

- ⁵ Покровский С. А. Внешняя торговля и внешняя торговая политика России. М., 1947.
- ⁶ Поляков В. Л. Таможенная политика царского правительства и ее влияние на развитие отечественной промышленности в период разложения феодальной системы: (Конец XVIII — первая четверть XIX вв.): Автореф. дис. ... докт. ист. наук. Л., 1976.
- ⁷ Калиновский Б. Ф. О развитии и распространении идеи свободной торговли и о применении ее к положительным законодательствам в главных западно-европейских государствах. СПб., 1859.
- ⁸ Тюлар Ж. Наполеон, или Миф о «спасителе». М., 1996.
- ⁹ ПСЗРИ. Собр. 1. Т. 29. № 22222, 22418, 22430; Т. 30. № 23126, 23679, 23757 а.
- ¹⁰ Там же. Т. 31. № 24456.
- ¹¹ Карцов Ю. С., Военский К. А. Причины войны 1812 года. СПб., 1911. С. 49.
- ¹² Лященко П. И. История народного хозяйства СССР. Т. 1. С. 456–457.
- ¹³ Блюмин И. Г. Очерки экономической мысли в России в первой половине XIX века. М.; Л., 1940. С. 129–130.
- ¹⁴ Туган-Барановский М. И. Русская фабрика в прошлом и настоящем: Ист.-экон. исслед. 2-е изд. СПб., 1900. С. 262.
- ¹⁵ Лодыженский К. Н. История русского таможенного тарифа. С. 176.
- ¹⁶ Там же. С. 175.
- ¹⁷ Туган-Барановский М. И. Русская фабрика... С. 176.
- ¹⁸ Витчевский В. Торговая таможенная и промышленная политика России со времен Петра Великого до наших дней. СПб., 1909. С. 46.
- ¹⁹ Кулишер И. М. Основные вопросы международной торговой политики. М., 2002. С. 162.
- ²⁰ Шапошников Н. Н. Таможенная политика России до и после Революции. М.; Л., 1924. С. 13.
- ²¹ Хрестоматия по истории СССР. М., 1949. Т. 2. С. 411–412, 594.
- ²² Свечин А. А. Эволюция военного искусства. М., 2002.
- ²³ Hübner O. Die Zolleinigung und die Industrie des Zollvereins und Oestreich. Berlin, 1850. S. 34–37.

М. В. Кобрин

ОРГАНИЗАЦИЯ ТАМОЖЕННОЙ (ПОГРАНИЧНОЙ) СЛУЖБЫ НА ЗАПАДНОЙ ГРАНИЦЕ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ (1819–1822 гг.)

На проведение таможенной политики Российской империи в первой четверти XIX в. повлияли внешние обстоятельства. Выполняя решения Венских соглашений 1815 г., Российская империя вынуждена была отказаться от протекционистской политики. Под влиянием Пруссии, Австрии и Великобритании она в 1816 г. ввела таможенный тариф, который для России являлся компромиссным. По этому тарифу разрешалось ввозить в Россию товары мануфактурного производства и предметы роскоши, запрещенные по таможенному тарифу 1810 г. Однако тариф 1816 г. не касался организации торговли в Царстве Польском, являвшимся провинцией Российской империи. Она регламентировалась договорами России с Австрией и Пруссией от 3 мая 1815 г. Поэтому затем состоялись российско-пруско-австрийские переговоры о торговле на польских землях. В них принимали участие и польские уполномоченные. Результатом стало подписание двухсторонних соглашений между Россией и Пруссией, Россией и Австрией, согласно которым провозглашалась свобода торговли и судоходства на реках Царства Польского¹.

2 декабря 1819 г. был введен в действие Общий тариф европейской торговли, а 26 декабря 1819 г. император Александр I утвердил «Таможенный устав Европейской торговли»², согласно которому ликвидировалась таможенная граница между Российской империей и Царством Польским. Статья 691 устава гласила: «Пограничные таможи российские и польские, которые теперь существуют между Империей и Царством Польским, упрощаются и сама граница ликвидируется. Вместо этого на средней линии основываются контрольные российские и польские таможи»³. Российская таможенная линия была вынесена на внешние границы Царства Польского, что привело к созданию таможенного союза между Царством Польским и Российской империей.

Общий тариф Европейской торговли и устав 1819 г. позволили свободно выйти польскому сырью, полуфабрикатам и промышленным изделиям на российский внутренний рынок. С этой стороны тариф 1819 г. был выгоден для экономики Царства Польского. Но отмена почти всех запретов на ввоз в Царство Польское вызвало наплыв иностранных товаров, особенно прусских. Это привело к тому, что сальдо в польской внешней торговле оставалось пассивным. Для российской экономики тариф 1819 г. оказался очень невыгодным: он принес прибыль западноевропейским странам.

Согласно уставу 1819 г. для растаможивания товаров создавались российские таможи и заставы по всей сухопутной и морской границах, а также внутри империи и в Царстве Польском. Все таможи делились на четыре класса: 1-го класса — складываемые, 2-го — главные таможи сухопутные и морские, 3-го — декларационные, 4-го — таможенные сухопутные и морские заставы, а также контрольные таможи на средней линии.

На складываемых таможах принимали на сохранение и оформление все иностранные товары, которые хранились до 8 месяцев. На главных таможах оформлялись все разрешенные товары, а также товары, которые направлялись на складываемые таможи. Срок оформления товаров на таможах 2-го класса не превышал двух месяцев. Главные таможи имели на реках вооруженные катера и шлюпки⁴.

На декларационных таможах пропускали все товары. При этом часть товаров оформлялась на этих таможах, другая — направлялась на какую-нибудь складываемую таможду для уплаты пошлины («очистки»). Однако на декларационных таможах в Царстве Польском не разрешалось брать пошлины с привозных товаров и их отправляли на главные таможи⁵.

Таможи и таможенные заставы 4-го класса оформляли ограниченный перечень товаров. На их «очистку» отводился месяц. На другие таможи товары для дальнейшего оформления направлять не разрешалось. Все контрольные таможи на средней линии между Российской империей и Царством Польским пропускали товары, за которые были уплачены пошлины на варшавской, люблинской и новодворской таможах. При желании на контрольных таможах можно было внести плату за провоз товара в империю, при этом разрешалось не довозить его на главную таможду. Но перечень товаров, за которые нужно было вносить платежи на контрольных таможах, был ограниченным. Кроме того, Брест-Литовская и Устилужская контрольные таможи имели право пропускать товары, которые поступали на складываемые таможи в Российской империи⁶.

Вывоз товаров из внутренних районов Российской империи разрешалось производить через все виды таможен, однако пошлина бралась только на некоторых из них. При вывозе товаров за пределы Царства Польского пошлина бралась главными или декларационными российскими таможами в Царстве Польском⁷. Пошлина бралась на таможах, которые находились на границе с Пруссией (палангенская, гарждовская, юрбургская) и Австрией (дружкопольской, радивиловской, волочинской, гусятинской, исаковецкой), а также на всех портовых таможах.

В Царстве Польском были основаны: российская складываемая таможа 1-го класса в Варшаве, 4 главные таможи 2-го класса в Люблине и Новодворе и контрольные таможи на средней линии в Гродно и Ковно; 13 декларационных таможен 3-го класса на внешней границе Царства Польского (Вербален, Рачки, Щучин, Кольно, Харжели, Нешава, Слупцы, Калиш, Пражка, Челядь — на границе с Пруссией; Красеница — на границе области вольного города Кракова; Завихост, Далгобышев — на границе с Австрией); 7 контрольных таможен 4-го класса на средней линии (брестская, устилужская, ганиондская, харощинская, техановецкая, нурецкая). Из них гродненская главная таможа и 7 контрольных таможен вошли в состав Гродненского таможенного округа, который был создан в 1819 г.

Существование такой сложной системы российского таможенного контроля определялось тем, что, находясь в составе Российской империи, Царство Польское имело государственные границы как с таможами на востоке, так и на западе. Поэтому грузы, которые приходили из Царства Польского на территорию Российской империи, облагались таможенными пошлинами, как иностранные.

Таким образом, по новому «Таможенному уставу» планировалось вынесение таможенной линии на внешние границы Царства Польского, что потребовало административной перестройки российского и польского таможенного аппарата. Для выработки условий реорганизации таможенного управления в Царстве Польском в октябре 1819 г. в Варшаве был создан Особый комитет. В него вошли: сенатор М. М. Новосильцев, председатель правительственной комиссии финансов и казначейства А. А. Венглинский, статс-секретарь И. В. Соболевский, генерал-майор А. Я. Ланг, действительные статские советники Л. С. Байков и Ф. Х. Вирст, референдарий Государственного совета Царства Польского А. А. Грайбнер⁸.

Для управления российскими таможами в Царстве Польском создавалось Главное управление торговых и таможенных дел, которому подчинялись российские таможи. Оно вело торговые дела в Царстве Польском и на сухопутной границе от Палангена до Дубосар. Главное управление начало свою работу 19 января 1820 г., и его возглавил начальник российских таможенных и торговых дел генерал-майор А. Я. Ланг.

Потери, которая понесла российская экономика в результате действия тарифа 1819 г., а также невыполнение западноевропейскими странами Венских соглашений о свободной торговле убедили правительство Александра I в необходимости введения протекционизма на российские товары. 24 марта 1822 г. был подписан манифест, который провозглашал введение протекционистского тарифа по европейской торговле. В зависимости от нужд народного хозяйства тариф делил все предметы импорта на четыре группы. Товары, которые относились к 1-й группе, были запрещены к вывозу, 2-я группа товаров облагалась высокой пошлиной, 3-я группа — умеренной пошлиной, а 4-я группа с товарами первой необходимости объявлялась беспошлинной. Таким образом, экспорт товаров по тарифу 1822 г. был чрезмерно облегчен. В 1822 г. в Царстве Польском был введен отдельный тариф,

который не носил запретного характера. Это было уступкой западноевропейским странам, потому что их товары могли легко попадать на польский, а потом и на российский рынок.

С 1810 по 1822 г. для охраны границы привлекалась казацкая пограничная охрана, которая частично выполняла функцию наблюдения за таможенной охраной. Перенос российской государственной границы на внешние границы Царства Польского и ликвидация внутренней границы с Царством Польским (заменена средней линией) сделали ненужным использование казацкой пограничной охраны для военного прикрытия внутренних границ. Поэтому в начале 1820-х гг. на участке средней линии казацкую охрану перенесли на второй эшелон.

9 июля 1822 г. было принято решение, согласно которому таможенная охрана стала размещаться на первой линии охраны границы. Цепь, которая состояла из донских и бугских казаков, с границы была снята и размещена после таможенной границы на расстоянии от 3 до 5 верст. Эти меры принимались для того, чтобы охрана «не решалась на злоупотребления»⁹. Казацкой военной охране было приказано вести наблюдение за действиями таможенной охраны, осуществлять поиск контрабандистов и других нарушителей границы, которые смогли обмануть охранников первой линии. Таким образом, казацкая охрана преобразовалась в контролирующую структуру, которая следила за деятельностью таможни и прекращала попытки контрабандного перевоза товаров. В свою очередь и казаки не имели возможности вести противозаконную торговлю.

Однако казацкая охрана переводилась на вторую линию не полностью по западной границе. Правительство Российской империи решало эту проблему исходя из условий, которые складывались на конкретных участках.

В 1822 г. таможенную (пограничную) охрану было решено пополнять воинскими нижними чинами, в первую очередь из кавалерийских частей, а также из отставных солдат и инвалидов. Для более надежной охраны границы на отдельных ее участках через каждые пять верст были построены казенные дома, а между ними биваки. С 1823 г. в дополнение к конным объездчикам были выделены для несения охраны еще и стражники — пешие воины.

Однако принятые меры не привели к уменьшению контрабанды. После введения манифеста, который носил протекционистский характер, ввоз многочисленных иностранных товаров — предметов роскоши и товаров мануфактурного производства — в Россию был или совсем запрещен, или обложен высокими пошлинами. Это привело к резкому увеличению контрабандных товаров. Вольнонаемные объездчики и казаки не справлялись с охраной границы, потому что не хватало специалистов и средств. Например, на одном из западных участков границы в каждом из шести пунктов было только по одному таможенному смотрителю и 10–12 конных объездчиков. В Радзивилловском таможенном округе (продолжительность 483 версты) службу несли только 332 конных объездчика, а в Любовском (437 верст) — 64 конных объездчика и 56 сторожей¹⁰.

Руководству российских таможенных и торговых дел не удалось покончить с коррупцией и взятками. Очень часто местные объездчики заключали соглашение с контрабандистами, получая часть прибыли. Так, например, в пропуске контрабандных товаров в первой половине 1820-х гг. были обвинены объездчики ганензской таможенной дистанции. Контрабандные товары были спрятаны в доме объездчика на кордоне в деревне Бела Новацкая. В занятии контрабандой обвинялись таможенный чиновник Букинский и таможенный смотритель Мошанский¹¹.

Таким образом, реорганизация таможенной службы на западной границе Российской империи была следствием принятия Россией Таможенного устава европейской торговли 1819 г., тарифа 1819 г. и манифеста 1822 г. В этих документах нашли отражение условия Венского конгресса о свободе торговли в границах Речи Посполитой 1772 г. Ликвидация таможенной границы между Российской империей и Царством Польским и установление таможенного союза двух государств — Царства Польского и Российской империей — потянула за собой реорганизацию всего таможенного командования, а также системы военного прикрытия границы. В связи с переносом основной границы империи на внешнюю границу Царства Польского использование казаков на охране средней линии стало менее необходимым, и они были переведены во второй эшелон. С 1822 г. основные функции по охране западной границы были переданы Министерству финансов.

Примечания

¹ Страхова Н. П. Тариф 1819 г. во внешнеполитических планах России // Вестник Московского ун-та. Сер. 8. История. 1990. № 3. С. 48–49.

² ПСЗРИ. Собр. 1. Т. 36. № 28030.

³ Там же. С. 489.

⁴ Там же. С. 418.

⁵ Там же. С. 419.

⁶ Там же.

⁷ Там же. С. 420.

⁸ *Обушенкова Л. А.* Королевство Польское в 1815–1830 гг.: Экон. и соц. развитие. М., 1979. С. 229.

⁹ На страже границ Отечества: История погранич. службы. М., 1998. С. 170.

¹⁰ Там же. С. 183.

¹¹ НИИАГро. Ф. 1. Оп. 2. Д. 48. Л. 1.

К. Лятавец

МЕСТО ТАМОЖЕННЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ ЦАРСТВА ПОЛЬСКОГО В ФИНАНСОВОЙ СИСТЕМЕ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ 70-х гг. XIX в.

Ликвидация внутренней таможенной границы, отделявшей Царство Польское от остальных земель Российской империи, произошла 1/13 января 1851 г. Реализация нового таможенного закона привела к складыванию в Царстве Польском российской модели таможенной администрации. Здесь были учреждены таможни четырех классов. Все пространство Царства Польского было разделено на таможенные округа: Вержболовский, Калишский и Завихвостский¹.

В начале 1851 г. в Царстве Польском действовали 10 таможен 1-го класса, 8 — 2-го класса, 11 — 3-го класса, 18 таможенных застав и складочная таможня в Варшаве². Класс таможни зависел от объема потока проходящих через нее товаров. На статус таможни влиял также район отправки товаров. В таможнях 1-го класса облагали пошлиной все товары, ввезенные в империю. В отношении остальных таможенных органов действовали ограничения, вытекающие из особых инструкций Департамента внешней торговли (Департамента таможенных сборов) Министерства финансов.

Размещение органов таможенного контроля в Царстве Польском на границе с Австрией и Пруссией было предварено глубоким анализом данных о товарных потоках. При этом учитывался ранее имевшийся опыт. В этой связи необходимо упомянуть о деятельности Правительственной комиссии, решения которой, утвержденные Государственным Советом, вступили в силу до конца 1850 г.³

При анализе географического размещения таможенных органов заметно, что они были устроены на наиболее важных дорогах, идущих через границы империи с вышеупомянутыми государствами. Это были как сухопутные, так и железные дороги. Исключение представляла собой таможня у Границы, которая занималась досмотром пассажиров и товаров на железной дороге из Вены в Варшаву. Надо также упомянуть о складочной таможне в Варшаве, которая была значительно удалена от границ империи.

Со временем в структуре таможенной администрации Царства Польского произошли достаточно серьезные изменения. Они были обусловлены рядом факторов. К ним относятся развитие железных дорог и возникновение специальных пограничных переходов, изменения в объеме потока товаров на территории Российской империи и др. В январе 1867 г. в Царстве Польском функционировало 8 таможен 1-го класса, 6 — 2-го класса, 11 — 3-го класса, 10 таможенных застав и 22 погранперехода, служащих только для личного передвижения⁴.

Указанная система местных таможенных органов претерпевала непрерывную эволюцию. В первой половине 1870-х гг. в Царстве Польском (Варшавском генерал-губернаторстве) действовали 10 таможен 1-го класса (Вержболовская, Граевская, Пеплувская, Нешавская, Александровская, Щипиорнская, Верушовская, Сосновицкая, Границкая, Михаловицкая). Однако число аналогичных учреждений 2-го класса уменьшилось до 3 (Томашевская, Гербская, Прашская). Число таможен 3-го класса не претерпело изменений, как и число переходных пунктов. Зато сеть таможенных застав увеличилась до 14⁵.

Департамент таможенных сборов старался не увеличивать расходы по содержанию подчиненных ему структур. С этим связано понижение в статусе некоторых таможен 2-го класса до уровня мелких таможенных застав. При этом была создана новая таможня 1-го класса в Александрове Пограничном (Александрове Куявском). Действия таможенного департамента, надзирающего за поступлениями в бюджет таможенных пошлин, имели основания. Возникновение пограничного железнодорожного перехода с Германией привело к переносу товаропотока именно к вновь образованному учреждению. Аналогичным образом обстояло дело, например, в 1877 г., когда железнодорожную линию Ковель — Люблин — Варшава — Млава довели до границы с Германией. Тогда в Млаве вместо