

НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ  
ІНСТИТУТ ІСТОРІЇ УКРАЇНИ  
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
УНІВЕРСИТЕТ МИТНОЇ СПРАВИ ТА ФІНАНСІВ  
РНЦ ВСЕСВІТНЬОЇ МИТНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ  
АКАДЕМІЯ СОЦІАЛЬНИХ НАУК УКРАЇНИ

ХІІ міжнародна наукова конференція

# **ІСТОРІЯ ТОРГІВЛІ, ПОДАТКІВ ТА МИТА**

25–26 жовтня 2018 р.  
Дніпро

**Тези доповідей**

ипотечного кредиту в формуванні ринку земельної власності в белорусських губерніях.

## АРТІЛІ У СТРУКТУРІ РОСІЙСЬКИХ МИТНИХ ЗАКЛАДІВ (КІНЕЦЬ ХІХ – ПОЧАТОК ХХ ст.). НА МАТЕРІАЛАХ ХАРКІВСЬКОЇ СКЛАДСЬКОЇ МИТНИЦІ

Дейнеко Сергій Миколайович

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

Структура внутрішніх складських митниць складалася зі штатних службовців, вільнонайманих працівників та робітників митних артілей.

Фіскальні мотиви підштовхнули державу створити монополні митні артілі. Вперше таку створили при митниці у Вержолово (сучасн. Вірбаліс, Литва) в 1868 році. Це відбулося за два роки до офіційного затвердження Міністром фінансів 6 березня 1870 р. Положення про митні артілі. Згідно з ним, при всіх митних закладах засновувалися артілі, які надавали послуги з виконання вантажних робіт. Дана організація була монополістом в наданні подібних послуг та працювала в межах Статуту, затвердженого в Департаменті митних зборів.

У квітні 1870 р. до Харківської міської Думи звернулися коломенський міщанин Петро Грязнов та селяни Павло Васильєв і Єгор Панов з проханням дати дозвіл на заснування в Харкові біржової артілі, яка б також мала право працювати при Харківській митниці. Міський голова М. Шатунов письмово клопотався з цього питання перед управляючим митницею А. П. Твердянським, який 13 серпня 1870 р. звернувся до Департаменту з проханням дозволити заснувати таку артіль при Харківській митниці. Невдовзі з Петербурга надійшов дозвіл.

Структурно артіль складалася зі старости і писаря, які, в свою чергу, мали помічників та виборних і артільників. Староста і писар були головними представниками артілі у відносинах з митниками, купцями та їх експедиторами. Всі грошові надходження і зобов'язання артілі знаходилися під їх контролем. Також староста мав право робити знижки за вантажні роботи (не дивлячись на офіційно затверджену таксу виконаних робіт), для користі справи.

Виборні – це члени артілі які керували роботами на окремих напрямках, наприклад, на залізничній станції, в пакгаузах (складах) або відповідали за транспортування вантажів від станції до складів. Виборні повинні разом з артільниками (рядовими членами артілі) в залежності від обсягу роботи набирати поденних робітників для виконання вантажних робіт. Основний обов'язок виборних – слідкувати за прийомом, оглядом та випуском товарів, бути присутнім при складанні актів про виконану роботу.

Артільники безпосередньо контролювали поденних робітників на місцях та займалися, за вимогами митників, зважуванням пробних партій товарів. Весь необхідний реманент, різноманітні мотузки для роботи артілі, купувалися на спільні кошти членів артілі. Головна риса всіх артілей в Російській імперії – самоврядування. Прообразом митної артілі були артілі біржові, які вперше виникли ще в 20-х рр. XVIII століття. Головні риси, які відмежовувала митні артілі від більшості інших подібних організацій: 1. Артілі при митницях винаймали до себе на роботу поденних робочих, тобто артіль – це невелике капіталістичне підприємство, а самі артільники – акціонери; 2. Митні артілі створені за ініціативою держави, тоді як всі інші умовно можна вважати громадськими організаціями, бо ініціатива про їх заснування виходила від підприємливих обивателів. На думку дослідника XIX ст. О. Ісаєва, створення митних артілей зменшило кількість крадіжок товарів, знизилися обсяги товарів, за які не було сплачено мито, бо артільники мимоволі були помічниками митників. Їх прибуток залежав від кількості виконаних вантажних робіт. На жаль, розміри прибутку артілі при Харківській митниці на даний час нам невідомі.

Усі вантажні роботи проводилися на платній основі. Циркуляром Міністерства фінансів затверджено перелік товарів, послуг та грошові суми за їх виконання, так звана такса. Для 10-ти митниць розташованих на західному кордоні Російської імперії, а також Варшавської, Миколаївської, Севастопольської, Ренійської, Ізмаїльської та Харківської затверджена спільна такса для імпорتنих товарів. Список складався з 218 товарних груп. У 178 товарних групах вартість розвантаження одного пуда коштувала 1 коп., в інших групах – від 3/8 до 1/2 копійки. Великоваговий товар, такий як екіпажі, фургони, вивантажували за 0,75–1 руб. за штуку. Артілі при митних закладах надавали такі платні послуги: 1. Розвантаження та переміщення товарів в митні пакгаузи; 2. За доглядові роботи, зважування вибіркового проб товарів, переміщення на горішні поверхи та випуск товарів з пакгаузу; 3. За догляд товарів у вагоні з відвантаженням не більш, як половини вантажу; 4. За догляд товарів у вагоні без вивантаження; 5. За обшивку товарних місць повстю або рогожею; 6. За об'язку товарних місць мотузкою. Наприклад, за обшивку повстю або рогожею артіль брала по 10 коп. з товарного місця.

Окремі розцінки були на пасажирський багаж: 1. Вивантаження з вагонів та доставка багажу до місця митного контролю – 10 коп. з одного багажного місця незалежно від розміру та ваги; 2. За вивантаження та завантаження пасажирського багажу, який відправляється транзитом без пасажирів, береться плата – 10 коп. з місця, до речі, плату за дану послугу здійснює залізниця. За поштові посилки, різної ваги, сплачували від 1 до 30 коп. за фунт. Якщо посилка важила більше, ніж 3 пуди, то за неї потрібно сплатити 50 копійок. У 1872 р. секретар Харківської митниці Левінський стверджував, що подібні розцінки не всім купцям до вподоби.

Вони заявили, що можуть залучити до вантажних робіт своїх людей і послуги митної артілі їм не потрібні. На що керівництво Харківської митниці зробило наступну заяву: "... выгрузка товарных мест из вагонов, установка оных в таможене и находящихся в ведении таможни помещеннях, производство товарным местам отвесов, представление товарных мест к таможенному досмотру, клеймение и пломбирование товаров, обратная укладка досмотренных товаров в помещения, постановка на места в пакгауз, выпуск товаров из таможни и прочее предоставлено исключительно таможенной артели и затем никакие без ведома артели к означенным работам допускаемы быть не могут. Все означенные работы производятся артелью за установленную плату по таксе, утвержденной Департаментом таможенных сборов и обязательной как для торгующих при таможене, так равно и для артели. Эта такса пририта к дверям таможни, где и можно видеть ее во всякое время".

Таким чином, артілі були складовою частиною митних установ і виконували вантажні роботи на станціях і складських приміщеннях. Їх робота чітко регламентувалася Положенням про митні артілі та розцінками на різноманітні види робіт, затвердженими Департаментом митних зборів. Це запобігало можливим фінансовим зловживанням з боку артільників. Також вони, самі того не бажаючи, ставали помічниками митників у боротьбі з контрабандою. До недоліків даної системи треба віднести безальтернативність, з якою зіштовхувалися підприємці під час вантажних робіт на митниці.

## **ФІНАНСОВІ АСПЕКТИ ЗАКОРДОННИХ ПОДОРОЖЕЙ УЧНІВ СЕРЕДНІХ НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДІВ РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ НА ПОЧАТКУ ХХ ст.**

Савчук Надія Іванівна

*Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника  
(м. Івано-Франківськ)*

У другій половині ХІХ – на початку ХХ ст. у Російській імперії та тій частині українських земель, що входили до її складу, відбувався поступовий розвиток екскурсійної справи. Подорожі та відвідування знакових місць стали елементом дозвілля для багатьох людей. Значну увагу приділяли учнівським екскурсіям, які з серпня 1900 р. відповідно до циркуляра міністерства народної освіти стали складовою освітньо-виховного процесу. Окрім коротких прогулянок та відвідин визначних місць у населеному пункті, де розташовувався навчальний заклад, популярними були й тривалі подорожі далеко за його межами. Окремі заклади середньої освіти, переважно гімназії та училища, практикували поїздки своїх вихованців за