

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

Дев'ята міжнародна наукова конференція

ІСТОРІЯ ТОРГІВЛІ, ПОДАТКІВ ТА МИТА

29-30 жовтня 2015 р.
Дніпропетровськ

Тези доповідей

Київ-2015

кількість дворів збільшувалася приблизно на 100 тисяч. Були випадки, коли відділялися навіть самотні голови дворів похилого віку.

Якщо узагальнити всі економічні показники розшарування села, ми отримаємо найвищий відсоток заможних і середняцьких господарств саме в УСРР. Проте найчастіше вони мали менший прибуток, ніж індустріальні робітники. На одноосібні (індивідуальні) селянські господарства та “куркулів” намагалися перекласти основний тягар фінансового забезпечення індустріалізації. Селяни змушені були додатково підробляти у містах, щоб сплачувати податки. Українські селяни сплачували найбільше податків у СРСР. Більшість селян, які очікували покращення ситуації після запровадження непу, розчарувалися у новій економічній політиці, називаючи її “ною експлуатацією, але вже робітників”.

У другій половині 1920-х рр. влада відмовилася від компромісів з одноосібниками, зокрема в питаннях підтримки об'єктивних змін самоврядних форм господарювання. Селяни поступово опинилися в повній економічній залежності від держави, яка не гарантувала свободи ні підприємницької, ні трудової, ні споживчої діяльності селян. Соціетальні зміни лише поглиблювали негативні наслідки дивергенції цінностей і смислів традиційної української економічної культури з комуністичною.

ПОЧАТОК РОБОТИ ПРИПИСНОГО СКЛАДУ РОБОТИ ПРИПИСНОГО СКЛАДУ ХАРКІВСЬКОЇ МИТНИЦІ НА СТАНЦІЇ КІЧКАС (1927 р.)

*Дейнеко Сергій Миколайович
Харківський історичний музей*

10 червня 1927 р. керівництво Харківської митниці та Управління головного інженера Державного Дніпровського будівництва (далі – Дніпробуду) підписали угоду про “Порядок виконання і оформлення митних операцій над прибуваючими до Кічкасу імпортними вантажами”. Основна суть полягала в тому, що на станції Кічкас Дніпропетровської залізниці (нині – Придніпровської) створювався склад, приписаний до Харківської митниці, фактично філіал, для обслуговування матеріальних потреб Дніпробуду. Таким чином, усі вантажі, які направлялися на адресу будівництва, проходили митні процедури не на державному кордоні, а на ст. Кічкас, що, в свою чергу, прискорювало їх отримання власником. Від Харківської митниці під цим документом підпис поставив її керівник Микола Іванович Смирнов, від Дніпробуду – Павло Павлович Роттерт, заступник Головного інженера. Усі матеріальні витрати з обладнання нової установи лягли на Дніпробуд.

Завідуючим новим приписним складом з 18 червня 1927 р. призначили співробітника Харківської митниці В. Соломаху, який раніше керував

аналогічною установою на станції Вечірній Кут (нині у адміністративних межах м. Кривий Ріг). Окрім керівника філії, до її штату також входив експерт-товарознавець О. І. Аваков, який приїздив з Харкова по декілька разів на місяць, або, як записано у офіційних документах, “от случая к случаю”.

У своєму рапорті від 23 червня 1927 р. В. Соломаха відзначив, що розпочалося будівництво тимчасового дерев'яного складу. Паралельно з цим велось будівництво трьох стаціонарних пакгаузних приміщень власне на ст. Кічкас та на роз'їздах Шлюзовий та Дніпробуд.

З вересня завідуючим приписним складом призначили О. І. Авакова. Попередній керівник не впорався у повному обсязі зі своїми обов'язками.

Якщо питання, пов'язані з функціонуванням установи, почали вирішуватися, то облаштування побуту вимагало кардинальних змін. Після звільнення В. Соломахи у штаті залишився лише О. І. Аваков. Він виконував обов'язки керівника складу і експерта-товарознавця, а також як експерт-механік їздив у відрядження на станції Вечірній Кут і Марганець. Так, з вересня 1927 р. О. І. Аваков командировався до Вечірнього Кута 7 разів, Марганця 2 рази і Дніпропетровська 1 раз. При цьому ні власного, ні службового житла у придніпровському регіоні О. І. Аваков не мав, тому вимушений був постійно їздити до місця служби з Харкова. Враховуючи це, керівництво Харківської митниці поставило перед адміністрацією Дніпробуду питання про надання йому службового житла. Невдовзі дана проблема отримала позитивне вирішення, і О. І. Авакову надали службову квартиру у м. Запоріжжя, а до місця роботи і назад він приїздив так званими “робочими” поїздами, які курсували два рази на добу, або пароплавам.

Перші вантажі вартістю 20 млн. руб. прибули на адресу Дніпробуду ще наприкінці травня і очікували на розмитнення. Основна маса товарів для даного будівництва завозилася на територію СРСР через митниці у Бігосовому, Шепетівці, Одесі, Херсоні, Ленінграді і Кінгісеппі. Країнами-відправниками були США – 46,2%, Німеччина – 41,6%, Австрія – 3,7%, Чехословаччина – 2,8%, Швеція – 0,8%, Франція – 0,3%, Велика Британія – 0,1% та Іспанія – 0,1%. Так, через Одеську митницю прибуло 57% усіх товарів, Бігосівську – 38%, Шепетівську – 4%, Ленінградську портову – 0,8% і Кінгісеппську – 0,2%, а Херсон використовувався як перевалочна база, де вантажі, що пройшли розмитнення в Одесі, переводилися з морських суден на річкові і відправлялися Дніпром до Кічкасу.

Протягом 1927 р. на станції Кічкас розмитнили 15 млн. 60 тис. кг вантажів, з них залізницею прибуло – 13 млн. 366 тис. кг і пароплавами, з Одеси по Дніпру, – 1 млн. 694 тис. кг. Їхня загальна вартість склала 3 млн. 22 тис. доларів США. Асортимент імпорту був дуже широким. Користувалися попитом різноманітні гідравлічні машини, зокрема підйомні крани, локомотиви, автомобілі, вагонетки і запчастини до них: залізні балки, різноманітний профіль з металу, мостові ферми та інші метало-

конструкції; вимірювальні й геодезичні прилади. Не обходилося і без курйозів. Під виглядом вимірювальних приладів адміністрація будівництва замовила келихи для пива іноземного виробництва.

Також через приписний склад проходили всі вантажі, що надходили на адресу іноземних фахівців, які працювали при Американській та Німецькій Консультаціях. У більшості це предмети побуту і продукти. Так, наприклад, фірма "Купер" забезпечувала фахівців Американської Консультації різноманітними консервами та постільною білизною. Всього ж протягом року на митному пункті при станції Кічкас пройшли догляд речі шести членів іноземних консультацій.

Таким чином, Харківській митниці спільно з Управлінням Головного інженера Дніпробуду у короткий проміжок часу вдалося створити ефективно працюючий митний пост при одному з найбільших будівництв колишнього Радянського Союзу. І основним підтвердженням цього є вагомі статистичні показники роботи даної установи.

УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІКОЮ СРСР У 1920-х рр. В ОЦІНКАХ ДОСЛІДНИКІВ ДОБИ "ПЕРЕБУДОВИ"

Шеремет В'ячеслав Юрійович

Дніпропетровський національний університет імені Олеся Гончара

Зміна доктрини розвитку якоїсь держави, як правило, відкриває нову сторінку її історії. Перетворення, які мають місце в такі часи, звісно, оцінюються по-різному, проте можна стверджувати напевно, що зміни рано чи пізно вплинуть на оновлення суспільства, а отже, і його інститутів. Перетворення, які відбувались в останні роки існування СРСР, наглядно демонструють цей факт. Політичне керівництво держави анонсувало послаблення ідеологічного тиску, що вилилось у лібералізацію режиму та призвело до певного політичного плюралізму у суспільстві. Поруч з політико-ідеологічними змінами в Радянському Союзі відбувались економічні реформи, метою яких було допущення приватного капіталу в господарство країни. Як наслідок, невміле реформування системи призвело до загострення економічної кризи і було одним з основних факторів майбутнього розпаду держави. Ситуація осмислювалася й радянськими гуманітарними науками. Історики, зокрема, зосередили свою увагу на дослідженні періоду проведення нової економічної політики 1921–1929 рр., оскільки характерні риси непу були схожими з деякими засадами перебудови. Серед них: державний капіталізм, тобто зосередження "керівних висот" в руках держави та вільна конкуренція між приватним та державним капіталами; панування приватного капіталу у сфері роздрібної торгівлі – децентралізація системи постачання товарів, яка призводить до