

Век XVIII: становление системы

Таможенное дело в России имеет тысячелетнюю историю. В летописях и древнерусских законодательных актах упоминается о внутренних пошлинах, которые взимали с товаров на пути их следования, и о лицах, их собиравших. Самая древняя из пошлин – мыт или мыто, упоминаемая в "Русской правде" Ярослава Мудрого. В XI веке – это плата за провоз товаров через внешние или внутренние заставы, за аренду торговых площадей, за использование торговых мест, за покровительство торговым людям. 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 – "мытницей" или "мытней". Одновременно взимались сборы и с продажи товаров по общему правилу – с воза, меры (т.е. с количества возов, лодок, судов – всего, на чем товар был доставлен), независимо от их стоимости и веса.

В Киевской Руси таможенное дело носило эпизодический характер, осуществлялось от случая к случаю.

В период образования новых центров государственности таможенное дело определялось, прежде всего, внутренними экономическими интересами. В удельное время развернулась торговля княжеств между собой. Появились новые виды таможенных платежей, усилилась их дифференциация. С начала XIII века размер пошлины зависел не только от количества товара, но и от его ценности.

Покорение в XIII веке монголо-татарскими завоевателями русских княжеств оказало влияние и на развитие таможенного дела. Количество пошлин платежей увеличилось, система их стала сложней и разветвленней. Появилась новая пошлина – тамга. В переводе с тюркского слово "тамга" означало знак собственности, клеймо или печать. "Тамжить" значило взыскивать пошлину. Место на рынке, ярмарке, где тамжили товар, стало называться таможней. Служилый человек, бывший мытником или пятенщиком, становился таможником или таможенником. Взимание пошлин переводилось на откуп и передавалось князьями откупным таможенникам. Привнесенные в период средневековья изменения в деле взимания пошлин прочно закрепились в Московском государстве, а тюркские слова навсегда вошли в русскую речь. Составляя толковый словарь русского языка, В.И. Даль зафиксировал широкое распространение слов "таможня", "тамжить", "таможенник". "В таможе, - отмечал он, - очищают привозной или отпускной товар мытом, пошлиной и тамжат его, клеймят, пятнают, прикладывают тамгу или клеймо". Тамга в широком смысле слова стала означать пошлину со всех продававшихся товаров, как с привозившихся на рынок, так и увозившихся с него.

Пошлины, взимавшиеся в удельное время, можно условно разделить на торговые, проезжие, пошлины за обслуживание и штрафные. К торговым пошлинам относилась явка – пошлина за предъявленный в таможе товар. Каждый прибывший в город должен был явиться в таможню. Если он привез с собой товар, то в специальной книге записывалось его имя, а также название и происхождение привезенного товара. При провозе товаров на торг и при продаже их взыскивалась пошлина – явка или явленное.



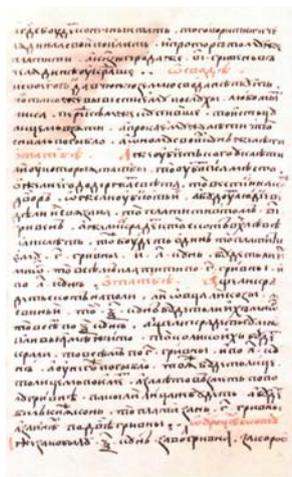
Длительное время на землях славянских народов эквивалентом обмена были меховые деньги (куны), затем слитки из меди, бронзы, серебра, золота. Затем появились монеты. Это было закономерным явлением, обусловленным всем ходом исторического развития государства. В конце X века при князе Владимире Святославовиче появились русские монеты – златники и серебрянники. Первая попытка чеканить собственные монеты была осуществлена русскими князьями в X – начале XI века.

В XI-XV веках князья чеканили свои удельные монеты. Монеты нужны были для купли продажи товаров и оплаты таможенных пошлин. В конце XIV – начале XV века монетная чеканка появилась в Нижнем Новгороде, Рязани, Москве, Ростове, Ярославле, Твери, Новгороде Великом, Пскове и др. городах. В Новгороде имели хождение иностранные деньги, получившие на Руси название от серебряных немецких монет – иохимсталеров – ефимки. Инициатива чеканки серебряных монет принадлежит Дмитрию Донскому, который начал переплавлять в русские гривны "татарскую серебряную денгу". В XVI – XVII веках чеканили три монеты: деду, копейку (две денги), и полугаку (полдети). Счет вели на денги и алтыны (в каждом алтыне 6 денег). Считали на гривны, полтины и рубли. Гривна состояла из 20 денег (10 копеек) полтина – из 5 гривен, а рубль – из 2 полтин. Оплата таможеннику и в городскую управу составляла по одной денге.

Торговые пошлины назывались замыт – сбор, акциз, который взыскивался с цены товара, а также померное – пошлина с продажи "товаров меримых". Меримыми товарами считались: пшеница, рожь, овес, солод, ячмень, конопля, греча, горох. Пошлину взыскивали с продавца и с меры товара. Часто наряду с померным вимали осьмничее (осьмичее, восмничее, восменичее) – фискальную пошлину, равную 1/8 стоимости товара. Она вималась, как и померное, с предметов "меримых", но ее размер зависел не от объема, а от стоимости товара. Пошлина с привезенных товаров, вимавшаяся "с оценки товаров, помещаемых в гостином дворе, на рубль, или по штукам товара", называлась гостиным.

В качестве торговых пошлин следует рассматривать: искомное – фискальная пошлина с продажи товаров, порядное – фискальная пошлина с покупки и продажи отдельных видов товаров, в частности меди, икры, рыбы, соли; пятно – сбор за клеймение лошадей при их купле-продаже, вимавшийся с покупателя и с продавца; узольцовое (узловое, поузолыдина) – сбор за обвязку товара с приложением таможенных печатей или за наложение таможенных знаков; головщину – пошлину с покупателя, вимавшуюся при продаже людей в рабство; весчее – пошлину с продажи товаров, подлежащих взвешиванию.

К проезжим пошлинам относились мыто сухое и мыто водяное – основные пошлины за провоз товара. Они вимались, как правило, с транспортного средства (судна, воза, саней), в котором провозился товар, хотя документы свидетельствуют о наличии примеров вимания этих пошлин и в зависимости от цены привезенного. Разновидностью мыта являлось посаженное. Эта пошлина вималась с груженых товаром воза или судна, в зависимости от их размеров в сажнях. Сбор, размер которого определялся количеством телег в купеческом обозе, назывался подужным, а зависящий от количества саней в обозе – Полозовым.



Духовные грамоты великих князей свидетельствуют о том, что уже в XVI веке существовала практика передачи по наследству права сбора тамги

Сбор с судна, причалившего к берегу, - побережное – уплачивался деньгами или товарами, находившимися на судне, в зависимости от количества судов и их размеров.

Количество лиц, сопровождавших товар, определяло размер годовщины. Она рассматривалась как подать "с души", "с головы"; плата за человека на возу, ладье или ином транспортном средстве. Налогом с людей, сопровождавших товар, являлись и костки. А когда купец со своими людьми возвращался после продажи товара, он уплачивал пошлину, являющуюся разновидностью головщины, - задние калачи.

За проезд или проход по мосту, а также за пользование перевозом мостовщики и перевозчики вимали налог – мостовщину и перевоз; за пользование устроенными дорогами требовалась плата – проезжее.

При представлении таможеннику или другому должностному лицу товара при его провозе на место торгова вималась пошлина, получившая название "явка", а при перевозе с одного берега реки на другой людей, товаров, скота – "перевоз", от которой были освобождены только служилые люди, их запасы и государевы гонцы.

К пошлинам за обслуживание относились: плата за наем амбара – амбарное (анбарное); плата за остановку в гостином дворе (помимо платы за помещение) – гостиное. Вимание гостиного осуществлялось гостиными дворниками, находившимися под заведыванием местного начальства, с иногородних и иностранцев, обязанных останавливаться на гостиных дворах и здесь торговать.

За право торговли или за наем лавок вимали полавочное, за разгрузку подводы при взвешивании товара на заставе или за складку – свальное; за поднятие товара и его установку на рыночных весах весовщиками (пудовщиками) с продавцов и покупателей вимались подъемная и рукознобная пошлины. За измерение сыпучих товаров бочками или их долями платили померное, за взвешивание товара на торговых весах откупщика – весовое, весчее. Если при взвешивании товаров возникала необходимость приведения весов в равновесие, платили специальную пошлину – припуск. В зависимости от массы товара уплачивали контарное – пошлину, размер которой определялся весом товара из расчета того, что 1 контар равен 2,5 пуда.



Разгрузка баржи с хлебом. Гравюра с акварели Дж. А. Атkinsona. Конец XVIII века



Лапка ремесленника в XVII веке. Рисунок, выполненный при участии А. Олеария для книги "Описание путешествия в Московию". XVII век

Развитие отношений в сфере таможенного оформления товаров привело к необходимости закрепления и системы штрафов. Все, кто уклонился от уплаты мыта, подлежали наказанию кнутом и вносили штраф – промыту, промыт. За неуплату пошлины при продаже-покупке лошади предполагалась пеня, которая называлась "заповедью". Заповедь взималась также в случаях складирования товаров не на гостином дворе, а в домах частных лиц. В этом случае штраф платили и хозяин товара, и тот, кто поместил товар на своем дворе. Заповедь платили за продажу "померного" товара, например, зерна, без предварительного определения меры; за попытку избежать весчей пошлины; за неявку товара на таможду. В последнем случае предполагались и иные штрафы – протаможье и протамга.

Таким образом, в удельное время сложилась запутанная система таможенных сборов государственного и частно-правового характера – взималось более трех десятков различного рода пошлин. Важнейшими из них были тамга, явка, осмничее, имевшие ярко выраженный фискальный характер и взимавшиеся "во имя права князя требовать известных платежей от подданных".

В XIV-XV веках система таможенных обрядностей утвердилась достаточно прочно. Свидетельством развития торговли и таможенного дела в XV веке явился рост постоянных и гостиных дворов, строительство таможенных изб. Ведущим портом Московского государства на Балтике, центром торговли псковских и новгородских купцов, стал Ивангород. Здесь развернулась активная торговля солью, воском.



Пломба новгородского тысяцкого Кондрата. XII— XIII века



Клеймо собственника товара



Так одевался ханский тамгачей – сборщик налогов из Золотой Орды. Реконструкция Центрального музея таможенной службы России

Купцы вывозили в другие страны воск, лен, коноплю, рыбий и животный жиры, меха, сало. Иностранцы привозили сюда оружие и изделия из цветных металлов. В Ивангороде, согласно Указу Ивана III, были установлены весы, открыта таможенная изба. В 1492 году по указанию Ивана III в Ивангороде была заложена одиннадцатибашенная крепость с территорией 45 тысяч кв. метров, призванная гарантировать безопасность границ Российской державы и способствовать развитию торговых отношений. Ивангород постепенно превратился в центр торговли Московского государства с Данией, Швецией, Литвой. Здесь были построены русский гостиный двор, гостиный двор датских купцов, дом для важни, где принимали русские товары. Товар, привезенный на рынок, купцы клеймили знаками собственника.

Большую роль в развитии русской торговли сыграло и село Наровское, построенное на правом берегу реки Наровы в месте впадения реки Россони. Наровское являлось морскими воротами России, обеспечивая безопасность входа в Нарову и предупреждая нападения на Ивангород со стороны моря.

Развитие торговли на Северо-Западе России способствовало становлению таможенного дела и развитию таможенного законодательства. Правовыми таможенными документами в XIV-XV веках являлись грамоты (ярлыки) монгольских ханов на право свободной торговли, межкняжеские договоры и духовные грамоты великих и удельных князей. В них содержались таможенные нормы права.

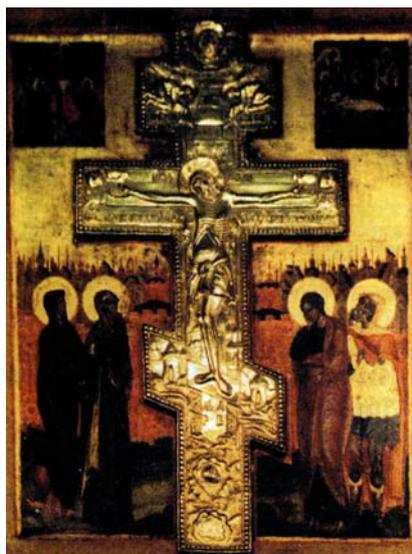


*Интерьер таможенной избы XVII века.
Реконструкция Центрального музея таможенной
службы России*



*XVI-XVII века таможенные головы и их помощники-целовальники при
вступлении в должность и при принятии присяги на верность государю
целовали икону. Принятие присяги*

В этот период сформировался тесный таможенный союз, основанный на государственном единстве Северо-Восточной Руси, куда входили Москва, Тверь, Рязань, Псков и Новгород. Документы свидетельствуют о том, что, несмотря на единство взглядов на таможенную практику, в договорных грамотах просматривается стремление отдельных князей оградить себя от появления на их земле новых мытных пошлин. Осуществляя совместную торговлю, русские князья договаривались о стабильном таможенном обложении. Они стремились к ликвидации таможенных границ и созданию на Северо-Востоке Руси единой таможенной территории в пределах Московского государства.



*Образ "Распятие с предстоящими" – аналог
кресто-целовальных икон XVI—XVII веков*

Главным обстоятельством, определявшим развитие таможенной системы в XV-XVI веках, явилось формирование единого русского государства с обширным государственным хозяйством, запутанной финансовой системой, включавшей множество различных податей и сборов, денежных и натуральных, внешних и внутренних, с продаваемых и привозимых товаров.



За превышение сумм сборов таможенные головы и целовальники получали награду: наградные кубки, ковши, чарки, суконные ткани, "сорок соболей" – связки ценных мехов. Особой честью считалось приглашение за царский стол.

*Серебряный ковш, пожалованный посадскому человеку Якову Иванову
"за службу за прибор, что он будучи в Астрахани в таможене". 1684*

Из фондов Центрального музея таможенной службы. России

Важную роль в централизации таможенного законодательства и таможенного дела сыграли статьи Соборного Уложения 1649 года, положившие начало правовому обеспечению отношений в этой сфере. В Соборном Уложении впервые закреплены права и обязанности таможенников (мытчиков, перевозчиков, мостовщиков) по осуществлению контроля за перемещением товаров, грузов и людей.

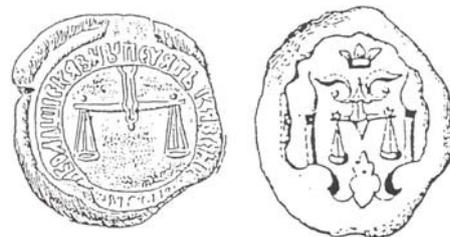


"Царственные большие печати и государственных велжих посольских дел оберегатель" боярин А.А. Ордин-Нащокин (1605-1680)

Атрибутом таможенного дела в Московском государстве стала таможенная изба – место таможенного оформления товаров. По сохранившимся свидетельствам в XVII веке вход в комнату таможенной избы, где сидели подьячие, предваряли сени. В сенях посетители ожидали своей очереди. У дверей мог стоять караульный, следивший за порядком. Как правило, в правом углу комнаты, где вели прием, висела икона, а перед ней – лампада или свеча. Полы, стены и лавки в крупных таможенных пунктах покрывались сукном. Также обтягивались сукном и двери. На лавках могли стоять "поставцы" – шкафчики для хранения книг и писарского имущества: запаса чернил, перьев, песка, сургуча, воска, бумаги, мешков. Сундук-подголовник, где лежали важные документы, названный так потому, что для сохранности содержимого при дальних переездах его клали под голову, если засыпали на ночь, хранился в малодоступных местах, при старшем подьячем или под образами. Изготавливали подголовники, как правило, из дуба. Снаружи их оковывали железными полосами и врезали замок. В отдельном ларце, выделанном внутри красным бархатом, хранили

печати и пломбы. Ларь с таможенной казной, за которую отвечал ларешный целовальник, мог закрываться на замок и находиться в охраняемом помещении. Под образами стоял аналой с Евангелием и крестом для принятия присяги. В избе находился окованный железом сундук, где хранился архив делопроизводства. Напротив стола, за которым велась работа, ставили скамью. В одном из углов комнаты стояла печь. В избе находился переносной фонарь.

Таможенные функции выполняли несколько учреждений: Четвертной Приказ, Приказ Большого прихода, Сибирский и Казанский Приказы, Приказ Большой казны. В конце XVII века большинство функций были сосредоточены в Приказе Большой казны. В XVII веке таможи возглавлял таможенный голова. Назначение таможенного головы оформлялось царским указом. Под надзором местных воевод (нередко из других городов для предотвращения злоупотреблений) выбирались головы из купеческих сотен, посадских и земских людей. В подчинении у таможенных голов находились целовальники. Старший из них ведал таможенной казной, ларем и поэтому назывался ларешным. Ларешному подчинялись караульные и ходячие целовальники. В их обязанности



Введение в действие Новоторгового устава 1667 года положило начало массовому изготовлению таможенных печатей, использовавшихся во внутренних российских таможах. Печать Приказа Большой казны. Конец XVII века. Печать Московской Большой таможи. Конец XVII века

входила охрана таможенной избы и сбор пошлины на торговых местах. Таможенные головы и целовальники не получали содержания из казны. При вступлении в эту повинность они давали присягу по уставной грамоте на верность и честность Государю. Целовальников избирали местные жители из "людей добрых, не воров и не бражников", как того требовало правительство. Документацию на таможе вели подьячие, получавшие за свою работу жалованье от "писчей денги" – суммы, взимаемой с участников сделки. На таможах собирались различного вида пошлины и сборы. За увеличение сбора таможенных пошлин царь жаловал серебряные именные ковши, соболя и дорогие ткани.



Соборное уложение 1649 года – первый свод отечественного права. Глава о таможенных пошлинах

В XVII веке в России таможи имелись во всех городах и местечках, а в больших городах их насчитывалось несколько (в Москве – Большая таможня, Померная изба, где взимались пошлины с хлебных товаров, Мытная изба, в которой платились пошлины с леса, дров, скота). К середине XVII века, в царствование Алексея Михайловича, российская таможенная система оставалась очень запутанной и архаичной. Принятием Торгового устава (1653), Уставной таможенной грамоты (1654) началось ее коренное преобразование. Как залог благосостояния государства рассматривал торговлю известный московский дипломат времен царствования Алексея Михайловича боярин и воевода Афанасий Лаврентьевич Ордин-Нащокин.

По его инициативе были разработаны законодательные акты, регулировавшие торговлю москвичей с иностранцами, а в 1667 году – подготовлен и издан Новоторговый устав, в котором главной была идея защиты интересов народа и, следовательно – интересов всего Русского государства. Уставом вводился порядок, согласно которому западноевропейским купцам воспрещалась розничная торговля. Устав отменял целый ряд мелких пошлин (подушное, мыто, десятое, свальное и пр.), заменив их определенной платой с рубля. Для облегчения торговых отношений с Западной Европой был впервые установлен заграничный денежный курс для России.

В царствование Алексея Михайловича впервые появилось централизованное управление таможенными сборами. Это управление осуществлялось Приказом Большого прихода в Москве. На местах таможенные сборы, приносившие к тому времени (наряду с кабацкими сборами) наибольший доход казне, собирали выборные таможенные головы со своими помощниками – целовальниками.

В военные или другие трудные годы таможенные сборы, как и прежде, отдавали в откуп, что не приводило к значительному увеличению доходов, а лишь умножало число злоупотреблений, поэтому откуп на таможенные сборы к концу царствования Алексея Михайловича был отменен.

В XVI-XVII веках сборы за провоз товаров и за содействие торговым людям направлялись на содержание государственного аппарата и не были связаны с производителем товара. Такой внеэкономический характер таможенного дела сохранялся вплоть до первой четверти XVIII века. Даже принятый в 1724 году Таможенный тариф – по существу, первый в истории России законодательный акт в области внешней торговли, носивший жестко протекционистский характер (в интересах развития отечественной промышленности), мало изменил ситуацию: в стране безраздельно господствовало мелкое производство, не нуждавшееся в таможенном покровительстве.

История таможенной службы в Санкт-Петербурге связана с историей новой столицы – форпоста России на Западе, с развитием морской торговли на балтийском побережье.



Петр I

В борьбе за выход к берегам Балтики русское государство вынуждено было противостоять стремлению Швеции господствовать над Финским заливом. Шведы сумели захватить все русские крепости бывшей Новгородской земли и закрепить свое положение Столбовским мирным договором (1617). Чтобы можно было, по выражению Карла IX, "защитить всю Неву под эгидой шведской короны", в 1611 году, окрыленные военными успехами, заложили на мысе при впадении реки Охты в Неву крепость Ниеншанц. В 40-х годах XVII века она располагалась на обоих берегах Охты. В 1642 году Ниен получил статус города. В России его называли Канцем. Был он поселением небольшим, на улицах которого насчитывалось 450 дворов. В конце 1650-х годов в Ниеншанце был возведен пятиугольный в плане замок, а город на берегу Охты защищал земляной вал. Было очевидно, что эта крепость имеет для Швеции особое стратегическое значение. "Если не удержать Ниен, - справедливо полагали они, - то ни Кексгольм, ни Нотеборг не помогут защитить Карелию, Кексгольмский лен и даже сам Выборг". В этом случае "русские...

могут легко навсегда осесть" между Невой и Охтой и получить выход к Балтийскому морю.

Несмотря на то, что в конце XVII века предпринимались попытки дальнейшего укрепления Ниена, данное пророчество оказалось претворенным в жизнь: в ходе Северной войны 1 мая 1703 года Ниеншанц был взят войсками Петра I, и русские "осели" на балтийском побережье. Правда, борьба за выход к Балтийскому морю еще не была закончена.

Стремление Петра I "прорубить окно в Европу" приобретало реальные очертания: в мае 1703 года был заложен первый камень города, которому суждено было стать не только форпостом России, новой блистательной столицей, но и "великим купеческим магазином". Поэтому неслучайно сразу же после взятия Ниеншанца через российских уполномоченных при иностранных дворах было объявлено об открытии торговли в новом приморском городе с обещанием шкиперу, который первым войдет в эту морскую гавань, подарка в 500 дукатов.

Уже в ноябре 1703 года появилась возможность вручить обещанный подарок. Газета "Санкт-Петербургские ведомости" сообщала, что в устье Невы пришло торговое судно. Многие

современники высказывали предположения о том, что прибывший в Санкт-Петербург с вином и солью корабль первоначально направлялся в Ниеншанц, однако найдены свидетельства и того, что пунктом назначения торгового судна был именно Санкт-Петербург и "купцы Кальфы отправили его с грузом именно в новую столицу".

В начале ноября торговое голландское судно зашло в устье Невы. Но подойти к берегу оказалось сложно: между Петербургом и Кронштадтом было слишком много мелей. Получивший известие о прибытии иностранного корабля Петр I решил не отправлять кого-либо провести в порт торговое судно, а взялся сделать это сам. Переодевшись в форму матроса, Петр I со своими соратниками, тоже одетыми, как простые матросы, встретил корабль на шлюпке у мелей залива. Взойдя на корабль, он по голландски поздравил шкипера с прибытием в порт и объявил, что прислан от губернатора проводить его до пристани. Потом Петр перебрался в свою шлюпку и велел шкиперу корабля следовать за ней. Благополучно проведенный через мели корабль пристал к пристани на Васильевском острове, у дома губернатора князя А.Д. Минихова.



Медаль на основании
Петербурга. 1703

Летописцы городской истории сообщали, что губернатор встретил прибывших "у пристани, пригласил шкипера и всех матросов к столу своему, а чтоб они не заботились о корабле, то приказал явиться гвардейской команде и объявил шкиперу, что команда прислана от государя для караула и безопасности корабля". Петр I провел всех в дом и пригласил к приготовленным к их приходу столам. Только здесь шкипер и голландские матросы узнали в лице своего провожатого русского монарха. Однако их удивление быстро прошло, так как они помнили, что Петр I во время своего пребывания в Амстердаме работал в местном адмиралтействе как простой плотник, а иногда исполнял и обязанности матроса.

В то время, пока команда голландского судна праздновала свое прибытие в новый порт, привезенные ими товары были выгружены с корабля и помещены в амбар князя А.Д. Минихова. Морьякам были предоставлены покои для продолжения пребывания в Петербурге.

Наутро Петр I вновь встретился со шкипером и матросами, сообщил им, что прибывший груз надежно охраняется, и потребовал реестр привезенных товаров. Груз оказался состоящим из вин различных сортов и испанской соли. Петр I позволил продавать товары беспошлинно, часть товаров купил сам "для употребления" и порекомендовал последовать этому примеру петербургской знати.

В короткое время товар был продан со значительной прибылью для продавцов.

Перед отплытием голландского судна вновь состоялась встреча корабельной команды и Петра I. Морьяки "снова были угощены за княжеским столом". Петр вручил им подарки: шкиперу – 500 золотых червонцев, каждому матросу – по 300 ефимков, и сообщил, что следующему пришедшему в Петербург торговому судну будет оказан такой же прием, шкиперу будет назначен подарок в 200 червонных, а матросам – в 200 ефимков, награда будет назначена и "второму за тем кораблю". А шкиперу этого голландского корабля было обещано вознаграждение за каждый очередной приезд в размере 100 рейхсталеров. Несмотря на позднее время отплытия, Петр I сам проводил первый пришедший в Петербург иностранный корабль до Кронштадта, обнял шкипера и пожелал тронутым до слез морьякам счастливого пути.

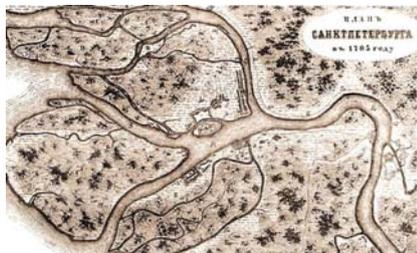
Петр I сдержал свое слово: такой же прием был оказан и следующему кораблю – английскому. И в этот раз, и позже Петр I выезжал "навстречу пришедшим кораблям, всходил на них; корабельщики угощали его водкою, вином, кофеем, сыром и сухарями; он взаимно угощал их на берегу".

Вполне обоснованно можно сказать, что после прихода первого иностранного торгового судна произошло первое таможенное оформление грузов и было положено начало внешнеэкономической деятельности Санкт-Петербурга.

Именно это событие – момент прихода в петербургский порт первого иностранного торгового судна – голландского купеческого корабля – было принято в качестве условной даты начала деятельности таможенной службы в Санкт-Петербурге. Подтверждением того, что в первые годы существования нового города в нем уже действовала таможенная служба, может явиться факт взимания в начале XVIII века внутренних таможенных пошлин – обложения торговых операций,

совершавшихся на внутреннем рынке. Поэтому несомненно, что уже в год основания Петербурга появилась в Санкт-Петербурге внутренняя таможня.

О возникновении таможенной службы Санкт-Петербурга уже в 1703 году свидетельствует и письмо дьяка И. Степанова управляющему Ингерманландской канцелярией А.Я. Щукину об изготовлении образцовой медной печати для таможни Санкт-Петербурга. 1 марта 1704 года И. Степанов сообщал, что уже "сделана образцовая медная печать, которой быть в Санкт-Петербурге в таможне", и просил рассмотреть возможность изготовления печатей по данному образцу.



План Санкт-Петербурга, 1705. Со снимка, приложенного к "Истории Петра Великого" Н.Г. Устрялова

Петр I, стремясь превратить Санкт-Петербург в морской торговый порт, действовал в двух направлениях. С одной стороны, он через своих дипломатов стремился побудить иностранных купцов использовать Петербург для торговли с Россией, с другой – предпринимал попытки перевести из Нарвы и Риги на невские берега сложившиеся торговые пути и надеялся уже в 1703 году увидеть в Петербурге датские и английские корабли. В 1704 году Петр I направил в Новгород, Псков, Тверь и Торжок указ о том, что все товары, которые ранее русские купцы возили в Нарву, следовало доставлять в Петербург. В Петербурге за

было обещано платить из казны "по настоящей торговой цене безволокитно". Однако, ссылаясь на тяготы военного времени, купцы уклонялись от исполнения указа. Да и сам Петербург, находясь фактически в зоне военных действий, не являлся пока привлекательным местом совершения торговых сделок. Ежегодно с 1703 по 1706 год, а также в 1708 году шведы атаковали Петербург с моря и суши и вплоть до 1713 года блокировали его с моря. Через шведскую блокаду прорывались лишь отдельные английские суда.

Кардинальное изменение положения произошло только к 1713 году. Петр I имел теперь возможность констатировать, что "ныне от неприятельских кораблей никакова опасения не имеем". К этому же времени Санкт-Петербург стал официально столицей России, в Петербург переехали царский двор и дипломатический корпус. Все это сделало город привлекательным для иностранных купцов. Так сложились предпосылки для открытия регулярной морской торговли в Санкт-Петербурге. В 1713 году к Санкт-Петербургскому порту систематически "начали приходить иностранные корабли. Успешное начало морской торговли с иностранными государствами было отмечено изготовлением специальной медали, на одной стороне которой был помещен портрет Петра I, а на другой – корабль в море и выбита надпись "Имея надежду на Бога, желаем получить благо. 1713 год".

В описаниях Санкт-Петербурга начала XVIII века зафиксировано, что в 1713 году "построен был и гостиный двор на Петербургской стороне, подле церкви Живоначальной Троицы Фахверковой, то есть мазанками о двух этажах; внизу были торговые лавки, аверху кладовые анбары. Перед гостиным двором собирались купцы для биржи. Таможня деревянная же стояла на берегу; а пакгауза не было: ибо на первой случай позволялось купцам держать свои товары, где хотят, и купеческие корабли по очистке своей в таможне обыкновенно выгружали товары у домов купеческих. До учреждения же Акцизной камеры учинена была Ратуша и две таможни, а именно: внутренняя и портовая, которые назывались настоящая и летняя, а третья мытная, и в оных были инспекторы и бургомистры из купечества, управляли таможенные дела по посылаемым указам из Ратуши и по присланным от города Архангельского торговым статьям".

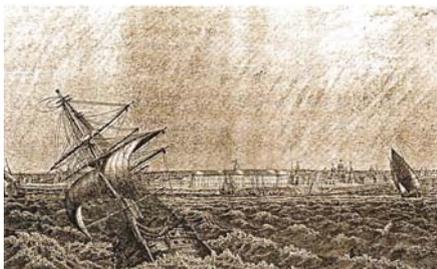


Вид на Неву. 1705

В тесной взаимосвязи со становлением порта происходило развитие Санкт-Петербургской Портовой таможни. Несмотря на то, что Петр I стремился сделать Петербург "великим купеческим магазином", первые визиты иностранных торговых кораблей в северную столицу, видимо, были для их владельцев не слишком успешными, поскольку традиционных русских экспортных товаров в Петербурге было либо мало, либо не было совсем. Иная картина была в Архангельске. Он был единственным портом, до XVIII века связывавшим Россию с Западной Европой. В конце XVII века в Архангельск ежегодно прибывали 40-50 английских, голландских, гамбургских, бременских купеческих кораблей; в 1701 году, например, их было 106, в 1708 – 206.

Петр I, целенаправленно поощряя балтийскую торговлю, искусственно отвлекал товары от Архангельского порта к Санкт-Петербургу. Принимая во внимание значение во внешней торговле России Архангельска и не дожидаясь, пока русские купцы сами убедятся в преимуществах

Петербургу по сравнению с Архангельском, Петр I издал 31 октября 1713 года указ, предписавший пеньку, юфть, а также "государевы товары", то есть товары, продажа которых составляла государственную монополию и к которым относились икра, клей, поташ, смола, щетина и ремень, возить в Петербург, а к Архангельску "не отпускать". Осуществлению этой меры Петр придавал столь большое значение, что счел необходимым через несколько дней, 16 ноября 1713 года, дать аналогичный указ Сенату, дополнив его положением о равенстве пошлин в Архангельске и в Петербурге. Этот указ был разослан по всем губерниям. По именному указу царя 16 января 1714 года состоялся приговор Сената, подтвердивший обязательность привоза пеньки и юфти для продажи "за море" в Петербург. Нарушителям указа грозила конфискация имущества.



Основанный в конце XVI века в устье Северной Архангельск (до 1613 года имевший название Новохолмогоры) долгое время оставался единственным морским портом, через который осуществлялась торговля России с зарубежными странами. Архангельск. Вид на Таможенный замок. Гравюра XIX века

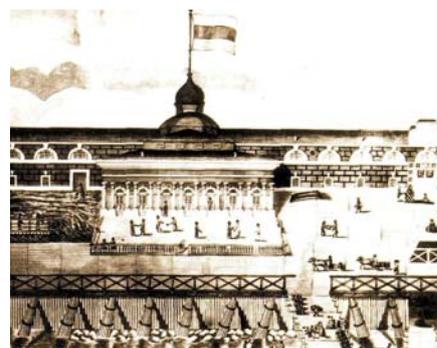
В 1720 году для Петербурга были уменьшены внутренние торговые пошлины: вместо 5 % установлено было взимать только 3 %, если же товар предназначался для отпуска за границу, то внутренних пошлин не взималось. Каждому экспортеру в Петербурге позволялось беспошлинное получение товаров на сумму его отпуска, с остального же количества пошлина взималась половинная. В отличие от других портов, к которым был приписан определенный район, Петербургу разрешалось вести торговые отношения со всей Россией.

Стремление петровского правительства перенести внешнюю торговлю с Западной Европой в Петербург в конечном счете было реализовано и дало свои плоды. Петербургский порт развивался быстрее Архангельского. Если в 1716-1720 годах в

Архангельск прибывало ежегодно в среднем около 140-150 торговых судов, то уже в 1721-1725 – лишь около 50. При этом если в Петербург в 1718 году прибыло всего лишь 52 торговых судна (из них 30 английских, 10 голландских, 1 французское), то уже в 1720 году – 75, в 1722 году – 114, в 1724 году – 270, а в 1725-1726 годах – 450. Об этом же свидетельствуют и объемы экспортно-импортных операций при Петре I через оба порта. Если в 1717-1719 годах сумма архангельского экспорта составляла около 2 млн. 344 тыс. рублей, импорта – около 598 тыс. рублей, то уже в 1726 году сумма экспорта составляла лишь 285 тыс. рублей и импорта – 36 тыс. рублей. Обороты Петербургского порта приобрели устойчивую тенденцию на увеличение: если в 1717-1719 годах сумма петербургского экспорта равнялась 269 тыс. рублей, импорта – 218 тыс. рублей, то уже в 1726 году экспорт составлял около 2 млн. 403 тыс. рублей, а импорт – около 1 млн. 550 тыс. рублей. В середине XVIII века Петербургский порт был самым крупным торговым портом России: на него приходилось около половины всего оборота внешней торговли России.

Изменение степени важности внешней торговли в экономической жизни Петербурга повлекло за собой и изменения в работе Петербургской таможни. Первоначально она находилась на Троицкой площади. Именно здесь производились все сборы с товаров. Внутренняя и Портовая таможни оформились в 1713 году, а окончательная их организация завершилась только в 1720-х годах. Тогда же оформилась и Кронштадтская портовая таможня.

В описании Северной столицы середины XVIII века, сделанном А. Богдановым и В. Рубаном, содержатся сведения о таможенных учреждениях Санкт-Петербурга. Авторы сообщали, что первое здание Санкт-Петербургской портовой таможни было сооружено в 1720 году, а к середине XVIII века в Санкт-Петербурге существовали:



Основными товарами, проходившими через Архангельскую таможню в XVII – начале XVIII века, были кожи, хлеб и меха. Архангельск. Вид Таможенного замка и Биржи. Рисунок Е. Зейферда. XIX век

1. Таможня Первоначальная, Внутренняя и Мелочная, стояла на Конной Площадке, просто состроенная светлица из бревен, так, как простая хоромина.
2. Портовая Таможня или Корабельная, которая таможенной ефимочной забор имеет брать пошлину с приходящих иностранных караблей с товарами в Санкт-Петербург, также и со отходящих. Состоялась в 1720 году; сперва построена была на Троицкой Пристани, в которой внутри обито было золотыми и серебряными обоями, и переведена на Васильевской остров, 1733-го.
3. Таможня Портовая, или Контора Портовая, в Кронштадте, отправляет тож сбор пошлины с купецких караблей; и она под ведением Главной Таможни при Порте Санкт-Петербургском, состоит под ведением Коммерц-Коллегии.

4. Внутренняя Таможня, которая собирает пошлину с приезжих российских товаров, на Васильевском острове, при Портовой Таможне.
5. Таможня на Заставе, имеющейся вверх по Неве Реке, при Ямской Смоленской, которая записывает едущих всяких судов в Санкт-Петербург и осматривает безгласных товаров".



Начиная с 1718 года внешними таможенными сборами ведала Коммерц-Коллегия, расположенная в Петербурге в здании Двенадцати коллегий.
Здание Двенадцати коллегий.
Гравюра Е. Внукова с рисунка М. Махаева. 1753

Победа в Северной войне, присоединение новых земель (Ингрия с крепостью Нарва, часть Карелии с крепостью Кексгольм, часть Финляндии с крепостью Выборг, вся Эстляндия и Лифляндия с городами Ревель, Дерпт, Рига), утверждение России на Балтийском море, образование новой столицы Санкт-Петербурга – крупнейшего порта и центра судостроения, окруженного кольцом крепостей-форпостов (Выборг, Шлиссельбург, Кронштадт), привело к оживлению морской торговли. В течение всего XVIII века внешняя торговля осуществлялась морскими путями: доля сухопутной торговли России составляла 6 % всего оборота. Такое положение делало неизбежным развитие органов таможенного оформления товаров и таможенного контроля в порту.

Официальное учреждение Портовой таможни в Санкт-Петербурге произошло, видимо, в 1724 году. Об этом свидетельствуют, в частности, официальные документы: ответ на запрос Ревизион-конторы из Государственной Коммерц-Коллегии в июле 1756 года и представление Министерства финансов от 6 февраля 1912 года, в соответствии с которыми "Санкт-Петербургская портовая таможня учреждена с начала 1724 года... и поныне обретаецца".

Портовая таможня становится главной таможней города. Именно на ее основе происходило развитие органов таможенной службы Санкт-Петербурга.

В 1731 году Портовая таможня была объединена с внутренней. С 1733 года единая таможня находилась на Васильевском острове (район набережной у нынешнего Таможенного переулка). В то же время сюда были переведены с Петербургской стороны торговая пристань и биржа. На долгое время стрелка Васильевского острова превратилась в центр внешней торговли Петербурга.

Первоначально купцы имели право после прохождения процедур в таможне выгружать товары в своих домах. Но это приводило ко всевозможным злоупотреблениям. Поэтому в 1723 году на Троицкой площади были построены специальные таможенные склады. Позднее их построили и на Васильевском острове, и в Выборгской стороне, на Петровском острове, на острове Буяне и в ряде других мест.

В целях всемерного развития экспортной торговли и поддержки престижа русских купцов правительство вводило при таможне строгий отбор брака пеньки, льна и других товаров. Однако эти меры не всегда достигали цели; обман имел место нередко как со стороны русских, так и со стороны иностранных купцов.

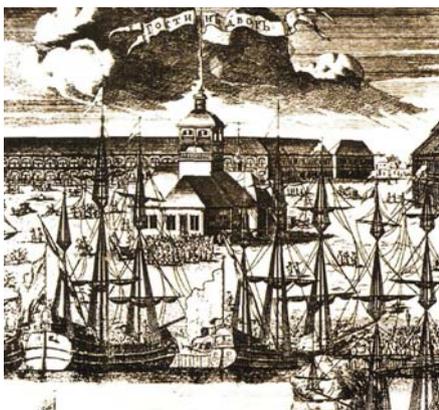


"Подзорный дворец", построенный Петром I в устье Фонтанки для наблюдения за входящими в Неву кораблями.
С гравюры 1762 года

Расходы на Северную войну заставляли Петра I вернуться к отдаче таможенных доходов в откуп. Централизованное управление таможнями, не отданными на откуп, осуществляла Коммерц-Коллегия, созданная в 1718 году в результате замены приказной системы управления на коллежскую. Передача казной таможенных сборов на откуп частным лицам отрицательно сказывалась на деятельности таможни: открывались возможности нарушать государственные интересы в целях частной наживы.

В первые годы работы таможни всеми делами в ней ведали выборные представители петербургского купечества: в 1700 году – бурмистры, с 1720 года – обер-цольнеры. При них состояли помощники – целовальники, "отвечавшие вместе с обер-цольнерами своим имуществом за поступление таможенных доходов в определенном количестве. В конце царствования Петра I характер деятельности этих должностных лиц начинает изменяться: из почетной безвозмездной общественной повинности она превращается в государственную должность с определенным годовым содержанием". В 1722 году согласно Высочайшему определению впервые в обер-инспекторы, "которые осуществляли главную дирекцию" над сбором таможенных пошлин и "всякими таможенными распорядами", следовало выбирать "из дворян, а товарищи из купецких людей".

Строгим подбором штата таможенных служащих занималась Коммерц-Коллегия. Ей предоставлялось право предлагать Сенату "годных и заслуженных людей" на должности "обер-директоров, обер-инспекторов, пошлинных инспекторов, пошлинных сборщиков и иных таможенных служащих".



На Троицкой площади, вблизи первого в Санкт-Петербурге морского порта в первой трети XVIII века располагались Гостиный двор и таможня. С гравюры. А.И. Ростовцева "Гостин двор", 1717

Формирование корпуса таможенных служащих стало государственным делом. Указом от 19 февраля 1724 года было дано распоряжение публиковать листы о найме таможенных служащих в портовые таможни с указанием положенного им жалованья, "принимая во внимание, что содержать таможенных служащих без жалованья опасно для таможенных сборов" и что "по мнению Коммерц-Коллегии: в оном служении для интересу е.и.в. надлежит быть беспременныш, которые б торгов и промыслов собственных не имели". Данные листы выставлялись на рынках, гостиных дворах, таможнях и других местах в Петербурге, Москве, Архангельске, Риге, Выборге. В результате уже в марте около 40 купцов из разных городов изъявили желание быть служащими Санкт-Петербургской Портовой таможни. К марту 1725 года с аналогичной просьбой обратилось еще более 200 человек. Был определен штат управления Портовой таможни: "...а по штату 725 году положено быть при здешнем порте в Портовой таможне нижеозначенным

управителем со определенным им избираемой в той таможне акциденции жалованьем". Жалование обер-инспектора в соответствии со штатным расписанием составляло 400 рублей, жалование нахообер-цольнера – 300 рублей, контролера – 250 рублей.

В конце 1720-х годов в штате Санкт-Петербургской портовой таможни было 153 человека.

В соответствии с принятыми в 1724 году Таможенным тарифом, Морским Пошлинным регламентом и Уставом были внесены изменения в порядок исполнения наказания за открытую контрабанду и сокрытие товаров от досмотра, за объявление товара в меньшей цене и в меньшем количестве.

Во второй половине XVIII века в организации таможенной службы произошли серьезные изменения. 20 декабря 1753 года императрица Елизавета Петровна указом "Об уничтожении внутренних таможенных и мелочных сборов" отменила 17 видов сборов, обременявших внутреннюю торговлю. Заменив их "новоположенную прибавочную" пошлину в размере 13 % планировалось взимать в портовых и пограничных таможнях со всех ввозимых и отпусковых товаров. Это означало ликвидацию внутренних таможен.

Сенатским указом 1754 года был учрежден институт "пограничных таможенных объездчиков". Для увеличения их заинтересованности в поимке контрабандистов, было разрешено выдавать им и таможенникам 1/4 часть конфискованных грузов. Принятие в 1755 году Таможенного устава и в 1757 – Таможенного тарифа завершило перестройку таможенной системы в России.

В 1762 году Екатерина II подписала указ об окончательном приеме таможен в казенное ведение. Надзор над ними осуществляла Главная над таможенными сборами канцелярия, а с 1789 года – таможенные экспедиции Казенных палат. В 1796 году была восстановлена деятельность Коммерц-Коллегии, в подчинении которой находились таможни. Министр коммерции стал главным начальником всех таможенных учреждений России.

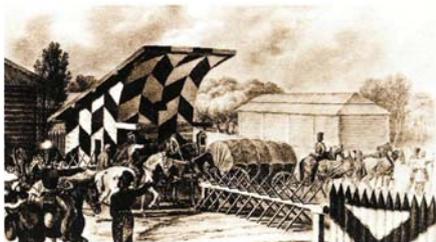
На местах пересечения границы при въезде на таможенные заставы, на постаментах в виде обелиска или усеченной пирамиды во второй половине XVIII века, как указатели мест сбора пошлин для проезжающих, устанавливались таможенно-пограничные знаки. Они были двусторонними, отливались из чугуна. Изображение государственного герба Российской империи с надписью титула императрицы Екатерины II на латинском языке было обращено в сторону сопредельной стороны



Таможенно-пограничный знак. XVIII век

В условиях активизации внешнеэкономической деятельности за 1750-1770-е годы в Санкт-Петербурге ввоз товаров возрос в два раза, а вывоз – более чем в три раза. Санкт-Петербург превратился в главный торговый город всей страны. За этот период доля привоза составила около половины привоза во все другие порты империи, а вывоза – одну треть всех экспортируемых товаров. В 1772 году общие обороты петербургской внешней торговли составили 67,7 % оборотов всей

страны. В Петербург приходили корабли из 18 стран. В 1787 году Петербург дал 71,5 % всего таможенного сбора по стране.



*Застава на границе Российской империи.
Рисунок Фабера дю Фюра. XIX век*

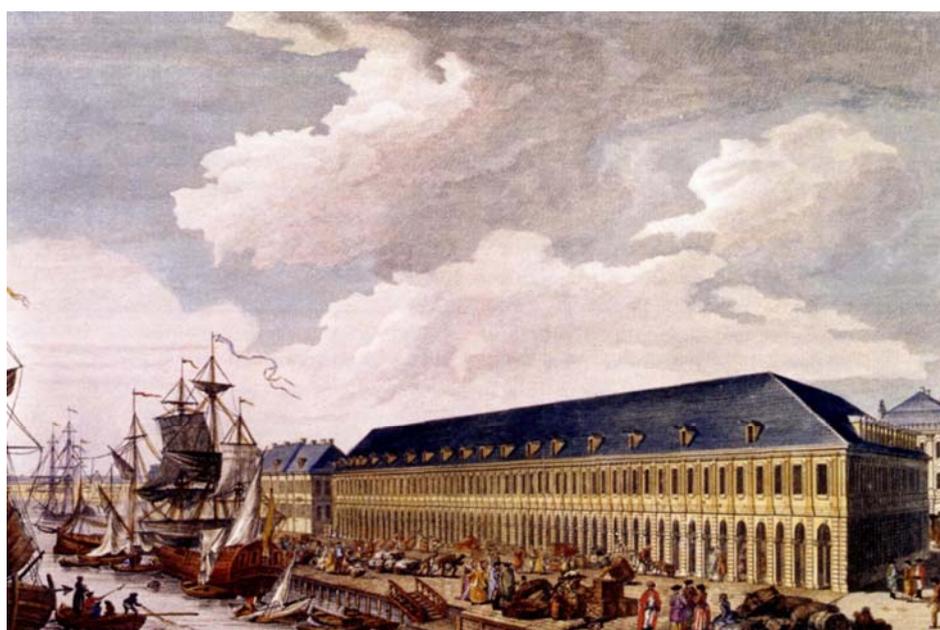
Увеличение объема работы органов таможенной службы требовало и роста числа таможенников. С принятием тарифа 1724 года в портовых городах штаты таможен стали комплектоваться из оплачиваемых чиновников, работавших уже на постоянной основе. Все чаще к присяге приводились люди купеческого звания, которых определяли на различные таможенные должности. На содержание Санкт-Петербургской таможни из государственной казны в 1764 году было отпущено 32 019 рублей, в 1765 году – 31 389 рублей, в 1776 – 42 719 рублей. Штат ее служащих в 1764 году состоял из 244 человек, в

1765 году – из 209, а в 1776 – уже из 338 сотрудников. В числе служащих Санкт-Петербургской портовой таможни в 1765 году находились главный надзиратель, директор, смотритель (из обер-офицеров), инспектор, обер-цольнер, цольфервальтер, цольнер, унтер-цольнер, надзиратель из купцов, кассир с помощником, гавенмейстер, экер с помощником, переводчик, 2 пакгаузных смотрителя, 6 помощников инспектора, 4 контролера, 5 штем-мейстеров, вагмейстер, лиценстный писец, 2 регистратора, актуариус, 32 писца (канцеляристы, подканцеляристы и копиисты) и 150 досмотрщиков, не считая чинов таможенной береговой стражи.

Император Павел I учредил новые таможенные штаты и ежегодную сумму на содержание служащих в размере 78 439 рублей. Первым лицом столичной портовой таможни стал обер-цольнер, на следующую должностную ступеньку поставлены 2 цольнера с помощниками. Далее по штатному расписанию следовали: секретарь, протоколист, 2 переводчика, казначей, 2 бухгалтера (с четырьмя писцами), расходчик (с четырьмя присяжными и четырьмя счетчиками), два выкладчика пошлин с помощником и шестью писцами. "Для ведения книг, проверки документов и сочинения ведомостей" по штату 1800 года были положены еще 2 бухгалтера с помощником и 10 писцами, 5 столоначальников и 5 их помощников, регистратор, архивариус, экзекутор, 40 писцов, 6 инвалидов, 2 сторожа, 2 пакгаузных инспектора, 9 подинспекторов и 9 контролеров, 8 штемпельмейстеров, ведавших клейменем товаров и сбором пошлин, 18 вагенмейстеров, которые наблюдали за взвешиванием товаров и сбором пошлин, 3 экера, браковщик для осмотра красок и аптекарских материалов, экспедитор при отправке пассажиров, 2 пальм-инспектора, 2 гавенмейстера, 6 корабельных смотрителей, 4 обербезухера (досмотрщика), 2 ластовщика, 270 досмотрщиков, смотрители Стрельнинской и Парголовской таможенных застав и при них 5 конных досмотрщиков.



План Санкт-Петербурга 1753 года



*Раскрашенная гравюра Аеспинаса по рисунку М. Махаева
"Проспект Биржи и Гостиного двора вверх по Малой Неве реке". 1780*

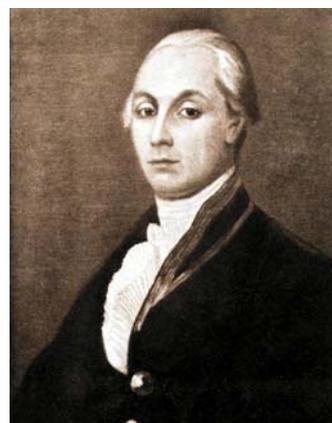
В 1723-1733 годах по проекту архитектора А. Трезини на Васильевском острове было построено здание Гостиного двора. По замыслу Петра I Васильевский остров должен был стать центром новой столицы. Сюда переместились порт, Гостиный двор с пакгаузами и портовая таможня. Они расположились в северной части острова, на Малой Неве. В обширных кладовых под арками нижнего этажа Гостиного двора хранились товары, в верхнем – размещались торгово-административные учреждения столицы.



Из жизни пограничной заставы.
С картины Е. Тейха. XIX в.

Таможенная служба требовала "чиновников опытных, в верности испытанных и доверия достойных". Через их руки в морской и сухопутной таможнях столицы проходил огромный поток грузов. Постепенно система таможенного контроля и делопроизводства увеличивала свою эффективность, совершенствовались способы обнаружения контрабанды. Иностранцы путешественники отмечали четкое исполнение петербургскими таможенниками служебных обязанностей, превосходное знание ими иностранных языков, их вежливость и образованность.

В 1780-х годах деятельностью Санкт-Петербургской портовой таможни руководил А. Н. Радищев. В 1777 году он поступил на службу в Коммерц-Коллегию, а с 1780 года работал в портовой таможне сначала помощником управляющего, затем управляющим. А.Н. Радищев участвовал в составлении проекта нового генерального таможенного тарифа (1781-1782), разработал его общую часть, в которой содержались правила классификации иностранных товаров, подлежащих обложению таможенной пошлиной. Радищевым был составлен и азбучный реестр товаров, который в 1783 году был издан и нашел широкое применение в практической деятельности таможенников. На основании разработанного А.Н. Радищевым проекта указа о запрещении привоза в Россию иностранных товаров Екатерина II в 1789 году повелела "чинить два раза в год пересмотр иностранным товарам во всех портовых лавках, имеющих в больших и малых городах всей нашей Империи". А.Н. Радищев ревностно исполнял обязанности управляющего Санкт-Петербургской портовой таможней, старался вникнуть во все мелочи таможенного дела. Будучи "чужд корыстолюбия", пытался искоренить вымогательство и "безгрешные доходы", как он называл добровольные взятки, "отъемля способы у хищности таможенной к наполнению кармана".



А.Н. Радищев в 1790 году являлся управляющим Санкт-Петербургской портовой таможни



Знак объездчика Санкт-Петербургской таможни.
Первая четверть XIX века



Печать Санкт-Петербургской портовой таможни.
Первая половина XIX века



Гостиный двор и порт середины. XVIII века.
С гравюры И. Елякова

Совершенствование деятельности таможенной службы нашло свое отражение в расширении штатов таможни, повышении жалованья, сооружении новых зданий и в переустройстве старых амбаров и подвалов. Кроме Санкт-Петербургской таможни, в составе Петербургского таможенного округа в XVIII веке находились таможни Кронштадтская и Нарвская с Магербургской заставой, заставы на Лисьем Носу, Белоостровская и Коркомьякская таможни. На пограничных с Финляндией таможенных заставах досматривались привозимые отсюда рыба, лесной товар, камень, чугун, железо, сталь, бумага, бумажная масса и все прочие товары, доставляемые в Петербург.



Гирь и весы, использовавшиеся торговцами XVIII века

Мероприятия, предпринятые в XVIII веке для усиления петербургской торговли, имели успех. Санкт-Петербургская таможня превратилась в крупнейшую не только в округе, но и в стране. В 1780 году оборот внешней торговли Санкт-Петербурга составлял около 54 % всей внешней торговли России. Соответственно, и пошлин здесь взysкивалось более, чем где-либо. В 1787 году по всей России было собрано таможенных пошлин на сумму 5 468 рублей в Петербурге – на сумму 3 984 250 рублей. Внешнеторговый оборот Петербурга составлял уже до 2/3 всего внешнего оборота России, в государственную казну отсюда поступало более 70 % всех таможенных пошлин.



Основанный в 1703 году форт Кроншлот должен был стать городом-крепостью и торговым центром

Основывая Санкт-Петербург, Петр I изначально видел в новом городе не только российский форпост на Балтике и центр военного судостроения, но и важнейший морской торговый порт. Однако Санкт-Петербургу суждено было стать сначала речным портом. Первый его маяк был обращен в сторону Ладоги, а не в сторону Финского залива.

Оборонительные действия против шведского флота, потребовавшие строительства Кроншлота и укреплений на острове Котлин, в скором времени продемонстрировали недостатки морских коммуникаций петербургского порта: малая

глубина фарватера не позволяла выходить из Невы и вводить в нее низкосидящие суда. Энергичные административные меры, предпринятые Петром для переориентации экспортных товаропотоков на Петербург, и признание иностранными купцами преимуществ его как торгового порта обеспечили быстрый рост внешнеторгового оборота новой столицы. Вместе с тем, остро встала проблема несовершенства морских коммуникаций Петербурга: с появлением крупнотоннажных судов прохождение их по мелководью Финского залива и Невы стало затруднительным.

Изыскивая выход из создавшегося положения, Петр I принял решение сделать торговым портом не Петербург, а Кронштадт. По плану Петра и в соответствии с подписанным им в 1712 году указом на острове Котлин после окончания войны со Швецией должны были быть поселены жители будущего торгового города – дворяне, купцы, ремесленники. Проблему несовершенства морских коммуникаций Петербурга пытались смягчить передвижением порта и связанных с ним учреждений в направлении устья Невы – с Петроградского острова на Васильевский.



Вид устья реки Невы и Финского залива с островом Котлин. Гравюра неизвестного художника. Первая четверть XVIII века



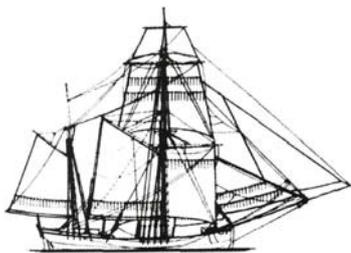
Кронштадт конца XVIII – начала XIX века



Кронштадтская таможня. Начало XX века

Направлявшиеся в Петербург морские торговые суда доходили до Кронштадта. Оттуда они с проводниками добирались до столичного порта либо разгружались в самом Кронштадте. Товары с их бортов перегружались на мелкие суда – эверсы и лихтеры, специально для этого строившиеся на верфи на Охте, - и перевозились в Санкт-Петербург, причем часто не в порт, а непосредственно к причалам потребителей. Перевозка товаров из Кронштадта в Петербург была дорогой и длительной: она занимала в лучшем случае 12-17 дней и в разгар навигационного сезона стоила столько же, сколько провоз грузов от Кронштадта к Лондону.

С момента прихода в Кронштадт первых торговых иностранных судов "имели кораблям досмотр офицеры над портом, определяемые от Адмиралтейской коллегии". В 1720-х годах было завершено сооружение Кронштадтских гаваней и в Кронштадте создана самостоятельная портовая таможня. Указ о ее учреждении был подписан Петром 122 мая 1720 года, а уже на следующий день она начала свою работу. Местом стоянки торговых судов служила Купеческая гавань, а первоначальное присутствие таможни находилось в частном доме, принадлежавшем жене кронштадтского купца Дружинина на Нарвской площади.



Таможенная яхта, приписанная к Кронштадтской таможене.
Рисунок



Купеческая гавань — место стоянки торговых судов.
Таможня и купеческая гавань в Кронштадте.
Рисунок Примацци-Кузинова, 1840

Кронштадтская портовая таможня не располагала складскими помещениями. Ее служители обязаны были опечатывать трюмы и грузы, сопровождать их до Петербурга, где происходила выгрузка и очищение товаров пошлинами. Открывались широкие возможности для контрабанды.



Билеты, в Контору питейного откупа с просьбой отпустить вина из числа конфискованного таможенным досмотрщикам Кронштадтской таможни.
1858

Для пресечения контрабанды на море, в соответствии с сенатским указом "О снаряжении таможенной яхты для крейсерования за Кронштадтскою брандвахтою до Березовых островов", в 1747 году на воду была спущена яхта, приписанная к Кронштадтской таможене. В составе ее экипажа были офицер, 10 надсмотрщиков и солдат Кронштадтского гарнизона.

В 20-х годах XIX века для таможни в Кронштадте было построено деревянное здание, но при первом пожаре лесной биржи в 1826 году оно сгорело. В 1827 году завершилось строительство новых производственных помещений. Здание таможни было создано по проекту архитектора И. Ф. Лукини. На западном берегу Итальянского пруда были выстроены главный корпус таможни и два пакгауза по сторонам. Во дворе располагались два сарая и жилой флигель. Главный двухэтажный корпус имел невысокие подвалы со сводами, венчала его шестигранная башенка с купольным завершением.

Специально для Кронштадтской таможни был разработан флаг. Его прообразом стал военно-морской (андреевский) флаг. Таможенный символ отличался только цветом: белый андреевский крест

помещался не на голубом, а на зеленом фоне. В 1827 году этот флаг был утвержден в качестве символа, но не только для Кронштадтской таможни, а для всех органов таможенной службы России.



*Нагрудный знак досмотрщика Кронштадтской таможни.
Первая половина XIX века*



*Печать Кронштадтской таможни.
Конец XIX – начало XX века*