

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

переходного пункта была образована таможня 1-го класса. Лежащая же поблизости от Млавы Пеплувская таможня 1-го класса деградировала до уровня таможенной заставы⁶.

Географическое положение таможенных учреждений играло немаловажное значение в таможенной политике и торговле. Импорт и экспорт товаров по сухопутным дорогам из Европы в Россию проходил через таможенные учреждения, действовавшие в Царстве Польском. Анализ сумм таможенных пошлин, собранных этими учреждениями, указывает на их достаточно серьезную роль. В 1870–1876 гг. из 20 таможен Российской империи, приносящих наиболее крупные поступления в казначейство, 5 находилось на территории Варшавского генерал-губернаторства.

Среди таможенных органов Царства Польского на первое место по поступлениям таможенных пошлин выдвинулась Вержболовская таможня. Через эту таможню проходили товары из северо-восточной части Германии в Россию. Перевозили их прежде всего по железной дороге Крулевец — Вильно. Таможенный переход был расположен в посаде Кибарты в нескольких верстах от г. Вержболово.

Второй по величине собираемых таможенных пошлин была таможня в Варшаве. Она представляла собой типичный таможенный склад, в котором оценивались товары, подвергавшиеся обложению сборами. Действовала она на таких же принципах, что и таможня в Москве. Однако, в отличие от Московской таможни, Варшавская приносила значительно меньшие доходы.

Таможни Александровская, Граевская, Границкая, Сосновицкая, как и Вержболовская, были расположены на железнодорожных линиях. На первой из них облагались пошлинами товары, перевозимые по линии Варшава — Торунь. В 1876 г. с этого учреждения получили 2257682 руб. пошлин. В 1873 г. в Царстве Польском появился очень важный элемент в сети таможенных учреждений. По случаю проведения железной дороги из Бреста в Граево и дальше к немецкому Крулевцу в этой местности решили учредить таможню. Уже к концу 1874 г. она дала поступлений почти на миллион рублей. На границе с Германией действовала также Сосновицкая таможня, через которую шли товары по железной дороге из Варшавы во Вроцлав (Бреслау).

Упомянутые таможни (за исключением Варшавской) действовали на железных дорогах из Германии в Россию. Поступления таможенных пошлин из этих учреждений в 1876 г. составили почти 9,2 млн. руб. Такой результат был обусловлен прежде всего развитием торгового обмена между двумя государствами.

На границе с Австрией действовала Границкая таможня на дороге из Варшавы в Вену. В 1876 г. она принесла 945426 руб. таможенных пошлин.

Другие таможни в Царстве Польском принадлежали к типичным учреждениям, обслуживающим путешественников и товары, перемещавшиеся по сухопутным дорогам (шоссе). Из них выделяется складочная таможня в Варшаве. Положение этого города, имевшего важное административное и торговое значение, непосредственным образом влияло на доходы местной таможни. Особое значение имело расположение Варшавы на транзитных дорогах, идущих от границы с Германией и Австрией вглубь Российской империи. Различные сборы варшавской таможни достигали после 1871 г. 3 млн. руб.

Одной из наиболее значимых была таможня в Щипиорне. Она находилась на дороге, идущей из губернского города Калиша к границе с Германией. Однако по объемам перевозимых товаров и размерам собираемых пошлин ее нельзя сравнивать с аналогичными учреждениями на железных дорогах. В отношении сумм полученных пошлин Щипиорнскую таможню можно сравнить с Нешавской, действовавшей также на границе с Германией.

Наиболее значительными таможнями на границе с Австро-Венгрией были таможни в Михаловицах Келецкой губ., Сандомире Радомской губ. и Кршешове Люблинской губ.. Остальные таможни приносили доходов не более 100000 руб. Это свидетельствует о небольшом объеме товаропотока через данные учреждения на территорию России. Однако эти таможни играли немаловажную роль для местной торговли в приграничных местностях.

Резюмируя вышесказанное, следует отметить, что таможни, действовавшие на территории Царства Польского (с 1874 г. — Варшавского генерал-губернаторства), играли важную роль в финансовой системе Российской империи. Интенсификация торгового обмена и, в частности, экспорт немецких товаров в Россию имели большое влияние на таможенную политику империи. Российское правительство старалось вести протекционистскую экономическую политику. Для этого вводились новые таможенные тарифы, содействующие защите внутреннего рынка от прилива чужих товаров. Это стало причиной роста доходов, получаемых от таможенных пошлин, что видно на примере данных Департамента таможенных сборов по Царству Польскому (см. табл.).

Пошлины, полученные в учреждениях таможенной администрации на территории Царства Польского в 1870–1876 гг.⁷

Наименование и местонахождение таможенного учреждения	Сумма таможенных пошлин (руб.)						
	1870 г.	1871 г.	1872 г.	1873 г.	1874 г.	1875 г.	1876 г.
Таможни 1–3 классов							
Вержболовская (Сувалкская губ.)	3303621	3576731	3405341	2700256	2898931	3696655	4119685
Варшавская (Варшавская губ.)	2228565	3180619	3269094	3568267	3661204	3913803	3853892
Александровская (Варшавская губ.)	887151	1235362	1329257	2148743	2118911	2389454	2257682
Граевская (Ломжинская губ.)	–	–	–	310000	983735	1184862	1964210
Границкая (Петроковская губ.)	210857	278289	225780	560840	629896	851134	945426
Сосновицкая (Петроковская губ.)	273217	290973	290876	307636	340183	455469	721566
Щипиорнская (Калишская губ.)	146984	189628	159865	185104	154734	188949	225903
Нешавская (Варшавская губ.)	159941	242348	207860	261451	176787	167721	184430
Михаловицкая (Келецкая губ.)	82129	147884	98681	137290	121520	136185	162222
Сандомирская (Радомская губ.)	2816	4839	4152	115151	121336	104577	128876
Верушовская (Калишская губ.)	20042	21331	34790	70183	70773	79807	93502
Слупецкая (Калишская губ.)	53342	34146	34448	72648	65377	84693	92239
Пеплувская (Плоцкая губ.)	8110	9269	6388	27303	42111	41763	69378
Кршешовская (Люблинская губ.)	8218	6262	5652	36276	30357	42718	52578
Завихвостская (Радомская губ.)	2703	2479	3061	33537	29840	37497	51852
Добржинская (Плоцкая губ.)	25845	12818	11719	22946	24141	30483	45583
Томашевская (Люблинская губ.)	23439	47871	42860	30539	26930	37973	40727
Прашская (Калишская губ.)	14787	20834	21298	28506	34334	32093	35721
Винцентская (Ломжинская губ.)	36997	29130	22397	20139	17566	20150	22911
Зелюнская (Плоцкая губ.)	4538	9563	4288	6733	8464	9226	18955
Пейзернская (Калишская губ.)	2601	5696	7528	8176	8776	7760	10600
Филиповская (Сувалкская губ.)	4785	8287	7683	5943	6667	9049	8296
Гербская (Петроковская губ.)	5338	7013	7451	6624	4931	7187	5461
Любичская (Плоцкая губ.)	4139	4288	5524	7573	3125	2023	3088

Наименование и местонахождение таможенного учреждения	Сумма таможенных пошлин (руб.)						
	1870 г.	1871 г.	1872 г.	1873 г.	1874 г.	1875 г.	1876 г.
Таможенные заставы							
Владиславовская (Сувалкская губ.)	12911	11718	11800	6577	9976	31501	28485
Баранская (Келецкая губ.)	3528	3795	2203	2919	3842	5381	13177
Рачковская (Сувалкская губ.)	6582	6438	3612	4153	3623	5639	12285
Опатовецкая (Келецкая губ.)	4116	6474	3996	5963	4878	6602	10189
Ратаевская (Келецкая губ.)	7281	8123	5946	5114	6116	7115	9832
Виштенецкая (Сувалкская губ.)	2436	1693	5546	14550	5086	6493	8972
Подмайданская (Люблинская губ.)	6722	2076	2734	1792	2680	2346	5451
Долгобычевская (Люблинская губ.)	1185	1168	2407	3545	4762	6472	5179
Иголомийская (Келецкая губ.)	2349	2642	2298	3683	3663	3968	4817
Богушская (Ломжинская губ.)	12223	28363	99385	91105	5347	1079	4228
Гродзиская (Калиш- ская губ.)	1041	906	733	1740	2299	2078	2767
Нездарская (Петроковская губ.)	1944	1922	1684	1137	2527	2110	2427
Подграбовская (Калишская губ.)	136	437	1122	178	2010	549	1796
Серославицкая (Келецкая губ.)	–	–	–	470	1706	2601	1788
Модржиевская (Петроковская губ.)	566	619	481	784	1257	1034	727
Лонжек- Закликовская (Люблинская губ.)	–	–	–	–	–	–	256
Общая сумма пошлин, полученных в таможнях в Царстве Польском	7573185	9442034	9349940	10815574	11640401	13616199	15227159
Общая сумма пошлин, получен- ных в таможнях Российской импе- рии (включая Царство Польское)	27054185	19919868	14840886	14013679	?	52455390	69199227

Примечания

¹ См.: Ustawa celna dla Królestwa Polskiego, Warszawa, 1851.

² Tekely W. P. Rozmieszczenie komór celnych w Królestwie Polskim po zniesieniu granicy celnej pomiędzy Królestwem Polskim a Cesarstwem Rosyjskim // Z historii państwa, prawa, miast i polonii: Prace ofiarowane Władysławowi Świkowi w czterdziestolecie jego pracy twórczej. Rzeszów, 1998. S. 260–261; Лятавец К. Таможенные учреждения в Царстве Польском в 50–60 гг. XIX в. // Исторія торгівлі, податків та мита: Зб. наук. праць. Дніпропетровськ, 2007. С. 126.

³ Tekely W. P. Rozmieszczenie komór celnych w Królestwie Polskim... S. 255–260.

⁴ Лятавец К. Таможенные учреждения в Царстве Польском... С. 130.

⁵ Государственный архив в Люблине. Фонд Актов города Люблина (1874–1915). Д. 8703.

⁶ Циркуляр Департамента таможенных сборов по таможенному ведомству от 3 августа 1877 г. за № 11928 // Указатель правительственных распоряжений по Министерству финансов. 1877. № 32. С. 819–820.

⁷ Сост. по: Государственный архив в Люблине. Фонд Актов города Люблина (1874–1915). Д. 8703.

М. М. Савченко

Д. И. МЕНДЕЛЕЕВ И ТАМОЖЕННО-ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ В КОНЦЕ XIX — НАЧАЛЕ XX в.

Идеи Д. И. Менделеева в области таможенно-тарифной политики и его роль в формировании и осуществлении таможенного протекционизма в России на рубеже XIX–XX вв. остаются до настоящего времени одной из наименее изученных частей творческого наследия ученого-энциклопедиста. Многие годы Менделеев со свойственной ему энергией пропагандировал идею индустриализации России, видел в ней единственный путь движения к экономическому процветанию и народному благосостоянию. Труд на пользу роста русской промышленности он считал одной из трех своих служб Родине, наряду с работами в области естествознания и преподавательской деятельностью.

Интерес Менделеева к общим вопросам социально-экономического развития России складывался постепенно. Первой обобщающей работой ученого в этой области стал доклад «Об условиях развития заводского дела в России», сделанный на открытии торгово-промышленного съезда в Москве (1882 г.). Об этом выступлении впоследствии он писал: «Считаю, что с этого момента мое отношение к промышленности России получает ясную определенность, сказавшуюся в 1890–1899 годах»¹. Доказывая историческую необходимость индустриализации в России, Менделеев указывает на таможенный тариф как на одну из мер поддержки отечественной промышленности: «Без первоначального покровительства, конечно, нельзя ждать даже того, чтобы на внутренних рынках свои заводы могли соперничать с готовыми уже западными заводами <...> А когда заводы вырастут, можно действовать и на английский манер, проповедуя свободную торговлю». При этом, однако, ученый выступал против покровительства отдельным лицам и предприятиям, что, по его мнению, «скорее возбуждает не предприимчивость, а искательство»².

По образному выражению одного из биографов ученого, Менделеев «все время держал ногу в экономическом стремени»³, и когда в конце 1880-х гг. настало время разработки таможенного тарифа, этой святой святынь экономической политики любого государства, он сразу был готов приступить к такой грандиозной работе. К этому времени после фритредерских увлечений 1850–1860 гг. таможенная политика России стала приобретать строго протекционистский характер. По отношению к стоимости ввезенных в страну товаров таможенные пошлины составляли: в 1857–1868 гг. — 18 %, в 1869–1876 гг. — 13 %, в 1877–1880 гг. — 16 %, в 1881–1884 гг. — 19 %, в 1884–1890 гг. — 28 %⁴.

В литературе существуют различия в понимании целей и характера таможенной политики России 1880-х гг. Н. Н. Шапошников видел в ней «рецидив меркантилизма и огульный протекционизм»; П. Б. Струве — взаимодействие фискализма и протекционизма, которое привело к созданию таможенной системы, окончательно оформившейся в 1891 г.; М. Н. Соболев признавал в ней доминирующей фискальную цель, полагая, что именно она была «блестяще осуществлена при величайшем напряжении платежных сил народной массы»⁵. Несмотря на различие в оценках, ясно, что, наряду с протекционными соображениями, интересы фиска являлись определяющими при осуществлении таможенных мер — увеличение государственных доходов было потребностью каждого дня.

Начало своего непосредственного участия в работе по пересмотру тарифа Менделеев вспоминал так: «В сентябре 1889 г. заехал, по-товарищески, к И. А. Вышнеградскому, тогда министру финансов, чтобы поговорить по нефтяным делам, а он предложил мне заняться таможенным тарифом по химическим продуктам»⁶. Ознакомившись с материалами, подготовленными для предстоящего пересмотра общего таможенного тарифа, Менделеев убедился, что рассмотрение тарифа какого-либо разряда привозных товаров в отдельности, без связи со всеми остальными, может не принести желаемого результата, потому что «теснейшая взаимная зависимость всех частей промышленности составляет одно из явлений, наиболее ясно выражающихся во всем современном промышленном движении»⁷. У ученого возник замысел составления проекта общего тарифа всех товаров, соответствующего состоянию и потребностям русской промышленности, что предполагало разработку принципов таможенной политики, а также системы распределения товаров, в которой выступала бы их взаимная связь. Менделеев, понимая, что от