

## СТОЛИЧНАЯ ТАМОЖНЯ В ПРОШЛОМ

В глубокой древности, в IX-X веках, на окраине обширных владими́ро-суздальских лесов, на месте нынешней Москвы, был завязан узел торговых и промысловых путей - крохотное княжеское поселение, занимавшее едва ли десятую часть площади современного Кремля.

Скращение сухопутных и водных (зимой-ледяных) торговых дорог северо-восточной Руси было одной из главных причин быстрого возвышения Москвы.

Уже во второй четверти XIV века Москва стала богатым торговым городом, "добрым мостом-распутием для сообщения во все стороны и во все края старинных народных сношений" (И. Забелин).

Начало и конец пути через Московское княжество были загорожены "мытными дворами", где взимались в казну московского князя таможенные, или, по тогдашней терминологии, "мытанные" ("мытные") сборы.

Феодальная раздробленность затрудняла торговый обмен, и Москва нередко договаривалась с отдельными городами, своими жалованными грамотами предоставляя льготы иногородним купцам не платить "ни тамга, ни мыт, ни костки, ни гостиное, ни явка, ни иные некоторые пошлины"<sup>1</sup>.

К концу XV века Москва становится крупнейшим торговым центром. Расширяя международный торговый обмен, Москва усиленно развивала связи с Ордой, Крымом, Византией, Турцией, Ираном, Кавказом, Великим княжеством Литовским, Польшей, немецкими государствами.

В начале XVI века Москва - первый торговый город Русского централизованного государства с широкими деловыми связями с Востоком и Западной Европой. Казна в XVI веке получала со столичной торговли очень большие доходы в виде таможенных пошлин.

В конце XVI - начале XVII века таможенная изба находилась рядом с Болотом, близ Москворецких ворот.

В таможене полагалось записывать товар, который привозили в Москву для продажи. Таможенное обложение было крайне разнообразным и тяжело отражалось на торговых оборотах. Для сбора пошлин Московская таможня подразделялась на два стола - "большой" и "меньший", и каждый взыскивал за один и тот же товар свою пошлину. Кроме того, с некоторых товаров шла двойная пошлина - и на таможню, и на Панский двор, на котором, по-видимому, было отделение главной таможни.

Сверх основной пошлины было множество мелких дополнительных сборов в пользу казны и служащего персонала таможни. Вокруг таможни кормилось бесчисленное множество подьячих, "дрягилей" (носильщиков), дворников, барышников и простых казаков, которые питались за счет владельцев товаров, получая с них плату за услуги. При записи привозимых товаров в таможене платили за "подъем" и за "записку". Если дело шло о "весовом товаре", то его взвешивали на "важне", и плата "от подъема" шла в пользу дрягилей. При выгрузке товара взыскивалась "свальная пошлина" с воза и куля. За исправление ошибок в таможенных документах подьячие брали "хировое". Получали вознаграждение и привратники - на таможене и на Панском дворе<sup>2</sup>.

Таким образом, таможенные расходы были весьма значительными.

Обложение внутренними пошлинами как отечественных, так и иностранных предметов потребления существовало с древних времен до середины XVIII века. Внутренние таможенные пошлины представляли собой налоги, заменявшие акцизы и внешние таможенные сборы.

<sup>1</sup> Тамга - сбор с цены за товар, по 3 копейки с рубля, или 3%; костки - сбор с человека, сопровождавшего товар; гостиное - сбор за склад товара в торговом помещении; явка - сбор при предъявлении товара властям; весчее - сбор за взвешивание товара.

<sup>2</sup> Пошлины ложились на торговлю тем более тяжело, что вместе с законными сборами таможенники и воеводы брали взятки, или товар прямо разграблялся.

Многообразие внутренних таможенных пошлин было отменено по челобитью торговых людей в 1653 г., когда была введена единая рублевая пошлина, уплачиваемая продавцом, - по 10 денег с рубля с продажной цены товара.

Каждый торговец, привозивший в Москву товары, был обязан предъявить их сначала на благоусмотрение государя или его сановников, и если царь желал отобрать какой-нибудь товар в свою казну, то купец не имел права торговать, пока не закончится царский выбор. В обмен на выбранные царем товары купцам из казны выдавались собольи и другие меха.

Предназначенные на продажу остальные товары ставились на Гостином дворе под охраной караульных, за что также взималась плата - "амбарное". Вывести товар с Гостиного двора можно было только с предъявлением специального "ярлыка", выданного таможней после досмотра. В таможах велись книги выдачи ярлыков "на спускные с Гостиного двора товары".

Вся московская торговля долгие годы была сосредоточена в Китай-городе.

В Москве второй половины XVII века было несколько учреждений, ведавших таможенными сборами.

Московская Большая таможня собирала пошлины с таких товаров, как драгоценности, ткани, меха, кожи, металлы, одежды, многие съестные продукты, которые привозили и вывозили из Москвы. Сбором таможенных пошлин с пригонявшихся в Москву лошадей ведали "конюшенного чина люди" из Конюшенного приказа.

Оживленность торговой жизни Москвы вызвала к жизни создание в 70-х годах XVII века еще одной, так называемой, Посольской Новой таможни, в которой являли свой товар почти все приезжие иностранцы.

Экономические связи Москвы охватывали очень большой район. Только "Книга записная мелочных товаров московской Большой таможни" упоминает 94 города и 36 уездов, тогда как аналогичная книга товаров новгородских, астраханских и малороссийских городов называет 44 города и 6 уездов. В сущности, все огромное Русское государство снабжалось товарами с московского рынка - центра складывавшегося рынка всероссийского.

Перенесение столицы в 1713 г. в Петербург не изменило господствующего положения Москвы. Москва была связующим звеном между новой столицей и губерниями, а также между пунктами пограничной торговли и рынками внутри страны. В конце 20-х годов XVIII века таможенные сборы с Московской провинции равнялись 150 тыс. рублям, тогда как с 40 остальных провинций империи собиралось около 370 тыс. рублей. Китай-город с Гостиным двором оставался центром оптовой торговли Москвы, здесь совершались сделки на миллионы рублей в год. В одной из "палат" Гостиного двора находилась московская Большая таможня.

В начале XVIII века казна и винные откупщики столкнулись с "внутренним врагом" в лице тайных продавцов доставляемого в Москву "корчемного вина" и некоторых других товаров, облагаемых пошлиной.

Пошлины собирались Камер-Коллегией, откуда получил свое название вал, насыпанный в 1742 г. при Елизавете Петровне. (Иногда вал назывался Компанейским, поскольку был насыпан в интересах "компанейщиков" - откупщиков корчемного вина.) По 32-верстному земляному валу ходили караульные солдаты, а в местах пересечения вала большими дорогами были устроены заставы со сторожевыми будками, или кордегардиями, в которых жили караульные. Приемы, посредством которых улавливалась контрабанда, нашли свое отражение в названии улиц Щипок (ранее - Щупок) и Зацепа: через них везли на рынок возы с сеном, и караульные вилами щупали, не спрятана ли в сене контрабанда. На Зацепе проходила в петровские времена таможенная граница Москвы, и для проверки возов с кладью вдоль улицы была протянута железная цепь и оставлен узкий проезд, где в начале XVIII века была устроена таможенная застава (на пересечении с нынешней Новокузнецкой улицей). Местность по ту сторону цепи стала зваться Зацепой. Во второй половине XVIII века на 18 заставах вала у шлагбаумов отставные солдаты проверяли "подорожные" - право въезда в город.

Камер-Коллежский вал обозначил неофициальную черту города, с 1806 г. по существу превратившуюся в административную границу Москвы, а заставы после отмены в 1754 г. внутренних таможен приобрели чисто полицейское значение. Указ об уничтожении внутренних таможен был с ликованием встречен московским купечеством: город иллюминировали, а императрице Елизавете

купцы торжественно преподнесли крупный алмаз на золотой тарелке, 10 тыс. иностранных золотых и 50 тыс. рублей.

Вместе с отменой таможен в Москве был отменен ряд других стеснительных мероприятий, которые были введены в свое время в целях борьбы с беспощинной торговлей: караулы и разъезды драгун у застав Камер-Коллежского вала, изъятие из лавок и конфискация неявленных в таможене товаров.

С отменой московских внутренних таможен прекратилась и регистрация торговых сделок в таможенных записных книгах.

По указу 13 апреля 1758 г. были отменены таможи по границе с Малороссией, и торговые сношения Москвы с Украиной могли осуществляться без таможенных задержек. Вообще торговые обороты Москвы во второй половине XVIII века значительно увеличились.

В соответствии с указом о ликвидации внутренних таможен московские таможи должны были передать свое делопроизводство с отчетом в Московскую губернскую канцелярию, куда переводились и таможенные чиновники.

Накануне ликвидации Большая московская таможня делилась на пять повытьев: портовое, сибирское, мелочное, отпускное и российское. Каждое из них занято было регистрацией определенной группы товаров и сбором пошлин с них, в соответствии с чем в этой таможне велись отдельные таможенные книги по привозу и сбыту товаров отечественного производства ("российских товаров"), заграничных, сибирских и т.п. В момент ликвидации Большой московской таможни в ней велись записи привоза и продажи товаров в 48 книгах, персонал таможни составлял 35 человек, таможня состояла на вере, т.е. сбор пошлин поручался выборным от московского купечества.

Кроме Большой московской имелось еще пять таможен, состоящих на откупу, и каждая из них предназначалась для сбора пошлин с определенных товаров. Особая таможня ведала сборами с торговли "мягкой рухляди (пушнины) и кож", разносила записи по пяти таможенным книгам. "Мытейная" таможня собирала пошлины с пригона и продажи скотины, в ней велись три книги. "Померная" таможня была занята сбором пошлин с торговли хлебом, в ней велись две отдельные книги по гужевому привозу и "струговому" (на судах, стругах, по воде).

В таможне "хмелевого, медового, холщевого и протчих сборов" велась в одной книге регистрация привоза и продажи меда, хмеля, воска и свечей, в другой книге регистрировался привоз масла льняного, конопляного и коровьего; особая книга предназначалась для записи холстов и сукон, наконец, имелась книга записи отпуска из Москвы этих товаров иногородним купцам на "явленные" деньги. Всего в этой таможне записи велись в пяти книгах.

"Хомутная" таможня ведала сбором с "клеименья хомутов", а также с "найма подвод и купцов", едущих в Санкт-Петербург.

Во всех перечисленных пяти таможнях велись одновременно 19 книг, в которых регистрировался московский товарооборот. В разное время в Москве существовали еще "плесовская" таможня, которая ведала сбором со сплава леса и дров, и табачная таможня по продаже табака и трубок.

Обширность делопроизводства московских таможен не ограничивалась указанными книгами, нередко записи велись в нескольких книгах одного и того же типа и притом одновременно. Эти книги назывались "половинами", каждая половина могла охватывать весь год. Сохранилась книга привоза в Москву "российских" товаров за 1739 г., обозначенная как "шестая половина", следовательно, оборот по этим товарам был так велик, что записи велись в шести книгах.

В таможенные книги записывались фамилия и имя торговца, владельца товара, его звание, место жительства, пункт отправления товара в данный город (название таможни, где был зарегистрирован отпуск товара), перечислены товары, указано их количество, покупные и продажные цены, размер взятых пошлин. Нередко указывалось происхождение товаров, например, упомянуты кушаки "московской работы", железо "своего кузла", "ивановское полотно" и прочее.

Таможенные книги отмечали также пункты, куда был отправлен товар из данного города, указывались промежуточные пункты в пути, где могла быть продана часть товаров. Это позволяет уточнить и дополнить сведения о торговых путях того времени.

В дошедших до нашего времени таможенных книгах содержался обильный материал о товарных ценах ("отпускные" и "зачетные" выписи, указывающие разницу между покупной и продажной ценой)<sup>3</sup>.

Основным органом финансового управления вплоть до 1784 г. оставалась Камер-коллегия, ведавшая государственными доходами, в том числе таможенными сборами.

В 1718 г. была учреждена Коммерц-коллегия, которая осуществляла управление таможенными делами. По регламенту ей надлежало сообщать, "как в других государствах ... чужестранные товары поднимаются и низяются, такожде как пошлины в чужестранных приморских городах возвышаются и убавливаются".

Камер-коллегия почти постоянно находилась в Москве, тогда как Коммерц-коллегия - в Петербурге.

Объем грузов, проходивших через Московскую таможню в начале XIX века, значительно возрос. Развитие внешней торговли Москвы в этот период характеризуется увеличением в 16 раз ценности доставляемых в Московскую таможню товаров. Следует учесть, что статистика не охватывала весь объем внешней торговли «отставной столицы»: в Москву шли товары и через другие таможни.

Судя по отчету Московской таможни за 1834 г., первое место по ценности среди привозных товаров занимали пряденая бумага (более 59% ценности всех товаров), французские вина (17%), золотая и серебряная монета (около 3,2%), машины (1,4%).

Ценность отпускных товаров в 1834 г. составила одну седьмую ценности всего московского привоза. Здесь были пряденое золото и серебро, позумент, проволока и разные металлические изделия, "мягкая рухлядь" (пушнина) и изделия из нее, чай, шерстяные и шелковые изделия и т.п. Номенклатура товаров показывает, что Москва была как важным транзитным пунктом, так и местом отпуска за границу изделий русской промышленности и ремесел.

Многие купцы и фабриканты предпочитали приобретать иностранные товары, доставляемые через Санкт-Петербургский порт и сухопутными трактами, именно в Москве, где пользовались кредитом и складочным правом в Московской таможне.

К тому времени Московская складочная таможня, помещавшаяся на Пятницкой улице, имела в своем штате управляющего, двух членов, секретаря, казначея, выкладчика пошлин, столоначальника, переводчика, пакгаузного надзирателя с четырьмя помощниками, трех вагштемпельмейстеров, семь канцелярских чиновников, одного смотрителя аптекарских материалов и красок.

В последней трети XIX в. в связи с ростом московской внешней торговли усиливается приток иностранных товаров на Московскую таможню. По сравнению с дореформенным временем обороты таможни выросли примерно в 10 раз. Стоимость поступавших на таможню импортного сырья, полуфабрикатов и готовых изделий ежегодно (с 1886 по 1896 гг.) составляла 12% русского импорта.

В конце XIX в. Московская складочная таможня стала крупнейшим сухопутным таможенным пунктом России, занимая второе-третье место после Вержболовской и в отдельные годы после Александровской. Еще в 80-х годах оборот ее по импорту был в 5-6 раз больше оборота сухопутной Петербургской таможни и иногда даже превышал завоз иностранных товаров на морскую таможню столицы.

В составе импортных товаров, в 80-90-х годах поступивших на Московскую таможню, до 50% их стоимости составляли сырье и полуфабрикаты, примерно 30% - продукты питания и до 20% - готовые промышленные изделия.

Среди импортировавшихся в Москву товаров большая часть шла из Западной Европы, небольшая часть (например, кофе, какао) - из колониальных стран.

---

<sup>3</sup> Подробные записи в таможенных книгах пригодились правительству, когда по Указу 1704 г. купцам было велено подать сказки - сообщения об их торгах и промыслах. Сверяя сказки с таможенными записями, боярин И. Мусин-Пушкин, которому было поручено все дело по сбору сказок, мог проверить достоверность сведений о купеческих состояниях, а особенно - показания о торговых сделках и операциях, торговых помещениях и других видах недвижимой собственности, особо важных в сказках.

Товары на Московскую таможенную доставлялись главным образом через следующие приграничные таможни: Граево (29% по ценности всего ввоза), Одессу (19%), Вержболово (17%), Александрово (15%), Петербург (8%).

Скупленное в России сырье, полуфабрикаты, готовые изделия и продукты питания, перепродававшиеся московскими капиталистами через пограничные таможенные пункты по западной границе, на Московскую таможню не попадали.

Московская таможня распределяла по России значительное количество товаров, ввозимых из восточных стран, прежде всего из Китая: чай, шелк, кожи, меха, скот.

В штате главной Московской складочной таможни в 80-х годах состояли: управляющий, его помощник, девять членов, секретарь, два бухгалтера, казначей, выкладчик пошлин, пакгаузный надзиратель и экзекутор. Таможня помещалась в доме № 1 на Каланчевской площади, близ станции Николаевской железной дороги.

В начале XX в. деятельность Московской таможни продолжала расширяться. По сумме уплачиваемых пошлин Московская складочная таможня на рубеже веков занимала первое место среди русских таможенных учреждений, она не входила ни в один из таможенных округов и состояла в отдельном управлении Департамента таможенных сборов.

В середине XVIII в. одним из самых крупных торговых центров в стране стал Петербург, а в области торговли с Западной Европой он занял первое место в Империи.

Торговля привлекала на невольский путь купеческие судовые караваны больше чем за тысячу лет. Для торговли шведами было основано местечко на Неве, при впадении Охты (г. Ниеншанц). Основывая на месте Ниеншанца Петербург, Петр I гениальным умом преобразователя оценил шансы будущей столицы как первенствующего в России морского порта.

В ноябре 1703 г. в Петербург прибыл первый корабль с товарами, открывший первую навигацию Санкт-Петербургского торгового порта. Завязались деловые отношения со странами Западной Европы, и появилась надобность в учреждении, которое регулировало бы иностранную торговлю, - в портовой таможне.

Основание Петербургской таможни, осуществлявшей надзор за ввозом товаров, относится к 1703 г. Первоначально она находилась внутри деревянного гостиного двора близ Троицкой площади на Городском острове (будущей Петербургской стороне), затем по указанию Петра I решено было устроить здание таможни с обширным гостиным двором и пакгаузами на Васильевском острове при впадении Большого канала в Невку; купеческие корабли могли входить для разгрузки до середины канала, что и решило царский выбор. Обширный параллелограмм с вместительными кладовыми под арками нижнего этажа и всеми столичными торгово-административными учреждениями в верхнем по проекту архитектора Маттарнови (исполнившего в 1717 г. проекты второго Зимнего дворца, церкви Исаакия Далматского и Кунсткамеры) был выстроен еще при жизни Петра, однако в него не были введены главный магистрат и таможня и еще не полностью закончена отделка камер.

Впоследствии перемещение порта на Васильевский остров вызвало необходимость перенести туда же все связанные с портом учреждения, и таможня была переведена в дом Алексея Макарова на Васильевском острове, в кабинет секретаря Петра I. Президент Камер-коллегии Макаров был удален от должности под предлогом сомнений в законности путей его обогащения, а конфискованный дом его был передан таможенному ведомству.

С 1733 г. объединенная морская и сухопутная таможня поместилась вместе с торговой пристанью, где происходила разгрузка препровождаемых с моря судов, на Стрелке Васильевского острова. Таможенные склады разместились в кладовых по набережной Малой Невки, а также в районе будущего Таможенного переулка - так был в 1876 г. назван проезд, возникший между складскими помещениями.

Во второй четверти XIX в. возросло значение Санкт-Петербургского порта, увеличилось количество прибывавших судов, выросли грузообороты. С развитием торговли таможенные учреждения уже не могли поместиться в старых домах на берегу Малой Невы, и в 1829 г. началось строительство большого здания таможни по проекту архитектора И.Лукини. В 1832 г. таможня уже на новом месте подняла свой флаг.

Решенное в формах позднего русского классицизма здание таможни с его эффектным портиком из восьми ионических колонн, опирающихся на выступ первого этажа, и фронтоном, завершающим портик, где были помещены статуи Меркурия, Нептуна и Цереры, в свою очередь завершило ансамбль Стрелки Васильевского острова.

Здание эксплуатировалось таможней свыше пятидесяти лет, пока в 1885 г. в связи со строительством порта на Гутуевском острове туда же не перевели морскую таможню. Сухопутная таможня (для товаров, прибывающих в Петербург сухим путем) помещалась сначала в здании вокзала Варшавской железной дороги, затем - близ Нарвских ворот. Многочисленные просторные амбары и подвалы на Васильевском острове, перекрытые пологими каменными сводами с металлическими связями, таможня сдавала в аренду импортерам.

Предпосылками бурного развития Санкт-Петербургского порта явились распоряжения Петра I, стремившегося перенести центр внешней торговли с Севера на Балтику. Уже в 1713 г. правительство запретило вывоз через Архангельск юфти и пеньки с тем, чтобы они направлялись за границу через только что основанный столичный порт; в 1714 г. велено было половину всех русских товаров отправлять из России через Петербург; указом 1720 г. вводились существенные налоговые послабления для направленных в Петербург товаров, причем с назначенных к вывозу из Петербурга за границу товаров пошлины на внутренних заставах не взимались; наконец, согласно тарифу 1724 г. с товаров, привозимых и отпускаемых через Архангельскую таможню (кроме местных продуктов), взимались пошлины с прибавкой 25% к окладам, установленным в тарифе, и лишь закон 1762 г. уравнивал преимущества Петербургского и Архангельского портов.

Несмотря на известную неточность ведомостей Архангельской и Петербургской таможен (в них не регистрировалась стоимость казенных товаров, расчеты за которые производились внутри страны - в учреждениях, ведавших продажей предметов экспорта, монополизированных казной; естественно, что контрабандная торговля таможнями не фиксировалась), статистика экспортного товарооборота позволяет сделать выводы о резком изменении объема и структуры вывоза через порты Архангельска и Петербурга.

Регулярные внешнеторговые связи со столичным портом начались с 1713 г. Петр I с удовлетворением реагировал на факт прихода в этом году в Петербург шести иностранных кораблей. В Сенате обсуждался вопрос о создании для иноземных купцов льготных условий торговли в новой столице. Однако активность связей иностранного купечества с Петербургом определялась позицией их правительств в отношении с Россией и сложностью обстановки в этом районе, чем объясняются колебания в численности иностранных судов, приходивших в Петербург, и затоваривание предметами экспорта в столичном порту.

С окончанием Северной войны значение Архангельска и торгового пути через Белое море упало.

В 1722 г. в столичный порт пришли 119 кораблей, и Петербург утвердился как главный внешнеторговый центр Империи. В 1726 г. только через Петербург вывезли половину русских товаров, направляемых в Европу морем, в 1744 г. - 66,1%, в 1749 г. - 66,2%.

Несмотря на то, что в заморском отпуске сначала преобладало сырье, доля предметов мелкотоварного и мануфактурного производства к середине XVIII в. возросла до 50% (железо, парусное полотно, канаты, пиломатериалы, льняные ткани). Среди импортных товаров преобладали предметы роскоши: вино, сахар, шелковые и шерстяные ткани. Пошлины с иностранцев взимались ефимками (иоакимсталерами), чеканившимися преимущественно из серебра, при этом иностранная валюта принималась по пониженному курсу, что вдвое повышало размер пошлины и способствовало привлечению в Россию драгоценных металлов.

Петербургский порт по своим оборотам стал быстро превосходить другие крупнейшие порты России, и во второй половине XVIII в., когда отмена внутренних таможенных пошлин и смягчение запретительных мер усилили заграничную торговлю, Петербург был, как писал А.Н. Радищев, "первым торговым городом всего государства". В 1772 г. общие обороты петербургской внешней торговли составляли 67,7% оборотов всей страны.

В 1775-1792 гг. в Петербург приходили корабли из 18 стран. В 1787 г. Петербург дал 71,5% всего таможенного сбора по стране. В 1802 г. на долю петербургского порта приходилось 45% оборота всей

русской внешней торговли, сумма вывоза и привоза в 1815 г. составляла 81,5 миллиона рублей, причем по ценности вывоз на 20% был больше привоза.

В первые годы деятельности петербургской таможни делами в ней ведали выборные представители городского купечества. С 1720 г. был учрежден постоянный штат должностных лиц: оберцольнеров и цольнеров, различных досмотрщиков. Однако купцы по-прежнему привлекались к таможенным делам. Штат служащих петербургской таможни уже в конце 20-х годов состоял из 153 человек, таким же он оставался и в середине XVIII века.

В 1765 г. Санкт-Петербургская портовая таможня имела по штату следующий состав чинов: главного надзирателя, директора, смотрителя (из обер-офицеров), инспектора, обер-цольнера, цольфервальтера, цольнера, унтер-цольнера, надзирателя из купцов, кассира с помощником, гавенмейстера, экера с помощником, переводчика, двух пакгаузных смотрителей, шестерых помощников инспектора, четырех контролеров, пятерых штем-мейстеров, вагмейстера, лицензного писца, двух регистраторов, актуариуса, 32 писцов (канцеляристов, подканцеляристов и копиистов) и 150 досмотрщиков, не считая чинов таможенной береговой стражи.

Всего штатных служащих Санкт-Петербургской портовой таможни было: в 1764 г. - 244 человека, в 1776 г. - 338 человек.

Император Павел I учредил новые таможенные штаты. Первым лицом столичной портовой таможни сделался обер-цольнер, за ним были поставлены два цольнера с двумя помощниками, ниже стояли: секретарь, протоколист, два переводчика, казначей, два бухгалтера (с четырьмя писцами), расходчик (с четырьмя присяжными и четырьмя счетчиками), два выкладчика пошлин с помощником и шестью писцами. "Для ведения книг, поверки документов и сочинения ведомостей" по штату 1800 г. были положены еще два бухгалтера с помощником и десятью писцами, пять столоначальников и пять их помощников, регистратор, архивариус, экзекутор, сорок писцов, шесть инвалидов, два сторожа, два пакгаузных инспектора, по девяти подынспекторов и контролеров, восемь стемпельмейстеров и восемнадцать вагенмейстеров, три экера, браковщик для осмотра красок и аптекарских материалов, экспедитор при отправке пассажиров, два пальм-инспектора, два гавенмейстера, шесть корабельных смотрителей, четыре обер-безухера, два ластовщика, 270 досмотрщиков, смотрители Стрелинской и Парголовской таможенных застав и при них пять конных досмотрщиков.

При Александре I штат таможенных чиновников вновь увеличился, возросло жалование инвалидам, состоявшим при таможне, и пожарным служителям.

Через морскую и сухопутную таможни столицы проходил огромный поток грузов. Постепенно отлаживалась система таможенного контроля и делопроизводства, совершенствовались способы обнаружения контрабанды. Иностранцы путешественники отмечали вежливость петербургских таможенников, четкое исполнение ими служебных обязанностей, превосходное знание иностранных языков. Таможенная служба, как гласил Устав, требовала "чиновников опытных, в верности испытанных и доверия достойных".

Между тем разбор дел по контрабанде нередко указывал на злоупотребления в самом таможенном ведомстве. Так, в царствование Елизаветы Петровны генерал-прокурор князь А.Вяземский купил в Москве кусок шелковой выбойки с клеймом таможни по цене втрое ниже петербургской, из чего следовало, что в Москву товар попал через таможню, но без уплаты пошлин. Было ясно, что контрабанда производилась не только мимо таможен, но и через самые таможни. Старания правительства в борьбе с тайным привозом не имели должного успеха не потому, что таможенный контроль был недостаточно зорок. Трудность заключалась в самой бюрократической системе государственного аппарата, в двуличии и цинизме власти, позволяющей себе купаться в роскоши, тогда как многомиллионное население Российской империи существовало на грани нищеты, роковой этот разрыв не мог не порождать беззаконие, коррупцию и контрабанду. Несмотря на суровые законы "о наказаниях хищников за взятки лишением имения и живота", купцы подкупали либо таможенную стражу, либо - в случае неудачи - более высоких по рангу чиновников и тем самым обходили всякие таможенные преграды.

Законность поддерживалась теми, в ком были сосредоточены государственное сознание, образованность и честь, и служили они отечеству не за страх, а за совесть.

Будущий автор "Путешествия из Петербурга в Москву" Александр Николаевич Радищев поступил в 1777 г. на службу в Коммерц-коллегию, а с 1780 г. до своей ссылки в Сибирь служил в Петербургской портовой таможне сначала помощником управляющего, затем управляющим.

Для Комиссии о коммерции Радищев написал "Проект нового генерального таможенного тарифа" (1781-1782 гг.). Радищевым была разработана общая часть "Тарифа", в которой содержатся правила классификации иностранных товаров, подлежащих обложению таможенной пошлиной, а также составлен азбучный реестр товаров, который в 1783 г. был издан для практического руководства. На основании разработанного Радищевым проекта Указа о запрещении привоза в Россию иностранных товаров в 1789 г. был обнародован Указ Екатерины II, который предписывал "чинить два раза в год пересмотр иностранным товарам во всех портовых лавках, имеющих в больших и малых городах всей нашей Империи".

Радищев ревностно исполнял свои обязанности, входил во все мелочи таможенного дела, искоренял вымогательство и "безгрешные доходы" (добровольные взятки), по собственному его признанию, "отъемля способы у хищности таможенной к наполнению кармана". В обстоятельных письмах к своему начальнику и покровителю графу А. Воронцову Радищев регулярно сообщал о таможенных сборах, ценах на товары, фактах контрабандного привоза, строительстве нового таможенного здания, пропускной способности таможенных складов и проч.

"Все современники, - отмечается в написанной сыновьями Радищева его биографии, - отдали Александру Николаевичу справедливость в том, что он совершенно был чужд корыстолюбия. Начальствуя таможами Санкт-Петербургской губернии, он мог нажить миллионы, но не нажил ничего и оставил детям свое небольшое родительское наследство и честное имя... Преемник его в должности директора Санкт-Петербургской таможни, пробыв менее года в этой должности, вышел в отставку с полумиллионом в кармане, приобретенным за такое короткое время".

Совершенствование деятельности портовой таможни не ограничивалось расширением штатов, повышением жалованья, сооружением новых зданий и переустройством старых амбаров и подвалов. Проблема выгрузки и охраны грузов в период навигации осложнялась теснотой и связанной с ней неразберихой в Петербургском порту, реконструкция которого требовала немалого времени и финансовых затрат.

В 1862 г. Департамент таможенных сборов предложил биржевому купечеству взять на себя выгрузку иностранных товаров. Речь шла об учреждении конторы для выгрузки и хранения товаров в таможенной черте, за что должны были платить привозители, а таможня занималась бы только сбором пошлины и борьбой с контрабандой. Всю работу с грузами предполагалось передать одной артели, которая солидарно отвечала бы за товары и за качество труда и являлась бы посредником между привозителями и таможней. "Гений реформ, - прокомментировала проект газета "Северная пчела", - по-видимому, хочет коснуться своим благодетельным крылом и заповедной таможенной черты».

Поскольку большие морские суда не могли входить в Неву ввиду мелководья ее устья, коммерческая гавань Кронштадта, в которую прибывали за навигацию несколько тысяч кораблей, долгое время служила посредником в транспортировке товаров с этих судов в Петербург и обратно. Основанная в 1720-1722 гг. Кронштадтская таможня состояла в ведомстве Петербургской в качестве форпоста. Ей предоставлялось право очистки пошлиной багажа приезжающих из-за границы пассажиров, а также каменного угля и мела в качестве балласта с меловым щебнем. Кроме Кронштадтской в составе Петербургского таможенного округа находились: Нарвская таможня с Магербургской заставой, заставы на Лисьем Носу, Белоостровская и Коркомьякская. На пограничных с Финляндией таможенных заставах досматривались привозимые оттуда рыба, лесной товар, камень, чугун, железо, сталь, бумага и бумажная масса, а также прочие товары, доставляемые в Петербург.

Как Московская, так и Петербургская портовая таможня имели статус главных складочных и в качестве важнейших подчинялись непосредственно Департаменту таможенных сборов Министерства финансов. В качестве главной складочной Петербургская морская таможня согласно Уставу содержала на море и по рекам катера, шлюпки и гребные суда, которых оказалось недостаточно для борьбы "корчемных питей", в то время как в государстве существовал акциз на спирт. В целях усиления таможенного надзора в 60х-70х годах была учреждена Балтийская таможенная флотилия. Одна из больших шхун осуществляла береговую надзор между Финским заливом и Балтийским морем, а сторожевой баркас охранял от контрабандистов берега Невской и Кронштадтской губы до мыса Долгого. Действия Балтийской флотилии, несмотря на тяжелые условия службы, остановили морские контрабандные экспедиции, чем не только увеличили доход государства, но и помогли отвратить от пьянства береговое население.

В первой половине XIX в. на Петербург приходилось почти 40% всего внешнеторгового оборота. По обширности и многообразию своих международных связей Петербург являлся крупнейшим центром



внешней торговли России на протяжении всего XIX века. В последней трети XIX века с морской таможни столицы поступило пошлин свыше 10 миллионов рублей и свыше 1 миллиона - с сухопутной. С 1900 по 1913 гг. общая сумма оборотов Петербурга во внешней торговле России возросла на 83%. В начале XX века через Петербург в Россию шло более пятой части всего импорта. Петербург оставался самым крупным импортным портом России.

**Подготовила Н.Л. Бунич**

### **Использованная литература**

- Балтийская таможенная крейсерская флотилия. - Морской сборник, 1883, Том 129, № 11.
- Биография А.Н.Радищева, написанная его сыновьями. М.-Л., 1959.
- Бороздин А., Радищев А.Н. - Полное собрание сочинений А.Н.Радищева в 2-х томах. Том 1. Спб., 1907.
- Бунин М. Стрелка Васильевского острова. История формирования архитектурного ансамбля. М.-Л., 1957.
- Всемирная история. В 10 томах. Том 5. М., 1958.
- Вся Москва. Справочник на 1884 г. М., 1885.
- Горбачевич К. и Хабло Е. Почему так названы? О происхождении названий улиц, площадей, островов, рек и мостов в Ленинграде. Л., 1967.
- Для немногих. Сборник случайных заметок П.Н.Петрова. Спб., 1875.
- Довнар-Запольский М. Торговля и промышленность Москвы XVI-XVII вв. - В кн.: Москва в ее прошлом и настоящем. Вып. 6. М., [1912].
- Забелин И. История города Москвы. Ч. I. М., 1905.
- Заозерская Е. Сказки торговых людей Московского государства 1704 г. - Исторические записки, 1945, т. 17.
- История Москвы. Краткий очерк. Изд. 3-е. М., 1978.
- История Москвы. В 6-ти томах. М., 1950-1953.
- Кафенгауз Б. Таможенные книги XVIII века. - Археографический ежегодник за 1957 год. М., 1958.
- Костомаров Н. Очерк торговли Московского государства в XVI и XVII столетиях. Собр. сочинений, кн. 8, т. XX. Спб., 1905.
- Кушева Е. Торговля Москвы в 30-40-х годах XVIII в. - Исторические записки, 1947, № 23.
- Ленинград. Энциклопедический справочник. М.-Л., 1957.
- Лодыженский К. История русского таможенного тарифа. Спб, 1886.
- Лященко П. История народного хозяйства СССР. Т. 1. М., 1939.
- Мельгунов П. Очерки по истории русской торговли IX-XVIII веков с картою. М., 1905.
- Михневич В. Петербург весь на ладони, с планом Петербурга, его панорамой с птичьего полета ... Спб., 1874.
- Москва в топографическом указании всей ее местности и окрестностей, ч. II и III, М., 1848.
- О преобразовании Санкт-Петербургской портовой таможни. - "Северная пчела", 1862, № 146.
- Осокин Е. Внутренние таможенные пошлины в России. Казань, 1850.
- О торговых операциях Санкт-Петербургского порта с иностранными государствами. - "Современник", 1858, № 5, т. LXIX.
- Очерки истории Ленинграда в 4-х томах. Л., 1955-1957.
- Памятники архитектуры Ленинграда. Изд. 2-е. Л., 1969.
- Покровский В. Значение Санкт-Петербурга во внешней торговле России. Историко-статистический очерк. Спб., 1899.
- По Москве. [Путеводитель]. Под ред. Н. Гейнике и др. М., 1917.
- Путеводитель по Санкт-Петербургу. Спб., 1903.
- А.Н.Радищев - управляющий Санкт-Петербургской таможней. - Труды Саратовской Ученой Архивной Комиссии, вып. 29. Саратов, 1912.
- Радищев А.Н. Полное собрание сочинений в 3-х томах. Том 3. М.-Л., 1952.
- Репин Н. Изменение объема и структура экспорта Архангельского и Петербургского портов в I половине XVIII в. - Промышленность и торговля в России XVII-XVIII веков. Сборник статей. М., 1983.
- Санкт-Петербург. - Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона, Том XXVIII<sup>a</sup>. Спб., 1900.
- Свод законов Российской империи, т. 6, ч. 2. Спб., 1842 и т. 6, ч. 2. Спб., 1833.
- Семенов А. Изучение статистических сведений о российской внешней торговле и промышленности с середины XVIII века по 1858 год. Спб., 1859.
- Скальковский К. Торговое значение Петербурга. - "Живописная Россия", 1881. Том I, ч. II, очерки XV и XVII.
- Снегирев В. Московские слободы. Очерки по истории Московского посада XIV-XVIII веков. М., 1956.
- Тверская Д. Москва второй половины XVII в. - центр складывающегося всероссийского рынка. М., 1959.
- Тихомиров М. Средневековая Москва в XIV-XV веках. М., 1957.
- Фабрично-заводская промышленность и торговля России. Спб., 1893.
- Федосюк Ю. Москва в кольце Садовых. М., 1991.
- Флоря Б. Сбор торговых пошлин и посадское население в Русском государстве (конец XV – начало XVII в.). - Исторические записки, 1990, № 118.