

Казанцева Наталья Геннадьевна

кандидат юридических наук, доцент,
заведующий кафедрой административного права
и таможенного дела
Забайкальского государственного университета

ОТ ТАМОЖЕННОЙ ЗАСТАВЫ К ТАМОЖНЕ (ИЗ ИСТОРИИ МАНЬЧЖУРСКОЙ ТАМОЖНИ)

Аннотация:

Изучение таможенного дела в условиях интеграционных процессов имеет большое научное и практическое значение. Настоящая статья посвящена истории Маньчжурской таможни, созданной в начале XX в. Учитывая ее особое положение и главенствующую роль в ряду других азиатских таможен, раскрытие этапов ее становления позволяет выявить те особенности и проблемы, с которыми сталкивались таможенные учреждения, находившиеся вдалеке от центральной власти.

Ключевые слова:

таможенные органы, таможенная застава, Маньчжурская таможня, Забайкалье, таможенный надзор.

Kazantseva Natalya Gennadievna

PhD in Law,
Assistant Professor, Head of Administrative Law
and Customs Department,
Trans-Baikal State University

FROM THE CUSTOMS OUTPOST TO THE CUSTOMS (GLIMPSES OF HISTORY OF MANCHURIAN CUSTOMS)

Summary:

The customs affair study in the conditions of integration processes is of a great scientific and practical value. The article deals with the history of the Manchurian customs which was founded at the early 20th century. Considering its special status and predominating role among other Asian customs, the study of its development stages allows to reveal those features and challenges that were faced by the customs offices located remotely from the central power.

Keywords:

customs authorities, customs outpost, Manchurian customs, Transbaikal region, customs supervision.

Приоритетным внешнеторговым направлением для России в начале XX в. оставался Китай. Мощным стимулом для активизации торговли послужило строительство железной дороги к границе Поднебесной. На стыке построенной Забайкальской железной дороги (ЗабЖД) и Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) была учреждена Маньчжурская таможенная застава в составе управляющего и двух его помощников «с правом очистки пошлиною всех не запрещенных к привозу иностранных товаров, обложенных таковою на основании закона 10 июня 1900 г.» (Собрание узаконений. № 93. Ст. 1862), которая стала важным стратегическим пунктом в русско-китайской торговле. Незамедлительно в район пересечения железнодорожной ветки с государственной границей командировался надворный советник С.Н. Хмелевский, который получил от Департамента таможенных сборов руководство следующего содержания: «...На Вас возлагается как организация названной заставы, открываемой временно, впредь до учреждения в этом же пункте таможни, так и заведывание ею на правах управляющего на общем основании. На первое время полагается Вам отпустить кредиты на содержание 6 досмотрщиков и 2 канцелярских чиновников с окладами жалования, существующими в Кяхтинской таможне. ...Обязанности заставы: ...надзор за непровозом по железной дороге контрабандных грузов в наши пределы, оплата пошлиною подлежащих ей товаров и отправка последних в другие сибирские таможни, а равно досмотр пассажирского багажа...» [1].

Создание таможенной заставы сопровождалось значительными трудностями, прежде всего бытового характера: неустроенность помещений для осуществления таможенных обрядностей, недостаточный штат чиновников, отсутствие жилых помещений для таможенных чиновников и т. д. Но, несмотря на это, уже в январе – феврале 1902 г. С.Н. Хмелевский провел таможенное оформление поступающих грузов.

Таможенные действия осуществлялись на основе инструктивных писем Департамента таможенных сборов. В одном из них были установлены следующие правила: «...Досмотр товаров, подлежащих пошлине, пассажирских вещей должен производиться с взысканием пошлин и других сборов в кассу заставы, долженствующую действовать на общем основании, установленном для касс специального сборщика. Товары, предназначенные для ст. Маньчжурия, подлежат беспошлинному выпуску, но под условием установления возможного надзора за невывозом их в наши пределы. За товарами, погружаемыми на ст. Маньчжурия для отправки в Забайкалье, должен быть установлен контроль на тех же основаниях, на коих таковой применяется в сибирских таможнях, согласно правилам 1-го мая 1900 г. (Вестник финансов. № 21)...» [2].

Учитывая особенность регионального товаропотока, отдельной регламентации подвергался порядок оформления чая. Так, чаи, выпускаемые беспошлинно для обращения в 50-верстной полосе с Китаем, должны были снабжаться пломбами особого образца, установленного для

Кяхтинской таможни. Информация о чаях, выпущенных беспошлинно в 50-верстную полосу, сообщалась ревизору Восточно-Сибирского таможенного района для принятия мер надзора за дальнейшим передвижением товара.

В 1902 г. произошло дальнейшее совершенствование таможенной системы. Утверждается должность окружного таможенного инспектора в Заамурском районе с подчинением означенному инспектору Владивостокской таможни и таможен при ст. Маньчжурия и Пограничная. Деловая переписка канцелярии Маньчжурской таможенной заставы шла через Владивосток, где находилась штаб-квартира окружного инспектора, лишь в экстренных случаях поступали телеграммы и письма непосредственно из Департамента таможенных сборов.

В это время прямое сообщение между КВЖД и ЗабЖД отсутствовало. Станция Маньчжурия относилась одновременно к двум указанным железным дорогам, поэтому существовала ведомственная нестабильность: прибывающие грузы переходили из ведения КВЖД в ведение ЗабЖД и наоборот, что значительно затрудняло работу таможенного ведомства [3].

При этом в январе 1902 г. на территорию Забайкалья и в Иркутск было вывезено 227 796 пудов различных грузов [4]. Ограниченный штат Маньчжурской таможенной заставы с трудом справлялся с возрастающим количеством досмотров. Объективно назревал вопрос о реорганизации таможенной заставы на ст. Маньчжурия. И это была не единственная проблема.

Управляющий Маньчжурской заставой С.Н. Хмелевский в своем донесении Департаменту таможенных сборов от 16 февраля 1902 г. писал: «В настоящее время таможенное ведомство на станции Маньчжурия располагает жилыми помещениями, состоящими только из 10 небольших комнат, и барачным помещением для досмотрщиков из 4 комнат, в которых впредь до постройки таможенных зданий может поместиться канцелярия таможенной заставы и незначительный по составу личный персонал. Частных квартир на станции Маньчжурия не имеется, кроме одной небольшой гостиницы, постоянно занятой публикой, ожидающей поезда по несколько часов, вследствие необходимости в пересадке с Китайской дороги на Забайкальскую, а также наплыва разных лиц. Из-за незначительного количества грузов в настоящее время со станции Маньчжурия Забайкальской железной дороги отправляется ежедневно в Забайкалье один товарный поезд и изредка при товаропассажирском поезде несколько товарных вагонов. Также один раз в сутки отходит в Забайкальскую область товаропассажирский поезд. В первой половине текущего года за неимением таможенных зданий, пакгаузов еще может функционировать таможенная застава, но со второй половины текущего года таможенная застава должна быть преобразована в таможню 1-го класса и на тех же условиях, как устроены Кяхтинская и Сретенская таможни» [5].

Еще до официальной реорганизации С.Н. Хмелевский направляет во Владивосток и Петербург прошение о найме дополнительного числа досмотрщиков. Нехватка квалифицированных таможенных чиновников на Маньчжурской заставе была особенно острой. После получения статуса таможни в Маньчжурию для дальнейшего прохождения службы направляются чиновники из Владивостока и таможен Центральной России. Не случайно в письме управляющему Маньчжурской заставой руководство Департамента таможенных сборов указывает, что «фактическое открытие действий Маньчжурской таможни, учрежденной взамен заставы, должно состояться по прибытии вновь назначенных чинов этой таможни и надлежащей ее организации», причем о сроке, с которого представлялось бы возможным открыть на общем основании действие таможни, следовало сообщить Департаменту таможенных сборов.

12 июня 1902 г. Высочайше утвержденным мнением Государственного совета «О некоторых преобразованиях по таможенному надзору в Сибири и об утверждении штата Маньчжурской таможни и изменений в штатах существующих таможенных учреждений Сибири» [6] было определено учредить таможню 1-го класса 2-го разряда в приграничном с Маньчжурией районе, у линии Китайско-Восточной железной дороги, предоставив министру финансов право определить местонахождение этой таможни. Таким образом, Маньчжурская таможенная застава была преобразована в таможню 1-го класса. Основной задачей Маньчжурской таможни являлось осуществление таможенных обрядностей над поездами и грузами, следовавшими по КВЖД в Забайкалье. Ей придавался большой контингент досмотрщиков (45 чел. против 30 в Сретенской таможне), для предупреждения ввоза контрабанды организовывался контрольный пост на ст. Борзя.

Фактическим началом работы Маньчжурской таможни может считаться день издания первого приказа по таможне, когда в основном штат ее был укомплектован и таможенное оформление приняло регулярный характер. Приказ № 1 по Маньчжурской таможне от 26 октября 1902 г. устанавливал: «Объявляю всем чиновникам вверенной мне таможни, что все распоряжения, касающиеся внутреннего распорядка по таможне, будут объявляться мной в сей книге, которая должна храниться на Присутственном столе» [7].

Всего в 1902 г. было издано 7 приказов по таможне, а уже в 1903 г. – 162 распорядительных акта, в которых управляющий таможней фиксировал основные нормы и требования, предъявляемые к персоналу таможни. Приказы не только касались внутреннего распорядка, но и выполняли роль разъяснительной документации, так как детализировали положения Таможенного устава,

предписания Департамента таможенных сборов и циркулярные письма окружного таможенного инспектора Заамурского района.

В 1902 г. в связи с неустройством Маньчжурской таможни были введены упрощенные правила досмотра грузов. Так, товары, имевшие отметки «Беспошлинно», не подвергались полному досмотру. Это позволило сохранить объемы товарообращения, которое постоянно увеличивалось. В период с 25 февраля по 10 августа 1902 г. через таможню прошло, по самым приблизительным подсчетам, более 37 293 пудов различных грузов. Основную массу составлял чай, из которого на Забайкальскую область приходилось 1 005 пудов 20 фунтов, на транзит – более 11 тыс. пудов. Это был беспошлинный чай. Доля обложенного пошлиной не китайского байхового чая была невелика: всего 19 пудов 20 фунтов. Немалую часть составляли военные грузы (4 203 пудов), а также китайские сельскохозяйственные продукты (рис, масло растительное, щетина, ворс, кожи и др., всего более 18 тыс. пудов). Приблизительное число денежных сборов составило за этот же период около 10 570 р. Ввозились также товары русского производства, которые, наряду с иностранными, облагались пошлиной (например, вина) [8]. Пошлиной могли облагаться и китайские товары, если при их производстве использовались не китайские компоненты (китайская одежда, сделанная из американских хлопчатобумажных тканей «далемба», «цумба», «филлинг»).

Об увеличении наплыва товаров в связи с открытием КВЖД говорит следующий факт: если ввоз чая с 25 февраля по 10 августа в общем составил около 12 тыс. пудов, то с августа по сентябрь было ввезено уже 400 тыс. пудов.

Кроме того, увеличился пассажиропоток: мелкие торговцы-кустари из Забайкальской области, Уссурийского края везли на продажу колбасы, табак, папиросы, русские фабричные изделия, спички, спирт, мыло и др. Естественно, что такой интенсивный поток товаров Маньчжурская таможня очищала пошлиной с большим трудом. С русских товаров, ввозимых с территории Китая, взималась пошлина как с иностранных.

Немалую трудность представляла идентификация товаров: зачастую невозможно было отличить китайский чай от, например, цейлонских или японских партий. Иногда чай из разных стран шел в одной партии, в одном контейнере, поэтому было трудно решить, какой товар подвергать взысканию пошлины, а какой – нет.

Маньчжурская таможня контролировала прохождение товаропотока в специфическом месте – на железнодорожном переходе, а проблема проникновения в Забайкалье контрабандного китайского чая и дешевого спирта стояла намного шире. Для местного приграничного населения контрабандный промысел являлся порой единственным источником существования. Здесь требовались усилия не только таможенных органов, но и всех государственных учреждений на территории Забайкалья.

В марте 1902 г. военный губернатор Забайкальской области генерал-лейтенант И.Н. Надамов [9] обратился ко всем уездным начальникам и полицмейстерам Забайкальской области с посланием об оказании помощи и содействия в деле пресечения контрабандного промысла. В частности, в послании говорилось: «С открытием сквозного движения по Восточно-Китайской железной дороге подвоз из Китая к границе Забайкальской области всяких пошлинных иностранных товаров, и в особенности чая, значительно увеличился, а тайное их водворение в пределы России развилось до таких значительных размеров, что борьба с контрабандным промыслом весьма незначительными силами таможенного надзора становится положительно затруднительной, полицейские же и сельские власти не оказывают содействия таможенной страже в преследовании этого промысла. Вследствие сего и принимая во внимание, что члены полиции и вообще волостные и сельские власти на основании Таможенного устава (издание 1892 г.) не только обязаны оказывать содействие силам таможенного ведомства в задержании контрабанды, но и являются, кроме того, ответственными за допущение открытой торговли контрабандными товарами, предлагаю уездным начальникам и полицмейстерам сделать надлежащие распоряжения в районе каждого о принятии экстренных мер к прекращению ввоза контрабандных товаров, а равно и задержанию их, имея при этом в виду, что каждый раз при задержании таких товаров участвующие в этом чины получают в награду 40 % продажной цены конфискованного товара и 50 % с суммы, поступившей в пеню с нарушителей Таможенного устава» [10].

В 1903 г. происходило дальнейшее повышение пошлины на чай. Пошлина на байховый, черный, цветочный, зеленый, желтый чай была увеличена на 3 р., т. е. теперь составляла 25 р. с пуда [11]. Эта мера была вызвана тем, что импорт иностранного чая требовал больших финансовых возможностей, а повышение пошлины на чай было призвано вернуть хотя бы часть затрачиваемых средств. Однако вместе с тем повышение пошлины на чай влекло за собой увеличение цены на него. Местное приграничное население Забайкалья и Дальнего Востока не в состоянии было позволить себе покупать некоторые сорта чая, что в свою очередь стимулировало рост контрабанды.

Среди товаров, подверженных взысканию пошлины, в 1903 г. появились нефтяные масла, среди беспошлинных – китайские изделия из золота и серебра. Следует отметить, что иностранная серебряная монета могла беспрепятственно ввозиться в пределы Приамурского генерал-губернаторства, но не могла быть пропущена в Иркутскую губернию как запрещенная к привозу в империю согласно действовавшему в тот момент таможенному тарифу.

В 1903 г. основные проблемы таможни оставались такими же: малочисленность штата сотрудников, слабая пропускная способность станции, малое количество складских помещений. Решение их осуществлялось крайне медленно, несмотря на постоянные обращения руководства таможни к властям. Активнее всего к решению проблем подключалось правление КВЖД. Для ускорения досмотра товаров и «...во избежание задержки чаев и других товаров при предстоящей дальнейшей отправке таковых, как в недосмотренном, так и в досмотренном виде...» [12], штат Маньчжурской таможни был усилен канцелярскими чиновниками за счет КВЖД. Содействие оказывалось и при решении бытовых вопросов, например содержание помещений (отопление) и др.

Таким образом, первые годы существования таможенных учреждений в районе пересечения железнодорожной ветки с государственной границей оказались одним из самых сложных периодов их развития. Основными причинами были необустроенность, оказывавшая влияние на деятельность заставы (таможни), крайне слабая государственная поддержка, так как власти не стремились создать качественную инфраструктуру, что значительно облегчило бы те трудности, с которыми столкнулись таможенные чиновники. Несмотря на все названные обстоятельства, учрежденная на стыке построенных Забайкальской и Китайско-Восточной железных дорог таможенная застава, а впоследствии и таможня стала важнейшим форпостом на восточных рубежах Российской империи, достойно выполнявшим свои ключевые задачи.

Ссылки и примечания:

1. ГАЗК (Гос. арх. Забайкал. края). Ф. 107. Оп. 1. Д. 2. Л. 44.
2. Там же.
3. Там же. Л. 10.
4. Там же.
5. Там же. Л. 8–9.
6. ПСЗРИ. Собрание III. Т. 22. № 21688.
7. ГАЗК. Ф. 107. Оп. 1. Д. 4. Л. 1.
8. ГАЗК. Ф. 107. Оп. 1. Д. 10. Л. 253–263.
9. Назначен на должность 9 мая 1901 г.
10. ГАЗК. Ф. 78. Оп. 1. Д. 10.
11. Там же. Л. 223.
12. ГАЗК. Ф. 107. Оп. 1. Д. 2. Л. 190–201.