

чество, опять же по примеру содержания консулов других стран за счет консульских сборов с торгующих в этой стране купцов. Консульский сбор позволил бы не только платить жалованье российским представителям, но и часть суммы передавать в факторную контору под проценты для нужд российских подданных в Турции (пункт 31)²⁴.

Отдельным пунктом (пункт 33) излагалась просьба организовать почтовую службу для сообщения с Константинополем через Киев, чтобы получать прейскурранты или купеческие ведомости, «а за отвос и привос писем какую-нибудь положить аксиденцию»²⁵.

Таким образом, описание торговли с Турцией, составленное курским купцом Михаилом Однорядкиным в середине 60-х гг. XVIII в., позволяет увидеть ситуацию, сложившуюся в российско-турецкой торговле, не просто с точки зрения очевидца или современника, а с точки зрения купца, непосредственно занимающегося торговлей с регионами, находящимися во владениях Османской империи. Автор описания приводит не только фактические данные о размере таможенных пошлин, различных поборов, стоимости фрахта судов и т. д., но и демонстрирует доскональное знание особенностей российско-турецкой торговли и проблемных ситуаций, изученных, возможно, на собственном опыте. Отдельного внимания заслуживает «проектная» часть документа, состоящая из предложений, касающихся дальнейшего развития российско-турецкой торговли. Примечательно то, что предложения эти достаточно конкретны и даже просчитаны с точки зрения возможности их реализации. В целом, сам документ, несмотря на некоторую сумбурность изложения и отдельные эмоциональные обороты, достаточно продуман и подготовлен, имеет практический характер и отражает не только состояние российско-турецкой торговли, но и непосредственную заинтересованность российского купечества в ее развитии.

Примечания

¹ Михнева Р. Россия и Османская империя в международных отношениях в середине XVIII века. (1739–1756). М., 1985. С. 113.

² Мейер М. С. Османская империя в XVIII веке: Черты структур. кризиса. М., 1991. С. 57–63.

³ Чечулин Н. Д. Очерки по истории русских финансов в царствование Екатерины II. СПб., 1906. С. 210–212.

⁴ РГАДА. Ф. 19. Д. 299. Л. 1.

⁵ Там же. Л. 13 об.

⁶ Там же. Л. 2.

⁷ Там же. Л. 2 об.–3.

⁸ Там же. Л. 5 об.–6.

⁹ Там же. Л. 3.

¹⁰ Там же. Л. 3–4 об.

¹¹ Там же. Л. 3 об.–4.

¹² Там же. Л. 5.

¹³ Там же. Л. 6.

¹⁴ Там же. Л. 4 об.

¹⁵ Там же. Л. 5.

¹⁶ Там же. Л. 5–6.

¹⁷ Там же. Л. 6 об.–7.

¹⁸ Там же. Л. 7–7 об.

¹⁹ Там же. Л. 7.

²⁰ Там же. Л. 8, 12.

²¹ Там же. Л. 9–10.

²² Там же. Л. 11–11 об.

²³ Там же. Л. 13 об.

²⁴ Там же. Л. 13.

²⁵ Там же. Л. 13 об.

Е. А. Солонченко

ТАМОЖЕННЫЙ НАДЗОР НА АЗИАТСКОЙ ГРАНИЦЕ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ: СПЕЦИФИКА ОРГАНИЗАЦИИ В 80-х гг. XVIII в.

К началу 80-х гг. XVIII в. Россия превратилась в одну из ведущих мировых держав. Но огромные пространства империи порождали ряд серьезных проблем, связанных с внешнеполитическими угрозами, трудностями в охране протяженной государственной границы, слабой освоенностью

приграничных территорий и др. Обеспечить эффективную защиту экономических интересов страны в таких условиях было крайне сложно. Расширение территории Российской империи, установление новых торговых путей, рост объема торговых операций и изменение внешнеэкономической и политической обстановки требовали совершенствования таможенно-тарифного регулирования, увеличения количества таможен для контроля за торговыми потоками, а практика организации таможенного дела порождала необходимость улучшения управления деятельностью таможенных органов.

Для усиления таможенного контроля на западных рубежах империи еще в 1754 г. был учрежден институт таможенных объездчиков, на который возлагалась обязанность пресечения контрабанды. Европейская граница России стала охраняться в две линии: в первой несли службу армейские подразделения или иррегулярные казачьи войска, во второй совершали разъезды вдоль границы вольнонаемные таможенные объездчики¹. В декабре 1779 г. таможи с заставами были переданы в подчинение губернским Казенным палатам под общий контроль генерал-губернаторов².

К этому времени на азиатской границе России единой таможенной системы не существовало. Не было и единого Азиатского тарифа: на отдельных участках применялись различные таможенные правила и нормы. На Сибирской линии, в состав которой входили Кяхтинско-Троицкая коммерческая экспедиция, Цурухайтуевская пограничная таможня, Ямышевская пограничная таможня и Семипалатинская пограничная таможня с заставами, действовал Кяхтинский тариф 1761 г. с дополнениями 1762 и 1770 гг.³ На Оренбургской линии (Оренбургская и Троицкая пограничные таможи с заставами) сбор пошлин осуществлялся на основании Оренбургского тарифа 1777 г. В Астраханской портовой и Кизлярской пограничной таможах с заставами определяющими были нормы Астраханского тарифа 1754 г. с учетом изменений, внесенных Таможенным уставом 1755 г. и указом 1762 г.⁴

Такая разобщенность, объяснявшаяся неодинаковым значением для российской экономики провозимых через эти участки товаров, затрудняла работу таможенных чиновников и осложняла обеспечение таможенного надзора. Негативно влияла на работу таможенных органов и неустойчивая политическая обстановка в азиатском регионе, «прозрачность» и большая протяженность границы. Таможенный надзор здесь осуществлялся лишь в местах наиболее оживленных торговых путей. Переходные пункты и таможенные присмотры, на которых находились досмотрщики, не были связаны в единую цепь таможенной охраны. В отличие от западных рубежей империи, институт таможенных объездчиков в большинстве таможен по азиатской границе был введен лишь в конце XVIII в.

Сложность состояла еще и в том, что руководство охраны государственной границы не было централизовано. С одной стороны, за безопасность российских рубежей отвечало военное ведомство; с другой — эта функция входила и в сферу деятельности Коммерц-коллегии, руководившей таможенной службой. Подчиненность охраны границы разным ведомствам негативно сказывалась на работе таможенных органов и на общем порядке пограничной службы, так как приводила к разобщенности и несогласованности в действиях. Причем, такая ситуация складывалась как на европейском, так и на азиатском участках российской пограничной линии: форпосты были удалены друг от друга, их охрана не справлялась с возложенными на нее задачами⁵.

Окраинное положение, отдаленность «азиатских» таможен от центра повышали степень влияния на них местных органов власти. Хотя деятельность таможенных служб регламентировалась указами и предписаниями, поступавшими из Сената и Коммерц-коллегии, центральное руководство не всегда оперативно реагировало на возникавшие по таможенному ведомству проблемы. Поэтому деятельность таможенных структур на азиатской границе во многом определялась распоряжениями губернской администрации.

С проведением губернской реформы Екатерины II все таможи на азиатской границе, аналогично с таможнями на западных рубежах, были подчинены Казенным палатам. При Палатах создавались Таможенные экспедиции во главе с советником таможенных дел⁶. Советник должен был на основании законов разрешать возникавшие у таможенных чиновников вопросы и затруднения по торговым и пошлинным делам, а «чего он сам не сможет решить — относиться в Казенную палату». Если советник считал нужным что-либо изменить в таможенном законодательстве, дополнить или конкретизировать, то обязан был «с крайней осмотрительностью представлять о том в Палату»⁷. По указу Сената от 17 сентября 1782 г. советнику поручалось: 1) не менее трех раз в год объезжать пограничную таможенную стражу и контролировать ее деятельность; 2) посещая как можно чаще таможни, следить за их служителями; 3) поправлять все недочеты и ошибки в работе таможенников, а о замеченных преступлениях доносить Казенной палате⁸. Таможенный советник со своей стороны, как и директор таможни, раз в год представлял президенту Коммерц-коллегии доклад о доходах по торговле⁹. Тем самым правительство надеялось путем сверки приходивших из разных инстанций доку-

ментов составить реальную картину таможенных доходов и расходов, исключив возможность подлога документов или отдельных данных.

Советник таможенных дел выступал в качестве связующего звена между руководством таможни, Казенной палатой и канцелярией генерал-губернатора. Введение института таможенных советников должно было повысить эффективность взаимодействия этих учреждений, но на практике привело к дальнейшей бюрократизации госаппарата. Таможни не имели права самостоятельно выносить решение по каким-либо вопросам. Только после рассмотрения дела в Казенной палате оно могло быть закрыто¹⁰. Такой механизм принятия решений сковывал инициативу низовых таможенных учреждений и не позволял оперативно решать возникавшие по таможенному ведомству проблемы.

В начале 80-х гг. XVIII в. правительство подвергло изменениям всю таможенную политику. В 1782 г. с разработкой нового Европейского тарифа Комиссия о коммерции приступила к пересмотру устаревших Сибирского и Астраханского тарифов¹¹. Предполагалось также скорректировать Оренбургский тариф 1777 г.¹²

Для реализации новой таможенной политики потребовалась новая пограничная стража, которая, не сильно обременяя государственную казну, поддерживала бы на границе необходимый порядок и пресекала контрабанду. 27 сентября 1782 г. вышел указ «Об учреждении особой таможенной пограничной цепи и стражи для отвращения потаенного провоза товаров»¹³. Таможенная стража должна была состоять из объездчиков и надзирателей: на каждые 10 верст пограничной линии полагалось по два объездчика, а на каждые 50 верст для наблюдения за объездчиками — один таможенный надзиратель. Вновь создаваемая структура вошла в сферу компетенции Казенных палат и губернских правлений¹⁴, тем самым еще более расширив полномочия местных администраций и усилив их влияние на деятельность таможенных служб.

Таможенную стражу планировалось сформировать в каждой пограничной губернии, где имелись таможни (и на западной границе она вскоре была учреждена). Был поднят вопрос и о создании подобной стражи в азиатской части России. В ходе его обсуждения наглядно проявилась специфика организации таможенного надзора на российско-азиатской границе, в частности, на пространных Оренбургской и Сибирской линиях.

В октябре 1782 г. Сенат поручил Уфимскому и Симбирскому генерал-губернатору А. И. Апухтину рассмотреть вопрос о возможности организации таможенной цепи и стражи в Оренбургском крае. В свою очередь Апухтин дал распоряжение Уфимской казенной палате, чтобы она вместе с советником таможенных дел прислала свое мнение по этому вопросу.

Уфимская казенная палата донесла, что если на Оренбургскую линию от Гурьева до Звериноголовской крепости определять на каждые 10 верст по 2 чел., то потребуется 336 объездчиков. Сверх того, на каждые 50 верст по границе по проекту предполагалось по одному таможенному надзирателю и с ним еще по два объездчика из числа определенных в запас. В итоге на Оренбургскую линию потребовалось бы 33 надзирателя, а вместе с объездчиками и запасными — 436 чел. На их содержание ежегодно пришлось бы выделять 9050 руб. (8060 руб. на объездчиков — по 20 руб. каждому; и 990 руб. на надзирателей — по 30 руб. каждому)¹⁵. Учитывая обширность края и невыгодность для государства траты такой суммы денег, Уфимская казенная палата пришла к выводу, что нет нужды учреждать здесь особую пограничную таможенную стражу. Тем более что «ни потаенных заповедных товаров малыми частями сии пограничные народы нигде, кроме назначенных мест, никогда не провозят, равно и российской стороны купечество с азиатскими народами никакой партикулярной связи и ознакомления не имеет, следовательно, и погрешностей таковых быть не уповательно»¹⁶. Новая система охраны границы была признана Палатой несостоятельной еще и потому, что каждому объездчику пришлось бы во время его перемещения по дистанции выделять военное прикрытие, без которого его легко могли захватить и увести в плен кочевники¹⁷.

В то же время Палата считала, что для соблюдения казенных интересов и пресечения возможной контрабанды, было бы целесообразно учредить в каждой пограничной крепости по одному таможенному надзирателю и по два объездчика вместе с ними. Таким образом, в этом варианте должно было быть всего 27 надзирателей и 54 объездчика. Жалованье предполагалось производить им по окладам обер-офицерских чинов¹⁸. Уфимский таможенный советник, со своей стороны, рекомендовал повысить жалованье, установив его в размере: объездчикам — по 60 руб. каждому; надзирателям — по 200 руб. в год. В общей сложности на оклады всех этих таможенных служителей должно было расходоваться 8640 руб. ежегодно¹⁹.

Генерал-губернатор Апухтин согласился с мнением Уфимского таможенного советника²⁰. Местные власти признали нецелесообразность введения единой цепи таможенной стражи, мотивируя это тем, что расходы на ее содержание не будут оправданы. Однако если сравнить суммы предпола-

гаемых затрат в первом (9050 руб.) и во втором (8640 руб.) варианте, то разница между ними окажется несущественной. А вот количество штатных единиц в последнем варианте в несколько раз меньше (81 чел. против 436). Видимо, для местных властей более важным оказался вопрос не о размерах затрат на содержание таможенных учреждений, а вопрос направленности этих расходов: лучше за счет повышения зарплаты отвратить таможенников от злоупотреблений, чем раздувать штаты и создавать излишние, как тогда представлялось, таможенные пикеты и присмотры. В итоге правительство решило не создавать на Оренбургской линии особую таможенную стражу.

Схожим было обсуждение данного вопроса применительно к таможням Сибирской линии. Командующий Линией Н. Г. Огарев в своем донесении Пермскому и Тобольскому генерал-губернатору Е. П. Кашкину подчеркивал, что объездчиков нельзя равномерно распределить по границе на 10-верстном расстоянии, как то предполагалось в указе 1782 г. Пребывание служителей таможенной стражи в незаселенной местности крайне опасно. Огарев предлагал размещать объездчиков в пограничных редутах, а надзирателей — в крепостях. А чтобы объездчики при исполнении своих обязанностей не подвергались давлению со стороны кочевников, «и не были подвержены опасности к захватыванию и увозу их в кочевья», отправлять объездчиков для осмотра дистанции только «при учрежденном из воинских на Линии состоящих команд разъезде»²¹. Правда, Огарев не учел, что в таком случае таможенная стража оказывалась в прямой зависимости от военного ведомства, а это уже расходилось с основными положениями указа 1782 г.

Словам Огарева вторила Тобольская казенная палата: «в разсуждении кочующих поблизости киргизцов полагаемые объездчики и надзиратели <...> не могут исправлять возложенной на них должности, а всегда подвержены будут опасности»²².

Невыгодность создания сплошной таможенной цепи и стражи на Сибирской линии признавали и некоторые правительственные лица. Так, член Комиссии о коммерции Т. И. фон Клингштет в поданной им «Записке относительно новосочиняемого Сибирского тарифа» (1783 г.), помимо прочего, отмечал: с учреждением таможенной стражи по всей границе казна понесет большие издержки на содержание «бесчисленного множества объездчиков», «и не известно еще, какая будет от того польза»²³.

В результате многолетней переписки правительство, как и в случае с Оренбургской линией, отказалось от идеи создания в Сибири особой пограничной таможенной стражи. Вероятно, в тот период действительно не было необходимости в создании разветвленной таможенной системы на азиатской границе, поскольку торговые потоки проходили только по известным караванным путям, подконтрольным таможням. Контрабанда, хотя и была, но в случае задержания размеры штрафов за нее не смогли бы покрыть огромных расходов на финансирование многочисленной стражи. Да и сумма государственных доходов от «азиатских» таможен значительно уступала аналогичным сборам по европейской границе. Так, командующий Каспийской эскадрой П. Шишкин в письме графу А. Р. Воронцову от 9 марта 1787 г., характеризуя положение астраханской торговли, отмечал: «Здесьняя торговля с Персией довольно расстроена, а с Индиєю и совсем нет торгова; <...> не думаю, чтобы превышали все таможенные сборы в год 55 тысяч рублей, включая в то число всю торговлю хивинскую и бухарскую, производящуюся морем. На эскадру же и порт выходит в год до 50 тысяч рублей, а иногда и более, то прибавя ко оной сумме содержание таможи и ее служителей, содержание консула, переводчиков, священника, артиллерии и гарнизонных команд, едва ли доходов будет достаточно <...>»²⁴.

Учет этих обстоятельств переориентировал правительство с обсуждения вопроса о введении сплошной таможенной цепи на решение другой проблемы: на поиск путей оптимизации работы уже существующих таможенных органов без резкого увеличения из штатов. Выход был найден в изменении мест размещения таможенных застав. Там, где прибыль от них была минимальна, заставы закрывались и переводились в пункты более активной торговли²⁵.

Однако позднее с увеличением торговых оборотов, развитием внешнеэкономических связей и путей сообщения, и, как следствие, с ростом контрабанды, отсутствие на азиатской границе специализированной таможенной стражи стало негативно сказываться на таможенных доходах государства.

Специфика организации таможенного надзора на азиатской границе проявлялась и в штатной структуре, и в решении кадрового вопроса. Во-первых, в 80-е гг. XVIII в. во многих «азиатских» таможах и заставах в штат включались толмачи и переводчики. Во-вторых, в силу нехватки кадров, в этих отдаленных регионах власти были вынуждены в больших масштабах, чем на европейской границе, привлекать на таможенную службу не только дворян и купцов, но и представителей других сословий²⁶. По той же причине в Сибири, например, и в 80-х гг. XVIII в. некоторые таможенные должности с распоряжения местных магистратов возлагались на выборных лиц (из купцов и мещан) «с зачетом службы». Такие служители, как правило, жалованье не получали²⁷.

Любопытно еще одно обстоятельство: в 80-е гг. XVIII в. правительство предприняло попытку перевести таможенных чиновников на систему «самофинансирования». Предполагалось осуществлять выплату жалования им не из центральной общегосударственной казны (когда деньги выделялись из бюджетных средств), а непосредственно из собранных при таможне пошлинных денег. Однако на азиатской границе в силу специфики самой торговли этот эксперимент не дал положительных результатов. Так как торговля носила в основном сезонный характер, то в те месяцы, когда ярмарка не проводилась, не было и никаких поступлений пошлин, и, соответственно, нечем было платить жалование²⁸.

Отмеченные выше обстоятельства, свидетельствующие о наличии специфических черт в системе организации таможенного надзора на азиатской границе, позволяют сделать вывод о принципиально различных подходах российского правительства к выстраиванию своей таможенной политики на разных стратегических направлениях. На данном этапе европейское направление оставалось ведущим. Именно поэтому здесь действовал единый Европейский тариф; именно поэтому здесь вводилась усиленная стража; именно поэтому таможенная охрана западных рубежей империи в первую очередь обеспечивалась кадрами и лучше финансировалась. Система таможенного надзора на азиатской границе значительно уступала по этим показателям «европейским» таможням России. Попытки ее совершенствования путем частных корректировок в 80-х гг. XVIII в. не дали существенных результатов.

Примечания

¹ Кисловский Ю. Г. История таможни государства Российского, 907–1995 гг. М., 1995. С. 49.

² ОГАЧелО. Ф. И-28. Оп. 1. Д. 7. Л. 25 об., 219.

³ РГАДА. Ф. 397. Оп. 1. Д. 418. Л. 202.

⁴ Там же. Л. 202 об.

⁵ Ежуков Е. Л. Горячие окраины России: Ист. очерк. М., 2000. С. 105.

⁶ ОГАЧелО. Ф. И-28. Оп. 1. Д. 2. Л. 21 об.–23.

⁷ Там же. Л. 56 об.

⁸ Там же. Л. 32–32 об.

⁹ РГАДА. Ф. 1261. Оп. 6. Д. 1461. Л. 61.

¹⁰ ОГАЧелО. Ф. И-28. Оп. 1. Д. 2. Л. 56.

¹¹ РГАДА. Ф. 397. Оп. 1. Д. 418. Л. 17.

¹² Там же. Л. 77.

¹³ РГАДА. Ф. 19. Оп. 1. Д. 327. Л. 2–4.

¹⁴ Ежуков Е. Л. Горячие окраины России. С. 106–107.

¹⁵ РГАДА. Ф. 19. Оп. 1. Д. 325. Л. 162 об.

¹⁶ Там же. Л. 163

¹⁷ Там же. Л. 162 об.

¹⁸ Там же. Ф. 1261. Оп. 6. Д. 371. Л. 9

¹⁹ Там же. Л. 9

²⁰ Там же. Ф. 19. Оп. 1. Д. 325. Л. 163 об.

²¹ Там же. Ф. 397. Оп. 1. Д. 418. Л. 81.

²² Там же. Л. 301 об.

²³ Там же. Л. 102–102 об.

²⁴ Там же. Ф. 1261. Оп. 11. Д. 1579. Л. 2.

²⁵ Там же. Ф. 397. Оп. 1. Д. 418. Л. 458–472 об.

²⁶ Там же. Ф. 1261. Оп. 6. Д. 1467. Л. 3–14.

²⁷ Там же. Ф. 397. Оп. 1. Д. 418. Л. 474 об., 475 об.

²⁸ ОГАЧелО. Ф. И-28. Оп. 1. Д. 8. Л. 153

Н. Д. Борщик

ТОРГОВЛЯ И КУПЕЧЕСТВО КУРСКОГО НАМЕСТНИЧЕСТВА В КОНЦЕ XVIII в.*

27 декабря 1779 г. было открыто Курское наместничество, границы которого совпадали с границами Курской губернии, учрежденной 23 мая того же года¹. Со времен существования Курского наместничества сохранились три «Описания», выполненные в 1784–1785 гг. курскими чиновниками: правителем наместничества А. Н. Зубовым, прокурором С. И. Ларионовым и губернским землемером И. Ф. Башиловым. Одно из них — С. И. Ларионова — было опубликовано в 1786 г. и спустя столетие перепечатано в «Памятной книжке Курской губернии на 1893 г.»; остальные так и остались в рукописях и остаются малоизвестными исследователям.