потерял своё значение и был возрождён уже в новых социально-политических условиях, однако своего “довоенного” уровня он уже не достиг в силу появления новых факторов экономической жизни региона.

ВПЛИВ ПЕРШОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ НА ЦІНОУТВОРЕННЯ У ВИДОБУТКУ ВУГІЛЛЯ ДОНЕЦЬКОГО РЕГІОНУ*

Синявська Лариса Іванівна

*Черкаський національний університет імені Богдана Хмельницького
(м. Черкаси)*

Прискорена мілітаризація економіки з початком Першої світової війни сприяла зростанню потреби у енергетичних ресурсах, пріоритет серед яких на той час займали теплотворні джерела енергії. Додатковий попит на паливо також формувався завдяки поступовому розумінню широкими верствами населення того факту, що війна може бути довготривалою, а отже, воно може стати одним із основних засобів виживання у складних воєнних умовах. Водночас війна суттєво вплинула на процес ціноутворення у сфері енергоносіїв у Російській імперії в зв'язку із змінами кон'юнктури ринку палива.

Різке зростання попиту на паливо, насамперед на вугілля, забезпечувало тенденцію зростання його ціни. Намагаючись вгамувати зростання цін, урядові структури, в межах основних постулатів прихильників інституціоналізму, віддавали перевагу регулюванню економічних відносин у окремих сферах виробництва та споживання. Певний вплив на процес ціноутворення на ринку мінерального палива справили дії уряду у сфері економічної політики. Одним із її напрямів стали заходи, спрямовані на одержавлення торгівлі вугіллям. Існує думка, що одержавлення торгівлі вугіллям, заміна її розподілом диктувалися “всією обстановкою, починаючи з 1915 року”. Також було збільшено податки для покриття витрат воєнного часу, у тому числі й вартість видачі свідоцтв промисловим підприємствам. З метою контролю за ціноутворенням у Російській імперії вводилися реквізиції вугілля. Вони стали одним із засобів поліпшення становища в економіці Росії, яка не була готова повністю задовольнити потреби війни. У тогочасних виданнях реквізиція називалася заходом боротьби із спекуляцією.

На XL З'їзді гірничопромисловців Півдня Росії зазначалося, що інтереси великих промисловців вимагали державних гарантій у справі забезпечення купівлі вугілля та здійснення заходів з його вивезення. До осені 1916 р. основний споживач донецького вугілля – залізниці – задовольняли свої потреби головним чином за рахунок позачергових примусових нарядів, які стосувалися майже половини всіх копалень Донецького басейну (реквізувалася третина всього вивезеного звідти

* Публікація містить результати досліджень проведених при грантовій підтримці Державного фонду фундаментальних досліджень за конкурсним проектом № Ф67/27-2016 “Спільна історія України та Білорусі в сучасній колективній пам'яті обох народів: компаративний аналіз”.

вугілля по 25–30 млн пудів щомісяця). З середини 1916 р. почалося “посилене” застосування реквізиції. Така практика не влаштувала вуглепромисловців, особливо тим, що, здійснивши реквізицію, уряд не поспішав розплачуватися з ними. Це було однією з причин того, що справи “донецьких магнатів” похитнулися наприкінці 1916 р. і особливо на початку 1917 р. Водночас застосування “реквізиційних нарядів” і “примусових поставок” вугілля з Донбасу ускладнювалося до початку 1916 р., перш за все, неможливістю забезпечити вивезення вугілля з місць видобутку до споживачів. Фактично система державного регулювання запасів палива сприяла зростанню прибутків великих компаній і припиненню роботи дрібних підприємств, оскільки в умовах війни великого значення набуло отримання вагонів для вивезення палива споживачам.

Офіційно державна монополія на продаж вугілля мала бути введена з метою різкого підвищення обсягів видобутку палива, нормування цін на нього у місцях видобутку і відповідно до зон транспортування із одночасною протидією спекуляції вугіллям, своєчасного отримання палива підприємствами, що працювали на потреби війни, регулювання залізничних перевезень вугілля, припинення відмов гірничо-видобувних підприємств від відвантаження мінерального палива. Проти введення такої монополії висловилися абсолютна більшість споживачів мінерального палива, яка складала 80% від кількості споживачів вугілля Російської імперії. Низка організацій подали доповідні записки на ім'я Голови Ради міністрів та окремих міністрів із зауваженням, що введення державної монополії не зможе суттєво покращити стан справ у вугільній галузі.

На процес ціноутворення у паливно-енергетичній сфері в роки Першої світової війни впливав той факт, що певну частину контрактів було укладено ще у довоєнний період. Коли стало зрозуміло, що війна може затягнутися, представники великого капіталу стали висловлювати побоювання щодо строків, обсягів та форм виконання контрактних зобов'язань. Незадоволення викликала перспектива втрати частини прибутків внаслідок відсутності компенсацій за зумовлене війною зростання цін. Особливо це питання було актуальним для вуглевидобувної промисловості через зростання цін на мінеральне паливо та розширення внутрішнього ринку збуту вугілля. Можлива втрата прибутків, які обіцяло збільшення видобутку і продажу палива, загострювало конфліктну ситуацію між урядом та гірничопромисловцями Донбасу. Саме опір з боку великого капіталу суттєво зменшив “апетити” уряду щодо політики реквізиції палива, а тому не вдалося з серпня 1917 р. ввести монополію держави на цей продукт.

У роки війни відбувалося постійне зростання цін на продукти харчування. Для того, щоб утримати на роботі кваліфікованих працівників, гірничопромисловці змушені були певною мірою збільшувати рівень оплати праці. У 1916 р. було зафіксовано зростання цін на 50–65% у порівнянні із 1913 р. З метою уникнення страйків на шахтах вимагалось утримувати тверді ціни на предмети першої необхідності. У таких умовах

на деяких шахтах рівень оплати праці впродовж 1914–1917 рр. зріс більш, як на 100%. Проте компенсація у вигляді зростання заробітної плати не відповідала зростанню споживчих цін на основні групи товарів першої необхідності та продукти харчування. Тому вже у першій половині 1916 р. кам'яновугільна промисловість України утримувалася переважно працею військовозобов'язаних. Варто підкреслити, що у 1916 р. на багатьох підприємствах кам'яновугільної промисловості Донбасу відзначалося залучення до виконання важких робіт (у нічний час та на підземних роботах) військовополонених, жінок та неповнолітніх працівників, які загалом на кінець 1916 р. становили близько 40% усіх працівників кам'яновугільних підприємств Донбасу. Залучення до роботи військовозобов'язаних, військовополонених, підлітків та жінок зумовлювалося прагненням зменшити собівартість видобутку вугілля. Варто також вказати, що у середовищі великих гірничопромисловців розгорнулася справжня боротьба за залучення до роботи додаткових контингентів військовополонених.

Водночас варто враховувати, що гірничопромисловці були зацікавлені у зростанні мінімальних відпускних цін на вугілля у зв'язку з проведенням реквізиції пального. У визначенні мінімальної ціни вугілля, за якою мав би розраховуватися російський уряд за конфісковане пальне, гірничопромисловці особливо наголошували на зростанні собівартості видобутку мінерального палива та зменшенні прибутковості копалень. Процес визначення цін на реквізоване вугілля з Донбасу призвів до встановлення у червні 1916 р. середньої ціни у 18,9 коп. за пуд при плануванні ціни на майбутнє у розмірі 22,6 коп. При цьому кулачний сорт вугілля оцінювався у 23 коп. за пуд, горіх 1–6 дюймів – 22 коп., горіх 0,5–1 дюйм – 14 коп., газогенераторний – 23 коп., рядовий несортований – 16 коп., для Морського відомства – 23 коп. Таким чином, гірничопромисловці Донбасу змогли відстояти свої інтереси у стосунках із російським урядом, забезпечивши прибутки за рахунок оплати за реквізоване вугілля у розмірі 45% (нагадаємо: проти 3–5% перед війною). Вуглевидобуток у роки війни перетворився на надзвичайно вигідну справу, що приваблювало різного роду ділків та загострювало боротьбу за контроль над видобутком мінерального палива.

Не слід також забувати про реалізацію вугілля пересічним споживачам за спекулятивним цінами, що забезпечували ще більші прибутки. Було встановлено кілька черг у забезпеченні населення та установ мінеральним паливом. Право на отримання палива зберігалося за міськими управами, що розподіляли його між міськими закладами та громадянами. Поза чергою вугілля могли отримати замовники, що мали особисті угоди із копальнями. Заклади, що бажали отримати паливо за спецзамовленнями, повинні були подати заявку місцевому районному уповноваженому на потрібну його кількість із розрахунку на один місяць поруч із оригіналом угоди про постачання вугілля. Також були встановлені іменні розподільчі списки, що спрямовувалися головному уповноваженому до м. Харкова.

Цей керівник також поза всякою чергою мав забезпечити виділення вугілля для потреб флоту і залізниць. Така схема залишала величезний простір для корупції, пов'язаної із розподілом вугілля поміж споживачами, про що неодноразово писалося у тогочасних виданнях. Особливо розповсюдженими спекулятивні операції були у великих містах, коли підприємці, будучи зацікавленими у реалізації продукції за завищеними цінами, ухилялися від торгівлі за правилами, встановленими державою.

Ціна зростала також у зв'язку із збільшенням витрат на матеріали, потрібні для здійснення підготовчих робіт, для забезпечення шахтарів товарами першої необхідності, ремонту техніки та обладнання шахт тощо. Зростання ціни на донецьке вугілля провокувало також прагнення промисловців та підприємців Донбасу компенсувати частину втрат від ревізій мінерального палива. Не варто забувати і про спекулятивні операції, поширення яких було викликане різким зростанням попиту на вугілля. Певний внесок у ціноутворення було зроблено завдяки призупиненню видобутку внаслідок шахтарських страйків. Підвищенню цін також сприяв відносно низький рівень механізації вуглевидобутку і відповідно низька продуктивність праці.

ПИТАННЯ “БАВОВНЯНОЇ ТОРГІВЛІ” США У РОКИ ПЕРШОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ В КОНТЕКСТІ АМЕРИКАНО-НІМЕЦЬКИХ ВЗАЄМОВІДНОСИН

Казаков Геннадій Ігорович

Запорізький національний університет (м. Запоріжжя)

Торгівля США з Німеччиною, у тому числі опосередкована торгівля через країни-нейтралі, була одним із ключових питань у “німецькому векторі” зовнішньої політики США років Першої світової війни. У цей час існував значний масив товарів та продукції, які виступали у якості американського експорту до Німеччини, проте чи не найбільше місце серед них посідала бавовна, що виступала як власне продукція, так і для прикриття американської контрабанди. Унаслідок цього “бавовняна торгівля” постала одним із ключових питань в регламентації торгівлі США та Німеччини в Першу світову війну.

Метою даної розвідки є дослідження ролі торгівлі бавовною між США та Німеччиною у роки Першої світової війни.

На сьогодні не існує конкретної наукової праці, в якій би детально розкривалась “бавовняна торгівля” між США та Німеччиною у 1914–1918 рр. Проте, торгівлю бавовною досить змістовно розглядали у своїх працях А. Лінк, Дж. Деніелс, Ч. Сеймур, А. Уткін.

Бавовна ще з початку XIX ст. зайняла провідне місце серед продукції американського експорту до країн Європи. На початок XX ст. головним

партнером у “бавовняній торгівлі” стала Німеччина, яка опинилася повністю залежною від американських поставок. На 1914 р. 90% бавовни, яка була у Німеччині, імпортувалася зі Сполучених Штатів.

З початком війни попит на бавовну у Німеччині зростає, що обумовлено необхідністю тканини для виготовлення обмундирування зростаючої німецької армії. Це призводить до значного збільшення обсягів американського експорту бавовни до нейтральних країн Європи у той час, як пряма торгівля між США та Німеччиною практично припиняється у зв'язку з оголошенням американським урядом “державного нейтралітету у європейській війні”.

Оголошення восени 1914 р. Великобританією блокади Німеччини та встановлення списку контрабандних товарів призводить до використання експорту бавовни як прикриття контрабандних товарів, зокрема міді. Наприклад, для того, щоб приховати мідь, її поміщали у тюки з бавовною та таким чином перевозили через блокаду: “До нас дійшла інформація, що ряд суден, які перевозять бавовну, будуть спеціально відібрані для проведення прихованої контрабанди; і ми були попереджені, що мідь буде приховано в тюки бавовни. Тому єдиним способом довести свою правоту буде вивчити і зважити всі тюки; процес, який може здійснюватися тільки шляхом приведення судна в порт”. Наслідком зазначеного явища стало оголошення бавовни контрабандним товаром та включення її до списку продукції, яку можуть конфіскувати англійські військові.

Торгова палата штату Нью-Йорк закликала уряд Великобританії надати обґрунтування додання бавовни до списку контрабандних товарів. Як наслідок, офіційною причиною включення бавовни до списку контрабандних товарів було вказано на можливість перетворення її в піроксилін (вибухову речовину) та використання останнього у військових цілях. Проте американські експерти вбачали іншу причину додання бавовни до списку контрабанди: “Причиною для прийняття бавовни як контрабанди є те, що вона буде виступати сировиною для німецьких бавовняних фабрик, частина наданого матеріалу може піти на мундири військ, а також для спідниць”. Водночас зазначалось, що обсягів експортованої до Європи бавовни недостатньо для створення вибухівки, яка б задовольнила потреби німецької армії.

Унаслідок загострення питання прямої “бавовняної торгівлі” з Німеччиною, уряд США починає активно залучати держави-нейтралі, а саме Швецію та Нідерланди, як посередників у американсько-німецькій торгівлі. Для прикладу, американський посол в Нідерландах ще у жовтні 1914 р. писав: “Міністр закордонних справ повідомив мені, що норвезька влада не буде заперечувати проти відправки бавовни до Норвегії, призначеної надалі для Німеччини”. Пізніше до цих країн приєдналися Швейцарія та Італія.

У травні 1915 р. Е. Грей у бесіді з Е. Хаузом наголосив, що долучення бавовни до контрабанди не суперечить прецедентному праву: “Відносно

бавовни він (Е. Грей – Г.К.) заявив, що, ґрунтуючись на прецеденті, уряд (Великобританії – Г.К.) має право вважати бавовну військовою контрабандою точно так само, як вважав наш (американський – Г.К.) уряд під час громадянської війни”.

Конфіскацію бавовни британський уряд розпочинає із січня 1915 р., коли було вилучено 14 000 тюків бавовни, що прямували до Бремена, а у лютому відбулась перша конфіскація незастрахованого товару обсягом у 5500 тюків, що стало першою втратою “бавовняних магнатів” у війні.

Про обсяги німецьких втрат у ході англійської морської блокади досить яскраво говорять дані, наведені у газеті “The New York Times” за 19 листопада 1915 р. Відповідно до них, Великобританією за 1915 р. було конфісковано товару на 3 млн. фунтів, що становило третину експортованої до Німеччини продукції. Слід зауважити, що вказані цифри стосуються лише легальних мінімальних перевезень, які не суперечили американському закону про нейтралітет.

Протести американського уряду призвели до певних поліпшень у торгівлі бавовною. Так, 5 листопада 1915 р. уряд Великобританії приймає постанову, за якою зобов’язується не зупиняти торгові судна, які везуть бавовну за наявності у них усіх необхідних декларацій та які будуть зареєстровані у відповідну списку. Це дещо покращує “бавовняну торгівлю” між США та Німеччиною, проте в основному через нейтральні країни Європи.

У подальші два роки торгівля бавовною відбувалась через нейтральні держави, при цьому обсяги товару, який вивозився до Європи, щороку зростали. Проте, із оголошенням урядом Сполучених Штатів війни Німеччині від 6 квітня 1917 р., “бавовняна торгівля” з Німеччиною припиняється (за винятком контрабанди, яка була значно меншою за минулорічні обсяги).

Таким чином, виступаючи одним із ключових продуктів американського експорту до Німеччини, у роки Першої світової війни питання “бавовняної торгівлі” набуло досить широкого розголосу. З одного боку, США, будучи нейтральною стороною, не могли вести активні торгові відносини з однією із воюючих країн, як наслідок вантажі з бавовною перевозились через країни-нейтралі. З іншого боку, бавовна була оголошена контрабандою та конфісковувалась британським урядом, що на деякий час ускладнило торгові відносини між США та Німеччиною та призвело до суттєвих фінансових втрат обох сторін.

МЕТА СТВОРЕННЯ ТА МІСЦЕ УКРАЇНСЬКОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ НАРАДИ В СИСТЕМІ ВИЩИХ ОРГАНІВ ВИКОНАВЧОЇ ВЛАДИ УСРР

Шеремет В'ячеслав Юрійович

*Дніпропетровський національний університет імені Олеся Гончара
(м. Дніпро)*

Будь-яка система органів державного управління вибудовується на основі принципу ефективності її діяльності. Кожний складовий елемент цього механізму мусить виконувати певні функції, що позитивно позначається на функціонуванні всієї системи в цілому. Однак, логіка, за якою ці “гвинтики” вбудовані в державну машину, залежить від контексту історичної епохи та волі державотворців. Останнє твердження, мабуть, найбільш влучне для характеристики народження органів державної влади тоталітарних режимів.

Перехід до нової економічної політики, анонсований X з'їздом РКП(б) у березні 1921 р. призвів до масштабної перебудови системи органів управління радянської держави. Цей процес тривав не один рік і затягувався в силу різних чинників. Однак, не у всіх галузях він йшов повільно. Розвиток відносно вільних ринкових відносин змусив більшовиків звернути більшу увагу на зміни у роботі економічних установ, особливо тих, що пов'язані з управлінням промисловістю та фінансами. Зокрема, з-під юрисдикції Вищої ради народного господарства та її двійника в Україні – УРНГ виводилось багато підприємств, частина з яких підлягала здачі в оренду, а частина – підпорядкуванню губернським РНГ. У той же час намічається скасування системи директивного управління промисловістю, що, безперечно, є прогресивним кроком. З іншого боку, перед підприємствами постають нові проблеми: пошук оптимальної системи збуту виробленої продукції, конкуренція, недостатнє фінансування та, найголовніше, неефективний менеджмент. У реаліях непу, більшовицькі апаратники, котрі звикли до директивного управління, не могли ефективно керувати промисловістю, яка стараннями більшовицької верхівки переходила на госпрозрахунок. Як наслідок, це могло вилитись в розбалансування економіки в цілому.

Ці проблеми не оминули українську економіку. Складовою частиною їх вирішення було утворення при Раднаркомі УСРР 28 вересня 1921 р. нового органу загального керівництва, регулювання та контролю економічних відомств на території республіки – Української економічної наради (УЕН). В своїй діяльності УЕН була відповідальною лише перед трьома установами: РНК та ВУЦВК УСРР та РТО РСФРР. Сфера компетенції УЕН охоплювала не тільки діяльність всіх економічних наркоматів УСРР, а й Уповноважених об'єднаних наркоматів. Маючи в підпорядкуванні такий великий адміністративний ресурс, УЕН мала не менш значні повно-

важення: контроль, узгодження, регулювання в сфері економічної політики республіки, створення планів з розвитку різних галузей господарства тощо. Важливо зазначити, що повноваження УЕН не обмежувались верхніми щаблями органів державного управління: в кожній губернії створювались Губернські економічні наради, які мали за мету керівництво поточною роботою всіх губернських економічних органів, і навіть тих установ, що були підпорядковані безпосередньо центральним органам влади.

Таким чином, своїми повноваженнями Українська економічна рада охопила майже всі установи, що так чи інакше могли впливати на економічний розвиток республіки (УРНГ, Наркомзем, Наркомторг тощо). Надання таких повноважень не було випадковим. По-перше, одним із завдань УЕН було створення та узгодження з РТО планів розвитку господарства УСРР, причому планів різного масштабу (губернія, республіка, окрема галузь). По-друге, в межах Губернських економічних нарад, завдяки наявності в них представників всіх місцевих (і не тільки) господарських та адміністративних структур, нагальні господарські питання апіорі вирішувались в максимально стислий термін. Також важливо підкреслити, що Українська економічна рада була підвітна не тільки місцевим вищим органам влади, а й РТО РСФРР, де-факто установі іншої держави. Таке підпорядкування може свідчити про прагнення Москви безпосередньо контролювати та впливати на стан економічних справ в УСРР.

ДЕРЖАВНИЙ ПРОТЕКЦІОНІЗМ В КООПЕРАТИВНОМУ БУДІВНИЦТВІ ТА РЕГУЛЮВАННЯ ДРІБНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ В СІЛЬСЬКІЙ МІСЦЕВОСТІ ХАРКІВЩИНИ НА ПОЧАТКУ НЕПУ

Лапченко Анастасія Сергіївна

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна (м. Харків)

Наприкінці 1920-го – початку 1921-го року стало зрозуміло, що ідеї більшовиків про перемогу світової пролетарської радянської революції в реальному житті зазнали повного краху. Радянські республіки потрапили у міжнародну ізоляцію з повністю зруйнованими Першою світовою і громадянською війнами промисловістю та сільським господарством. Селянські промисли теж зазнали негативних впливів за роки Першої світової та громадянської воєн. Але ступінь руйнування дрібної промисловості був меншим у порівнянні з великою промисловістю. Виробництво промислової продукції в Україні знизилося у 10 разів у 1921 р. в порівнянні з довоєнним 1913 р.

Нова економічна політика, яка мусила сприяти відновленню зруйнованого господарства, поставила перед дрібною промисловістю низку завдань. Дрібна промисловість повинна була залучити до виробництва

сировину, яку не могла переробити велика промисловість; постачати великій промисловості вироби, сировину та напівфабрикати; наповнити ринок споживчими товарами. Процес відновлення дрібної промисловості мав можливість швидко здійснюватись у силу того, що не потребував значних основних та обігових коштів та оскільки дрібний виробник досить точно реагував на кон'юнктуру ринку і пропонував лише рентабельну продукцію. Саме тому держава вирішила використати дрібну промисловість для розвитку великої промисловості, яка за останні роки занепала. Також дрібна промисловість повинна була поглинути значну кількість безробітних, які з'явилися внаслідок закриття значної кількості великих промислових підприємств.

Зважаючи на вищезгадані чинники, держава протягом 1921 р. видала ряд документів, якими визначила заходи сприяння розвитку дрібної промисловості як у формі приватних підприємств, так і в кооперативній формі. Слід зазначити, що вже першими документами передбачалися пільги промисловим кооперативам, тоді як приватна ініціатива залишалась поза державним протекціонізмом.

Перший рік непу, судячи з наявності різновидів податку, виявився продовженням типової продрозкладки, а селяни були основними платниками державних і місцевих податків. З початком нового року (1922) в Україні фактично розпочала діяти нова економічна політика. В цей час разом з орендною компанією, що розгорнулася, в Україні почалася денационалізація дрібних і середніх підприємств (повернення їх колишнім власникам). За постановою ВУЦВК "Про дрібну і середню промисловість" від 15 лютого 1922 р., усі промислові підприємства з числом робітників понад 5 при механічному двигуні або понад 10 без механічного двигуна, якщо відносно них до 21 червня 1921 р. не була здійснена націоналізація, належать їх колишнім власникам і можуть бути використані ними, згідно з відповідним законодавством. Президії УРНГ надавалося право звільняти дрібні промислові підприємства з числом робочих до 20 чоловік від націоналізації за клопотаннями кооперативів, колишніх власників, за вимогою у кожному окремому випадку місцевих раднаргоспів, якщо ці підприємства не використовувалися або недостатньо використовувалися державними органами.

Процес денационалізації на Харківщині, як і загалом по Україні тривав упродовж 1922–1927 рр., виявив суперечливі взаємини між державними органами влади та їх колишніми власниками. Держава визнавала часткову приватизацію промислових підприємств, але заперечувала сам інститут приватної власності. Тому процес денационалізації відбувався досить кволо, що в цілому негативно вплинуло на розвиток приватного підприємництва.

Дозволивши розвивати дрібну промисловість, держава водночас прагнула поставити цей процес під контроль. Ефективним засобом контролю могла стати кооперація, підпорядкована державним органам. Однак під час

організації кооперативів зіткнулись протилежні інтереси держави і дрібного виробництва. Природа останнього завжди мала ринкові риси, тоді як держава в роки непу постійно прагнула контролювати ринок, посягаючи тим самим на головну його складову – свободу вибору. Саме тому кустарі та ремісники не поспішали вступати до кооперативів. Варто також врахувати, що кооперативна система в перші роки непу була недосконалою, діяла неефективно.

ПРАКТИКА СТЯГНЕННЯ ЄДИНОГО СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОГО ПОДАТКУ НА ПОДІЛЛІ В РОКИ НЕПУ

Олійник Микола Петрович
Хмельницький національний університет (м. Хмельницький)

Досвід проведення податкової політики в 1921–1922 рр. засвідчив неможливість без ризику для існування радянської влади зберігати існуючу систему податків. Це зумовило рішення XII з'їзду РКП(б) у квітні 1923 р. про перехід до єдиного сільськогосподарського податку. На його виконання ВУЦВК і РНК УСРР 10 травня 1923 р. в декреті “Про запровадження єдиного сільськогосподарського податку” передбачили уніфікацію всіх податків, доведення селянину остаточної норми податку завчасно, заборону встановлювати будь-які інші податки. Податок мав стягуватися порівну в натуральній і грошовій формі, а з 1 січня 1924 р. – лише в грошовій. Для Поділля він встановлювався в розмірі 5,5% від валового продукту по губернії (в травні 1924 р. Держплан УСРР визнав, що “податок 1923/1924 р. на Поділлі був надто великим”). Характерно, що 9 травня президія Подільського губвиконкому створила “губернську Комісію з підготовки необхідних заходів із впровадження єдиного сільськогосподарського податку”. Аналогічні комісії створювалися в округах. Одночасно з цим провели “перевірку і зміцнення” повітових продподаткових апаратів. Як наслідок – в травні–червні 1923 р. весь склад Жмеринського повітпродкому опинився на лаві підсудних.

Для популяризації зазначених рішень у червні в усіх округах провели розширені з'їзди рад або пленуми окрвиконкомів. На них особливо підкреслювалася важливість складання списків платників. Їх складали так звані переписувальники – секретарі сільрад, вчителі та просто письменні. Це зробили впродовж липня, спираючись на податкові списки минулих років. Окремо складалися списки пільговиків – сімей червоноармійців, слухачів радянсько-партійних шкіл та робітфаків. 22 серпня 1923 р. губвиконком затвердив розряди продукції для районів. Для них встановлювалося індивідуальне співвідношення натуральної та грошової частини податку у діапазоні від 20 до 60%. Після цього окрвиконкоми визначили

розряди для сіл і нарахували оклади (розміри) податку на селянське господарства. До 12 вересня селянам були вручені окладні листи й доведені строки виконання податку.

Важливим елементом підготовки до збирання податку були безпартійні районні конференції у вересні 1923 р. Вони ухваювали резолюції на підтримку нового податку. В той же час чекісти повідомляли про невдоволення селян надто великим обкладенням, стурбованістю, що для покриття грошової частини податку їм доведеться продати майже весь хліб. Коли 15 вересня розпочалося збирання податку, податкові органи були здивовані “масовим прагненням швидше здати податок”. Цей феномен пояснювався побоюванням селян, що з усіх, хто не виконає завдання до 1 січня, буде стягуватися пеня. Вже 18 вересня губвиконком звернув увагу на різке зростання пропозиції худоби. Найсуттєвішими причинами окривконкоми вважали: “Низькі ціни на хліб і погані види на врожай”. Селяни продавали худобу та зберігали хліб до підвищення ціни на нього. Крім того, вони масово продавали її за кордон, де ціни були вдвоє-втриє вищими. Загалом по губернії завдання 1923/1924 р. виконали майже на 90%, з яких натурою – лише 18%. Невиконання оформлювалося як недоїмка. До її ліквідації залучалися члени сільрад, працівники продовольчих органів, міліції та прокуратури. Їм дозволялося застосовувати “всі заходи”: опис майна та його продаж на торгах, арешт боржників... Для викачування недоїмок встановлювалися “крайні терміни”. Спочатку – 22 січня, потім – 15 лютого Але в селян нічого було здавати – з осені 1923 до весни 1924 р. кількість господарств без робочої худоби збільшилася з 59% до 68%.

Щоб не допустити соціального вибуху, використовуючи досвід попередніх податкових кампаній, ВУЦВК і РНК УСРР 16 квітня 1924 р. призупинили до 1 жовтня розгляд справ щодо боржників та відбуття покарання засудженими. Одночасно їм гарантували, що при погашенні заборгованості за 1923/1924 р. вони будуть звільнені від відповідальності.

Однак при визначенні хлібофуражного балансу на 1924/1925 р. планові органи знову помилилися в прогнозах урожаю та завищили план оподаткування губернії на 1924/1925 р., передбачивши його розмір у 5,1% від валового збору, тоді як середній відсоток по Україні становив 4,6%. Зазначимо, що в липні 1925 р. політбюро ЦК КП(б)У визнало помилки ЦСУ при визначенні врожайності 1924 р.

Унаслідок засухи на півдні губернії, аномально теплої весни та холодного літа, нашестя шкідників та місцями неймовірного граду вдалося зібрати лише біля 17% хліба від потреби. Відтак податковий гніт для селян став непосильним. Проте, влада вдалася до репресій і 27 лютого 1925 р. губвиконком констатував виконання єдиного сільгосподатку на 100,6%.

Внаслідок недороду та стягнення непосильних податків Поділля охопив голод. Вже до червня 1925 р. більшість подолян голодували. Лише 10 липня 1925 р. ЦК КП(б)У скасував збір єдиного сільгосподатку в

постраждалих районах. Загалом, з врахуванням звільнення від сплати податку малопотужних, червоноармійських і постраждалих від недороду господарств, обсяг податку на 1925/1926 р. був зменшений проти рівня 1924/1925 р. на 48%. Проте і після цього він залишався непосильним для селянських господарств.

Встановлення плану на 1926/1927 р. відбувалося одночасно із переходом до політики економічного удушення заможних господарств – понад 47% розміру завдання мали внести середняцькі господарства, яких було 44%, і понад 39% – заможні, їх питома вага становила 16%. Тому не випадковим стало наростання проблем із хлібозаготівлею, котрі з осені 1927 р. витіснили на задній план всі інші завдання влади на Поділлі, включно із збиранням єдиного сільськогосподарського податку.

Отже, аналіз практики впровадження та реалізації єдиного сільськогосподарського податку на Поділлі в роки непу неспростовно свідчить, що задуманий в інтересах стимулювання економічного розвитку селянських господарств і товарно-грошових відносин, він через ігнорування інтересів селян, волюнтаризм і насилля лише частково виконав покладені на нього завдання.

СТВОРЕННЯ МУЗЕЮ ПРИ ХАРКІВСЬКІЙ МИТНИЦІ (1925 р.)

Дейнеко Сергій Миколайович

Харківський історичний музей імені М. Ф. Сумцова (м. Харків)

На початок ХХ ст. мережа музеїв різного спрямування охоплювала більшість території України. В основному вони знаходилися у великих містах, таких як Харків, Київ, Одеса, Чернігів або Львів. Саме в цей час почала оформлюватися спеціалізація українських музеїв, наприклад, археологічні, художні, природничі, товарознавчі тощо.

З приходом радянської влади всі музейні установи перейшли до державної власності. Розпочинаючи з 20-х рр. ХХ ст. в СРСР в цілому, і в Україні зокрема, можна було спостерігати збільшення кількості музеїв, які мали всесоюзний, всеукраїнський, регіональний та відомчий статус. Музейна лихоманка, що спалахнула у перше десятиріччя існування Радянської держави, не оминула і Митне відомство. Так, у лютому 1922 р. Наркомат зовнішньої торгівлі своїм наказом № 20 (§ 7) рекомендував митницям створювати товарно-митні музеї. Наприкінці того ж року при Московській митниці розпочав роботу перший радянський товарно-митний музей під керівництвом А. Лебедєва, невдовзі він отримав статус Центрального. Низка відомчих циркулярів прийнятих у 1923 і 1924 рр. зобов'язала регіональні митні установи надсилати різноманітні товарні зразки до цього музею.

У 1924 р. розпочалися активні консультації між А. Лебедєвим та керівництвом Харківської митниці про створення товарно-митного музею у Харкові. 3 січня 1925 р. відбулося перше засідання Комісії при Музеї Харківської митниці. До її складу ввійшли співробітники митниці Іванов, Сирокомський, Покровський і Ситов. Першим керівником музею обрали К. Іванова. Концепція розвитку новоствореної установи спиралася на три складові: 1. Музей повинен виконувати науково-довідкові функції; 2. Стати центром з вивчення товарознавства; 3. Перетворитися на публічний заклад. Тобто в перспективі планувалося створити при Харківській митниці науково-консультаційний підрозділ з можливістю проведення на його базі екскурсій та інших освітніх заходів.

Після вирішення всіх організаційних моментів перед керівництвом митниці та музею постало два питання: 1. З чого починати? 2. Комплектування фондів, тобто наповнення музею експонатами. Тому вже 5 січня 1925 р. управляючий Харківською митницею Кузнецов зобов'язав К. Іванова звернутися по допомогу у створенні експозиції до Центрального Кооперативного музею при ВУКОСПЛЦІ, який знаходився за адресою Харків, вул. Черноглазівська, 8/9. Допомога полягала у тому, що К. Іванова провели по експозиції, щоб він мав можливість ознайомитися з нею. Згідно з матеріалами Державного архіву Харківської області, це був перший і водночас останній візит митників до цього музею з метою перейняття навиків у царині побудови експозиції. Співпраця між митниками та представниками кооперативного руху не склалася внаслідок завищених вимог керівництва ВУКОСПЛКИ. Так, 5 січня, у день ознайомлення К. Іванова з Центральним Кооперативним музеєм, керівництво вищезазначеної організації звернулося до Харківської митниці з проханням надати “зайвий імпортований пачкарський крам”. Швидше за все, цей “зайвий крам” планувалося передати до експозиції музею. Враховуючи те, що митний музей працював лише третю добу, то звісно прохачам відмовили у той же день.

Після невдалої співпраці з кооператорами, харківські митники звернулися по допомогу до керівника Центрального митного музею А. Лебедєва.

Перш за все, московський консультант запропонував декілька порад за темою: “Как вести сам Музей и его отчетность”. Якщо перевести на зрозумілу мову, то суть настанови складалася з низки тез у царині побудови експозиції. У роботі з комплектування фондів обидві митниці майже одразу перейшли до обміну зразками, що залишилися ще з дорадянської доби. У Харкові збереглося чимало зразків продукції хімічної промисловості країн Західної Європи, натомість з Москви прибула посилка з вісімдесят двома різноманітними зразками. Лебедєв наполягав, щоб харків'яни, окрім обміну предметами з іншими митницями СРСР, також зверталися по допомогу до торговельних і промислових організацій з проханням надавати зразки їхньої продукції. Але, на жаль, ця порада не принесла ніякої користі. Так, у березні 1925 р. управляючий Харківською митницею Кузнецов та завідуючий музеєм Іванов звернулися до експорт-

ного відділу Укрзовнішторгу з проханням безкоштовно надати для музею низку товарних зразків. Невдовзі отримали відповідь з пропозицією придбати дані товарні зразки. На даний час немає жодного підтвердження про хоча б один позитивний контакт у царині отримання зразків товарної продукції від виробників або зовнішньоторговельних організацій. Тому у харківських митників залишалося два шляхи поповнення фондів музею: 1. Поповнення за рахунок вилученої контрабанди; 2. Обмін з іншими митними установами. Оскільки Харківська митниця працювала лише на ввезення товарів, то це суттєво уповільнювало наповнення музейної колекції. Відповідно основну ставку у даному питанні зробили на обмін між митними установами Радянського Союзу.

Ініціатором подібного кроку став А. Лебедев. Він ще у 1923 р. направив листи до митниць Одеси та Владивостока, в яких за його даними збереглися колекції зразків товарів, з проханням надіслати до Москви частину своїх зібрань. У Владивостоці, за його словами, перелякалися, але контактів не перервали. З колегами із Південної Пальміри відносини А. Лебедева склалися дуже важко. На його перший лист одесити відповіли, що вони проводять інвентаризацію “старой коллекции” і, в разі виявлення дублікатів, їх надішлють до Москви. Після такої відповіді керівник Центрального митного музею змінив тактику спілкування і надіслав до Одеси посилку з декількома десятками різноманітних товарних зразків. Натомість знову попросив поділитися частиною своєї колекції. Через інспектора Головного Митного Управління Фоміна, який повертався з Одеси до Москви, А. Лебедеву передали відповідь, “что у них для отправки ничего нет”. Але енергійний москвич не полишив сподівань поповнити експозицію ввіреного йому музею предметами з Одеси і звернувся по допомогу до митників Харкова. У своєму листі він скаржився на жадібність одеських колег: “Просил в Одессе несколько различных экземпляров бумаги. Не получил. Могли хотя бы маленький кусочек передать. И так как Харьков расположен в одной же почти части Союза – Украине, то быть может, Вам лично и на месте скорее удастся что-либо получить в Одессе”. Наразі немає відомостей про те, чи виконали харків’яни прохання А. Лебедева. Таким чином, нібито гарна пропозиція А. Лебедева про обмін товарними зразками між митницями СРСР виявилася недієздатною, бо після Першої світової і Громадянської війни в Росії, Визвольних перегонів в Україні матеріальна база митних закладів на території колишньої Російської імперії прийшла в занепад, що відповідно суттєво зменшило можливості до обміну.

Підводячи підсумок, необхідно визнати, що амбітні завдання, які ставили організатори Музею при Харківській митниці, у перший рік роботи закладу не були виконані. Основною причиною цього стала слаба експонатна база. Відповідно це унеможливило виконання всіх трьох пунктів раніше заявленої концепції розвитку установи.

ДИТЯЧА ІГРАШКА ЯК ТОВАР ТА ІДЕОЛОГІЧНИЙ ПРОДУКТ 1920–1930-х РОКІВ

Скубій Ірина Володимирівна

*Харківський національний технічний університет сільського господарства
імені Петра Василенка (м. Харків)*

Дитячий світ завжди лежить в “тіні” у порівнянні з офіційним історичним дискурсом. Здавалося б, що зовнішня політика, економіка, громадянські війни та революції залишили мало місця висвітленню життєво дитини, проте у західній історичній науці вже давно з’явився цілий напрямок гуманітарних досліджень – “children studies”, завдання якого полягає у конструюванні дитинства впродовж розвитку історії та в різних культурах. Об’єктом пропонованого дослідження є дитяча іграшка, ключові проблеми появи, виробництва та поширення якої знаходяться на перетині економічної історії, у тому числі торгівлі та споживання, та історії повсякденності.

Існуюча дискусія про роль матеріальної культури в радянському суспільстві вимагає включення до неї проблеми торгівлі дитячими товарами та їх споживання в 1920–1930-х роках. Хронологічні рамки дослідження обумовлені необхідністю пояснення особливостей існування та регулювання дитячого світу в умовах становлення тоталітарного суспільства. Слід також враховувати, що іграшка “ніколи не була аполітичною”, або “іграшкою взагалі”, як стверджувалося у спеціалізованому журналі “Іграшка” в 1935 р., а завжди “відображала класові відносини у суспільстві”. Радянська влада поклала на неї важливе завдання її перетворення у провідника нових форм побуту. Разом з тим, попри велику кількість досліджень з соціально-економічної проблематики цієї доби, дитина та місце дитячих товарів в торгівельному обігу залишилося непоміченим. Примітно, що якраз протягом 1920–1930-х років в СРСР з’являються промислові центри, які спеціалізувалися на виробництві дитячих іграшок. Яким же чином виник ринок дитячих товарів? Яка ж іграшка була ідеологічно правильною? Які іграшки були поширені в Радянській Україні в 1920–1930-х роках? У свою чергу, вивчення дитячої іграшки як одного з товарів спонукає до постановки питання про особливості торгівлі та споживання: де її можна було придбати, чи була вона доступною для більшості населення, чи задовольняла вона споживчі потреби у своїй якості, зовнішньому вигляді тощо.

На початку 1920-х років складно говорити про широкий асортимент не лише іграшок, а всіх дитячих товарів взагалі. Післявоєнна розруха та голод не ставили пріоритетним завданням забезпечення дітей іграшками, коли існувала проблема дитячої безпритульності, відсутності найелементарніших речей, у першу чергу одягу та взуття. Та незважаючи на це, у 1921 р. була створена Комісія з дитячих іграшок при Народному комісаріаті

просвіти РСФРР, що підтверджує тезу про ідеологічне значення іграшки у справі виховання підростаючого покоління майбутніх “будівників комунізму”. В 1930-х роках в Україні також було створено Комітет з іграшки при Народному комісаріаті продовольства УРСР.

Проблема забезпечення дітей іграшками полягала в тому, що цей ринок ще був недостатньо розвинутим. Більшість із них були або дорогими, або дефіцитними. Тому в дитячих журналах 1920-х років часто наводилися приклади, як своїми руками змайструвати нову або вдосконалити стару. Відзначимо, що ця властивість радянської матеріальної культури до саморозширення активно використовувалася і в 1930-ті, і подальші десятиліття. Про зростання кількості іграшок на ринках країни свідчать наступні дані: у 1913 р. в Росії вироблялося іграшок на 3–4 млн. крб., а в 1928–1929 рр. – 8 млн. У другому півріччі 1935 р. перед кустарною кооперацією Київської області було поставлено завдання збільшити кількість вироблених іграшок до 1 млн., тоді як у попередньому півріччі вона складала 203 тис. До середини 1930-х років асортимент дитячих іграшок свідчив про існування цілої індустрії, яка працювала для задоволення найвибагливішого маленького споживача. Серед існуючих типів іграшок були такі: іграшки, які розвивають рух та органи почуття, іграшка образна, побутова, технічна, весела, музична, театральна, настільні ігри. Загалом нараховувалося близько 300 видів.

“Дамо дитині радянську іграшку!” – таким був заклик влади до всіх матерів-комунарок України. Питання правильного вибору активно обговорювалося на сторінках жіночої та робітничої преси, де регулярно розміщувалися статті на допомогу матері у виборі іграшок для школяра, юного техника, налагодження дитячого побуту.

Важливе місце у справі покращення споживчої привабливості відіграла організація бракеражу у торгівельній мережі країни. За даними торгівельних відділів, жоден товар не мав такого високого відсотку зіпсованості, як дитяча іграшка.

Харківська міська влада, йдучи в своїх рішеннях за центральним курсом партії, акцентувала увагу місцевих підприємств на необхідності залучення до кампанії з оздоровлення дитинства і попереджала, що “відсутність більшовицького піклування про дитину ... буде розглядатися, як зрив заходів партії”. З цією метою при відділі міського постачання було створено спеціальний орган, який відповідав за забезпечення дітей товарами першої необхідності.

Нормування дитячої повсякденності у процесі формування “нового радянського дитинства” відобразилось у створенні в 1934 р. спеціального списку дозволених ідеологічно правильних іграшок, який включав в себе 119 позицій. Саме вони стануть бажаними об’єктами споживання радянських дітей покоління 1920–1930-х років.

Особливості торгівлі і споживання дитячих товарів не були абсолютно унікальними, а відображали особливості матеріальної культури нової

радянської людини. Регламентація “світу дитинства”, яскравою ознакою якого завжди залишається іграшка, свідчить про утвердження контролю над її торгівлею та споживанням.

ПРОМИСЛОВИЙ ПОДАТОК У МІЖВОЄННІЙ ПОЛЬЩІ (РЕЦЕПЦІЯ ГОСПОДАРСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА СХІДНОЇ ГАЛИЧИНИ)

Масик Роман Володимирович

Львівський національний університет імені Івана Франка (м. Львів)

Коли Польща відродилася після Першої світової війни, то отримала три різні системи права, зокрема фінансового, – австрійську, німецьку і російську. Щоб нормувати правові відносини, їх було необхідно уніфікувати.

Закон від 15 липня 1925 р. запровадив єдиний промисловий податок і швидко уніфікував оподаткування прибутків. Від сплати цього податку звільнили сільське і лісове господарство та пов’язані з цим заняття. Найбільше оподатковували промисловість і торгівлю.

Промисловий податок фактично складався з двох: купівлі промислового свідоцтва (патенту) і податку від обороту. Промислові свідоцтва (патенти) купували окремі підприємства. Їх ціна залежала від виду діяльності підприємства та його розміщення. Ціну визначали за цілий податковий рік на його початку. Оборотою, який підлягав оподаткуванню, вважали суму прибутку бруто. Ставка податку від обороту була від 1,2 до 6% в залежності від підприємства. Промисловий податок сплачували до 15 травня наступного після податкового року. Міністр фінансів мав право встановлювати єдиний податок для дрібних підприємств, не враховуючи обороту, в кожному конкретному випадку. Органи місцевого самоврядування отримували 17% від промислового податку. Також вони могли стягувати від усіх підприємств і занять на підпорядкованій їм території додаток до промислового податку (додатково до 30% ціни промислових свідоцтв). 1 січня 1939 р. податок скасували. Замість нього ввели законом від 4 травня 1938 р. податок від обороту. Проте, 1939 рік був перехідним. До кінця цього року купували промислові свідоцтва.

Закон про промисловий податок, його зміни й застосування на практиці постійно обговорювало господарське середовище Польщі, зокрема й Східної Галичини. Коли ще збиралися ввести цей податок, то його вже дискутували в Промислово-торговій палаті у Львові. Економічне самоврядування вітало наміри уряду уніфікувати таке оподаткування. Пізніше Промислово-торгова палата пропонувала Фінансовій палаті членів до рахункових комісій, які вимірювали цей податок.

Водночас протягом усього міжвоєнного періоду господарське середовище зауважувало проблеми цього податку й пропонувало, як їх вирішити:

1) Цей податок запозичили з російського імператорського права й не взяли до уваги особливостей Східної Галичини, яка опиралася на інше законодавство – австрійське.

2) Існували великі проблеми, коли визначали категорію промислового свідоцтва, яке було зобов'язане викупити підприємство. Від цього залежала їх ціна. Наприклад, для торгівельних фірм їх визначали за товаром, а не розміром підприємства. З цих причин підприємці втрачали можливості нормального заробітку. Особливо гостро це відчули спиртова промисловість і торгівці алкоголем, підприємства яких через боротьбу з алкоголізмом при вимірюванні податків занесені до найвищої категорії.

Через це господарське середовище часто просило дозволу купувати промислові свідоцтва нижчої категорії, коли їх сплата загрозувала існуванню підприємств.

На загал, господарське середовище виступало, щоб скасували промислові свідоцтва, а для поповнення державного бюджету пропонували підвищити податок від обороту. Підприємці порахували, що потрібно було це зробити на 0,3–0,5% й пропонували шляхи таких змін.

3) Підприємці виступали за збільшення категорій промислових свідоцтв для торгівлі. Це дозволило б справедливіше оподатковувати купецтво.

4) Податок від обороту часто брали кілька разів з одного товару: на заводі чи митниці, потім від гуртового торговця, далі – від роздрібною торгівлі. Господарське середовище пропонувало, щоб оподатковували один раз спочатку.

5) Серед підприємців Східної Галичини активно дискутували про доцільність збирати промисловий податок з підприємців, в яких був малий річний оборот. Одні вважали, що їх варто звільнити від сплати податку від обороту. Інші виступили, щоб для дрібних підприємств ввели єдиний податок. Треті вважали найсприятливішою формою спрощення податкового вимірювання для дрібних підприємств податкові угоди, які укладали за австрійським і чеським фінансовим законодавством.

6) Господарське середовище вважало, що потрібно використовувати податок від обороту як засіб підтримки польського виробника у конкуренції з чужоземцями. Наприклад, у 1927 р. Промислово-торгова палата у Львові звернулася до Міністерства фінансів, щоб звільнили від промислового податку експортерів обробленого дерева до Гданська. Подібно захищала нафтову промисловість Східної Галичини. Водночас зверталася, щоб зменшили податок для імпоротної сировини, необхідної для польської промисловості. Наприклад, в 1925 р. звернулася до Міністерства фінансів, щоб зменшили податок від обороту для імпортного яловичого жиру, який був сировиною для виробництва мила.

7) Підприємці обговорювали надто суворе трактування терміну “правдива бухгалтерія”, яке здійснювали органи фінансової влади. Підприємства, які правильно вели бухгалтерію, сплачували податок за нижчою

податковою ставкою. Органи фінансової влади за дрібні порушення вважали бухгалтерію підприємств неправдивою й змушували таким робом їх платити більше.

8) При вимірюванні податку господарське середовище просило врахувати економічні зміни. Наприклад, у вересні 1931 р. пекарі Львівського воєводства закликали податкову владу зменшити податок для пекарень. Тоді значно впали ціни на хліб, і зменшилося його споживання. Відповідно зменшилися обороти пекарень від 25 до 35% у порівнянні з 1930 р.

У кризові роки, наприклад на початку 1930-х рр., господарське середовище просило списати чи зменшити податкові борги, дозволити їх сплачувати частинами, щоб більше підприємств збереглося.

ІНФОРМАЦІЙНІ БЮЛЕТЕНІ РЕДВИДАВУ НАРКОМТОРГУ УСРР ТА КОМЕРЦІЙНО-ТЕЛЕГРАФНОГО АГЕНСТВА ПРИ РАТАУ (1929–1930) ЯК ДЖЕРЕЛО З ІСТОРІЇ РАДЯНСЬКОЇ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ

Архірєйський Дмитро Володимирович

*Дніпропетровський національний університет імені Олеся Гончара
(м. Дніпро)*

У своїй модерній історії Катеринослав-Дніпропетровськ, географічно віддалений від державних кордонів, не мав відношення й до прикордонно-митних процесів. Утім, вважати місто непричетним й до зовнішньої торгівлі, звісно, цілком безпідставно. За радянської доби, принаймні у міжвоєнний період, існувала практика реалізації всіма адміністративними одиницями України так званих експортних планів; мала місце й політика задоволення імпорتنих заявок. Отож, виконавча влада на місцях, реалізуючи експортно-імпорتنу політику уряду, повинна була розумітися на особливостях і тенденціях такої політики. Для цього Наркоматом торгівлі надсилалися в регіони різноманітні, в тому числі інформаційні, документи. Декілька подібних документів – інформаційних бюлетенів Редакційно-видавничого відділу Наркомторгу УСРР та Комерційно-телеграфного агентства при Радіо-телеграфному агентстві України за 1929 та 1930 рр. – формують справу 118 305-го фонду Державного архіву Дніпропетровської області.

Всього у справі виявлено 29 бюлетенів: 24, надрукованих протягом кінця січня – кінця квітня 1929 р., та 5, виданих у січні 1930 р. Усі вони виготовлені у друкарській спосіб, мають структурований вміст, що складається із множини повідомлень, розбитих за окремими рубриками. Бюлетені мають обов'язкову атрибуцію (порядковий номер, дату). Основних рубрик, які наявні буквально у кожному бюлетені, три: 1) радянський експорт та імпорт; 2) торгово-економічні новини з-за кордону; 3) постачання

товарів до України. Кожна рубрика містить масу детальної інформації, яка, безперечно, дозволить розширити уявлення про особливості радянської зовнішньої торгівлі під час складного, драматичного переходу від курсу непу до політики фактичного державного тоталітаризму.

У рубриці “Експорт та імпорт” йшлося, відповідно, про експорт або можливості експорту певних видів корисних копалин та результатів їх переробки, хімічної та коксобензолної продукції (нафти та сольвент-нафти, нафталіну, глини та каоліну, залізної та марганцевої руди, вугілля, кам'яновугільної смоли та пеку, антрацену, нерудних копалин, вохри, фенолу та креозотових масел, парадіхлорбензолу, сивушних масел, сирого поташу), продукції аграрного та тваринного походження й результатів їх переробки (бобових, картоплі, цибулі, свіжих овочів та фруктів, кормового буряка, меляси та жому, солоних огірків, насіння, зернових, крохмалю, макухи, “селянського полотна”, хмелю, пива та пивної дробини, конопляно-джутових виробів, яєць, живих свиней, бекону, м'яса та м'ясних відходів, м'ясокісткового туку, коров'ячого, солодкого та м'ятного масел, шкіри та смушку, міздряного клею, альбуміну), кондитерських виробів та макаронів, лісу та продукції деревообробної промисловості (меблів та живичного скипидару), продуктів промислів та збиральництва (риби, раків, меду, воску, грибів, хутра, жолудів, шовкових коконів, хвостиків вишень), кустарно-промислових товарів (кустарно-художніх виробів, солом'яного картону), радіоприладів, ганчір'я, скляної тари (пляшок), радянських кінофільмів, тютюнових виробів, мила.

Водночас бюлетені повідомляли про ввезення на територію України з-за кордону обладнання для маслозаводів, автомобільного транспорту, свинцю, ртуті та кольорових металів, східних дубителів, коноплі, латвійського трикотажу, какао-бобів, а також посівної кукурудзи.

Крім висвітлення контингенту, бюлетені інформували й про інші важливі аспекти експортно-імпорتنих операцій: про експортні плани окремих регіонів УСРР за певні періоди часу, зовнішньоекономічну діяльність окремих господарських організацій України, імпорتنі потреби промисловості республіки, плани заготівель з метою формування експортних фондів. Розглядалися негативні сторони здійснення експорту та імпорту (“дефекти експортного будівництва Держторгу”, “неякісний експорт”, “недбале ставлення до експорту”, “безгосподарність в експорті”, “невдалі підсумки українського експорту”, “збитковість радянського експорту”) та шляхи подолання тих проблем (через раціоналізацію роботи, збільшення експортно-імпорتنих контингентів, пошук нових ринків збуту, розмежування повноважень між організаціями, що брали участь у зовнішньоекономічній діяльності, преміювання). Аналізувався стан транспорту, залученого до перевезень товарів, валютні заявки експортних організацій, стан торгових відносин з окремими державами, деякі організаційно-технічні питання (наприклад, про виготовлення потрібної для перевезень тари).

Згадується протидія Польщі перевезенню через її територію деяких радянських товарів, зокрема лісу з України.

Не менш цікавою є рубрика “За кордоном”, яка вміщує матеріали доволі різноманітного характеру. У ній, наприклад, повідомляється про торгові договори чи зовнішньоекономічні зв’язки СРСР з тими чи іншими країнами, договори СРСР з окремими іноземними транспортними кампаніями, закордонні замовлення Радянського Союзу. Рубрика вміщує важливі для торгівлі заяви іноземних політиків та оцінювання іноземною пресою радянської зовнішньої торгівлі. Також наводяться оцінки ринкової кон’юнктури, інформація про обмін державними делегаціями та оцінки роботи останніх, дані про окремі закупівлі та роботу радянських торговельних представництв за кордоном. Розглядаються можливості зовнішнього кредитування СРСР, питання транзиту, проблеми товарності радянської сільськогосподарської продукції, нові митні тарифи та можливості відкриття іноземних концесій. Аналізуються конкурентні можливості СРСР на зовнішніх ринках, якість української експортної продукції, загальний стан економічної політики СРСР та радянської зовнішньої торгівлі.

У третій основній рубриці бюлетенів містяться повідомлення про забезпечення УСРР товарами як із-за кордону, так, очевидно, і з інших республік СРСР. Тогочасна Україна потребувала для власної промисловості, зокрема, цинк та деякі інші кольорові метали, поліграфічне обладнання, а також певні види промтоварів, макаронні вироби, рибну продукцію і, як це не дивно, цукор та хліб.

HISTORICAL WAY OF ESTABLISHING AND DEVELOPMENT OF THE NIGERIAN CUSTOMS SERVICE

Chentsov Viktor Vasylyovych
University of Customs and Finance (Dnipro)
Sholola Damilare Luqman
University of Customs and Finance (Dnipro)

Dynamics of technology and information, innovations and trade have changed the world. European, Asian and African countries show their role in globalization and implement international professional standards in customs domain within the demands of their national economies. Nigeria, which is the Western African country, plays a fundamental role via its Customs Service in progressive global economic policy.

It is necessary to point out that the Nigerian customs service is a paramilitary organization. The historical way of its development starts when The Department of Customs and Excise emerged in 1922 and the first Comptroller of Customs and Excise, Federation of Nigeria department was appointed. Towards the end

of 1945, the Customs and Excise Preventive service was established, being made up of two divisions – Maritime and Preventive.

Sequel to the promulgation of the Customs and Excise Management Act (CEMA) No. 55 of 1958 the affairs of the Department were brought under the management of a Board. When in 1960 Nigeria got its independence, customs domain had some changes. The first Nigerian Chairman of the Board and Chief Executive Officer in the person of Mr. Ayodele Diyan was appointed in 1964.

On the 1st April, 1977 there was the first major reorganization of the department of Customs and Excise. The present unified service of the Department of Customs and Excise was the result. Precisely this means unifying the Technical and Preventive Services into one integrated service where officers and men are to serve in any of the two without hindrance. The unification structured the Department into five main Directorates viz:

- Customs Tariff and Trade;
- Customs Enforcement Directorate;
- Customs Investigation Directorate
- Customs Inspection Directorate and
- Customs Economic relations, Research; and Planning Directorate.

It is necessary to highlight, that today among the core functions of the Nigeria Customs Service are:

1. Collection of Revenue i.e. Import and Excise Duties and Accounting for same.

2. Prevention and suppression of smuggling.

Among the Other Functions the NCS defines:

1. Implementation of Government Fiscal Measures

2. Generation of statistical data for planning purpose

3. Trade Facilitation

4. Implementation of bilateral and multilateral agreements entered into by government

5. Collection of levies and charges

6. Collaborative functions with government Agencies.

The Service also supports the combating of:

1. Illegal commercial activities and trade in illicit goods, e.g. import of fake and sub-standard goods

2. Infraction on Intellectual Property Rights

3. Illegal international trade in endangered species

4. Illegal trade in arms and ammunition

5. Money laundering

6. Traffic of illicit drugs

7. Illegal trade in cultural Artifacts.

8. Importation of pornographic materials

9. Importation of toxic and hazardous substances.

Hence, the origination of Customs Service of Federal Republic of Nigeria took long time and nowadays customs policy has its strict structure with many updated principles and new mission and vision.

КОНТРАБАНДА АЛМАЗОВ В АНГОЛЕ (ПОСЛЕДНЯЯ ЧЕТВЕРТЬ XX – НАЧАЛО XXI вв.)

Морозов Олег Викторович

Университет таможенного дела и финансов (г. Днипро)

Санго Алирио Дионисио

Университет таможенного дела и финансов (г. Днипро)

В 1960-х годах массово формируются радикальные военизированные движения, которые в большинстве своём связывали свои акции с борьбой против колониальной зависимости. Источниками финансирования для таких радикально-революционных организаций выступала нелегальная добыча и реализация наиболее ликвидных сырьевых продуктов – алмазов, нефти, сырья для производства наркотиков. Ангола, получив независимость в 1975 г., оказалась в орбите таких нелегальных производственных и торговых процессов. Традиционно добыча алмазов – это один из главных источников доходов для бюджета Анголы, приносящий в среднем ежегодную прибыль 650 млн долл. В тоже время развитая отрасль нелегальной добычи алмазов и их контрабанда не позволяют определить более точные объёмы доходов в целом. Также следует отметить, что Ангола занимает пятое место в мире по добыче алмазов.

После окончания в 2002 г. в Анголе длившейся почти три десятилетия гражданской войны, монопольное право в алмазной отрасли передали государственной компании Endiama, которая имеет право выдавать лицензии частным подрядчикам на разработку кимберлитовых трубок.

Например, рудник Катока, входя в пятёрку крупнейших алмазных рудников в мире, функционирует как консорциум международных горнодобывающих компаний, включая Endiama (государственная горнодобывающая компания Анголы) (32,8% доля), российскую АЛРОСА (32,8%), бразильскую Odebrecht (16,4%), и Diamond Finance CY BV Group (16,8%). По мнению ангольского правительства, использование международного консорциума позволит существенно уменьшить нелегальную добычу алмазов и их последующую контрабанду.

Ещё одним шагом по усилению противодействия контрабанде алмазов стало присоединение Анголы к Кимберлийскому процессу – международной организации, созданной по инициативе крупных международных производителей алмазов с целью сократить потоки нелегальных бриллиантов, которые используются для финансирования различных повстанческих движений.

В Западной Африке на сегодняшний день для ведения боевых действий продолжают активно использовать средства, полученные путём нелегальной добычи и контрабанды алмазов. Особенно это характерно для гражданских конфликтов в Сьерра-Леоне и Демократической Республике Конго. Кроме государственных служб Анголы, участие в противодействии

алмазной контрабанде принимают также и международные общественные организации, такие как Global Witness, Partnership Africa Canada. В тоже время мы можем констатировать тенденцию, которая усложняет борьбу с контрабандой алмазов. Современные государства, активные участники геополитических трансформаций, на нынешнем этапе активно пользуются услугами различных повстанческих организаций для продвижения своих интересов. И для оплаты услуг таких “организаций”, как правило, используются нелегальные доходы, полученные в том числе и от контрабанды. Таким образом, нелегальная добыча и контрабанда алмазов в Анголе ещё достаточно длительное время будет влиять на внутриполитические и международные процессы.

ОСОБЕННОСТИ ФИНАНСОВО-ПРАВОВОГО СТАТУСА ТАМОЖЕННЫХ ПЛАТЕЖЕЙ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Недосекова Елена Станиславовна
Российская таможенная академия (г. Москва)

Таможенные платежи занимают особое место в ряду государственных доходов Российской Федерации. Обратим внимание на юридическое закрепление финансово-правового положения таможенных платежей в законодательстве Российской Федерации и некоторые терминологические особенности легально закреплённых определений.

Произошедшие в последние два десятилетия изменения в сфере таможенного и налогового регулирования внесли существенные изменения в основы правовой регламентации таможенных платежей. Прежде всего, это относится к закреплению места и правового статуса таможенной пошлины и таможенных сборов.

Проводя ретроспективный анализ основных нормативных правовых актов, устанавливающих перечень и порядок уплаты таможенных платежей, стоит отметить, что общий порядок установления и взимания таможенных пошлин и таможенных сборов регламентировался Таможенными кодексами: 1991, 1993, 2003 гг. С 2010 г. применяются положения Таможенного кодекса Таможенного союза и с 2011 г. – Федерального закона “О таможенном регулировании в Российской Федерации”, которые наиболее полно регламентируют порядок установления, уплаты и взимания таможенных платежей на территории Таможенного союза и Российской Федерации.

Перечень таможенных платежей с начала 90-х годов существенного изменения не претерпел.

Порядок исчисления и уплаты двух налогов, которые уплачиваются при перемещении (ввозе) товаров через таможенную границу, устанавливается Налоговым Кодексом РФ (часть 2).

Самым интересным является юридическое закрепление финансово-правового положения таможенных платежей как налоговых или неналоговых платежей.

В первой редакции Налогового кодекса (НК РФ), принятой в 1998 г., и до 2005 г., таможенная пошлина и таможенные сборы были отнесены к федеральным налогам и сборам, что, безусловно, ставило их наравне с другими налоговыми платежами и наделяло их статусом налоговых отчислений.

При этом интересен дуализм налогового законодательства: налоги, сборы, пошлины, не установленные статьями 19, 20 и 21 Закона РФ «Об основах налоговой системы в Российской Федерации», не взимались до дня признания утратившим силу этого закона, то есть до 1 января 2005 г. А ст. 19 указанного закона до 2005 г. содержала в перечне федеральных налогов только таможенную пошлину.

С 1 января 2005 г. таможенная пошлина и таможенные сборы в соответствии с изменениями, внесенными в Налоговый кодекс РФ, были вынесены за пределы его действия. С этих пор и по настоящее время они более никогда не относились российским законодательством к налоговым платежам, то есть к перечню федеральных налогов и сборов, и перестали юридически носить налоговый характер.

Рассматривая вопрос правовой регламентации и легально установленного места таможенных пошлин и сборов, нельзя не упомянуть о терминологических различиях в определении этих категорий в налоговом и таможенном законодательстве.

В таможенном законодательстве понимание сбора и пошлины диаметрально противоположны налоговому. В соответствии с ТК ТС, таможенным сбором признается плата за осуществление таможенными органами различных мероприятий. То есть то, что в НК РФ характеризуется как пошлина.

А таможенная пошлина в соответствии с ТК ТС – обязательный платёж, взимаемый таможенными органами в связи с перемещением товаров через таможенную границу. В результате уплаты таможенной пошлины у лица появлялось право пересечь границу и ввезти или вывезти товар. В соответствии с положениями НК РФ предоставление права совершить что-либо характеризует не пошлину, а сбор.

Итак, до внесения в НК РФ в 2004 г. изменений таможенная пошлина, равно как и таможенные сборы, относились к федеральным налогам и сборам. Затем они перешли в разряд платежей неналогового характера. До реформы все отчисления от уплаты таможенных платежей поступали в налоговую часть доходов федерального бюджета; теперь средства от уплаты таможенных пошлин и сборов поступают в неналоговую часть доходов, а от уплаты НДС и акцизов в связи с перемещением товаров через таможенную границу – в налоговую.

ІСТОРИКО-ПРАВОВІ ТРАНСФОРМАЦІЇ ПОДАТКОВИХ ПІЛЬГ ДЛЯ МІСЬКИХ (МУНІЦИПАЛЬНИХ) ПЕРЕВІЗНИКІВ ПАСАЖИРІВ

Малишко Денис Вікторович
Запорізький національний університет (м. Запоріжжя)

Заявлена тема дослідження традиційно залишається актуальною для вчених економістів (А. Базилюка, В. Масалітіної, Ю. Слободяника та ін.), правників (В. Антипова, В. Гіжевського, І. Євсєєвої, А. Присяжнюка та ін.), управлінців. На практиці проблеми реалізації пропозицій від підприємців на зазначеному сегменті ринку, регулюючий вплив органів місцевого самоврядування і державної влади на кількісні та якісні показники цих пропозицій підживлюються перманентно настільки високим попитом на пасажирські перевезення з боку населення, що його критична оцінка сервісу, який надається муніципальним транспортом, складає суттєву частину загальної політичної оцінки ефективності муніципальної влади. Отже, тема є актуальною.

Т. Арцер, Г. Баришева, В. Гурєєв, М. Кучерявенко, Т. Паєнтко, О. Підлісна, Д. Серебрянський, А. Соколовська, В. Швадченко та інші вчені порізно визначають зміст поняття податкової пільги (англ. – tax benefits). Це – звільнення платника податків від нарахування та сплати податку або сплата ним податку в меншому розмірі при наявності законних підстав з метою фінансово-економічного стимулювання підприємницької діяльності платника податків за рахунок зменшення податкового тиску (податкових зобов'язань). Підставами для надання податкових пільг є особливості, що характеризують певну групу платників податків, вид їх діяльності, об'єкт оподаткування або характер та суспільне значення здійснюваних ними витрат.

Податки для підприємств, що перевозять пасажирів в межах юрисдикції одного муніципалітету (автобусний маршрут міський у межах населеного пункту), за часи незалежності України трансформувалися таким чином:

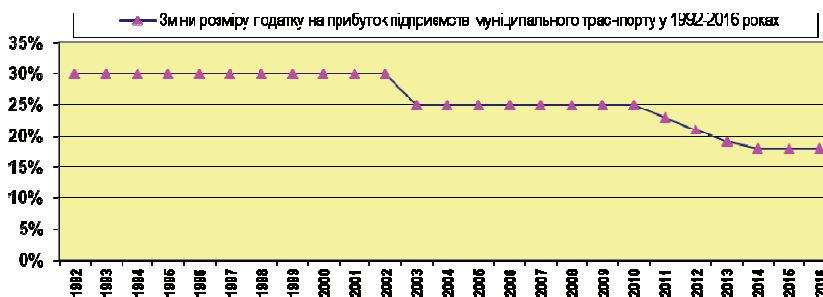
1) податок на прибуток підприємств за ставкою: а) 30% стягувався у 1992–1993 рр. на підставі ст. 6 Декрету КМУ “Про податок на прибуток підприємств і організацій” від 26.12.1992 № 12-92, а в 1994–2002 рр. – ст. 10 Закону України “Про оподаткування прибутку підприємств” від 28.12.1994 № 334/94-ВР (далі – Закон № 334/94); б) 25% у 2003–2010 рр. – ст. 10 Закону № 334/94; в) 23% у 2011 р., 21% у 2012 р., 19% у 2013 р., 18% у 2014 р. – ст. 151, п. 10 підрозділу 4 розділу XX “Перехідні положення” Податкового кодексу України від 02.12.2010 № 2755-VI (далі – ПКУ); г) 18% у 2015–2016 рр. – ст. 136 ПКУ;

2) збір за першу реєстрацію транспортного засобу (2011–2016 рр. за ПКУ), який до набрання чинності ПКУ був у складі податку з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів (1992–2010 рр., за Законами України “Про систему оподаткування” від 25.06.1991

№ 1251-ХІІ (ст. 14 ч. 1 п. 10) і “Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів” від 11.12.1991 № 1963-ХІІ за різними ставками, наприклад, у 2011–2014 рр. його розмір складав 5,00 грн, 5,45 грн, 5,88 грн, 6,37 грн відповідно (п. 234.1.4 ст. 234 ПКУ);

3) податкова пільга у формі звільнення від податку на додану вартість була зафіксовано 30.04.1993 р. у пп. х) п. 1 ст. 5 Декрету КМУ “Про податок на добавлену вартість” від 26.12.1992 № 14-92 і потім зберігалася у всіх наступних профільних законах.

Графік 1. Трансформації податку на прибуток підприємств для муніципального пасажирського транспорту



Отже, оподаткування пасажирських перевезень муніципальним транспортом в Україна впродовж усіх років незалежності вичерпувалося податком на прибуток, який коливався від 30% (1992 р.) до 18% (2014 р. і донині); а також податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів (першу реєстрацію в Україні, реєстрацію, перереєстрацію транспортних засобів), який з 2011 р. для такого транспорту застосовується у вигляді збору за першу реєстрацію транспортного засобу. Податком на додану вартість аналізовані послуги не обкладалися ніколи. Проведений вище історичний аналіз трансформацій податкового навантаження на суб'єктів господарювання, які надають послуги з перевезення пасажирів муніципальним транспортом, виявив, що єдиною податковою пільгою було і залишається звільнення їх від сплати ПДВ. Загальна тенденція зменшення розміру податку на прибуток підприємств з 2003 р і з 2011 р. не дозволяє встановити її безпосередній зв'язок з розвитком цього сектору транспортних послуг. Не спостерігається також його суттєве поживлення на цих часових рубежах. Відомо, що за часи незалежності у більшості міст муніципальний транспорт занепадає. У будь-якому випадку власниками автобусів, які забезпечують більшість пасажирських перевезень в межах одного населеного пункту (або декількох близько розташованих сіл, селищ), стали не органи місцевого самовря-

дування, а суб'єкти приватного права. Органи місцевого самоврядування у кращому випадку продовжують опікуватися більшою мірою суттєво поруйнаним і об'єктивно складним в експлуатації міським електротранспортом. Враховуючи сказане, очевидно, що на розвиток досліджуваного нами сектору транспортних послуг впливали неподаткові, а інші адміністративно-правові чинники, наприклад, ті, які визначали умови приватизації автотранспортних підприємств, правил підприємництва у цій сфері, встановлених муніципальною владою, та інші, що стануть предметом наших подальших наукових пошуків.

A RETROSPECTIVE GLANCE AT THE HISTORY OF INTERNATIONAL ACTIVITY OF THE UNIVERSITY OF CUSTOMS AND FINANCE

Chentsov Viktor

University of Customs and Finance (Dnipro)

Barabash Yuliia

University of Customs and Finance (Dnipro)

The University of Customs and Finance consists of two Academies: Finance Academy and Customs Academy. The first Institution was established in 1977 and the second one was formed in 1996. Both Academies prolong their traditions within international activity and strengthen them at the newly formed University.

It is necessary to mention that the former Dnipropetrovsk State Finance Academy provides training specialists for fiscal service and has been continuing working with the ISO 9000 raw of international standards for the management quality system. As for the former Ukrainian Academy of Customs, which was formed with the aim to train specialists for customs domain of Ukraine, it has been successfully collaborating with the World Customs Organization and nowadays it has got a new status, being the worldwide recognized higher educational establishment with the ability to train customs officers for foreign countries.

International activity of the University of Customs and Finance is based on the development of joint issue policymaking, developing an educational process on the base of International Professional Standards. It helps us to disseminate customs culture and expand international relations according to the global requirements.

Historical retrospection of our international activity represents such outcomes as:

1. The main focus of international activity of the University is cooperation with the World Customs Organization (WCO). As a result in the frame of such cooperation on the base of the University there was established the WCO

Regional Training Centre in 2010. The World Customs Organization considers that the University is the important element in implementation of WCO strategy in the European region as the academic and methodological centre. The University has joined the Five of pilot higher educational establishments of the world in implementation of International Professional Standards.

2. The University is also the member of the International Network of Customs Universities. In 2015 the University was awarded the Certificate of Recognition for active participation in and contribution to international education and research in the field of customs and International Trade.

3. The University collaborates with more than 20 higher educational establishments and organizations, is an active performer of international projects, one of which is the WCO PICARD (Partnership in Customs Academic Research and Development). Annually the academic staff and students of the University take part at PICARD Conferences and present the results of their research projects there. In 2016 the student of our University won the prize at the I-Customs Conference and got an opportunity to visit WCO PICARD Conference in Manila, Philippines.

4. Under collaboration with the Center for International Legal Studies, the University has the opportunity to participate in “Foreign lecturers for universities in Eastern Europe and the former Soviet Union” program, so the professors from all over the world come every year to the University and give lectures in Legal Studies.

5. At the University there was established the Ukrainian-Polish Center (UPC) in 2007. The UPC partners are the Embassy of Republic of Poland in Ukraine, Consulate General of Poland in Kharkiv, Polish Institute in Kyiv. On the basis of UPC there were opened the courses of the Polish language and culture. Students of the University and other higher educational establishments have the opportunity to get knowledge of Polish and English at Summer Schools, which are held annually in Republic of Poland.

6. Since 2015 the University has been establishing the fruitful collaboration with the Embassy of Republic of Korea in Ukraine. Due to this fact there were opened the courses of the Korean language on the base of the University where the native speakers give lectures to our students and all concerned.

Nowadays, the University aims to provide solid recruitment of foreign students. Our educational establishment is the world recognized platform to respond to rapid changes in customs education. The students from Nigeria, Azerbaijan, Kyrgyz Republic, Angola, Russia, Moldova, Turkmenistan, and Armenia are the highly qualified graduates of our University, who further apply as the competent customs officers in their Motherland. Our policy is aimed for them, after graduating our University, to be ready to be recruited as competent entrants-cadres. Nowadays the University cooperates with 10 business partners in the field of foreign students’ enrollment. Not only Ukrainian business owners but also non residents provide our fruitful partnership.

Thus, the history of the international activity of our University is based on academies' traditions and represents the raw of achievements in the development of such majors as: improving the process of implementing the professional international standards in the educational process; broadening horizons in signing new agreements on cooperation with further partners; engaging foreign students into the training process; participation in international conferences, workshops and forums etc.

ОСОБЛИВОСТІ ПЕРЕМІЩЕННЯ КУЛЬТУРНИХ ЦІННОСТЕЙ ЧЕРЕЗ МИТНИЙ КОРДОН: МУЗЕЙНИЙ АСПЕКТ

Шапаренко Тетяна Іванівна

Дніпропетровський художній музей (м. Дніпро)

Труш Ігор Борисович

Дніпропетровський художній музей (м. Дніпро)

1. На сьогодні в Україні існує певна система нормативно-правового забезпечення, що регулює переміщення культурних цінностей через митний кордон. Ці правові документи мають загальний – уніфікований і спеціальний – диференційований характер. Їх умовно можна розділити на такі складові: міжнародні документи, ратифіковані в Україні та нормативно-правові акти внутрішньодержавного користування.

2. Сучасним міжнародним документом, що регламентує дії країн у відношенні до культурних цінностей є Конвенція “Про захист культурних цінностей у випадку збройного конфлікту” від 14 травня 1954 р., в якому вперше введено термін “культурні цінності”. В конвенції визначаються права і обов’язки держав, які її підписали, забезпечувати захист власних культурних цінностей і тих, що розташовані на території інших держав в мирний час та під час збройних конфліктів, запобігати крадіжкам, пограбуванням чи незаконному присвоюванню культурних цінностей. Зростання інтересу до культурних цінностей, розвиток колекціонування, активна діяльність аукціонної та антикварної торгівлі, привели до збільшення незаконних дій відносно культурних цінностей, почастишали випадки крадіжок з музеїв, бібліотек, архівів, у власників цінностей. Ці та інші негативні чинники зумовили необхідність об’єднання зусиль міжнародних організації з метою збереження культурного надбання народів усіх країн світу. В зв’язку з цими фактами Генеральна конференція ООН з питань освіти, науки і культури (ЮНЕСКО) 14 листопада 1970 р. прийняла Конвенцію “Про заходи, спрямовані на заборону та запобігання незаконному ввезенню, вивезенню та передачі права власності на культурні цінності”. В документі визначено перелік груп культурних цінностей за типологією та категорії культурних цінностей відповідно до походження та форми власності. Конвенція окреслила коло проблемних, небезпечних

моментів, які створюють реальну загрозу збереження культурного надбання країн, визначила важливість зберігання національної та культурної спадщини, як частини всесвітньої спадщини всього людства. В документі поставлено завдання встановлення ефективної системи колективної охорони об'єктів видатного універсального значення.

3. До переліку нормативно-правових документів чинного законодавства України з питання переміщення культурних цінностей, що зокрема регулюють роботу музейних експертів у цій сфері належать: Закон України від 21.09.1999 № 1068-XIV “Про вивезення, ввезення та повернення культурних цінностей”, Наказ Міністерства культури України від 11.09.2014 № 744 “Про затвердження Переліку державних установ, закладів культури, інших організацій, яким надається право проведення державної експертизи культурних цінностей”, Постанова Кабінету Міністрів України від 25.11.2015 № 963 “Про затвердження Порядку видачі свідоцтва на право вивезення (тимчасового вивезення) культурних цінностей або відмови в його видачі, переоформлення, видачі дубліката, анулювання”, Постанова Кабінету Міністрів України від 26.08.2003 № 1343 “Про затвердження Порядку проведення державної експертизи культурних цінностей та розмірів плати за її проведення”.

4. Переміщення через митний кордон України культурних цінностей здійснюється у відповідності із законом України “Про вивезення, ввезення та повернення культурних цінностей”, який регулює відносини, пов'язані з вивезенням, ввезенням та поверненням культурних цінностей, і спрямований на охорону національної культурної спадщини та розвиток міжнародного співробітництва України у сфері культури.

5. Культурні цінності (згідно зі ст. 1 вищезазначеного Закону) – об'єкти матеріальної та духовної культури, що мають художнє, історичне, етнографічне та наукове значення і підлягають збереженню, відтворенню та охороні відповідно до законодавства України, а саме:

оригінальні художні твори живопису, графіки та скульптури, художні композиції та монтажні з будь-яких матеріалів, твори декоративно-прикладного і традиційного народного мистецтва; предмети, пов'язані з історичними подіями, розвитком суспільства та держави, історією, науки і культури, а також такі, що стосуються життя та діяльності видатних діячів держави, політичних партій, громадських і релігійних організацій, науки, культури та мистецтв предмети музейного значення, знайдені під час археологічних розкопок; складові частини та фрагменти архітектурних, історичних, художніх пам'яток і пам'яток монументального мистецтва; старовинні книги та інші видання, що становлять історичну, художню, наукову та літературну цінність, окремо чи в колекції; манускрипти та інкунабули, стародруки, архівні документи, включаючи кіно-, фото- і фонодокументи, окремо чи в колекції; унікальні та рідкісні музичні інструменти; різноманітні види зброї, що має художню, історичну, етнографічну та наукову цінність; рідкісні поштові марки, інші філателістичні

матеріали, окремо чи в колекції; рідкісні монети, ордени, медалі, печатки та інші предмети колекціонування; зоологічні колекції, що становлять наукову, культурно-освітню, навчально-виховну або естетичну цінність; рідкісні колекції та зразки флори і фауни, мінералогії, анатомії та палеонтології.

6. Відповідно Наказу Міністерства культури України № 744 “Про затвердження Переліку державних установ, закладів культури, інших організацій, яким надається право проведення державної експертизи культурних цінностей” Дніпропетровський художній музей входить до переліку закладів культури, яким надано право проведення державної експертизи культурних цінностей, а саме: предметів образотворчого мистецтва – творів живопису, графіки, скульптури та предметів декоративно-ужиткового мистецтва.

7. Аналіз роботи мистецтвознавців-експертів Дніпропетровського художнього музею за останні п’ять років свідчить, що у середньому за рік музей проводить 195 експертиз культурних цінностей. Робота мистецтвознавців-експертів регламентується Положенням про Експертну раду музею, що є постійно діючим консультативно-дорадчим органом музею з метою розгляду питань, пов’язаних з мистецтвознавчою експертизою. До складу Експертної Ради входять: заступник директора з наукової роботи, головний зберігач, кваліфіковані наукові співробітники (мистецтвознавці). Інформація про порядок підготовки необхідних документів для видачі експертного висновку розміщена на веб-сайті музею.

8. Значна кількість культурних цінностей, що перетинає митний кордон України, включає такі твори образотворчого мистецтва: роботи сучасних професійних художників та художників-аматорів, майстрів декоративно-прикладного мистецтва, сучасна тиражна на новостворена ікона, скульптура у вигляді дрібної пластики, зокрема сучасна вишивка та студентські етюди. Незначну кількість становлять твори оригінальної друкованої графіки, культові предмети та предмети образотворчого мистецтва, створені до 1950-го року. Серед жанрів переважають такі: пейзажі, портрети, виконані у різноманітних техніках та матеріалах; серед робіт декоративно-прикладного мистецтва – предмети, оздоблені петриківським розписом. Улюбленим різновидом об’єктів, що вивозиться за межі України є роботи, що копійовані з відомих робіт славетних вітчизняних та зарубіжних художників ХХ–ХХІ ст., в основному, монументальних розмірів. Мета переміщення культурних цінностей через митний кордон України: сімейні подарунки, переміщення предметів на постійне місце проживання, а останнім часом – участь у персональних та групових виставкових проєктах, бієнале.

9. За підсумком, предмети мистецтва найчастіше вивозять до Німеччини, Франції, Ізраїлю, Великої Британії, Нідерландів, США, Польщі, Лівану, Китаю. Наприклад, цього року вперше експертний висновок був наданий для переміщення твору мистецтва (портрету) до Південно-

Африканської Республіки, предметів декоративно-ужиткового мистецтва до Австралії, Колумбії, Кайманових островів. Серед країн близького зарубіжжя лідирують Російська Федерація, Азербайджан, Грузія. Дуже гостро сприймаються експертами випадки оформлення експертних висновків для вивозу предметів мистецтва на територію Кримського півострова, що взагалі не регламентовано чинним законодавством України.

Отже, розвиток будь-якої сфери, у тому числі проведення державної експертизи культурних цінностей – це критерій якісної і змістовної діяльності, у музеях зокрема, а наявність спеціальних законодавчих актів – один з пріоритетних чинників національної культурної політики.

ПОТЕНЦІЙНО НЕОБҐРУНТОВАНИЙ МИТНИЙ КОНТРОЛЬ В КОНТЕКСТІ СТВОРЕННЯ ТА ВИКОРИСТАННЯ ОН-ЛАЙН АРХІВІВ ВІДСКАНОВАНИХ ЗОБРАЖЕНЬ

Бабенко Борис Іванович

*Науково-дослідний центр митної справи НДІ фіскальної політики
Університету ДФС України (м. Хмельницький)*

Корнійчук Олеся Олександрівна

*Науково-дослідний центр митної справи НДІ фіскальної політики
Університету ДФС України (м. Хмельницький)*

Катеринчук Сергій Володимирович

*Національна академія Державної прикордонної служби України
(м. Хмельницький)*

В умовах постійно зростаючих обсягів переміщення товарів та транспортних засобів через митні пункти пропуску (ПП) в універсальних контейнерах, рефрижераторах тощо, збільшується кількість фактів приховування товарів від митного контролю (МК). При цьому недобросовісні учасники ЗЕД постійно удосконалюють засоби та прийоми приховування товарів від МК, що значно ускладнює їх виявлення, зокрема у великогазових, великогабаритних та транспортних засобах (ВГВ та ТЗ).

Ратифікація Угод між Україною та ЄС про асоціацію та Вільну Торговлю, необхідність законодавчої уніфікації, належного забезпечення сприяння полегшенню торгівлі (прозорість, спрощення, гармонізація та стандартизація) стали одним з ключових факторів, що обумовлюють економічний розвиток держав, які безпосередньо стосуються фіскальних органів, котрі реалізують це завдання під час здійснення безконтактного МК.

За результатами аналізу кращих світових та європейських практик з використання високотехнологічних засобів МК, зокрема скануючих засобів (Китай, США, РФ, Польщі, Італія, Канада та ін.), встановлено, що: сьогодні в усьому світі активно відбувається процес удосконалення митного законодавства, на рівнях міжнародних організацій, інтернаціональних

об'єднань та окремих організацій. Протягом першої декади ХХІ ст. вибудовувалася конкурентна та динамічно інтелектуальна економіка ЄС, яка забезпечувала економічне зростання, а з кінця 2003 р. до 2008 р., впроваджувалася програма “Електронна митниця”, технічною базовою основою, якої стало прийняття Державами Членами ЄС зобов'язань щодо структури Електронної Європи та пілотного проекту Системи Експортного Контролю, в яких брали участь 12 (з 25) держав-членів; в цей же час, на забезпечення безконтактного МК ВГВ та ТЗ, митні служби Німеччини, Великобританії, Франції, Бельгії, Норвегії, Словаччини, Голландії, США, Японії, Китаю й низки інших країн, оснащувалися потужними інспекційно-доглядовими комплексами (ІДК), а РФ та ряд інших активно переходили до безконтактного МК. Федеральна митна служба РФ сьогодні використовує близько шістдесят зарубіжних ІДК різного призначення. Виробництвом обладнання для ІДК в світі займаються кілька компаній, зокрема, такі як Smiths Heimann, Rapiscan, Nuctech, “Скантроник Систем”. ІДК – дуже складні і дорогі технічні пристрої. Деякі російські підприємства у рамках науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт випускають окремі складові частини й вузли до ІДК; в митних системах удосконалюється інфраструктура, зокрема впроваджено програмне забезпечення, електронних підписів, електронних платежів, електронного декларування (подача й реєстрація електронних декларацій). Здійснено автоматизацію системи ризиків, безконтактного МК та впроваджено мережеве обладнання забезпечення інформаційної митної діяльності (між митними та центральними системами баз даних, для збирання, обробки, зберігання, пошуку і видачі інформації, необхідної при вирішенні завдань митних органів); одним із ключових стратегічних напрямків розвитку митних служб, а в ЄС та РФ відбувається завершення руху від паперового до електронного документування всіх митних функцій, що підтверджується високою ефективністю протидії контрабанді тощо; національними урядами, котрі почали здійснювати реформи у сфері захисту митних інтересів та полегшення торгівлі, в т.ч. і Україна, якою визнано необхідність реалізації стандартних правил “Міжнародної конвенції про спрощення і гармонізацію митних процедур” (глава 6), оскільки у сучасних відносинах ці держави прагнуть до спрощення митних формальностей при одночасному підвищенні ефективності МК та з метою прискорення руху ВГВ та ТЗ, стають на шлях укладення міжнародно-правових домовленостей, які регламентують процедури МК та безпеки транспортних перевезень з фронтальним впровадженням інформаційних технологій (ІТ).

Україна, також, не залишається осторонь цього процесу, підтвердженням цієї тези є існуючий Митний кодекс України, який максимально наближено до вимог ЄС.

Тому на сучасному етапі перед ДФС постало завдання: продовжити реалізацію вимог Угод про асоціацію між Україною та ЄС, Міжнародної конвенції про спрощення й гармонізацію митних процедур, Рамкових

стандартів безпеки та полегшення світової торгівлі та передових практик з організації безконтактного МК в ПП, що дозволить прискорити здійснення митних процедур; ефективного використання інформації, отриманої за результатами сканування об'єктів МК посадовими особами ДФС, за умови створення інтегрованої системи передачі, централізованого зберігання та аналізу зображень об'єктів МК, яка об'єднає усі скануючі системи з можливістю передавання відсканованих зображень до центральної бази даних.

Створення і використання довідкової бази – архівів збережених відсканованих зображень у реальному часі, буде сприяти: цілодобовій аналітичній роботі співробітників ДФС з прийняття рішень щодо здійснення безконтактного МК, що будуть ґрунтуватися на оперативних даних оцінки ризиків, як запобіжник потенційно необґрунтованих перевірок; подальшому використанню базової інформації щодо контролю ухвалених рішень на здійснення безконтактного МК; підвищенню кваліфікації операторів з аналізу зображень ІДК, не тільки на базі підприємства-постачальника, але і на базі інтенсивного використання ІДК митниць (портів) ДФС (спеціалізовані курси з підготовки (перепідготовки)), з залученням фахівців Департаменту спеціалізованої підготовки та кінологічного забезпечення.

Відповідно до міжнародної експертної думки, перехід на інтегровану інформаційну базу збереження результатів рентген-сканування і зображень об'єктів МК товарів (вмісту зображень) у ВГВ та ТЗ, дозволить значно скоротити час митного оформлення, підвищить ефективність роботи митниць ДФС до рівня світових лідерів галузі.

**ПРИКМЕТИ-ПРОВІСНИКИ ВДАЖОЇ ТА НЕВДАЛОЇ ТОРГІВЛІ
В ТРАДИЦІЙНІЙ І СУЧАСНІЙ УКРАЇНСЬКІЙ ЯРМАРКОВІЙ
КУЛЬТУРІ ТА ПОВСЯКДЕННОМУ ЖИТТІ НАСЕЛЕННЯ
ПОДІЛЛЯ, СЕРЕДНЬОЇ НАДДНІПРЯНИЩИНИ ТА СЛОБІДСЬКОЇ
УКРАЇНИ
(ЗА МАТЕРІАЛАМИ ПОЛЬОВИХ ЕТНОГРАФІЧНИХ
ЕКСПЕДИЦІЙ)**

Кудінова Анна Григорівна
*Інститут мистецтвознавства, фольклористики та етнології
імені М. Т. Рильського НАН України (м. Київ)*

Кожен із нас бодай хоч раз щось купляв чи продавав на базарі, читав знаменитий твір М. В. Гоголя “Сорочинская ярмарка” або відвідував одноіменний сучасний торг на Полтавщині. При цьому, як правило, покупці хочуть придбати товари якомога дешевше, а торгівці мріють продати свою продукцію якомога дорожче. Досить часте використання торгівцями на ярмарку чи базарі, у повсякденному житті різних прикмет для визначення

вдалої чи невдалої майбутньої торгівлі заактуалізували нашу увагу на необхідності проведення нами додаткового наукового аналізу можливості визначення вдалого чи невдалого збуту запланованої продукції та отримання максимально можливого прибутку у процесі укладення договору купівлі-продажу як на ярмарку XIX – початку XXI ст., так і в повсякденному житті мешканцями Поділля, Середньої Наддніпрянщини та Слобідської України.

Ґрунтовний науковий аналіз зібраного нами польового етнографічного матеріалу доводить досить помітну роль використання прикмет як професійними торговцями на ярмарках, так і простими селянами у їхньому повсякденному житті. На основі зібраного та проаналізованого нами польового етнографічного матеріалу вдалося виокремити такі дві групи ярмаркових прикмет: провісників вдалої та невдалої торгівлі; визначити місце їхнього функціонування – українська ярмаркова культура чи повсякденне життя селян XIX – початку XXI ст.; ґрунтовно їх проаналізувати.

З метою передбачення вдалої чи невдалої торгівлі напередодні дня проведення ярмарку в с. Вівсяники Козятинського району Вінницької області місцеві бабки-знахарки читали спеціальну молитву-прикмету для “замовляння снів у дорогу”. Предмет, істота чи певна дія, які наснилися бабусі-провидиці трактувалися як передвісники вдалої чи невдалої торгівлі на ярмарку відповідно до значення цих речей у системі спеціальних професійних знань такої провидиці. Важливим є те, що цей факт мав місце лише на території етнографічного регіону Поділля і зберігся лише в одному досліджуваному нами селі, й при цьому був відсутнім у ярмарковій культурі та повсякденному житті мешканців Середньої Наддніпрянщини та Слобідської України.

Методом спостереження у с. Дрижина Гребля Кобеляцького району Полтавської області зафіксовано прикмету, що стосувалася заборони мати інтимні стосунки чоловіка з дружиною чи іншою жінкою напередодні дня участі у ярмарку як передвісника невдалої торгівлі. Ця прикмета була нами записана у с. Червоне Немирівського району Вінницької області та смт Стрижавка Вінницького району Вінницької області.

У зібраному та проаналізованому нами польовому етнографічному матеріалі виокремлено прикмету про зустріч “на перехід” по дорозі на ярмарок, базар чи інший вид торгу жінки із пустими відрами, що трактувалося ярмаркувальниками як невдалий характер майбутньої торгівлі. Ця прикмета була зафіксована нами у таких населених пунктах: с. Дрижина Гребля Кобеляцького району Полтавської області, смт Стрижавка Вінницького району Вінницької області та в с. Бобрік Білопільського району Сумської області.

Прикметою-провісником невдалої торгівлі був прихід першого покупця жіночої статі. Вважається, якщо продати свій товар на ярмарку першому покупцеві-жінці, тобто “на почин”, то весь день торгівля буде невдалою. Така прикмета зафіксована нами в с. Дашів Іллінецького району Вінниць-

кої області, с. Бобрик Білопільського району Сумської області та в с. Дрижина Гребля Кобеляцького району Полтавської області.

Вдалу ж торгівлю упродовж ярмаркового дня українським торговцям вичувала зустріч “на перехід” чоловіка. Ця прикмета збереглася до нашого часу в с. Дрижина Гребля Кобеляцького району Полтавської області, с. Дашів Іллінецького району Вінницької області та с. Бобрик Білопільського району Сумської області. У цих селах “на вдалу торгівлю” вважалася зустріч по дорозі на торг жінки із повними відрами. Досить частим є питання торговців щодо жінок, які зустрічаються їм “на перехід”: “А яка ти на перехід?” Тобто, ярмаркувальники намагаються забезпечити себе чи членів своєї родини від невдалої торгівлі.

Якщо першим покупцем був чоловік, то торговець радо продавав йому свій товар “на почин”, оскільки це передбачало йому вдалий день для торгівлі. Ця прикмета досі збереглася у наступних населених пунктах: с. Дрижина Гребля Кобеляцького району Полтавської області, смт Стрижавка Вінницького району Вінницької області та с. Бобрик Білопільського району Сумської області.

Зібраний нами та ґрунтовно проаналізований матеріал дозволяє стверджувати про суворе дотримання торговцями наведених вище прикмет, що передбачали вдалу або невдалу торгівлю. Такі прикмети були невід’ємною частиною української ярмаркової культури ХІХ – початку ХХ ст., що збереглися і не трансформувалися в українській ярмарковій культурі та повсякденному житті середини ХХ – початку ХХІ ст.

Таким чином, у процесі польових етнографічних досліджень та наукового аналізу зібраного нами матеріалу виокремилися дві групи ярмаркових прикмет: прикмет-провісників невдалої торгівлі та прикмет-провісників вдалої торгівлі. Як у традиційній, так і у сучасній українській ярмарковій культурі та сучасному повсякденному житті прикмети-провісники невдалої торгівлі, пов’язані з жінками, які були головним провісником або причиною невдалої торгівлі, а вдала торгівля навпаки пов’язувалася із чоловіками (“на перехід”, “на почин” і т.д.), що вочевидь обумовлювалося роллю осіб цих статей в українському суспільстві та ставленням самого українського суспільства до них. Обидві групи ярмаркових прикмет були невід’ємною складовою частиною української ярмаркової культури ХІХ – початку ХХІ ст. та української ярмаркової культури і повсякденного житті середини ХХ – початку ХХІ ст., за відсутності яких українська ярмаркова культура та повсякденне життя не набули б свого повноцінного розвитку та функціонування.

ЧОМУ ТАК БАГАТО КИТАЙСЬКИХ ТОВАРІВ У СВІТІ?

Коваленко Наталія Володимирівна
Університет митної справи та фінансів (м. Дніпро)
Москаленко Олена Юрійвна
Університет митної справи та фінансів (м. Дніпро)

У довготерміновому плані Китай показує одні з найвищих темпів приросту економіки в світі, що є темою широкого обговорення серед дослідників. Причиною тому є тісна інтеграція зі світовим ринком через особливі території, що зазвичай розглядаються як бондові зони. Не менш важливе значення займає толінгова торгівля, яка є однією з найважливіших видів торгівлі в КНР. Нині вона є головним джерелом активного торгового сальдо Китаю і причиною торговельних суперечок з розвиненими країнами, перш за все США і ЄС. Західні економісти говорять про “китайську загрозу” в зв’язку з перетворенням Китаю в “світову фабрику” і напливом дешевих китайських товарів на світовий ринок. Тому, на нашу думку, дане питання є досить дискусійним, котрому присвячено чимало наукових досліджень зарубіжних науковців, серед яких ми виділяємо праці російських вчених, таких як Д. А. Ізотов, А. Г. Бурков, Г. М. Костюніна, В. І. Баронов.

Бондові зони – це зони, в яких діє спеціальний податковий і митний режим. На сьогоднішній день на території КНР діє близько 120 таких зон, де підприємства мають право вести зовнішньоекономічну діяльність, користуючись режимом пільгового оподаткування, який включає три складові: часткове оподаткування, безмитна торгівля та бондовий податок. Розташовані вони, головним чином, уздовж східного морського узбережжя або поруч з морськими портами і спеціалізуються на імпорتنій та експортній торгівлі з іноземними підприємствами та на переробці сировини.

Основною привабливістю бондових зон для іноземних і китайських підприємств є:

- гнучкість місцевого уряду в залученні іноземних інвестицій;
- легкість отримання дозволу на певні види діяльності, на які в Китаї отримати дозвіл практично неможливо;
- можливість безмитного ввезення сировини для виготовлення з нього товарів для подальшого експорту;
- надання знижок з податку на додану вартість.

Толінгова торгівля відрізняється простотою і доступністю, економією внутрішніх інвестицій і дає можливість країні з часом перейти до освоєння складніших стадій виробничого процесу. Оскільки все більше число транснаціональних компаній здійснюють переробку сировини на території Китаю, то дана країна перетворилася на місце кінцевого складання продукції електронної промисловості й інформаційних технологій. Толінгова торгівля сприяє збільшенню інвестицій та зростанню активного торгового сальдо країни.

Для вдосконалення регулювання толінгової торгівлі та стимулювання її раціонального розвитку китайський уряд схвалив створення експортних толінгових зон. Вони являють собою повністю ізольовані спеціальні бондові зони толінгової торгівлі та є невеличкими ділянками існуючих зон економічного і технологічного розвитку площею 2–5 кв. км. В межах експортних толінгових зон дозволяється відкривати виробничі підприємства та підприємства з обробки, а також відповідні склади і транспортно-логістичні компанії.

Мотивами для здійснення толінгових операцій служать, головним чином, такі причини:

- для замовника: прагнення підприємств індустріально розвинених країн знайти можливість знизити собівартість продукції за рахунок здійснення частини або всього виробничого процесу в країнах з нижчими витратами на заробітну плату; відсутність в країні-замовника технології або виробничих потужностей для отримання необхідної продукції;

- для переробника: бажання завантажити виробничі потужності; часто при цьому – нестача оборотних коштів для самостійного придбання сировини, недоступність кредитів, наявність заборгованостей.

У Китаї в сфері толінгової торгівлі працюють 40 млн. чоловік – це 20% від усіх тих, хто зайнятий у другій індустрії (промисловість і будівництво). Робоча дешева сила залишається основною перевагою Китаю в міжнародній конкуренції, і трудомістка толінгова торгівля буде зберігати свою життєздатність ще протягом досить тривалого часу.

Отже, використання бондових зон має лише переваги для економіки країни, адже при ввезенні в такі зони та вивезення за кордон практично всіх груп сировини і товарів не потрібно сплачувати митний збір, податок на додану вартість і споживчий податок. Крім того, такі зони сприяють розвитку торгівлі та припливу інвестицій.

Однак толінгова торгівля, частка якої в загальному обсязі зовнішньої торгівлі КНР досягла 35,84%, що стала найважливішою в Китаї, має і свої недоліки для економіки країни. Зокрема, по-перше, відбувається перерозподіл доданої вартості на користь поставника сировини, перш за все, закордонного, і Китай отримує лише незначний дохід, в той час як замовник реалізує готову продукцію. По-друге, іноземний власник сировини не сплачує ні експортне мито при вивезенні з країни готової продукції, ні ПДВ, а компанія-переробник сировини не сплачує податок на майно. В результаті повз державний бюджет проходять десятки, якщо не сотні, мільярдів податків. Крім того, переробка енергоємної, сировинної продукції серйозно забруднює навколишнє середовище. У листопаді 2015 р. набули чинності нові переліки товарів, використання яких забороняється або обмежується в толінговій торгівлі (переробці давальницької сировини). Зокрема, припинено здійснення проектів толінгової торгівлі в металургійній, нафтохімічній і целюлозно-паперовій галузях. Незважаючи на те, що толінгова торгівля сприяє розповсюдженню товарів з позначкою “Made in China”, однак для самої країни вона є досить негативним явищем для розвитку економіки.

Наукове видання

X міжнародна наукова конференція

ІСТОРІЯ ТОРГІВЛІ, ПОДАТКІВ ТА МИТА

27–28 жовтня 2016 р.
Дніпро

Тези доповідей

Комп'ютерна верстка та оригінал-макет *Зубець Л.А.*

Підписано до друку 18.10.2016 р. Формат 60x84/16.
Ум. друк. арк. 6,74. Обл. вид. арк. 7,53.
Тираж 100. Зам. 31. 2016.

Поліграфічна д-ця Ін-ту історії України НАН України
01001, Київ, вул. Михайла Грушевського, 4