

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
АКАДЕМІЯ МИТНОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ
ІНСТИТУТ ІСТОРІЇ УКРАЇНИ**

**VIII міжнародна наукова конференція
ІСТОРІЯ ТОРГІВЛІ, ПОДАТКІВ ТА МИТА**

30–31 жовтня 2014 р.

Тези доповідей

Дніпропетровськ 2014

увазі не тільки особистий (з заробітної плати), а й підприємницький, який сплачувався з доходу чи з прибутку підприємства.

Отже, бурхливий розвиток товарного виробництва, фінансових послуг і навіть постійне ведення війн зумовили об'єднання вище охарактеризованих податків та виділення в окрему галузь системи оподаткування прибутку підприємств, що в свою чергу дає повне право визнати, що на початку ХХ ст. з'явилася нова форма оподаткування прибутку – прибуткове оподаткування корпорацій.

Доцільність введення податку на прибуток корпорацій (підприємств) не викликає сумнівів ні з фіскальної, ні з регулюючої позиції. На нашу думку, проблема може бути у дефіциті належного рівня суспільної моралі та політичної чесності. До цієї проблеми можна також додати невміння законодавця використовувати надходження з податку на прибуток у цілях регулювання економічної активності на визначених етапах економічного розвитку. Тому ми вважаємо, що запровадження тих чи інших інструментів даного податку потребує не тільки виваженого підходу, а й вчасного їх застосування.

ДО ПИТАННЯ ПРО ВІДКРИТТЯ ВІДДІЛЕННЯ ХАРКІВСЬКОЇ МИТНИЦІ ПРИ СКЛАДАХ ПЕТРОГРАДСЬКОГО МІЖНАРОДНОГО КОМЕРЦІЙНОГО БАНКУ (1914–1918)

*Дейнеко Сергій Миколайович
Харківський історичний музей*

Напередодні Першої світової війни керівництво Харківського відділення Санкт-Петербурзького Міжнародного комерційного банку (згодом – Петроградського) звернулося з проханням до Міністра фінансів дозволити створити у Харкові, при власних товарних складах, філіал Харківської митниці. У клопотанні наголошувалося, що Банк має бажання доставляти до міста різноманітні вантажі, а саме: хутро, тканини та будівельні матеріали. Планувалося також зберігати на цих складах

сільськогосподарські товари, які згодом мали відправлятися на експорт. Тому, для того щоб оформлення всіх митних процедур відбувалося швидко і комфортно, Банк запропонував проводити це у власних товарних приміщеннях, створивши на їхній базі Відділення Харківської митниці.

Листування між Санкт-Петербурзьким Міжнародним комерційним банком, Харківською митницею та Південними залізницями розпочалося у липні 1914 р. Однак війна, яка розпочалася невдовзі, перервала перемовини з цього питання. Пауза тривала до 3 квітня 1915 р., коли управляючий Харківською митницею Вадим Піщанський обережно подікавився у Міністерства фінансів про подальшу долю даного проекту. У своєму листі пан Вадим надав переконливі доводи, що складські приміщення, в яких Банк пропонує відкрити Відділення митниці, майже повністю відповідають вимогам, які необхідні для якісного зберігання товарів. Треба зазначити, що вищезгадані склади для свого часу були гарно обладнані. Корпус цегляний з бетонною підлогою, дах зроблено з оцинкованого металу, велика площа приміщення, підвал, кімната з телефоном для роботи чиновника та двоє воріт. Необхідно наголосити на тому, що склади та станцію Харків-Товарний з'єднувала залізнична колія. Тобто розмитнення вантажів можна було проводити безпосередньо на території Відділення. До речі, до пакгаузів власне Харківської митниці, які знаходилися на вул. Катеринославській, під'їзних залізничних шляхів не існувало. Усі товари доправлялися на територію закладу за допомогою гужового транспорту, окрім великогабаритних. Департамент митних зборів не заперечував проти створення подібного філіалу при Харківській митниці, але наголошував, що його відкриття можливе лише за виконання низки умов: Банк зобов'язується щорічно виділяти на утримання Відділення 2 тис. 788 крб.; забезпечить нову установу всім необхідним обладнанням; 50 % складського збору, в разі зберігання у пакгаузах філіалу товарів, що не належать Банку, отримус держава.

Узагалі треба сказати декілька слів про походження цих складських приміщень. Влітку 1912 р. Харківське відділення Санкт-Петербурзького Міжнародного комерційного банку взяло в оренду у міста Харкова до 1924 р. ділянку землі по вул. Олександрівській, на якій у досить короткі терміни звели будівлю та підвели залізничну гілку. Після спливу терміну оренди всі приміщення та устаткування мали перейти у власність громади Харкова. Хоча В. Піщанський мав надію на те, що місто згодом їх передасть Харківській митниці.

У травні-вересні 1915 р. проходив завершальний етап перемовин з приводу філіалу. Так, 7 травня директор Харківського відділення Петроградського Міжнародного комерційного банку Л. М. Вургафт погодився, що всі витрати на утримання нової структури буде нести Банк. На початку липня свою згоду надали Південні залізниці, але за умови що Банк візьме на себе витрати із забезпечення їхнього Комерційного агента, а саме: 900 крб. на рік. Після узгодження позицій всіх зацікавлених сторін у Харкові, дане питання 10 вересня розглянули у Міністерстві фінансів і надали дозвіл на відкриття. Тоді ж затвердили штат співробітників, який складався з помічника пакгаузного наглядача, котрий фактично виконував обов'язки керівника установи, та чотирьох доглядачів. За зберігання товарів, що належали Банку, складський збір повністю залишався йому, але якщо вантаж належав іншому власнику, то 1/3 суми надходила до скарбниці Харківської митниці.

За розрахунками Л. М. Вургафта Відділення мало розпочати роботу з 1 листопада, тим більше, що вже 24 листопада до Харкова стали надходити товари на адресу Банку. Однак відкриття перенесли на початок грудня 1915 р. Одночасно банкіри звернулися з клопотанням до Департаменту митних зборів та управляючого Харківською митницею В. Піщанського дозволити доставляти у Харків транзитом вантажі з портів Архангельська та Владивостока, і невдовзі Банк отримав подібний дозвіл. Чимало

прибувало товарів китайського походження та різноманітних сортів чаю. Не дивлячись на те, що товари на адресу Банка вже почали доправляти до Харкова, відкриття вкотре довелося перенести, до усунення деяких господарських питань, які виникли у приймальній комісії під час огляду складських приміщень.

І нарешті 9 лютого 1916 р. Відділення Харківської митниці розпочало свою роботу за адресою м. Харків вул. Олександрівська, 24. Не дивлячись на те, що офіційно філіал запрацював на початку лютого, прийом товарів розпочали вже з січня 1916 р. Так, вже 5 січня на процедуру розмитнення прибуло 16 вагонів з вантажем. На жаль, докладніших даних про економічну діяльність Відділення на даний час немає.

З 1 січня 1917 р. змінився власник складів, про що невдовзі поінформували Вадима Піщанського. Новим компаньйоном Харківської митниці стало Южно-Русское общество Внутренней и Экспортной Торговли “ЮРОВЭТА”. Це товариство повністю підтвердило виконання ним усіх зобов'язань своїх попередників. І це не дивно, оскільки “ЮРОВЭТА” була дочірнім підприємством Харківського відділення Петроградського Міжнародного комерційного банку. Остання згадка про існування філіалу митниці у Харкові датується 27 червня 1918 р., коли його приміщення стали використовуватися для потреб німецької армії, хоча юридичним власником залишалася “ЮРОВЭТА”.

Таким чином, підводячи підсумок необхідно зазначити, що напередодні та під час Першої світової війни держава і приватний капітал заснували у Харкові митну установу. Основна її мета – це вирішення нагальних потреб засновників. Так, Харківська митниця отримувала сучасне приміщення з під'їзними залізничними шляхами, яке в перспективі могло стати її власністю, а Банк отримував можливість в найкоротші терміни проводити процедуру розмитнення і фактично не платити державі складський збір за зберігання товарів. Щодо висвітлення власне економічної

діяльності філіалу Харківської митниці, то дане питання на цей час залишається відкритим.

ДІЯЛЬНІСТЬ ДОПОМІЖНИХ КРЕЙСЕРІВ НІМЕЧЧИНИ НА МОРСЬКИХ КОМУНІКАЦІЯХ ПІД ЧАС І СВІТОВОЇ ВІЙНИ

Фрадинський Олександр Анатолійович
Державний науково-дослідний інституту митної справи
(м. Хмельницький)

Цьогоріч світова спільнота відзначає 100-річчя від дати початку І Світової війни, одним із непересічних явищ якої стало крейсерство німецького флоту на просторах Світового океану. Його необхідність обумовлювалася острівним розташуванням Великобританії – головного супротивника Німеччини на Західному фронті та винятковою залежністю її економіки від стану морських перевезень. Розладнавши налагоджену логістичну систему можна було вплинути на стан обороноздатності супротивника та, у перспективі, перемогти.

Через відсутність великого океанського флоту, Німеччині як кораблі-мисливці за торговими суднами ворога довелося використовувати переобладнані цивільні вантажо-пасажирські судна, при виборі котрих враховувалася їх морехідність, автономність плавання, стан енергетичної установки, швидкість ходу. Комплектування суднових екіпажів здійснювалося як за рахунок кадрових військових (в основному для обслуговування озброєння), так і за рахунок цивільних моряків. На судна встановлювалися кулемети, гармати калібру від 37 мм до 150 мм, торпедні апарати, вони могли брати на борт кілька сотень морських мін, які виставляли в районах інтенсивного судноплавства. Усе озброєння ретельно маскувалось. Для виявлення ворожих кораблів та суден використовувалися гідроплани.