

Державна митна служба України  
Академія митної служби України  
Міністерство освіти і науки, молоді та спорту України  
Дніпропетровський національний університет ім. Олеся Гончара



# Історія торгівлі, податків та мита

*Збірник включено ВАК України в перелік наукових фахових видань, у яких можуть публікуватися результати дисертаційних робіт з історичних наук (Постанова президії ВАК України від 31.05.2011 р. № 1-05/5)*

№ 1 (3)

Дніпропетровськ  
2011

закладу мав укласти письмовий договір особистого найму, термін дії якого не перевищував би час дії паспорта. Після введення Положення про державний промисловий податок запровадили деякі обмеження щодо найму персоналу. Не дозволялося мати прикажчиків торговельним закладам 4-го і 5-го розрядів. Комерційних агентів (комівояжерів) дозволялося мати лише великим торговельним закладам 1-го розряду. З 1906 р. установлювався максимальний 12-годинний режим роботи найманих працівників. Їм узагалі заборонялося торгувати в неділю й церковні дванадесять свят. Однак таке рішення загальнодержавного рівня застосовувалося лише після відповідної постанови міських органів влади, яким дозволялося вносити зміни до розкладу роботи торговельних органів. Міські управи та земства активно користувалися цим правом. Наприклад, на прохання торговців-євреїв с. Амур Катеринославської губернії вихідним днем для їхніх крамниць було встановлено суботу<sup>9</sup>.

**Висновки.** Таким чином, торговельне законодавство Російської імперії за своїм змістом і характерними рисами на початку ХХ ст. наближалось до європейського, хоча й зберігало окремі застарілі положення. Законами намагалися збалансувати інтереси продавця й покупця, суспільства в цілому. Держава поступово встановила принцип свободи та рівноправ'я у сфері торгівлі, деякі обмеження поєднувала з пільговими заходами. Законодавство регламентувало торговельний обіг, розглядало торгівлю як особливий вид підприємницької діяльності й вимагало встановити чіткі правила ведення та оформлення справи. Разом із тим торговельне законодавство мало недоліки, було недосконалим, саме тому в Російській імперії для регламентації торговельної діяльності й розгляду суперечливих справ, пов'язаних з торгівлею, поряд зі спеціальними законами широко використовувалося інше законодавство.

УДК 94(477):336.24.07

## СОЗДАНИЕ ЕКАТЕРИНОСЛАВСКОЙ ТАМОЖНИ

С. Н. Дейнеко

(Харьковский национальный университет им. В. Н. Каразина, г. Харьков)

*У статті на основі порівняння торгово-промислового потенціалу Харкова та Катеринослава на рубежі ХІХ–ХХ ст. розглянуто нереалізовану ініціативу місцевого купецтва відкрити митницю в Катеринославі.*

*В статтє на основе сравнения торгово-промышленного потенциала Харькова и Екатеринослава на рубеже ХІХ–ХХ вв. рассмотрена нереализованная попытка местного купечества открыть таможду в Екатеринославе.*

*The article based on a comparison of commercial and industrial building in Kharkiv and Katerynoslav at the turn of the nineteenth and twentieth centuries. considered unrealized attempt to open the custom in the latter.*

**Ключевые слова.** Харьков, Екатеринослав, Донецко-Криворожский район, промышленность, таможня.

**Введение.** Важное значение в развитии экономики государства в целом и отдельного региона в частности играли таможенные учреждения. Купечество стремилось к открытию таможен в крупных торговых и промышленных центрах страны. Определенный интерес представляет вопрос об открытии таможи в Екатеринославе.

Отсутствие специальных работ на данную тематику обуславливает актуальность нашего исследования.

**Постановка задачи.** Цель данной работы – изучить и проанализировать вопрос о создании таможи в Екатеринославе.

© С. Н. Дейнеко, 2011

<sup>9</sup> Там само. – Спр. 501, арк. 37–38.

**Результаты исследования.** Основу источниковой базы исследования составили материалы из Российского государственного исторического архива<sup>1</sup> и публикации в периодической печати<sup>2</sup>.

Развитие торговли и промышленности на рубеже XIX–XX вв. усилило конкуренцию среди крупных экономических центров Российской империи. В Донецко-Криворожском экономическом районе такими центрами являлись Харьков и Екатеринослав. Для дальнейшего динамичного развития Екатеринослава желательным было открытие в городе таможни. Тем самым местное купечество увеличивало свои прибыли, а также уменьшалась роль Харькова как торгового и таможенного центра региона, являвшегося главным конкурентом Екатеринослава в Донецко-Криворожском районе.

Чтобы установить торгово-промышленный потенциал двух городов, являвшийся, в свою очередь, основанием для открытия таможни, мы проведём сравнительный анализ по 6 показателям: торговля, промышленность, административный статус, транспортный узел, географическое положение и демография.

Торговая деятельность определяла жизнь большинства крупных городов Российской империи. Согласно материалам всероссийской переписи 1897 г., 17,9 % жителей Екатеринослава и губернии занимались торговлей. В промышленности было занято 17 % населения губернии<sup>3</sup>.

К 1900 г. в городах Екатеринославской губернии работало 4 тыс. 745 торговых предприятий с оборотом 85 млн 293 тыс. рублей. Для сравнения, аналогичные показатели по городам Харьковской губернии: 4 тыс. 433 предприятия с оборотом 101 млн 156 тыс. руб. То есть, несмотря на превышение количества предприятий в Екатеринославской губернии, Харьковская существенно лидировала по размерам торговых оборотов. Сравнивая только губернские центры по размерам торговых оборотов, следует отметить, что в Харькове эта сумма составляла 81,1 млн руб., в Екатеринославе – 40,3 млн руб. Это был веский довод в пользу Харькова по вопросу о местонахождении таможни<sup>4</sup>.

Харьков являлся наиболее крупным торговым центром Левобережной Украины. Торговая сеть города в 1900 г. насчитывала 2,6 тыс. торговых точек, что составляло 16 % от всей торговой сети Левобережной Украины. Екатеринослав, являясь вторым по уровню экономического развития городом региона, отставал от Харькова на 860 торговых заведений. Для примера, общее количество торговых заведений в Полтаве и Кременчуге или в Александровске и Луганске также составляло около 860 торговых точек<sup>5</sup>.

Промышленное развитие Екатеринослава началось в 80-е гг. XIX в. с постройкой Екатеринбургской железной дороги, связавшей угольный Донбасс с богатыми железными рудами Кривым Рогом. Екатеринослав стал развиваться как один из центров чёрной металлургии. Одним из первых металлургических предприятий стал Александровский Южно-Русский завод Брянского акционерного общества, открытый в 1887 г., в 1892 г. франко-бельгийское общество построило трубопрокатный завод “Шодуар Б”<sup>6</sup>.

В целом, к 1892 г. в Екатеринославе работало 69 фабрик и заводов с ежегодным производством 9 млн руб. и с 5–6 тыс. рабочих<sup>7</sup>. Последнее десятилетие XIX в. отличалось бурным экономическим ростом. Так, в 1899 г. в Екатеринославе уже действовало 175 предприятий, где было занято 13 тыс. 793 человека<sup>8</sup>.

<sup>1</sup> Российский государственный исторический архив (далее – РГИА). – Ф. 23, оп. 7, д. 137 ; ф. 21, оп. 12, д. 65.

<sup>2</sup> Мевяус А. Харьков или Екатеринослав? // Горно-заводской листок. – 1892. – № 3. – С. 1177–1178.

<sup>3</sup> Чорний Д. По лівий бік від Дніпра: проблеми модернізації міст України (кінець XIX–початок XX ст.). – Харків : Харківський національний ун-т ім. В. Н. Каразіна, Видавничий центр, 2007. – С. 120.

<sup>4</sup> Там само.

<sup>5</sup> Там само. – С. 121.

<sup>6</sup> Історія міст і сіл Української РСР. Дніпропетровська область. – К. : Головна редакція Української радянської енциклопедії, 1969. – С. 67.

<sup>7</sup> Энциклопедический словарь Брокгауза и Эфрона. – СПб., 1894. – Т. XI<sup>А</sup>. – С. 587.

<sup>8</sup> Історія міст і сіл Української РСР. Дніпропетровська область. – С. 67.

Промышленность Харькова в 1901 г. насчитывала 113 заводов и фабрик с 11 тыс. 477 рабочими. Таким образом, харьковская промышленность существенно уступала Екатеринославу<sup>9</sup>.

По нашему мнению, рассматривать экономику Харькова и Екатеринослава необходимо в контексте развития всего Донецко-Криворожского экономического района, так как они оба претендовали на лидерство в регионе.

Металлургическую промышленность региона условно можно разделить на две группы: Днепровскую и Донецкую (Донбасскую).

Днепровская группа предприятий была создана в промежуточном районе между криворожским месторождением руды и углями Донбасса в районе Екатеринослава. К данной группе следует отнести Александровский завод Брянского акционерного общества, Днепровский завод, трубопрокатный завод “Шодуар Б”, несколько в стороне находился Гданцевский доменный завод, располагавшийся возле месторождений руды в Кривом Роге<sup>10</sup>.

Донецкая группа находилась на востоке Екатеринославской губернии, на берегах Северского Донца и его притоков. В 1894 г. построен Дружковский завод, в 1897 г. – Петровский завод (ныне Енакиевский). Особенно активизировалось строительство металлургических предприятий во второй половине 90-х гг. XIX в. Так, были построены Донецко-Юрьевский завод, Таганрогский, Ольховский, “Русский Провиданс”. Было начато строительство ряда предприятий: Алмазьянский и Харцызский заводы.

Всего в Донецко-Криворожском районе работало 17 металлургических заводов с законченным циклом, а также 29 доменных печей, 12 печей находились на стадии строительства<sup>11</sup>.

Металлургия, расположенная в восточной части Екатеринославской губернии, а также угольная промышленность региона органически тяготели к Харькову. Так как город являлся центром проведения съездов горнопромышленников юга Российской империи, большинство фирм и обществ по угледобыче свои центральные конторы и правления расположили именно в Харькове, тем самым подтвердив статус Харькова как крупного торгово-промышленного, транспортного и финансового центра<sup>12</sup>.

Однако екатеринославская общественность требовала, чтобы съезды горнопромышленников были перенесены в Екатеринослав, мотивируя это тем, что в Екатеринославе находится горное управление южной России, а также сосредоточением в данном районе крупных металлургических предприятий. Вслед за съездом горнопромышленников предлагалось перенести в Екатеринослав и другие, не только горнопромышленные, учреждения. По данному вопросу предпринимателей города, хотя и безуспешно, поддерживало Екатеринославское губернское земское собрание<sup>13</sup>.

К началу 1909 г. в Екатеринославской губернии находилось 35,7 % фабрик и заводов Левобережья, на Харьковщине было сосредоточено всего лишь 13 %<sup>14</sup>. В данный период в Екатеринославской губернии было произведено продукции на 63 млн руб., в Харьковской – на 30,1 млн рублей<sup>15</sup>. Среди городов Левобережной Украины лидером по стоимости произведенной продукции являлся Екатеринослав – 34,8 млн руб., далее шли Сумы – 14,8 млн руб., Харьков находился на четвертом месте – 10,1 млн руб.<sup>16</sup>

Несмотря на более низкий объём промышленного производства, Харьков, в отличие от Екатеринослава, был крупным транспортным узлом, что несомненно способствовало становлению Харькова как центра крупной оптовой торговли. Так, через Харьков проходили Курско-Харьковско-Азовская, Харьково-Николаевская железные дороги и Балашовская

<sup>9</sup> Там же. – СПб., 1903. – Т. XXXVII. – С. 110.

<sup>10</sup> Лившиц Р. С. Размещение промышленности в дореволюционной России. – М. : Изд-во АН СССР, 1955. – С. 169–170.

<sup>11</sup> Там же. – С. 170–171.

<sup>12</sup> Мевуис А. Харьков или Екатеринослав?

<sup>13</sup> Там же.

<sup>14</sup> Чорний Д. По лівий бік від Дніпра ... – С. 97.

<sup>15</sup> Там само. – С. 95.

<sup>16</sup> Там само. – С. 99.

ветка Юго-Восточной железной дороги<sup>17</sup>. Харьковская городская управа добилаь, чтобы новая товарная станция Северо-Донецкой железной дороги строилась в черте города<sup>18</sup>.

Руководство Екатеринослава тоже поддерживало железнодорожное строительство<sup>19</sup>. Однако крупным транспортным центром город не стал, тем самым уменьшились шансы Екатеринослава на лидерство в регионе.

Большую роль в экономическом развитии Екатеринослава и Харькова играло географическое расположение городов.

Харьков являлся связующим звеном между югом Российской империи, с одной стороны, и промышленно развитыми Центральным, Прибалтийским и Польским экономическими районами – с другой. Открытие в 1868 г. биржи, постройка через город в 1869 г. железной дороги и основание в 1870 г. таможни укрепило положение Харькова как регионального торгового центра. Он доминировал не только над территорией Харьковской губернии, но и над восточными районами Екатеринославской.

Екатеринослав, в отличие от Харькова, не был равноудалён от большинства населённых пунктов региона. Если Харьков находился примерно на равном расстоянии от Сум, Константинограда, Лозовой, Юзовки, Старобельска, тем самым в равной мере расширяя и поддерживая своё влияние, то Екатеринослав находился на западе огромной губернии и был неспособен удовлетворить потребности своих промышленно развитых восточных уездов<sup>20</sup>.

Несмотря на развитую промышленность, Екатеринослав не имел шансов стать региональным экономическим лидером. Он находился в центре треугольника, образованного Одессой, Киевом и Харьковом, соперничества с которыми город выдержать не мог.

По демографическим показателям и по уровню урбанизации Екатеринослав уступал Харькову. Население Екатеринославской губернии в 1897 г. составляло 2 млн 113 тыс. 674 человека, из них население городов – 241 тыс. 005 человек, или 11,4 %. Население Харьковской губернии насчитывало 2 млн 492 тыс. 316 человек, из них городских жителей – 367 тыс. 343 человека, или 14,7 %<sup>21</sup>.

После первой русской революции в экономике Российской империи стали наблюдаться признаки стабилизации, что, по нашему мнению, послужило причиной для ходатайства в 1908 г. екатеринославского купечества об открытии в городе таможни.

В декабре 1908 г. Екатеринославский биржевой комитет направил в адрес отдела торговли Министерства торговли и промышленности прошение с просьбой указать пути и средства, пользуясь которыми, можно добиться разрешения на открытие в Екатеринославе таможни<sup>22</sup>.

По мнению екатеринославского купечества, вопрос об открытии таможни в городе имеет огромное значение не только для Екатеринослава, но и для развития металлургии, угледобычи во всем Донецко-Криворожском районе. Наличие таможни в городе снизит стоимость импортных товаров и увеличит товарообороты местных торгово-промышленных предприятий. В подтверждение своих слов они привели перечень неудобств вследствие отсутствия таможни, устранение которых должно было привести к увеличению роста торговли в Екатеринославе. Купцы жаловались на дороговизну услуг экспедиторов, дорогостоящую перевозку товаров в Екатеринослав, так как грузы, шедшие в город, сначала доставлялись в Харьков или Одессу, проходили все таможенные обрядности и только после этого направлялись в конечный пункт назначения. Это увеличивало себестоимость товаров. Существовал еще риск хищений и порчи, несоблюдения сроков прибытия товаров к месту назначения, что, в свою очередь, грозило штрафными санкциями в отношении купцов. Не-

<sup>17</sup> Энциклопедический словарь Брокгауза и Эфрона. – Т. XXXVII. – С. 100.

<sup>18</sup> Чорний Д. По лівий бік від Дніпра ... – С. 107.

<sup>19</sup> Там само.

<sup>20</sup> Там само. – С. 108.

<sup>21</sup> Там само. – С. 57.

<sup>22</sup> РГИА. – Ф. 23, оп. 7, д. 137, л. 1.

желание экспедиторов отстаивать интересы купцов при возникновении спорных вопросов также являлось одной из причин в пользу открытия таможни в Екатеринославе<sup>23</sup>.

По просьбе Биржевого комитета Екатеринослава было проведено анкетирование с целью определить размер пошлин, уплачиваемых екатеринославскими купцами за иностранные товары, прошедшие растаможивание в Одессе и Харькове.

Согласно подсчетам биржевого комитета, ежегодно сумма составляла около 1,5 млн руб.<sup>24</sup> Одновременно биржевой комитет утверждал, что в эту сумму включены пошлины, уплаченные только купцами Екатеринослава, без учёта пошлин, внесенных владельцами металлургических заводов и шахт, расположенных в губернии.

Прошение об открытии таможни подписали 82 представителя от различных фирм и обществ. Среди подписавших были известные купцы и фирмы: Лазарь Рабинович, М. Горенштейн, Торговый дом “Илья Осипович Джигит и сыновья”, оптик-механик Я. Н. Левитин и т. д.<sup>25</sup>

Однако, если посмотреть на список, мы увидим, что среди подписантов нет ни одного промышленника. Прошение подписали купцы, занимавшиеся реализацией иностранных товаров. Следовательно, можно предположить, что нахождение таможни в соседнем Харькове горнопромышленников Донецко-Криворожского района вполне устраивало.

**Выводы.** Проанализировав в своей работе Екатеринослав и Харьков по 6 показателям: торговля, промышленность, административный статус, транспортный узел, географическое положение и демография, – мы можем утверждать, что Екатеринослав опережал Харьков только по одному из них – промышленности. Это не могло служить основанием для открытия таможни в Екатеринославе. Купечество города работало на перспективу, надеясь, что открытие таможни резко увеличит их торговые обороты, понимая, что с развитием промышленности и увеличением числа рабочих в регионе будет увеличиваться спрос на разного рода товары. Так, ценность привоза по Харьковской таможне за 1905–1909 гг. увеличилась с 1 млн 858 тыс. руб. до 3 млн 151 тыс. руб.<sup>26</sup>

Министр финансов, которому было передано прошение об открытии таможни в Екатеринославе, отказал в удовлетворении данной просьбы, мотивируя это тем, что “... биржевой комитет г. Екатеринослава не предоставил веских аргументов для открытия таможни, также у казны нет свободных кредитов для финансирования этого проекта”<sup>27</sup>.

УДК 94(477):339.543

## ПОДАТКОВА І МИТНА ПОЛІТИКА УРЯДУ ДИРЕКТОРІЇ УНР

П. П. Гай-Нижник

(Інститут політичних і етнонаціональних досліджень

ім. І. Ф. Кураса Національної академії наук України, м. Київ)

*У статті аналізується податкова й митна політика уряду Української Народної Республіки часів Директорії (1918–1920 рр.).*

*В статье анализируется налоговая и таможенная политика правительства Украинской Народной Республики времен Директории (1918–1920 гг.).*

*The article examines the tax and customs policy of the Government of the Ukrainian National Republic of the Directory (1918–1920).*

**Ключові слова.** Українська Народна Республіка, Директорія, податкова політика, митна політика, оподаткування.

© П. П. Гай-Нижник, 2011

<sup>23</sup> Там же. – Л. 1, 3.

<sup>24</sup> Там же. – Л. 1.

<sup>25</sup> Там же. – Л. 3.

<sup>26</sup> Там же. – Ф. 21, оп. 12, д. 65, л. 137.

<sup>27</sup> Там же. – Ф. 23, оп. 7, д. 137, л. 9.