

ЕКОНОМІЧНА ТЕОРІЯ ТА ІСТОРІЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ДУМКИ

УДК 656.2

І. В. Лантух, доц., канд. екон. наук

Харківський національний автомобільно-дорожній університет, Харків, Україна

Будівництво вітчизняної залізниці та розвиток її інфраструктури наприкінці XIX ст.

У статті обґрунтовується економічна необхідність спорудження в Україні наприкінці XIX ст. залізниці та її інфраструктури, що знайшло своє вираження у будівництві під'їзних колій, які забезпечували ритмічність та ефективність роботи всієї залізниці в цілому. Досліджено їх значення для промислового розвитку різних регіонів України.

залізниця, під'їзні колії, інфраструктура залізниць, державне фінансування, залізничні тарифи

И. В. Лантух, доц., канд. екон. наук

Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет, Харьков, Украин

Строительство отечественной железной дороги и развитие ее инфраструктуры в конце XIX ст.

В статье обосновывается экономическая необходимость сооружения в Украине в конце XIX ст. железных дорог и их инфраструктуры, которая нашла свое выражение в строительстве подъездных путей, обеспечивающих ритмичность и эффективность работы всей железной дороги в целом. Исследовано их значение для промышленного развития разных регионов Украины.

железная дорога, подъездные пути, инфраструктура железных дорог, государственное финансирование, железнодорожные тарифы

Постановка проблеми. Перехід до капіталістичного способу виробництва та початок розвитку ринкових відносин в Росії, в тому числі і в Україні, пов'язують з реформою 1861 року. Такий перехід відбувався за досить специфічних умов, серед яких можна виділити, перш за все, те, що на початку другої половини XIX ст. внутрішній ринок країни був надзвичайно нерозвинений. Це зумовлювалося такими причинами, як: низька концентрація населення, відсутність шляхів сполучення, особливо залізниць, в більшості регіонів країни, збереження в багатьох місцях натуральної форми господарювання, низька купівельна спроможність населення.

Але протягом другої половини XIX ст. в економіці Росії, а отже і в Україні, відбулися істотні прогресивні зрушення і зміни. Промисловість із мануфактурної перетворилася у фабрично-заводську. Досягнутий на цьому шляху технічний і соціальний прогрес зумовив значне зростання виробництва в усіх основних галузях капіталістичної індустрії. Промисловість стала однією з провідних галузей народного господарства країни.

Актуальність наукового дослідження обумовлюється тим, що важливою складовою економічного зростання країни з середини XIX ст. стало будівництво залізниць, адже цього вимагало виробництво, сільське господарство, гірничодобувна промисловість тощо. Протягом 1865-1900 рр. залізнична мережа Росії зросла з 3500 до 56130 км, а в Україні – з 227 до 8417 км [9, с. 105, 145; 3, с. 173]. Якщо у 1865 р. їх протяжність залізниці становила лише 6 % загальної довжини залізниць в Росії, то на початку 1900 р. вона збільшилася до 16 %. Щільність залізниць (на кожні 1000 кв. км) у 1900 р. в Україні (16,8 км) була вищою, ніж у середньому по Росії (9,9 км) [13, с. 97].

За цим показником Донецько-Придніпровський район поступався лише Російському центру. Разом з тим, розширення залізничної мережі відбувалося нерівномірно, хвилеподібно, а найбільш високі темпи приросту було досягнуто саме в 60-х та 90-х роках XIX ст.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Про зацікавленість науковців проблемою облаштування залізниць та їх інфраструктурою в досліджуваний період свідчить низка праць С. Кульчицького, Р. Белоусової, Т. Дерев'янкіна, А. Хахлюка тощо [4; 7; 13]. Проте, в цих дослідженнях увага концентрується на спорудженні залізниць, тоді як проблема інфраструктури самої залізниці майже залишається за межами дослідницьких інтересів.

Постановка завдання. Метою статті є дослідження необхідності та економічного обґрунтування будівництва в Україні залізниці та створення її інфраструктури, що виражалось у спорудженні під'їзних колій, які забезпечували ритмічність та ефективність роботи всієї залізниці.

Виклад основного матеріалу. У світі залізниці будувалися різними як за масштабом, так і за призначенням. Вони мали як місцеве, так і загальнодержавне значення і ставали своєрідним «нервом» економіки, об'єднуючи різні райони та регіони країни між собою. Проте, в Україні в досліджуваний період будувалися в основному залізниці місцевого призначення.

Будівництво залізниць намагалися здійснювати після ретельного дослідження та вивчення цього питання. Так, у 1889 р. було закінчено проектування Єлецько-Донецької залізниці. Лінія проєктованої дороги проходила із міста Єлець до ст. Краматорівка Донецької залізниці через такі міста, як Старий Оскол, Новий Оскол, Валуйки, Куп'янськ і Слов'янськ і включала так звану «малу залізницю» від м. Слов'янська до станції тієї ж назви Азовської залізниці. Довжина лінії від Єльця до Краматорівки складала 483 версти, від Єльця до ст. Слов'янськ Азовської залізниці – 474 версти.

Будівництво Єлецько-Донецької залізниці (протяжністю 957 версти) було надзвичайно актуальним для місцевого населення (приватних осіб, сільських громад), а тому міста пропонували безкоштовно землі під обладнання станції. Цей район дуже потребував будівництва залізниці, оскільки, перш за все, це був землеробський район, один із кращих у країні, що відпускав в середньому 10 млн. пудів щорічно хлібних вантажів. Завдяки спорудженню залізниці, одне лише сільське господарство виграло б не менш 1 млн. крб. щорічно на здешевленні вартості гужової доставки до станцій і на збільшенні ціни хліба на місцях. У цей час ціни на місцях були досить низькі, тому що скупщики хліба, які були невпевнені у швидкій його доставці на станцію залізниці, що була розташована за 100-120 верст, вираховували із ціни продукту не тільки вартість провозу до станцій, але й величину ризику далекої доставки. Наприклад, жито у 1888 р. купувалося в селах цього району по 15-18 коп. за пуд, і це була надзвичайно низька ціна, яка зовсім могла знищити певне значення багатого урожаю [5].

Лозово-Київська залізниця, що проєктувалася у 1890 р., була надзвичайно важлива для України, а особливо - для Полтави. Полтавське земство було зацікавлене в її будівництві, тому що з 425 верств проєктованої дороги лише 25 верств із обох кінців виходило за межі полтавської губернії, інші ж 375 верств покривали саму губернію. Від цієї дороги очікували багато чого і, насамперед, підвищення ціни на хліб. Проблема падіння ціни на хліб була надзвичайно важливою і актуальною для всієї сільськогосподарської України того часу і, перш за все, для Полтавської губернії з таких причин: по-перше, тому що вона тільки й жила майже одним вирощуванням хліба, а, по-друге, які б не були низькі ціни на хліб у різних пунктах землеробської

Росії, на Полтавщині він був неодмінно нижче, навіть за цей низький рівень. Такій ситуації сприяло те, що губернія лежала на «демаркаційній» лінії між чорноморськими та балтійськими портами і за умовами збуту знаходилася далеко і від перших, і від других. Найближчий порт Миколаїв замерзав на три зимових місяця, а тому вигіднішим було везти хліб з Полтавської губернії на Лібаву, незважаючи на необхідність сплачувати фрахт за 800 зайвих верст. Нова Лозово-Київська залізниця повинна була з'єднати Полтавську губернію із містом Севастополь, але ціни на хліб в цілому від цього не підвищувалися. Єдиною позитивною тенденцією було те, що завдяки будівництву нової залізниці місцеві ціни в Полтавській губернії зрівнювалися з цінами сусідніх губерній. Отже, з огляду на вищезазначене ця залізниця могла мати тільки місцевий інтерес.

Що стосується донецького кам'яного вугілля, то нова дорога відкривала новий прямий шлях для збуту на Київ, тому що проєктована дорога йшла майже із самого центру кам'яновугільного району України. Враховуючи фінансову сторону даного питання, будівництво цієї залізниці було вигідним. За попередніми розрахунками валовий збір проєктованої дороги по завезенню, вивезенню, транзитному, місцевому й пасажирському рухам повинен був становити 3153681 крб., тобто по 7 420 крб. на версту на рік. Якщо враховувати, що вартість будівництва однієї версти складала в середньому 40 000 крб., то прибутковість основного капіталу становила 2 000 крб. або 10 %, враховуючи, що 4 000 крб. становили витрати по утриманню й експлуатації залізниці. Отже, щорічні витрати визначалися у 6000 крб. з версти [8] і таким чином дорога була прибутковою. Разом з тим, вважалося, що ця дорога не могла мати загальнодержавного значення, її будівництво - це тільки, так званій, місцевий інтерес, інтерес трьох губерній: Полтавської, Харківської та Київської.

У квітні 1895 року комісія з будівництва нових залізниць розглядала проєкти по спорудженню нових залізниць від ст. Попасна до ст. Микитівки (або Горлівки) довжиною всього 43 версти, які передбачалося побудувати коштами товариства Південно-східної залізниці. Комісією було визнано доцільним спорудити двоколійну лінію від Попасної до Микитівки, довжиною в 43 версти, щоб отримати Кільцеву залізницю в східній частині Донецького басейну: Дебальцеве – Хоцапетовка – Микитівка. Крім свого значення, як складової частини кільцевої залізниці, нова лінія Попасна – Микитівка повинна була мати місцеве значення, тому що проходила вздовж найбагатших родовищ кам'яного вугілля і забезпечувала його максимальне відвантаження [6].

Залізничне будівництво, що сягало значних масштабів, вимагало адекватних джерел фінансування. При створенні залізничної мережі Російської імперії, до складу якої входила в цей час і Україна, сумарний обсяг капітальних вкладень до 1914 року досяг 7,7 млрд. золотих карбованців, з яких 5,6 млрд. крб., або 73 % припадало на частку державної казни. Загальна довжина приватних залізниць в цей час становила 22-23 тис. км, але їх частка в загальнодержавній мережі у 1883 р. знизилася у 4 рази, а у 1913 році із 93% до 32 %. Це дало змогу сконцентрувати управління залізницею країни в руках уряду [1, с. 86-89].

Можна стверджувати, що створення такого значного залізничного господарства було результатом взаємодії трьох потужних векторів розвитку: економіки, організації та фінансування. Якщо у 1870-1874 рр. на Україні залізницями перевозилося в середньому на рік 121 млн. пудів вантажів і 2,3 млн. пасажирів, то у 1895-1899 рр. – 1414 млн. пудів і 13,3 млн. осіб (відповідно, у 11,7 і 5,8 рази більше). Частка українських залізниць за вказані роки підвищилася із 13% до 25% у перевезенні вантажів, а у перевезенні пасажирів – з 12% до 17% [3, с. 173].

Економічна політика царського уряду, яка була спрямована на будівництво та розвиток стратегічних галузей важкої промисловості, а також і залізниць, призвела до стрімкого розширення державного фінансування останніх. Причому форми такого фінансування, як основи державної підтримки зазначених галузей, були досить різноманітними. Серед них можна виділити такі: державні гарантії, участь державних фінансів у створенні капіталів підприємств, викуп державою підприємств та продаж державних підприємств приватним власникам, позики та авансування за рахунок казначейських коштів, залишення податкових платежів протягом певного тривалого часу в обороті підприємств, державні субсидії, які надавалися, як правило, у вигляді премій за кожен одиницю виготовленої продукції, закупівлі продукції за завищеними цінами, надання дозволу на безмитне ввезення обладнання і матеріалів тощо.

Важливого значення набувало питання розвитку інфраструктури залізниць. Особливо це стосувалося спорудження під'їзних колій, які мали забезпечувати ритмічність та ефективність роботи всієї залізниці. Законом від 14-го квітня 1887 р. було затверджено «Положення про під'їзні колії» [11], яким надавався самий широкий простір приватній і громадській ініціативі у справі спорудження під'їзних колій. Закон про під'їзні колії містив у собі ретельний виклад суттєвих питань їх спорудження та експлуатації, зокрема порядку орендування й відчуження земель під ці шляхи, дозволів дослідження, експлуатації шляхів та ін. Передбачалося, що під'їзні колії могли споруджуватися і утримуватися земськими установами, міськими й сільськими громадами, акціонерними компаніями, товариствами й окремими особами. За типом вони могли бути або рейкові з механічними чи живими двигунами, або мощені, та розподілятися на шляхи загального й приватного користування.

Як зазначалося в ті часи, цей закон «трохи пожвавив діяльність з обладнання під'їзних колій» [12]. Практичне пристосування їх до місцевих потреб було поставлене в повну залежність від особистої ініціативи міністрів шляхів сполучення та внутрішніх справ. Міністром шляхів сполучення ця справа була визнана як така, що має найпершу державну важливість і вимагає усю сукупність умов внутрішньої вітчизняної торгово-промислової діяльності. В циркулярі останнього про надання сприяння обладнанню під'їзних колій, насамперед, звертає на себе увага дуже важлива, у принциповому відношенні, вказівка стосовно того, що увага повинна приділятися під'їзним шляхам не тільки до станцій залізничної дороги, але також і «до інших пунктів торговельного руху». В такий спосіб, центральна влада, спираючись на закон від 14-го квітня 1887 р., намагалася викликати місцевий почин і самодіяльність не тільки для доповнення вже існуючих залізничних колій рейковими й іншого роду «живильними гілками», але й в створенні зручних шляхів в таких пунктах, де їх зовсім не було на той час. Застосування цього «почину», який відкривав широкий простір для приватної ініціативи в справі спорудження не тільки місцевих, але й загальнодержавних шляхів, дійсно, могло впливати на розвиток і покращення шляхів сполучення повсюдно в Імперії при ретельному застосуванні тих способів і засобів, на які вказувалося в циркулярах міністрів шляхів сполучення й внутрішніх справ.

Слід відмітити узгодженість думок та дій державних чиновників тих часів, що базувалося на взаємному розумінні та підтримці. В циркулярі міністра внутрішніх справ йшлося: «Установи й особи залізничної служби, незалежно від надання на місці всілякого сприяння в розробці загальних питань облаштування тієї або іншої під'їзної колії, повинні, разом з тим, усіляко сприяти будівництву дороги. З іншого боку, начальники губерній, спираючись на зазначене сприяння установ і осіб залізничного відомства, повинні були, зі свого боку, уживати всі заходи, щоб створити необхідне об'єднання й взаємодію всіх зацікавлених у цій справі установ і осіб, відповідно сумі

інтересів кожного з них» [12]. Тому міністр шляхів сполучення, оцінюючи значення громадського й приватного почину в цій важливій державній справі, категорично заявляв, що виконання такого завдання виходить за межі його відомства, тобто інакше кажучи, вимагав енергійної роботи на місцях при особистій участі місцевих фахівців і осіб, зацікавлених у проектуванні, обладнанні й експлуатації різних типів доріг.

Звичайно, не підлягає сумніву, що таке попереджувальне відношення до важливої справи двох відомств, від яких залежало усунення усіляких адміністративних перешкод до її здійснення, слугувало значним заохоченням громадської й приватної самодіяльності. Але для повного успіху справи, необхідні були й матеріальні засоби, і, насамперед, звичайно, бажано б було залучити до неї вітчизняних капіталістів. Безсумнівно, що, навіть, і при самому енергійному припливі приватних вітчизняних капіталів, їх було недостатньо для такої колосальної справи. У циркулярі міністра внутрішніх справ враховувалася й ця обставина, оскільки зазначалося: «Якщо виявиться, що й спільна діяльність не може, за місцевих умов, забезпечити достатньо коштів на спорудження, безсумнівно, необхідного шляху, то в цьому випадку може прийти на допомогу уряд, особливо якщо з подібним будівництвом збігаються і його прямі інтереси» [12].

Очевидно, що для успішного здійснення такої ініціативи, необхідна була солідарність і підтримка з боку міністерства фінансів. При цьому, насамперед, необхідно було відмежуватися від пануючого в керівних сферах упередження щодо користування іноземними капіталами. В цілому визнавалося, що користуватися такими капіталами, при нестачі власних, тобто залучати кредитні кошти з різних джерел не тільки вигідніше штучного вилучення капіталів з інших галузей вітчизняної економіки заради будівлі доріг, але й необхідно, саме, в інтересах економії державних коштів. Для задоволення висунутих вимог необхідно було здійснити експлуатацію під'їзних колій власним коштом та з використанням власних ресурсів. З іншого боку, при будівництві механічних рейкових під'їзних колій новітніх спрощених і вдосконалених типів, наприклад, дековильської, необхідне було додавання або повернення мита з різних залізничних пристроїв, що закуповувалися за кордоном, адже «дешеві» шляхи повинні були й будуватися «дешевими» коштами.

Нарешті, визнавалася можливість та необхідність наявності деяких відхилень від практикованої тоді системи централізації тарифної справи по відношенню як до під'їзних колій, так і до основних залізничних шляхів, що споруджувалися приватним способом, тим більше, що й сам Закон 8-го березня 1889 р. «Про залізничні тарифи» надавав простір для місцевого регулювання цих питань. Згідно із вищезгаданим законом тарифи повинні були обговорюватися разом із представниками залізниць, а також представниками урядових відомств, громадських установ і вчених громад, які, згідно зі своїми статутами, мали на меті піклуватися про господарські інтереси населення й про задоволення потреб торгівлі й промисловості [2].

Висновки та перспективи подальших досліджень. Таким чином, усе вищенаведене переконливо свідчить про те, що розвиток капіталістичної економіки в нашій країні наприкінці XIX ст. йшов досить інтенсивно. Охарактеризовані заходи в цілому сприяли становленню в країні капіталістичних відносин, прискоренню розвитку не тільки важкої промисловості, а й залізничного транспорту та його інфраструктури, які пов'язували у єдине ціле економічний розвиток різних регіонів України. Тим більше, що міністерство шляхів сполучення запропонувало всім залізницям приступити до модернізації останніх, а саме до поступового збільшення вантажопідйомності рухомого складу й довести його протягом 5 років до 900 пудів на вагон [10], що

вимагало не тільки капіталовкладень, а й інженерного розрахунку й оптимізації роботи всієї залізниці в тому числі і її інфраструктури.

Список літератури

1. Белоусова Р. Создание инфраструктуры транспорта и связи в России / Р. Белоусова // Экономист. – 1998. - № 12. – С. 83-90;
2. Временное положение о железнодорожных тарифах и об учреждениях по тарифным делам // Новости и биржевая газета. – 1889. – 9 марта. - № 64. – С. 5.
3. Гуржій І.О. Україна в системі всеросійського ринку 69-90-х років XIX ст. / І.О. Гуржій. – К.: Наук. думка, 1968. – 192 с.
4. Дерев'янкін Т.І. Промисловий переворот на Україні: Питання теорії та історії / Т.І. Дерев'янкін. – К.: Наукова думка, 1975. – 280 с.;
5. Изыскания елецко-донецкой железной дороги // Новости и биржевая газета. – 1889.- 17 сентября. - № 256. – С. 9.
6. Комиссия о новых железных дорогах // Новости и биржевая газета. – 1895. – 6 апреля. - № 95. – С. 3.
7. Кульчицкий С.В. Развитие железнодорожного транспорта на Украине в дореволюционный период : автореф. дис. на соискание научн. степени к-та экон. наук / С.В. Кульчицкий. – К, 1963, - 15 с.
8. Лозово-киевская железная дорога // Новости и биржевая газета. – 1890. – 5 марта. - № 63. – С. 4.
9. Лященко П.І. Історія народного господарства СРСР / П.І. Лященко. – Т. 2. – К.: Держполітвидав УРСР, 1952. – 690 с.
10. Новости и биржевая газета. – 1895. – 7 февраля. - № 38. – С. 11.
11. Положение о подъездных путях // Новости и биржевая газета. – 1887. - №. 149, 150, 151.
12. Развитие закона о подъездных путях // Новости и биржевая газета. – 1889. – 5 (17) ноября. - № 305. – С. 7-8.
13. Хахлюк А.М. З історії становлення залізничного комплексу України (60-90-ті роки XIX ст.) / А.М. Хахлюк // Історія народного господарства та економічної думки України: Міжвід. зб. наук. праць. – Вип. 33-34 / Редколегія: Т.І. Дерев'янкін (відп. ред.). – Київ, 2002. – С.96-104; 129-134

References

1. Belousova, R. (1998). Sozdanie infrastruktury transporta i svjazi v Rossii [The creation of transport and communications infrastructure in Russia]. *Jekonomist – Economist*, 12, 83-90 [in Russian].
2. Vremennoe polozhenie o zheleznodorozhnyh tarifah i ob uchrezhdenijah po tarifnym delam [Provisional Regulations on rail tariffs and the institutions on tariff matters]. (1889). *Novosti i birzhevaja gazeta - News and stock exchange newspaper*, 64, 5 [in Russian].
3. Hurzhij, I.O. (1968). *Ukraina v systemi vserosijs'koho rynku 69-90-kh rokiv XIX st. [Ukraine in the nationwide market in 69-90 years of the nineteenth century]*. K.: Naukova dumka [in Ukrainian].
4. Derev'iankin, T.I. (1975). *Promyslovyj perevorot na Ukraini: Pytannia teorii ta istorii [The industrial revolution in Ukraine: Theory and History]*. K.: Naukova dumka [in Ukrainian].
5. Izyskaniya elecko-doneckoj zheleznoj dorogi [Researches of Elets'kii-Donetsk railway]. (1889). *Novosti i birzhevaja gazeta - News and stock exchange newspaper*, 256, 9 [in Russian].
6. Komissija o novyh zheleznyh dorogah [Commission on new railways]. (1895). *Novosti i birzhevaja gazeta - News and stock exchange newspaper*, 95, 3 [in Russian].
7. Kul'chickij, S.V. (1963). *Razvitie zheleznodorozhnogo transporta na Ukraine v dorevoljucionnyj period [The development of railway transport in Ukraine in the pre-revolutionary period]*. *Extended abstract of candidate's thesis*. Kiev [in Russian].
8. Lozovo-kievskaja zheleznaja doroga [Lozovo-Kiev railway]. (1890). *Novosti i birzhevaja gazeta - News and stock exchange newspaper*, 63, 4 [in Russian].
9. Liaschenko, P.I. (1952). *Istoriia narodnoho hospodarstva SRSR [History of national Economy of the USSR]*. K.: Derzhpolitydav URSR [in Ukrainian].
10. *Novosti i birzhevaja gazeta [News and stock exchange newspaper]*. (1895).38, 11 [in Russian].
11. Polozhenie o pod#ezdnyh putjah [Regulations on sidings]. (1887). *Novosti i birzhevaja gazeta - News and stock exchange newspaper*, 149,150,151 [in Russian].
12. *Razvitie zakona o pod#ezdnyh putjah [The development of the law on sidings]*. (1889). *Novosti i birzhevaja gazeta - News and stock exchange newspaper*, 305, 7-8 [in Russian].
13. Khakhljuk, A.M. (2002). *Z istorii stanovlennia zaliznychnoho kompleksu Ukrainy (60-90-ti roky KhIKh st.) [From the history of the development of railway industry of Ukraine (60-90 years of the nineteenth*

century)]. *Istoriia narodnoho hospodarstva ta ekonomichnoi dumky Ukrainy: Mizhvid. zb. nauk. prats' - History of the economy and economic thought Ukraine: Interdepartmental technologies, Vol.33-34, 96-104; 129-134.*

Igor Lantuh, Associate Professor, PhD in Economics (Candidate of Economic Sciences)
Kharkiv National Automobile and Highway University, Kharkiv, Ukraine

The Construction of National Railway and Its Infrastructure in the End of XIX Century

The article explains the economic necessity of the railway construction in Ukraine at the end of the 19th century and service infrastructure, which resulted in the approach lines construction, which provided the entire railway system with rhythm and efficiency.

The author defines their importance for the development of a certain Ukrainian region, namely, Poltava, Kharkiv provinces, Donetsk region. It was studied their economic efficiency. While considering the question of the railway infrastructure, the author analyzed the "Regulations on the sidings," which opened up opportunities for private and public initiative to the question of its construction. Local initiative and self-activity were necessary not only to update the already existent railtrack with rail lines and other kind of rail transport branches, but also to create convenient railway lines at such sectors, where there were no lines at all. But, on the other hand, the construction was run by the state, which had a variety of, for example, forms of financing.

The Government saw the matter of the first state importance in the construction of the railway infrastructure, which requires a whole set of conditions of the inside domestic commercial and industrial activities.

railway, approach lines, railway infrastructure, public funding, rail fares

Одержано 12.05.15

УДК 336.226.11

С. В. Орлик, доц., канд. екон. наук

Кіровоградський національний технічний університет, Кіровоград, Україна

Механізм впровадження військового податку в Україні: досвід періоду Першої та Другої світових війн і сучасність

У статті розглянуто проблеми впровадження військового податку в Україні в часи Першої та Другої світових війн, а також у зв'язку з війною на Сході України (АТО). Визначено причини та наслідки впровадження військового податку з фізичних осіб. Досліджено податковий механізм справляння військового податку з фізичних осіб у різні періоди. Розглянуто повноваження та функції органів, на які покладалося адміністрування військового податку. Проведено історичні аналогії з нині діючим механізмом стягнення військового збору в Україні.

військовий податок, Перша світова війна, Друга світова війна, Україна, Російська імперія, оподаткування, податкова політика, податний інспектор, війна на Сході України (АТО)

С. В. Орлик, доц., канд. екон. наук

Кіровоградський національний технічний університет, Кіровоград, Україна

Механизм взимания военного налога в Украине: опыт периода Первой, Второй мировых войн и современность

В статье рассмотрены проблемы введения военного налога в Украине в годы Первой и Второй мировых войн, а также в связи с войной на Востоке Украины (АТО). Определены причины и последствия введения военного налога с физических лиц. Исследован налоговый механизм взимания военного налога с физических лиц. Рассмотрены полномочия и функции органов, на которые возлагалось администрирование военного налога. Проведены исторические аналогии с современным механизмом взимания военного сбора в Украине.

военный налог, Первая мировая война, Вторая мировая война, Украина, Российская империя, налогообложение, налоговая политика, налоговый инспектор, война на Востоке Украины (АТО)

© С. В. Орлик, 2015