



Рябиков Александр Николаевич,

заведующий кафедрой истории и методики и ее преподавания, кандидат исторических наук, доцент кафедры истории и методики и ее преподавания филиала ФГБОУ ВПО «Кубанский государственный университет», г. Славянск-на-Кубани
riybicov@mail.ru

Шаламов Сергей Владимирович,

аспирант II года обучения, направление подготовки: 07.00.02 «Отечественная история», филиала ФГБОУ ВПО «Кубанский государственный университет», г. Славянск-на-Кубани

Shalamoff.sergey@yandex.ru

Особенности реализации российской таможенной политики на Балтике во второй половине XIX в.

Аннотация. В статье рассматривается один из механизмов реализации российской таможенной политики на Балтийском море во второй половине XIX в. Основное внимание автором уделяется нормативно-правовым аспектам и особенностям борьбы с контрабандой на морских направлениях.

Ключевые слова: таможенная политика, экономическая безопасность, контрабанда; таможенный тариф; министерство финансов; Балтийская таможенная крейсерская флотилия.

Раздел: (04) экономика

Неординарные события 2014 г., связанные с возвращением Крыма, взаимные санкции со странами Запада, несомненно, приведут к необходимости усиления экономической безопасности государства. В связи с этим можно констатировать наметившийся научный интерес к истории организации Россией защиты интересов отечественных производителей в частности и национальной экономики в целом в XIX столетии. Автор предлагает выявить специфику реализации таможенной политики по одному из таких направлений защиты экономических интересов как борьба с контрабандой на морских направлениях во второй половине XIX в.

Развивающаяся в середине века контрабанда спирта, соли и многих промышленных товаров, наносящая огромный ущерб государству. В пример автором приводится сообщение генерал-губернатора Финляндии управляющему министерством финансов: «Проведенное расследование подтвердило многочисленные факты завоза контрабандного спирта финскими шхунами на острова Гохланд и Тюттершер, где он складировался и откуда зимой переправлялся на материк. Завозили спирт и непосредственно к берегам Эстляндии, перегружая его на мелкие суда. Однако власти Финляндии не имеют возможности принять какие-либо меры к этим судам, поскольку финские таможенные крейсера не вправе осуществлять преследование контрабандистов у берегов Эстляндии» [1].

Ряд шагов по борьбе с контрабандой, предпринимаются министром финансов графом Е. Ф. Канкриным еще в начале века. К ним относится утверждение императором Николаем I 5 августа 1827 г. нового «Положения об устройстве Пограничной Таможенной Стражи» в рамках воплощения в жизнь «покровительственного тарифа» русской промышленности 1822 г. Новая Пограничная Таможенная Стража в отличие от предыдущих лет комплектуется нижними чинами из кавалерийских и пеших полков из числа людей здоровых и трезвых, отличающихся хорошим поведением [2].



С этого времени штаты стражи увеличиваются, а сама она приобретает вид воинской организации и получает воинское обмундирование и снаряжение.

Однако штаты нового рода войск по защите экономических интересов государства на границах не предусматривают подразделения, которым бы велось наблюдение за судами в морских водах, прилегающих к российским берегам. Поэтому во второй половине XIX в., после прихода к руководству Министерства финансов и департамента таможенных сборов людей, имеющих непосредственное отношение к Морскому министерству и Балтийскому флоту (в конце 1862 министром финансов назначают М.Х. Рейтерна, который до 1860 г. заведовал эмеритальной кассой Морского министерства) [3], начинает возрастать интерес к проблемам контрабанды на морских направлениях, и в частности на Балтике. Не исключается и тот факт, что указанные назначения влияют на появление нового отдельного подразделения по защите экономических интересов на морских границах: Балтийской таможенной крейсерской флотилии. Флотилия создается в рамках двух ведомств Министерства финансов и Морского министерства. И как пишет М. П. Чернушевич: «Утвержденная Александром II в июле 1873 г. Балтийская таможенная крейсерская флотилия, облегчила борьбу слабого берегового пограничного надзора с развившимся на побережьях Балтийского моря контрабандным промыслом, ежегодно приносившим казне миллионные убытки» [4]. Однако созданию флотилии предшествует еще один важный исторический момент. Впервые законодательством устанавливается статус прибрежных вод России, и определяются права кораблей, осуществляющих морской таможенный надзор. Высочайше утвержденным мнением Государственного совета от 1 июля 1868 г., принимаются «Правила за неводворением судами контрабанды»:

«1. Пространство воды в три морских мили от русского берега, как на материке, так и на островах, признается морской таможенной полосой;

2. Всякое судно, русское или иностранное, которое войдет в морскую таможенную полосу, может быть подвергнуто осмотру таможенной стражей;

3. Всякое судно, вошедшее в морскую таможенную полосу, при подходе к нему судна под русским таможенным флагом (крейсера) должно остановить ход;

4. Преследование судна, не подчинившегося требованию крейсера в морской таможенной полосе, может быть продолжено и за пределами этого пространства в водах нейтральных;

5. В случае сопротивления судов при осмотре и задержании их крейсер может, смотря по обстоятельствам, действовать и вооруженной силой, но с крайней осторожностью и только при действительной к тому необходимости;

6. Таможенная стража может употреблять оружие и в том случае, когда будет происходить выгрузка контрабанды на берег и таможенное судно по мелководью не имеет возможности подойти на близкое расстояние, контрабандисты же не сдадутся по холостому выстрелу;

7. Если при осмотре таможенным надзором судна, вошедшего в морскую таможенную полосу, окажется, что на нем не имеется требуемых по русским законам судовых и грузовых документов или откроются товары, запрещенные к привозу, и во время войны – военная контрабанда, то такое судно подвергается крейсером задержанию и отводится в ближайшую таможню;

8. Задерживается всякое судно с грузом, выгружающееся вне таможенного порта и без разрешения таможенного ведомства.

9. О задержании и осмотре судна составляется акт» [5].

Для флотилии проектируются и строятся:



– в Англии 7 паровых баркасов «Чайка», «Лебедь», «Ласточка», «Кобчик», «Нырок», «Гагара», «Кречет»;

– в Финляндии на механическом заводе «Крейтон и К» паровая винтовая шхуна «Зоркая»;

– на Бьеренсборгском механическом заводе в Швеции – 2 железных паровых винтовых шхуны «Страж» и «Часовой».

Крейсерами флотилии задерживаются сотни судов, которые пытаются водворить на территорию России контрабанду. Балтийская таможенная крейсерская флотилия самостоятельно существует около 20 лет. К 1885 г. ее действиями поток контрабанды на морских границах России практически прекращается, чем обеспечивается в указанные годы экономическая безопасность на западных рубежах государства. Министр финансов действительный тайный советник Н. Х. Бунге в 1883 г. писал: «В настоящее время, после десятилетней практики таможенной крейсерской флотилии, Министерство финансов убедилось в совершенной пользе как вообще способа охранения побережья Балтийского моря и его заливов посредством двойственного его надзора со стороны материка и моря, так и самой флотилии как учреждения. Со времени учреждения флотилии совершенно прекратилось существование крупных складов контрабандных товаров, которые до этого постоянно обнаруживались в разных пунктах Балтийского побережья; уменьшился привоз контрабандного спирта и соли настолько, что русский спирт и соль получили господство на рынке; совершенно прекратилось своеволие береговых владельцев, злоупотреблявших своими береговыми правами и делавших в прежнее время плавание у берегов далеко не безопасным; местные винокуренные заводы, остановившие свою деятельность из-за невозможности конкурировать с контрабандным спиртом, вновь приступили к работе вследствие почти полного прекращения контрабандной торговли этим продуктом» [6].

К сожалению, реализация российской таможенной политики с применением специальных таможенных крейсеров, вплоть до 90-х гг. XIX в. нигде, кроме как на Балтике, распространения не получает.

Таким образом, во второй половине XIX столетия к особенностям реализации российской таможенной политики на Балтике относится совершенствование системы таможенного пограничного контроля, определение правового статуса прибрежных вод и создания в рамках этой системы отдельного самостоятельного в своих действиях корабельного соединения, которое довольно успешно функционирует [7]. В указанные годы руководством страны успешно решаются вопросы по обеспечению экономической безопасности на северо-западе страны. Данная проблематика, несомненно, требует дальнейшего исследования, которое позволит использовать указанный исторический опыт в совершенствовании защиты экономических интересов России на современном этапе.

Ссылки на источники

1. Мошков А. Ф. Морпогранохрана России: от Петра I до наших дней. Краткий исторический очерк. – М., 2005. – С. 15.
2. Центральный Пограничный музей ФСБ России. – Ф. Д 628/2. – Л. 11.
3. Михайлов А. А., Райконен Е. Е. Руководство таможенного ведомства в России во второй половине XIX – начале XX в. // Історія торгівлі, податків та мита. – 2012. – № 2(6). – С. 72.
4. Чернушевич М. П. Материалы к истории Пограничной Стражи. – Ч. 1. – СПб., 1906. – С. 5.
5. Российский государственный архив Военно-морского флота (РГАВМФ). – Ф. 283. – Оп. 1. – Д. 2452. – Л. 9–11.
6. Мошков А. Ф. Указ. соч. – С. 23.



7. Шаламов С. В. К вопросу о российской политике по противодействию контрабанде на Балтике в XIX веке // Образование. Наука. Инновации: Южное измерение. – 2014. – № 6(38). – С. 23.

Alexander Ryabikov,

the head of the department of history and technique and its teaching, the candidate of historical sciences, the associate professor of history and a technique and its teaching, Kuban State University, branch in Slavyansk-on-Kuban, Slavyansk-on-Kuban

riybicov@mail.ru

Sergey Shalamov,

graduate student of the II year of training, direction of preparation: 07.00.02 "National history", Kuban State University, branch in Slavyansk-on-Kuban, Slavyansk-on-Kuban

Shalamoff.sergey@yandex.ru

ISSN 2304-120X



19

Features of realization of the Russian customs policy on Baltic in the second half of the XIX century

Abstract. In article one of mechanisms of realisation of the Russian customs policy on Baltic sea in a 2-d half XIX-th century is considered. The basic attention is given by the author to is standard-legal aspects and features of struggle against contraband on sea directions.

Key words: the customs policy, economic safety, contraband; custom duties; the Ministry of Finance; the Baltic customs cruiser flotilla.

Рекомендовано к публикации:

Анисимовой Т. С., доктором исторических наук, профессором кафедры общей и профессиональной педагогики ФГБОУ ВПО филиал «КубГУ» в г. Славянске-на-Кубани