

УДК 947(571)+337.023 Н-47

А.В. НЕКЛЮДОВА

ИРКУТСКАЯ ТАМОЖНЯ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX – НАЧАЛЕ XX в.

канд. ист. наук
Восточно-Сибирская государственная академия образования
г. Иркутск
e-mail: neklyudova_nast@mail.ru

В статье исследуется деятельность Иркутской таможни во второй половине XIX – начале XX в. Основное внимание уделяется процессу становления таможенного дела в Иркутске, оформлению структуры таможни, определению основ ее деятельности, что позволяет проследить объемы и потоки товаров, их ассортимент, взаимоотношения предпринимателей с таможенной организацией и её борьбу с контрабандными товарами.

Ключевые слова: Восточная Сибирь, таможня, транзит, торговля, контрабанда, пошлина.

В 1861 г. начала свою деятельность Иркутская таможня, которая стала ведущей в Восточной Сибири. Это событие было связано с тем, что после введения порто-франко и легализации русской караванной торговли с Синьцзяном по Кульджинскому договору 1851 г. Кяхта, где прежде располагалась таможня, быстро утратила роль международно-

го транзитного центра, единственного на границе между Россией и Китаем. Все это привело к тому, что операции кяхтинской таможни решено было перевести в Иркутск.

Изначально выбор стоял между Иркутском и Кругобайкальской дорогой¹. Сомнения были развеяны в мае 1861 г., когда директор кяхтинской таможни Крит отметил, что при выборе удобного пункта необходимо было обратиться

¹³ Там же. Л. 166–170.

¹⁴ Там же. Д. 1410. Л. 27.

¹⁵ Там же. Л. 39.

¹⁶ Там же. Л. 54.

¹⁷ Там же. Л. 107.

¹⁸ ГААК. Ф. 4. Оп. 1. Д. 1410. Л. 214.

¹ ГАИО. Ф. 153. Оп. 1. Д. 1. Л. 8 об.

внимание именно на Иркутск, так как «из Кяхты идет один большой торговый путь через Селенгинск, Верхнеудинск, Посольск, через Байкал и Ангару в Иркутск, где он соединяется с большим Сибирским трактом, ведущим в европейскую часть России. В Верхнеудинске этот путь соединяется с почтовой дорогой, идущей с Амура и пролегающей через всю Забайкальскую область... Поэтому Иркутск по необходимости должен стать центром таможенных операций»².

После определения месторасположения таможни встал другой сложный вопрос, связанный с устройством таможенной линии, которая напрямую зависела от специфики местностей и путей, по которым могла направляться контрабанда. Предполагалось, что дешевле всего контрабандистам было бы обойти Иркутск с северо-востока. Для этого контрабандные чаи из Посольска направляли бы к устью Бугульдейки или Голоустной, впадающих в Байкал севернее истока Ангары. Поэтому здесь необходимо было устроить караулы для наблюдения за устьями названных рек. Кроме того, путь шел с о. Ольхона на д. Оёк, лежащую на якутской дороге. По этой дороге необходимо было посылать разъезды. Считалось, что гораздо затруднительнее была бы защита от вторжения контрабанды «кругоморского» тракта. Здесь центром незаконных торговых операций мог быть Култук, так как здесь соединялись три дороги: Кругобайкальская дорога, идущая от ст. Снежной, через Шубутуевскую и Слюдянскую и, наконец, дорога из Култука в Тибельты. На западе крайним пунктом этой линии должна была быть Тунка, через которую проходила старая «кругоморская» дорога, идущая через Харадай. Контрабандисты могли бы обойти Иркутск и с самого близкого расстояния, например, с востока через д. Пивовариху, а с запада – через Грудинино или Кузьминское и через Глазково. Поэтому на возможных путях следования незаконных товаров были устроены караулы и разъезды. Так, они появились в селах Лиственничном, Голоустном, на Ольхоне, в Култуке и Тунке. Предполагалось, кроме того, поставить вблизи Иркутска несколько постоянных караулов и посылать разъезды из самого города на удобные для контрабанды пути. Для всех этих линий и разъездов потребовалось от 200 до 250 объездчиков при нескольких офицерах и 20 унтер-офицерах³.

Сама таможня в Иркутске разместилась в двух усадьбах, занимавших целый квартал на углу Луговой (сегодня ул. Марата) и набережной р. Ангары. Штат состоял из 29 чиновников и 24 вольнонаемных досмотрщиков с помощниками и сторожами. Для охраны таможенной линии был назначен казачий отряд в 100 человек с 4 унтер-офицерами. Генерал-губернатору Восточной Сибири предоставлялось право вести наблюдения за действиями таможни, в случаях злоупотреблений и беспорядков сообщать в Министерство финансов и принимать меры к их устранению.

Иркутская таможня превратилась во внутреннюю, это означало, что товар, проходивший через нее, уже побывал на приграничных таможнях. Хотя она выполняла все функции обрядности впускного пограничного учреждения. При досмотре грузов на таможенных заставах торговцам выда-

вался ярлык с указанием числа мест товара, который вместе с накладными предъявлялся в таможне. Затем проводился досмотр, исчислялась пошлина. Согласно ст. 26 правил отчетности Таможенного управления «для облегчения товарохозяев в платеже пошлины дозволялась отсрочка до 12 месяцев»⁴, причем право это предоставлялось всем без исключения. При обнаружении излишков товара или других нарушений с торгующих взималась пеня. Пошлина поступала в доход казны, а пеня была наградой для внимательных служащих таможни.

Доходы Иркутской таможни на протяжении второй половины XIX в. неуклонно росли. Если в 70–80-х гг. XIX в. они колебались от 2 до 3 млн руб. ежегодно, то в 90-х гг. – выросли до 9 млн руб. По таможенным доходам Иркутская таможня стала занимать 5-е место по стране, давая 8 % от общего поступления всех таможенных сборов.

В конце XIX – начале XX в. со строительством железной дороги роль Иркутска, как крупнейшего торгового центра Восточной Сибири, товарно-распределительного и транзитного пункта, усилилась. Иностранные товары, привезенные в Сибирь, как правило, через Владивосток, Николаевск-на-Амуре, Благовещенск и Аян (Якутия), перемещались в Западную Сибирь или Европейскую Россию только через Иркутск и его таможню, работа и структура которой в эти годы значительно изменились. Иркутская таможня теперь располагалась на железнодорожном пути (Забайкальская железная дорога) и речном (река Ангара) из Забайкальской области в Иркутскую губернию. Ей подчинялись Танхойская, Хангинская, Байкальская, Бодайбинская и Нохтуйская таможенные заставы, работу которых она обязана была постоянно контролировать. Таможня была подведомственна контрольной и казенной Иркутским палатам. При Иркутской таможне образовалась торгово-промышленная артель (1908–1910 гг.), которая осуществляла работу на городских казенных складах, подведомственных таможне, все работы над товарами по приему «на складку», предъявлению к досмотру и выпуску из ведения таможни. Через таможню разрешался транзит русских товаров заграничным путем в другие таможни и из других таможен, транзитная отправка иностранных товаров в таможни внутренние и транзитная отправка через Россию товаров иностранных для дальнейшего вывоза за границу⁵. Таможенникам приходилось досматривать не только грузы, но и багаж пассажиров. Досмотр грузов, привозимых по железной дороге, осуществлялся на границе Забайкальской области и Иркутской губернии (ст. Танхой, Выдрино), а также на железнодорожном вокзале самого Иркутска.

Часто таможни восточнее Иркутска бездействовали, например в годы китайской и японской кампаний, поэтому Иркутская таможня работала в экстремальных и крайне неблагоприятных условиях.

Многие европейские, западносибирские и забайкальские купцы, имеющие дела, связанные с Иркутском и его таможней, держали здесь своих доверенных лиц – купцов, доверенных торговых фирм, представителей государственных учреждений, имеющих право сношения с таможней по

² Там же. Л. 22.

³ Там же. Л. 23–23 об.

⁴ Там же. Л. 37.

⁵ Там же. Д. 455. Л. 9.

таможенным делам. Так, нерчинский купец I гильдии Я.С. Андоверов доверял иркутскому мещанину С.Е. Шишкину «подавать объявления, платить пошлину лично и переводом под разные залого, вносить залого и получать обратно, обрезать купоны, получать товары, покупать чай и т.д.»⁶. Доверенных лиц при таможене имели Товарищество «А. Ф. Второв и сыновья», коммерции советник М.Д. Бутин, «Товарищество чайной торговли Петра Боткина с сыновьями», Торговый дом «Вогау и К°» и др.

На рубеже веков через Иркутск прошло товаров на сумму 11,5 млн руб., в том числе галантерейных и мануфактурных товаров на 8 млн руб. В Якутию и Забайкальскую область из Иркутска было привезено товаров до 4,5 млн руб., так что в Иркутске осталось и распределилось по губернии товаров стоимостью до 7 млн руб. Это позволило взыскать пошлин с товаров, прошедших через Иркутск, на сумму 9,5 млн руб. [1, с. 72].

Со строительством Транссиба значительно расширился ассортимент привозимых по железной дороге товаров. Товары шли из Европейской России (Москвы, Санкт-Петербурга, Ирбита), из Томска, а также из европейских стран. Номенклатура поступающих с Запада товаров была совершенно отлична от товаров, ввозимых с Востока. Так, из Европейской России в Сибирь поставлялись мануфактурные товары, табак, спирт, сахар, керосин, кожаные и железные изделия, галантерейные товары. Из Европы доставляли швейные машины, мебель, сахар, мануфактура, вино, пиво, модные товары, бархат, виноград, вино, ликер, коньяк, бумажные и шерстяные пряжи и ткани, железо, шерсть. Из Америки ввозили машины, сельскохозяйственные орудия, железные изделия, муку и другие продовольственные припасы.

Из соседних азиатских государств в Россию через Иркутск поступало большое разнообразие товаров. Из Китая ввозились чай, пошлина от которого в разные годы составляла 60–96 % от общей суммы⁷, шелк, фарфоровая посуда, уксус, пастила, крупчатка, предметы одежды, белья и т.п. Из Японии привозили рис, пшеницу, соль, фрукты, галантерейные вещи, фарфоровую посуду, веера, платки, зонтики, шерстяные ткани, кожаную обувь, драгоценные камни, серебряные изделия. Корея поставляла в основном скот и продукты сельского хозяйства. Все эти товары направлялись в Иркутск по железной дороге.

Размеры товарного потока, проходившего через Иркутск, постоянно менялись, о чем свидетельствуют данные таможен. Так, на рубеже веков наблюдалось его уменьшение на 5 млн руб. Это происходило за счет сокращения торговых отношений между Россией и Китаем в связи с событиями внутри Китая (1899–1901 гг. – подавление восстания ихэтуаней и 1900 г. – оккупация Россией северо-восточных провинций Китая).

Накануне Русско-японской войны внутренняя торговля в Сибири, в том числе и в Иркутске, развивалась повышенными темпами. Этому способствовали обильные урожаи, высокие цены на хлеб, необходимость обеспечивать продовольствием расквартированные в городах войска. Внешняя же торговля столкнулась со сложностями по пе-

ревозке товаров железнодорожным путем, так как дорога была занята перевозкой войск и военных грузов, регулярная торговля была нарушена. Во время войны 1904–1905 гг. через Иркутскую таможню значительно уменьшились и транзитные перевозки. В последующие годы на торговлю оказали влияние низкие урожаи, а также неблагоприятное воздействие политических событий в Китае, сопровождавшихся военной мобилизацией населения – масса производителей и потребителей была привлечена в ряды войск.

В последующие годы деятельность таможни не только не расширяется, а некоторых случаях даже сокращается. Так, в 1907 г. таможенного дохода поступило более 1 млн руб., а в 1909 г. – всего около 700 тыс. руб. Только после того как 1 июля 1910 г. при таможне был открыт завозной склад чаев для чайных грузов, следовавших из таможен восточнее Иркутска, Иркутская таможня начала увеличивать свои операции. За первые четыре месяца 1911 г. поступлений разных сборов стало уже на 459 тыс. руб. больше, чем за весь 1910 г.⁸

Первая мировая война также оказала влияние на деятельность Иркутской таможни, на объемы пропускаемых через нее товаров: в 1916 г. по сравнению с 1915 г. было привезено товаров по ценности меньше на 2151 тыс. руб. Это объяснялось (как и в 1904–1905 гг.) ограничениями в условиях военного времени, касавшимися приема частных грузов железной дорогой. Такое заметное сокращение привоза сказалось, главным образом, на чайных грузах. В конце 1916 – 1917 г. передвижение этого товара с Востока сократилось так, что стал признаваться угрожающим «чайный голод».

Наряду с уменьшением привоза чайных грузов и окончательным закрытием западной сухопутной границы значительно увеличился привоз других, кроме чая, товаров с Востока. Если сравнить статистические данные 1913 г. с данными 1916 г., то увидим, что привоз с Востока разного товара, опять же кроме чая, был следующим: в 1913 г. – на 14 тыс. руб., а в 1916 г. – на 2469 тыс. руб., т.е. увеличился в 176 раз. Ввоз товаров с Запада, несмотря на непрекращающееся поступление в Иркутск, сократился в 1916 г. по сравнению с 1913 г. в 14 раз, соответственно 321 тыс. и 23 тыс. руб.⁹

Серьезной работой для Иркутской таможни было ежегодное обслуживание временного таможенного надзора по приему, доставке и выпуску заграничных товаров, прибывающих на иностранных судах в устье Енисея и Оби Северным морским путем и по отпуску тем же путем вывозимых за границу русских товаров. Иркутские таможенники выезжали в Красноярск и Енисейск для досмотра иностранных судов. В годы войны этот маршрут приобрел особое значение, которое не утратил и в последующие годы.

Транзитная торговля не ограничивалась легальными возможностями. Часть товара провозилась контрабандой, главными статьями которой в конце XIX – начале XX в. были: во-первых, в связи с введением в России винной монополии – маньчжурский спирт, который везли в Европейскую Россию, где он сбывался по очень высоким ценам, и,

⁶ Там же. Д. 260. Л. 1.

⁷ Там же. Д. 794. Л. 11.

⁸ Там же. Л. 40.

⁹ Там же.

во-вторых, персидский опиум, провозившийся с такой же целью в Китай.

Некоторые торговцы на Дальнем Востоке, сразу после прекращения войны с Японией, закупив на большие суммы разных товаров, в короткое время распродали их преимущественно среди чинов действующей армии и причастных к ней лиц, которыми затем эти товары, несомненно, перевозились при возвращении их в Россию с их имуществом. Таким образом, возникло стремление к легкой наживе путем тайного провоза по железной дороге иностранных товаров значительными партиями. Несмотря на энергичное преследование контрабанды, незаконный провоз спирта и опиума с каждым годом принимал все больший размах. В течение года в среднем возникало до 200 дел по расследованию нелегального провоза товаров¹⁰. В 1916 г. в конфискационном производстве Иркутской таможни было

зарегистрировано 270 случаев задержания контрабандных товаров на 55,2 тыс. руб., из них в 188 случаях – спирт и опиум на общую сумму 54,6 тыс. руб.¹¹

Таким образом, во второй половине XIX – начале XX в. Иркутская таможня играла важную роль в регулировании товарных потоков в западном и восточном направлениях. Учрежденная в середине XIX в., она значительно ужесточила контроль над привозимыми товарами, оптимизировала свою деятельность, создала новые формы взаимоотношений с предпринимателями и в целом заняла весомое место в общероссийской таможенной системе дореволюционного периода.

ЛИТЕРАТУРА

1. Долгоруков В.А. Путеводитель по всей Сибири и Азиатским владениям России. Томск, 1903–1904. Отд. II.