

Исторический очерк

Таможенное дело в Древней Руси. X-XV вв.

Многочисленные факты истории позволяют утверждать о 1000-летнем периоде существования в России таможенного дела. Во всяком случае, еще в Древней Руси взимали мыт - пошлину за провоз товаров через внешние или внутренние заставы, за аренду торговых площадей, за покровительство торговым людям и т.п. При этом различалось "мыто сухое" при провозе товаров по суше и "мыто водяное" - при провозе по воде. Сборщик пошлин назывался "мытником" или "мытчиком", а место взимания мыта - "мытниной" или "мытницей". Одновременно взимались сборы с продажи товаров. Их введение, по предположению дореволюционного автора Д. Толстого, принадлежало духовенству, "которое заведовало над весами и мерами и получало пошлины с продававшихся товаров".

Следует сказать, что таможенное дело в те далекие времена осуществлялось от случая к случаю, эпизодически, являя собой дополнительный, побочный результат внешней и внутренней политики государства. По мнению К. Лодыженского, его отличал преимущественно частноправовой характер. Многие дореволюционные авторы (В.О. Ключевский, Г.В. Плеханов, Н.А. Рожков, И.М. Кулишер и др.) указывали, что внешняя торговля в Древней Руси, во-первых, сводилась к вывозу дани и, во-вторых, находилась в исключительном ведении киевского князя, его приближенных и немногочисленной группы состоятельных горожан.

Русские купеческие караваны путешествовали 2-мя маршрутами: либо они отправлялись по Днепру к Черному морю и затем в Византию, либо по Волге к Каспийскому морю и затем в Багдад. Важно при этом отметить, что в характере этих экспедиций длительное время преобладал военный, захватнический оттенок. "Хотя... арабские источники и упоминают о торговле русов с булгарами, бургасами, хазарами, но все же первостепенное значение эти писатели придают приобретению русами имущества мечом". Торговые отношения Византии и Киевской Руси также формировались под влиянием военно-политических обстоятельств. Договорами 907, 911, 945, 971 г. греки стремились "обезопасить себя от нападений Руси, заменив насилия их мирным обменом". К примеру, в договоре киевского князя Олега с императорами Византии Львом и Александром 907 г. оговаривались широкие торговые права русской стороны: "Да творят куплю, якоже им надобе, не платяче мыта ни в чем же".

Соотношение сил между Русью и Византией все время изменялось. Это сказывалось на содержании их договорных отношений, которые складывались в результате "предварительных военных походов русских князей на Византию". Так, согласно договору 945 г. русские люди, приезжая в Царьград, должны были проходить регистрацию и проживать в определенном месте - на подворье монастыря св. Мамонта в предместье византийской столицы. В сам город они допускались в сопровождении правительственных чиновников группами не свыше 50 человек и без оружия. Срок их пребывания в Византии ограничивался шестью месяцами. При этом русские гости находились на полном содержании византийского правительства и получали "месячину" (хлеб, вино, рыбу, мясо, фрукты). Имеется указание, что они также могли бесплатно пользоваться банями и требовать на обратный путь якорей, канатов, парусов и др. корабельного снаряжения.

Вместе с тем по договору 945 г. русским запрещалось зимовать не только в Царьграде, но также в устье Днепра. Они были стеснены в приобретении ценных парчовых материй, производимых в императорских мастерских (каждый мог вывезти их не более чем на 50 золотых). Русские послы и купцы должны были предъявлять в Византии доказательства своего официального положения: первые - золотые печати, вторые - серебряные. Только при этом условии византийское правительство брало на себя ответственность за их жизнь. Им также следовало иметь при себе грамоты от князя и бояр с указанием числа отправленных в Византию судов в доказательство того, что они "с миром приходят". Кроме того, договором не обуславливалось право русских купцов вести в Византии беспошлинный торг.

Особенностью русско-византийских отношений было и то, что торговля в основном осуществлялась славянами. "Как наши, так и иностранные источники говорят только о поездках греческих послов в Русь; о пребывании же греков в Руси по своим делам указаний не встречается". Справедливость этого утверждения подтверждается и самим названием торгового пути "из варяг в греки".

С распадом Киевской Руси и образованием новых центров государственности содержание таможенного дела стало в большей степени, чем прежде, определяться внутренними экономическими интересами. В "удельное время" развернулась торговля княжеств между собой. По справедливой оценке Кулишера "это была такая же внешняя торговля, как и обмен с греками". Появились новые виды таможенных платежей, усилилась их дифференциация. С начала XIII в. они взимались уже не только с определенного количества, но также в зависимости от ценности взвешиваемых продуктов (при определении "весчего сбора"). Так, например, в начале XIII в. немецкие купцы платили в Смоленске "весовщину" за провес золота в шесть раз больше, чем за серебро.

Сильное влияние на развитие таможенного дела, приведшее к значительному усложнению (разветвлению, дифференциации) таможенных платежей, оказали монголы-завоеватели. От тюркского слова "тамга" произошел глагол "тамжить" - то есть взysкивать пошлину - "тамгу". Место на рынке или ярмарке, где тамжили товар, стало называться таможенной. Служилый человек, бывший мытником или пятенщиком, становился тамошником или таможенником. Взятие пошлин переводилось на откуп (откупная система была также заимствована у монголов), передавалось князьями "откупным таможенникам". В толковом словаре русского языка В. Даля можно прочитать: "В таможене очищают привозной или отпусковой товар мытом, пошлиной и тамжат его, клеймят, пятнают, прикладывают тамгу или клеймо". "В обширном смысле, - полагал Д. Толстой, - тамга означала пошлину со всех продававшихся товаров, равно как с привозившихся на рынок, с отвозившихся с него и привозившихся".

Пошлины, взимавшиеся в удельное время можно условно разделить на 4 группы: торговые, проезжие, за обслуживание и штрафные.

1. Торговые пошлины:

1. Явка - пошлина за предъявленный в таможене товар (по прибытии в город торговый человек должен был явиться в таможеню. Здесь в специальной книге записывалось его имя, название и происхождение привезенного товара, размер взysканной пошлины - "явки" или "явленного". Пройти через таможеню были обязаны все приезжие, однако явка взымалась только с тех из них, кто имел при себе товар; взымалась, как при провозе товаров на место торга, так и с их продажи.

2. Замыт - сбор, акциз; взysкивался с цены товара.

3. Осьмничее (осьмичее, восьмичее, восьмичее) - фискальная пошлина, равная 1/8 стоимости товара; взымалась, как и "померное" с "предметов меримых". От померного отличалась тем, что взымалась с рубля, в то время как померное - с меры. "Поэтому и встречаем в актах, что с одного и того же предмета берутся восьмичее и помер".

4. Гостиное - пошлина с привозных товаров; взымалась "с оценки товаров, помещаемых в гостином дворе, на рубль, или по штукам товара".

5. Порядное - фискальная пошлина, с продажи и покупки некоторых товаров, например, меди, икры, рыбы, соли; взымалась, как правило, с цены товара, реже с меры. Размер порядного колебался от 1/2 деньги до двух денег с рубля.

6. Искусное - фискальная пошлина с продажи товаров.

7. Пятно - сбор за клеймение лошадей при купле-продаже; взымалась с наложения таможенным чиновником пятна на купленную или промененную лошадь как с покупателя, так и с продавца.

8. Узольцовое (узловое, поузольщина) - сбор за обвязку товара с приложением таможенных печатей или за наложение таможенных знаков.

9. Головщина - пошлина, взимавшаяся при продаже людей в рабство; взysкивалась с покупателя.

10. Весчее - пошлина, которая взымалась с продажи весчих товаров. Ее размер колебался от 1/6 деньги до 10 денег с рубля обычно он составлял 2 деньги, из которых одна взysкивалась с покупателя, а другая - с продавца. После 1653 г. взysкивалась только с покупателя.

11. Померное - "пошлина с продажи товаров меримых. Такими меримыми товарами считались: пшеница, рожь, овес, солод, ячмень, конопля, греча, горох... и с известной меры, а не с рубля".

Размер померной пошлины колебался от полденги до двух денег. Ее взыскивали только с продавца; "с купца никогда помера не брали".

II. Проезжие пошлины:

1. Мыто сухое, мыто водяное - основные пошлины за провоз товара; взимались, как правило, с судна, воза или саней, в которых перевозился товар, реже - с цены товара. До 1654 г. "мыты" содержались не только правительством, но и частными лицами, хотя и с разрешения правительства.

2. Посаженное - разновидность мыта; взималось с воза или судна, груженых товаром, в зависимости от их размеров в сажнях.

3. Подужное - сбор с количества телег в купеческом обозе.

4. Полозовое - сбор с количества саней в обозе.

5. Побережное - сбор с судна, причалившего к берегу; уплачивался деньгами, или товарами, находившимися на судне в зависимости от количества судов и их размеров.

6. Головщина - подать с души, головы; плата за человека на возу, ладье или ином транспортном средстве; поголовный сбор с лиц, сопровождавших товар.

7. Костки - налог с людей, сопровождавших товар.

8. Задние калачи - разновидность головщины; взимались при возвращении купца со своими людьми после распродажи товара.

9. Мостовщина и перевоз - налог за проезд (проход) по мосту или пользование перевозом; взимался мостовщиками и перевозчиками.

10. Проезжее - плата за пользование устроенными дорогами.

11. Явка - пошлина с представления таможеннику или другому должностному лицу товара при его провозе на место торга; взималась также с людей (поголовно) при доставке товаров к месту торга.

12. Перевоз - пошлина с людей, товаров, скота, перевозимых с одного берега реки на другой; взималась деньгами. От перевозной пошлины избавлялись служилые люди, их запасы и государевы гонцы. Перевозы содержались как казною, так и частными лицами с разрешения правительства. В стремлении прекратить лихоимство и другие нарушения на частных перевозах, правительство Федора Ивановича - Бориса Годунова издало указ 1596 г., "который вместе с мытами, присоединил все частные перевозки к казенному управлению, постановив на них целовальников, которые обязаны были половину собранных ими денег отдавать вотчинникам и помещикам, в чьих вотчинах и поместьях перевоз находился, а другую вносить в государеву казну. Малороссия, согласно с принятыми ее правами, была вовсе избавлена от перевозной пошлины".

III. Пошлины за обслуживание

1. Амбарное (анбарное) - плата за наем амбара.

2. Гостиное - плата за остановку в гостинном дворе (сверх платы за помещение). Величина этой пошлины зависела от числа купцов "долженствовавших располагать свои товары в гостинном дворе: чем торговцев было более, тем амбары были дороже, и наоборот". Ее взимание производилось "гостиными дворниками", находившимися под заведыванием местного начальства, только с иногородних и иностранцев, обязанных останавливаться на гостиных дворах и из них торговать.

3. Полавочное - пошлина за право торговли или за наем лавок.

4. Свальное - плата за разгрузку подводы при взвешивании товара на заставе или за складку товара.

5. Подъемная и рукознобная пошлины - за поднятие товара и его установку на весах; взимались на рынках весовщиками (пудовщиками) как с продавцов, так и с покупателей.

6. Померное - сбор за измерение сыпучих товаров бочками или их долями.
7. Весовое, весчее - плата за взвешивание товара на торговых весах откупщика; взималась откупщиком.
8. Контарное - пошлина с массы товара (1 контар = 2,5 пуда).
9. Припуск - "пошлина с наведения весов в равновесие при взвешивании товаров".

IV. Штрафы

1. Промыта - уклонение от уплаты мыта (промытитися - уклониться от уплаты мыта: "Который гость где промытитися, мыто проедет, не заплативши, тот товар свои тратит"; пеня за неплатеж мыта: "А кто промытитися, ино с воза промыты по штидесят, а заповеди шестьдесят одина, колько бы возов ни было. Уложением 1649 г. размер промыты был установлен в 5 рублей с человека; промытившийся также подлежал наказанию кнутом.

2. Промыт - пеня за объезд мыта и неплатеж мытной пошлины: "А кто пошлин не явит, и ему кормленщику нашему взять на том промыт", взимался обыкновенно с воза или судна.

3. Заповедь - пеня за неуплату пошлины при продаже (покупке) лошади: "А кто продаст лошадь, или кто купит, а не явит таможником и у пятенщиков не пятнит, ино с того заповеди и пропятенья два рубля: рубль наместнику, а рубль таможником"; штраф с купцов, складировавших свои товары в домах частных лиц помимо гостиного двора. Взимался как с хозяина товара, так и с человека, поместившего его на своем дворе; штраф за продажу померного товара, например, зерна, без меры; штраф за попытку избежать весчей пошлины, взимавшийся как с купца, так и с продавца; пеня за неявку товара на таможду (то же, что и протаможье). "Величина заповеди, - писал Д. Толстой, - была обыкновенно в два рубля: один рубль шел государю, а другой - лицам, заведывавшим таможенным сбором". Иногда вся заповедь принадлежала государю.

4. Протаможье - пеня за тайный провоз товара без уплаты пошлины, за неявку его в таможду: "А кто протамжит своего товару на рубль... с него протаможья тридцать алтын без гривны". По мнению Д. Толстого, размер этого штрафа составлял: с товара на два рубля или более - два рубля, а "с товара на рубль и менее - заповедь в тридцать алтын без гривны".

5. Протамга - пеня за неявку товара в таможду: "А кто не явя таможником сложит товар свои с воза и из судна, и он то протамжил... ино с него протамга два рубля"

Всего взималось до 40 различного рода и наименования пошлин. Важнейшими из них были тамга, явка, осмничее и некоторые другие, имевшие ярко выраженных фискальных характер и взимавшиеся "во имя права князя требовать известных платежей от подданных", чего не водилось в прежние времена. Таким образом, можно утверждать о сложившейся в удельное время сложной и запутанной системе таможенных сборов как государственного, так и частно-правового характера. Каждый товар, предназначавшийся для продажи, подвергался оплате несколькими сборами, "которые вообще взыскивались независимо один от другого". "Но, несмотря на многосложность и происходившую часто отсюда запутанность, - писал Д. Толстой, - система эта не лишена была правомерности, в том отношении, что пошлины взимались именно с известного предмета, что они соразмерялись с количеством и качеством его и с другими принадлежностями, увеличивающими или уменьшающими пошлины... Запутанность же этой системы состояла в ее излишней дробимости, во взимании с одного и того же предмета разного рода таможенных пошлин, и преимущественно в произвольности, которую она часто допускала".

Размер тамги колебался от 1/4 до 7 % с цены (обычно 3/4 – 2 % или 1,5 - 4 деньги с рубля). Местные жители либо совсем не платили этой пошлины, которая взималась с цены товара при совершении торговой сделки, либо платили ее при продаже привезенного товара или увоза купленного на местном рынке в меньшем размере (в 2 раза и более), чем иногородние. С последних, как правило, брали по 4 деньги с рубля, с местных торговцев - 1-2 деньги. Например, по Белозерской грамоте 1598 г. с местных горожан взималась таможенная пошлина 0,5 %; с жителей области, к которой относилась грамота, - столько же; с приезжих торговцев из других областей – 6 % от стоимости товара. Новгородской таможенной грамотой 1571 г. с местных горожан предусматривалась пошлина 0,75 %, с жителей новгородских пригородов – 2 %, с торговцев из других областей – 4 %, с

иноземцев – 7 % от стоимости товара. Кроме того, в XVI в. для иностранцев была учреждена "особая большая тамга".

Различались и сами принципы взимания тамги:

- с целого ряда товаров она взималась не с цены, а с количества;
- с цены вещих товаров она взималась в большем размере;
- иногда ее ставка зависела от вида и типа транспортного средства, доставившего товар.

При взимании других таможенных сборов (тамги с веса, пятна, замыта, мыта, полозового, головщины, явки, весчего, гостиного, амбарного и т.д.) также проводилось различие между местными жителями, иногородними и иностранцами. Для иногородних и иноземцев обычно устанавливалось больше платежей, которые к тому же отличались и более высоким размером. Так, согласно Новгородской таможенной грамоте 1574 г. головщина (поголовный сбор) взималась в размере полуденьги новгородской - с новгородца, одной деньги - с иногороднего и двух денег - с иноземца. "Явочной пошлине подлежали обычно только иногородние и иноземцы, но не местные жители, и величина ее определялась расстоянием между постоянным местожительством торговца и местом уплаты". Например, в Орешке в 1523 г. новгородец подвергался сбору в одну деньгу московскую, человек из пригородов Новгорода - в деньгу новгородскую, прочие иногородние - в две деньги, а иноземцы - в один алтын.

В целом ряде случаев от таможенных пошлин освобождались монастыри и лица духовного звания. Они получали от князей жалованные ("тарханные") грамоты (от татарского *tarkhan* - человек вольный, свободный от податей: "А имати та пошлина со всяких людей, oprичь тарханшиков"). Тарханные грамоты выдавались также жителям новых городов, отдельных местностей или тем, кто этого заслужил перед княжеской властью. Так, уставной грамотой великого князя Василия Дмитриевича 1397 г. Двинской земле особо оговаривались привилегии местного купечества: "А куды поедут двиняне торговати, - ино им не надобе во всей моей отчине в великом княжении тамга, ни мыт, ни костки, ни гостиное, ни явка, ни иные некоторые пошлины".

Нередко таможенные отношения в русских землях определялись междукняжескими договорами. В некоторых из них выражалась взаимная воля князей к прекращению взимания таможенных платежей на границах собственных княжеств. Например, в договорной грамоте великих князей Бориса Александровича и Василия Васильевича 1451 г. говорилось: "А межи нас людем нашим и гостем путь чист без рубежа; а кто учинит рубеж... рубещика по исправе выдати". В договорных грамотах Москвы с Новгородом (1380), Рязанью (1381), Тверью (1399) везде было установлено "гостю гостить без рубежа, мыты держать прежние".

В отличие от стран Западной Европы удельная Русь XIII-XV вв. имела немного крупных торговых центров (таких, например как Новгород, Псков, Смоленск, Полоцк и Москва (с XV в.)). Русские купцы не были объединены в гильдии, не совершали значительных торговых оборотов. Капитал был чрезвычайно дорог. Достаточно сказать, что "Русской Правдой" допускался 50 % и рост за ссуженный капитал. В стремлении сбить социальную напряженность в обществе Владимир Мономах установил, что "такой рост можно брать только два года". Впрочем, при долгосрочных займах допускался годовой рост в 40 %. После смерти Мономаха в 1125 г. ссуды выдавались под 60, 80 и больше процентов. Поскольку русские купцы зачастую не имели даже минимальных оборотных средств, они были вынуждены занимать у иностранных гостей, которые вверяли им "куны в гостьбу".

Наибольших успехов в торгово-посреднической деятельности добился Новгород. Новгородцы широко осваивали богатства северных рек и Белого моря, завоевывали все новые земли, основывали там свои колонии или опорные пункты, заставляли туземное население платить дань (преимущественно мехами), как в казну Новгородского государства, так и в пользу тех богатых бояр-промышленников, которые организовывали и поддерживали экспедиции ушкуйников. "Главное богатство Новгорода и главный предмет его вывоза составляли ценные меха - собольи, лисьи, бобровые, куньи и др., - которые в огромных количествах поступали из всех частей обширного Новгородского государства и затем вывозились в Среднюю и Западную Европу. Средневековая Европа предьявляла громадный спрос на меховые товары, ибо меха употреблялись тогда не только для изготовления теплой одежды, но были любимым украшением одежды и даже обуви всякого рода, и Новгород был поставщиком этого товара на целую Европу. Кроме мехов, Новгород вывозил в Европу кожи, китовое и моржовое сало, воск, смолу, строевой лес. Привозились в Новгород из-за границы сукна и др. материи, металлические изделия, вина, соль.

Уже в XII в. в Новгороде была заграничная торговая фактория, так называемый готский двор (основанный купцами из г. Висби на о. Готланде). В конце XII в. здесь является немецкий двор, который в XIII-XIV вв. (по мере образования и усиления Ганзейского союза) растет в своем значении и играет главную роль в ходе новгородской внешней торговли. Кроме чужеземных торговых дворов, в Новгороде были дворы приезжих русских купцов, а именно: псковский, тверской, половецкий, смоленский". Иноземные гости имели в Новгороде беспошлинный торг, жили здесь своим укладом. Новгородцы, со своей стороны, широко торговали в русских Землях, везде пользуясь большим авторитетом и таможенными преференциями. Везде новгородцам разрешалось гостить без рубежа. В отношении их товаров пошлины произвольно не завышались.

Главными торговыми партнерами Новгорода являлись ганзейские города. Вначале это был Висби (на о. Готланд), затем Любек, позже - ливонские города Дерпт, Ревель и Рига.

Торгуя с русскими землями, ганзейцы добивались:

- предоставления им права беспрепятственного приезда и отъезда (даже в случае возникновения войны);
- обеспечения местными властями защиты их личных и имущественных прав, возможности селиться на определенный срок;
- освобождения от обычая берегового права;
- предоставления права взыскивать с местных жителей торговую задолженность;
- не привлечения к ответственности за проступки, совершенные соотечественниками, за их убытки;
- не конфискации имущества, оставшегося после смерти купца, выдачи родному городу покойного для последующей передачи родственникам;
- введения правил, облегчающих привоз и вывоз товаров, производство погрузочно-разгрузочных работ, предоставления лоцманов и перевозчиков, возможности заготовки леса для судового ремонта и т.д.

Ганзейцы также стремились к образованию самостоятельных поселений, факторий и контор с собственным управлением, добивались полного невмешательства местных властей в их дела и даже претендовали на то, чтобы укрывать на своей территории беглых местных Жителей и судить последних за преступные деяния против фактории и ее обитателей.

Одновременно они пробивали брешь в старинном гостинном праве, которое запрещало гостю:

- торговать с другим гостем (иноземец сначала должен был удовлетворить местных купцов);
- торговать в розницу (за исключением ярмарочных дней);
- доставлять товары в город произвольным маршрутом;
- пользоваться собственными весами;
- вступать в непосредственные отношения купли-продажи с крестьянским населением.

Кое-что в этом отношении у ганзейцев получалось. Однако в целом их отношения с новгородцами складывались непросто, зачастую конфликтно. Несмотря на то, что в каждом договоре немцев с новгородцами оговаривалось их взаимное право торговать без стеснений, без насильственного захвата у них товаров (это выражалось словами "вольное торгованье", "путь чист", "без рубежа", "без пакости"), "вся история русско-ганзейской торговли есть один сплошной захват русскими или немцами товаров посторонних лиц за убытки, действительно или якобы ими понесенные, непрерывный ряд насильственных действий, основанных на идее круговой поруки между лицами, происходящими из одной и той же местности или принадлежащими к одной и той же национальности". Принцип индивидуальной ответственности, таким образом, за редким исключением не соблюдался. Это не удивительно, поскольку средневековое торговое право в принципе не исключало групповой ответственности. Так, в одном из договоров (1269 г.) говорилось, что в случае столкновения между новгородцем и "зимним гостем" "летний гость" за это не отвечает и наоборот. Целым рядом соглашений Ливонского ордена с Новгородом и Псковом устанавливалось, что в случае столкновений между орденом и Псковом новгородские купцы не подлежали ответственности и задержанию и наоборот.

С точки зрения таможенного дела особый интерес представляют обстоятельства, связанные с транспортировкой немецких (иностранных) товаров до Новгорода. Дело в том, что после разгрузки

морских судов перевозка грузов по Волхову осуществлялась на ладьях. Это вызывало потребность в лоцманах. Неизбежно возникали споры о расценках, сроках доставки товаров, компенсации ущерба в случае аварийных ситуаций и т.п. Спорные вопросы рассматривались судом во дворе церкви св. Иоанна. В случае аварии новгородцы требовали оплаты за наем ладьи с момента ее отхода от новгородской пристани. Немцы же соглашались на компенсацию, если аварию терпела уже груженная ладья. Известно, что в договоре 1269 г. нашло выражение точка зрения новгородской стороны: при аварии с немца взималась плата за наем судна, хотя бы только отправившегося за товаром.

По прибытии ладьи с товарами в Новгород, их требовалось разгрузить, а товар перевезти (перенести) к немецкому гостиному двору. Потребность в перевозчиках возникала при совершении как этой, так и обратной операции. Долгое время Новгород отказывал немцам в праве "пользоваться собственными средствами транспорта и своими людьми, желая сохранить за новгородцами и эту отрасль деятельности". Лишь в 1423 г. новгородцы и ганзейцы пришли к соглашению и немцам было дозволено самостоятельно транспортировать грузы небольших размеров.

К настоящему времени сохранилось немного свидетельств уплаты иностранцами в Новгороде таможенных пошлин и торговых сборов. Однако, по мнению И.М. Кулишера "делать на этом основании вывод о свободе немцев от сборов в Новгороде едва ли возможно". В подтверждение своих слов этот автор ссылался на договор 1269 г., согласно которому размер пошлинного сбора с иностранцев, прибывающих в Новгород, составлял одну марку кун с судна; с судна, груженого мясом, мукой или пшеницей - полмарки; остальные продовольственные товары ввозились беспошлинно.

Специальными уставами, изданными немецким купечеством для немецкого двора в Новгороде и регулирующими жизнь немецкой фактории, вводились ограничения на длительность пребывания немецких купцов в Новгороде (как правило, этот срок не превышал полгода), а также устанавливались ограничения относительно стоимости ввозимых товаров. Так, согласно одному из них "никто не должен [был - авт.] привозить товаров на сумму свыше тысячи марок серебра; в противном случае, весь излишек привезенных или посланных свыше этого им товаров идет в пользу св. Петра".

Таможенная система при капитализме. 70-е гг. XIX в. – 1917 г.

С первыми признаками кризиса 1873 г., ухудшением платежного баланса и финансового состояния страны правительственная политика стала быстро отходить от либеральной доктрины. Это также было связано с прекращением в середине 70-х годов притока иностранного капитала и необходимостью обслуживания ранее заключенных облигационных займов. Таможенно-политическая переориентация обуславливалась и русско-турецкой войной 1877-1878 гг.

С 1 января 1877 г. кредитный билет перестал служить расчетной единицей при начислении и уплате таможенных платежей. Его вытеснил золотой рубль, что означало (в условиях падения вексельного курса при значительном выпуске кредитных билетов на военные цели) огульное повышение пошлин на 30, 40, 50 и более процентов, приведшее к сокращению ввоза в страну иностранных товаров. Торговый баланс снова сделался активным. Сумма таможенных доходов (в кредитной валюте) увеличилась с 33,6 млн руб. в 1866 г. до 70,7 млн руб. в 1876 г. В фискальных интересах в 1877 г. устанавливалось пошлинное обложение привозного хлопка, в 1881 г. вводился дополнительный 10 % сбор со всех ввозимых товаров. За этим последовало еще два почти сплошных повышения в 1885 г. на 10–20 %, в 1890 г. – еще на 20 %.

Отказ от либеральной таможенной политики имел и более глубокие причины. Эта политика была глубоко закономерна на этапе промышленного переворота и перехода от феодально-крепостнического, во многом натурального хозяйства к рыночному, капиталистическому, индустриальному. В условиях же утверждавшегося полнокровного товарно-денежного хозяйства (особенно начиная со второй половины 80-х гг.), когда страна не могла развиваться без собственной угольно-металлургической базы, либеральные начала в таможенной политике с неизбежностью должны были уступить место протекционистским. К этому подводила и потребность в частных иностранных инвестициях производственного назначения. Их масштабное привлечение в Россию было просто невозможно без существенной корректировки прежнего курса.

Наконец, военно-политическая необходимость заставляла правительство оказывать поддержку отдельным отраслям и производствам военно-стратегического значения. Она же побуждала его с помощью мер таможенно-тарифного регулирования чинить препятствия дальнейшему развитию металлургии и машиностроения в приграничных областях и одновременно поощрять создание соответствующих отраслей промышленности вблизи источников сырья, во внутренних губерниях страны.

Отход от либеральной таможенной политики остро ощущался всеми заинтересованными слоями российского общества. Каждый из них стремился по-своему повлиять на складывающуюся ситуацию и скорректировать ее в собственных интересах. Наибольшей активностью, настойчивостью и организованностью при этом отличалась позиция торгово-промышленного класса. По оценке советского историка П.Г. Рынзюнского "в выступлениях промышленников и представителей близкой к ним технической интеллигенции в печати и на разного рода собраниях того времени (в конце 70-х - начале 80-х гг. – авт.) постоянно звучала нота защиты национальных интересов против засилья иностранцев".

Первым из общественных деятелей наметившуюся в таможенно-политическом курсе перемену уловил известный публицист и издатель М.Н. Катков. Если в 60-70 гг. он был ревностным защитником фритредерства, то с конца 70-х гг. XIX в. в его "Московских ведомостях" стали регулярно появляться материалы и статьи протекционистской направленности. С воцарением в 1881 г. Александра III, который, говоря словами С.Ю. Витте, был убежденным защитником национальной промышленности и во время своего правления решительно вводил систему таможенного покровительства, поворот в таможенной политике страны сделался необратимым. К тому же, правительство Александра III "весьма энергично возрождало политику сильной власти, и это содействовало тому, что вместо праздных политических мечтаний и несбыточных проектов социальных реформ отрезвившееся общество могло обратиться к разрешению более реальных и обещавших лучший успех хозяйственных проблем".

В последующее десятилетие ставки тарифа пересматривались почти каждый год и всякий раз - в сторону увеличения. Учитывая этот факт, не следует в то же время переоценивать как

протекционистскую мотивацию правительственной деятельности, так и ее конкретные "протекционистские" результаты.

Во-первых, повышение таможенных пошлин коснулось не только угля, металлов, химических продуктов, бумажной массы и многих других промышленных товаров, но и также предметов массового спроса, таких, например, как чай и сельди.

Во-вторых, повышение таможенных пошлин в 1885 и 1890 гг. производилось огульно, то есть с нарушением устоявшегося правила подвергать рассмотрению каждую отдельную статью тарифа, исходя из интересов не только казны, но и приоритетных отраслей промышленности.

В-третьих, во главе финансового ведомства в рассматриваемый период стояли Н.Х. Бунге (1881-1886) и И.А. Вышнеградский (1887-1892), которые в своей деятельности руководствовались интересами не столько промышленности, сколько финансовой политики. Все их усилия сводились к тому, чтобы поставить протекционизм на службу "золотой политике", проводившейся со времени установления "золотой пошлины" (1877) с целью увеличения любой ценой (в основной за счет хлебного экспорта) золотого запаса в видах подготовки денежной реформы.

И все же "стоявшие на первом плане фискальные интересы (Министерства финансов - авт.) были тесно связаны с мероприятиями, направленными на создание национальной промышленности, каковы, например, покровительственные пошлины, привлечение иностранных капиталов, расширение рельсовой сети и многое др.; и уже по одному этому министр финансов - каковы бы ни были вообще его воззрения - не мог не интересоваться развитием индустрии". В самом деле, стремившийся поначалу приспособить таможенную политику исключительно к интересам финансового ведомства, Бунге уже в 1882 г. поступился своими либеральными принципами и пошел на усиление обложения целого ряда импортных товаров. При этом особое внимание было уделено продуктам химической и красильной промышленности, производство которых не получило до того времени самостоятельного развития. В начале 1884 г. при Минфине была образована специальная комиссия с участием заинтересованных представителей от промышленности для рассмотрения вопроса о пошлине на чугун. В возникшем споре горнопромышленников Урала и Юга России с капиталистами Прибалтики, Петербурга, Одессы и Варшавы, связанными с промышленными центрами Западной Европы, Бунге поддержал первых, ходатайствовавших за повышение тарифных ставок. "Развитие чугуно-плавильного производства, - говорил он в своем представлении Государственному совету, - имеет для России огромное значение. Сумма платежей за иностранный чугун, железо и сталь настолько велика, что в интересах нашего платежного баланса и развития внутреннего производства следует принять меры к оживлению производства чугуна в России". В этом его поддержало большинство членов Госсовета. Высокая тарифно-таможенная защита национального производства чугуна, по их мнению, должна была "ограничить подавляющую конкуренцию заграничного привоза и открыть возможность устройства на юге России доменных печей", прекратив, тем самым, зависимость от иностранных поставок. В этом его поддержало большинство членов Госсовета. С этого времени пошлинное обложение ввозимого чугуна стало непрерывно возрастать, вызывая в среде дельцов каменноугольной и чугуноплавильной промышленности полное одобрение и самую энергичную поддержку.

По всей видимости, лоббистская практика отдельных заинтересованных промышленных группировок приняла в 80-е годы такой размах, что даже протекционистский рупор - газета "Московские ведомости" (1886) недоумевал: "Странное направление приняла наша экономическая политика за последнее время: частные интересы и ходатайства удовлетворяются часто в подрыв и ущерб общим интересам. Общие вопросы не решаются, ...а ходатайства в пользу частных интересов удовлетворяются моментально".

При Вышнеградском была осуществлена разработка нового таможенного тарифа. Представляя его проект в Государственный совет, преемник Бунге на посту министра финансов подчеркивал: "Опыт указал на необходимость произвести целый ряд изменений в тарифе 1868-го года с целью как фискальной, так главнейше покровительственной, а также для достижения более выгодного для нас международного торгового баланса. Ныне, после 20-летнего опыта, главнейшие вопросы, относящиеся к покровительству внутреннего производства и к обложению пошлинами предметов потребления, оказываются достаточно расчлененными, а потому представлялось своевременным приступить к общему пересмотру таможенного тарифа для согласования, как отдельных статей, так и всей совокупности тарифа с современными условиями нашей промышленности, дабы

даровать надлежащее равномерное покровительство всем ее отраслям". Таким образом, официально провозглашались принципы таможенной политики России на обозримую перспективу: первостепенная важность защиты промышленных интересов перед фискальными; равномерное покровительство всем нуждающимся отраслям промышленности, причем на всех стадиях производства; поддержка российских производителей на внутреннем рынке.

Тариф выработывался с участием заинтересованных промышленников. В состав тарифной комиссии входили представители Москвы, Петербурга и других торгово-промышленных центров. К участию в подготовительной работе также привлекались ученые, специалисты, техники во главе с Д.И. Менделеевым. Неудивительно, что в заинтересованных и сведущих кругах тариф признавался своего рода образцовым творением государственного попечительства о национальном труде в протекционистском направлении. Важно отметить и то, что крупная буржуазия в этом вопросе выступила на удивление солидарно. Наиболее влиятельные предпринимательские организации страны единодушно высказывались в пользу укрепления протекционистских мер. В свою очередь, принимая тариф 1891 г., правительство считалось с этой позицией капиталистов и дорожило завоеванным к этому времени их доверием к устойчивости дарованного покровительства.

Хотя тариф 11 июня 1891 г. и стал апогеем таможенной политики предыдущих лет, с его принятием произошло распространение мер таможенно-тарифного регулирования на целый ряд товаров, которые до этого ввозились свободно или подлежали сравнительно невысокому обложению. Одновременно произошло усиление таможенного покровительства отраслям, уже защищенным тарифными барьерами от иностранной конкуренции. Вследствие этого обострилась ситуация на рынке потребительских товаров. Огульное противодействие иностранным конкурентам вводило многих российских капиталистов в инертное состояние, отвращая от дел, сопряженных с риском.

Введение тарифа 1891 г. с неизбежностью обострило проблему контрабандного ввоза. Именно по этому в 1892 г. был принят новый Таможенный устав, обновивший соответствующее законодательство: были определены различные проявления контрабанды и соответствующие правовые санкции. Основная ответственность при этом возлагалась на владельца товара. Для несостоятельных контрабандистов денежное взыскание по решению суда могло быть заменено арестом или тюремным заключением. Рецидивная контрабанда каралась не только денежным начетом и конфискацией имущества нарушителя, но и выселением его из пограничного района или тюремным заключением.

Уставом также упорядочивалась таможенная охрана в прибрежных водах. Водное пространство шириной в 3 морские мили от береговой линии российского материка или острова признавалось "морскою таможенною полосою" России, в пределах которой все суда подлежали таможенному досмотру. В случае неподчинения, российским таможенным судам, разрешалось преследовать нарушителей не только в этой полосе, но и в нейтральных водах.

На западной сухопутной границе России в дополнение к пограничной и таможенной страже создавалась специальная "корчемная стража" из вооруженных стражников и объездчиков с целью пресечения контрабанды заграничных напитков посредством устройства засад, досмотра обедов, транспортов и личного имущества на удалении 20-50 верст от границы.

К началу 90-х гг. в стране сформировалась разветвленная система таможенных платежей, различавшихся в зависимости от источника поступлений. В их число входили: внешние пошлины (ввозные и отпускные), складочные и канцелярские сборы, сборы за наложение на товары таможенных клейм, за бандероли, с судоходства, "за командирование досмотрщиков по надобностям купечества", штрафные деньги, доходы от хозяйственной деятельности и т.д.

Основные экспортно-импортные операции в это время по-прежнему осуществлялись по европейской границе. В 1890 г. здесь было собрано таможенных пошлин на сумму 102,2 млн руб., в то время, как по азиатской границе - на сумму 10,8 млн руб. (в 1893 г. соответственно: 132,5 и 14,5 млн руб.). Морская торговля продолжала преобладать над сухопутной, хотя с развитием железнодорожного транспорта их соотношение постепенно изменялось в пользу последней.

Как и прежде, основной поток грузов проходил через Балтику. Однако, если в 1856-1860 гг. на этот морской путь приходилось 56 % стоимости внешнеторгового оборота, то в 1886-1887 гг. - 35,5 %, а в 1893 г. - 34,9 %. С каждым годом сокращался внешнеторговый оборот Петербурга, который,

тем не менее, продолжал оставаться крупнейшим центром внешней торговли России. Одновременно возрастало торговое значение Морских портов Юга России.

Покровительственный тариф, вступивший в силу с 1 июля 1891 г., рассматривался правительством России в качестве минимального. В дополнение к нему путем прибавок создавался максимальный тариф. В 1893 г. он был воплощен в законе о двойном (двойственном) таможенном тарифе, согласно которому товары из стран, отказавших России в предоставлении льготных условий для ввоза или транзита российских товаров, облагались пошлинами, на 15-20 % превышавшими обычные ставки. Закон 1893 г. был направлен против Германии, которая отказывалась предоставить на товары из России режим наибольшего благоприятствования и подписать с ней торговый договор. Как и следовало ожидать, Германия ответила повышением на 50 % пошлин на русские товары. Россия, в свою очередь, увеличила таможенное обложение германских товаров еще на 100 %. После нескольких месяцев изнурительной и в сущности бессмысленной для обеих сторон таможенной войны Россия и Германия пришли в начале 1894 г. к соглашению и подписали торговый договор сроком на 10 лет.

Приложенный к этому договору "конвенционный тариф" 1894 г. частично смягчил систему протекционизма. По 125 статьям и пунктам таможенного тарифа 1891 г. понижение пошлин составило 10-33 % . В отдельных случаях оно было еще более значительным: по химическим продуктам - до 37 %, а по металлоизделиям - 10-50 %. Вместе с тем, по мнению нового министра финансов С.Ю. Витте (1892-1903) этим не отменялось покровительство национальному производству. Частичное изменение тарифа, по словам министра, было даже необходимо для насаждения новых отраслей и дальнейшей специализации промышленности. К тому же в 1900 г. в связи с осложнением политической обстановки на Дальнем Востоке состоялось 10-50 % повышение пошлин по более, чем 100 статьям тарифа 1891 г. "Это повышение, - по словам дореволюционного исследователя Е. Куна, - конечно, не могло иметь силы для закрепленных ставок конвенционного тарифа, но оно коснулось весьма многих товаров массового привоза и оказало заметное воздействие на увеличение таможенного дохода, хотя привоз в первые годы после этого мероприятия значительно сократился".

Договор 1894 г. знаменовал собой принципиальный поворот в развитии международных торговых отношений. Во избежание конфликтов, подобных русско-германскому, европейские государства в 90-е гг. XIX в. стали отказываться от принципа таможенно-тарифной автономии и подписывать двусторонние торговые конвенции, предусматривающие взаимные уступки и обязательства при выработке и корректировке национальных таможенных тарифов. Россия, к примеру, конвенционные соглашения заключила не только с Германией, но также с Францией (в 1893 г.), Австро-Венгрией, Болгарией, Италией и Португалией.

Конвенционно-тарифные мероприятия, проводившиеся с ведома министра финансов, встречали многочисленные возражения. Даже в правительственных кругах с трудом отказывались от привычной практики волевых решений в сфере таможенно-тарифного регулирования. Неудивительно, - отмечал в свое время Н.Н. Шапошников (автор книги "Таможенная политика России до и после революции". -М., 1924 - авт.), - что "в 1894 г. очень больших усилий стоило правительству отказаться от принципа автономности. Промышленные круги тоже мало сочувствовали конвенционным тарифам, ибо это отрезывало им возможность хлопотать о дальнейшем усилении таможенной охраны".

По истечении срока действия русско-германского торгового договора в 1903 г. был утвержден новый общий тариф, ставший последней значительной вехой в дореволюционном таможенно-тарифном законодательстве. Введенный в действие с февраля 1906 г., он закреплял надбавки 1900 г. к тарифу 1891 г. и содержал "целый ряд вновь и отчасти весьма значительно повышенных ставок".

Еще до вступления в силу тарифа 1903 г., 15 июля 1904 г. была заключена дополнительная конвенция к русско-германскому торговому договору 1894 г., значительно изменившая обложение германских привозных товаров. Германии пришлось согласиться с повышением пошлин против конвенционных ставок 1894 г. по 96 статьям.

Характеризуя в целом таможенную политику России конца XIX - начала XX вв. следует подчеркнуть, что в эти годы она заметно подвинулась вперед "по пути рационального построения таможенного протекционизма". Можно согласиться и с тем мнением (В. Витчевского - авт.), что она "отказалась ... от переоценки значения балансовых цифр и стремилась приспособиться к

экономическим условиям производства. Экспорт, как один из важнейших устоев золотой валюты, продолжает, правда, энергично поощряться, но без применения мер искусственного форсирования хлебной торговли. Тем большаия прилагались усилия к специализации предметов экспорта, упорядочению торгового оборота и созданию торговой организации, к поддержанию отдельных отраслей экспорта и ознакомлению с рынками сбыта. В отношении ввоза, отчасти связанного таможенно-тарифными ставками торговых договоров, как и прежде, шли рука об руку покровительственные, фискальный и финансово-политические соображения".

О затруднительности и даже невозможности разграничения фискальных, покровительственных (охранительных) и политических целей таможенной политики России этого времени писали и некоторые другие дореволюционные авторы. Д.И. Менделеев, в частности, указывал, что для таких обширных и еще не развивших своей промышленности стран, как Россия, этого делать не следует. "Во многих случаях, - говорил он, - таможенные пошлины, нося сперва характер чисто фискальный, становятся со временем протекционистскими, ибо таково свойство таможенных окладов".

Результативность таможенной политики России двух предвоенных десятилетий (1893-1913) проявилась в безудержном росте таможенных доходов. В среднегодовом исчислении их сумма в 1893-1897 гг. составляла 181,3; в 1898-1902 гг. - 217,4; в 1903-1907 гг. - 235,0; в 1908-1912 гг. - 301,9; в 1913-352,9 млн. руб. При этом важно отметить, что размер поступлений от таможенной деятельности (на всем протяжении пореформенного периода они оставались второй по значению статьей доходов государственного бюджета России; удельный вес таможенных платежей в общей сумме государственных доходов составлял в 1887 г. - 11,8; в 1897 г. - 13,8; в начале XX в. - 14,5 %) зависел не столько от стоимости ввозимых товаров, сколько от меры их пошлинного обложения. Так, если в 1881-1885 гг. на 1 кредитный рубль ценности привоза приходилось 12,21 металлических копеек пошлины (начиная с 1899 г. таможенные пошлины взимались как золотом, так и бумажными деньгами), то в 1886-1890 гг. - 18,05; 1891-1894 гг. - 21,02; в 1897 г.-27,00 коп.

В начале XX века таможенная охрана в России продолжала оставаться чрезмерно высокой. Достаточно указать, что в 1906-1910 гг. размер сумм взысканных пошлин к стоимости импортированных товаров составлял: в Великобритании - 6,1; Австро-Венгрии - 7,3; Германии - 7,8; Франции - 8,0; Италии - 10,0; США -22,3; России - 30,5 %. Рост таможенных доходов не прекращался даже в те моменты, когда вследствие повышения таможенных пошлин происходило временное сокращение объемов импорта.

Отличительной особенностью таможенного тарифа России было и то, что особенно высокими (фискальными) пошлинами было обложено сравнительно немного товаров. В конце XIX в. самый большой доход казне приносило обложение металлов "не в деле" (77 млн. руб.), чая (28 млн. руб.), хлопка и волокнистых веществ (24 млн. руб.), машин и механизмов (9 млн. руб.), вина и других напитков (4 млн. руб.) и т.п. По отделу пищевых продуктов три четверти всего таможенного дохода казна получала от привоза обложенных пошлинами чая и сельдей. При этом, если обложение сырья и полуфабрикатов преследовало преимущественно фискальные интересы (за 1883-1913 гг. объем импортируемого сырья и полуфабрикатов возрос в стоимостном выражении на 92 %; соответствующий же таможенный доход - на 250 %), то при обложении изделий обрабатывающей промышленности чаще действовали протекционистские мотивы.

К концу XIX века в России сложилась единая система таможенных органов. Центральным из них был Департамент таможенных сборов Министерства финансов, осуществлявший непосредственное руководство таможенным делом страны. При департаменте состояли члены особого присутствия по применению тарифа к товарам (из чиновников торгово-промышленных учреждений и членов Совета торговли и мануфактур) и таможенные ревизоры, которым поручалась ревизия таможенных учреждений, расследование по контрабандным делам и т.д.

Нижестоящим звеном таможенной системы являлись таможенные округа (Санкт-Петербургский, Рижский, Вержболовский, Калишский, Радзивилловский, Бессарабский и Южный), находившиеся под управлением своих начальников. В состав каждого из них входило определенное число таможен, таможенных застав и переходных пунктов, разделявшихся в зависимости от "прав, предоставленных сим учреждениям по привозу и очистке пошлинной товаров" на:

- главные складочные тамони;
- таможни первого класса;

- таможи второго класса;
- таможи третьего класса;
- таможенные заставы;
- переходные пункты.

При этом главные складочные таможи: Санкт-Петербургская, с подчиненной ей Кронштадтской таможенной, Московская и Харьковская не входили ни в один из таможенных округов и состояли в отдельном управлении Департамента таможенных сборов. На управляющих этими таможнями, а также на управляющего Архангельской таможней возлагались (в пределах их ведомственной компетенции) права и обязанности начальников таможенных округов. Остальные таможенные учреждения подчинялись начальникам таможенных округов. Кроме пограничных таможен (таможни первого класса располагались в местах пересечения сухопутной границы железнодорожными путями, шоссейными дорогами и судоходными реками, а также в важнейших портах) существовала целая сеть внутренних таможен, осуществлявших досмотр и оформление товаров, подвергнутых в пограничных таможнях лишь внешнему контролю и отправленных транзитом вглубь страны.

Каждая таможня и застава находились под "главным надзором управляющего" и состояла из чиновников таможенного ведомства, звания и число которых определялись штатами, а также из канцелярских чиновников и вольнонаемных служащих: досмотрщиков, секретарей, переводчиков, бухгалтеров, экспедиторов и т.д. Управляющий направлял и контролировал подчиненных ему чиновников, отвечая за работу таможни в целом. При этом в его единоличной компетенции находились лишь вопросы дисциплинарного порядка. Те же вопросы, которые касались применения тарифа, наложения взысканий и т.п., решались "общим присутствием таможни", в состав которого кроме управляющего (председателя присутствия) и его помощника входили члены таможни, а иногда даже корабельные служащие, пакгаузные надзиратели, казначеи и т.д. Таким образом, таможня по-существу действовала как коллегиальное учреждение. Досмотровые мероприятия осуществлялись совместно членом таможни и одним из пакгаузных чиновников или экспедитором. По вопросам применения тарифа, соблюдения таможенных формальностей и наложения важнейших штрафов таможни сносились непосредственно с Департаментом таможенных сборов.

Как и раньше, охрану государственной границы несла пограничная стража, имевшая военную организацию. Она комплектовалась из новобранцев, отбывавших воинскую повинность. На некоторых участках государственной границы (в Средней Азии и Сибири) эту службу несли вольнонаемные, которые состояли в таможенном ведомстве. В начале XX в. численность пограничной стражи составляла около 36 тыс. человек при 1080 офицерах. С 1893 г. пограничная стража была выделена из таможенного управления и преобразована в Отдельный корпус пограничной стражи. Тем не менее, корпус подчинялся министру финансов, который имел звание шефа пограничной стражи.

Таможенные уставы 1904 и 1910 гг. отразили происшедшие после 1892 г. перемены в таможенном деле. В частности, они больше не содержали статей, которыми определялись многочисленные права и обязанности пограничной стражи. Последние были систематизированы в "Правилах об Отдельном корпусе пограничной стражи". Устав 1904 г. впервые содержал раздел "О привозе иностранных товаров по железным дорогам", свидетельствующий о радикальной перестройке транспортной системы страны. Устав 1910 г. уточнил отдельные моменты, связанные с противодействием контрабандному ввозу, предоставив таможенным органам самостоятельно проявлять инициативу в производстве обысков и выемок контрабандных товаров в пределах стоверстной пограничной полосы.

События Первой мировой войны (1914-1918) самым пагубным образом сказались на таможенном деле. К осени 1917 г. таможенная система страны оказалась практически разрушенной. Деятельность большинства таможен в это время была приостановлена. Многие из них закрылись на длительный срок, а то и вовсе прекратили свое существование. Департамент таможенных сборов бездействовал. Около года таможенным делом в России руководил ЦК профсоюза таможенных работников, сформированный на съезде таможенных служащих в сентябре 1917 г.