

© *Поспелова Ю. А., 2012*

АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКИЕ ТАМОЖНИ В КОНЦЕ XVIII ВЕКА: ИНФРАСТРУКТУРА, ШТАТ, ЭФФЕКТИВНОСТЬ РАБОТЫ*

Аннотация. В статье освещаются вопросы, связанные с инфраструктурой таможен и таможенных застав Азово-Черноморского региона в конце XVIII в. Способность таможен обеспечить необходимые условия для ввоза и вывоза товаров была одним из ключевых факторов, влияющих на успешность торговли на новом, «молодом» направлении. Проведенное исследование свидетельствует о недостаточном развитии таможенной инфраструктуры региона в исследуемый период. Нехватка квалифицированных служащих в штате таможен, неразвитое торговое законодательство, большие объемы контрабанды существенным образом осложняли работу азово-черноморских таможен.

Ключевые слова: внешняя торговля России XVIII в., порты Черного и Азовского морей, таможня, инфраструктура.

© *Ju. Pospelova, 2012*

THE BLACK AND THE ASOV SEAS CUSTOMS SERVICES IN THE END OF 18TH CENTURY: INFRASTRUCTURE, PERSONNEL, PRODUCTIVITY*

Abstract. The article focuses on the custom services and custom-house barriers infrastructure in the Azov and the Black Sea region in late 18th century. The author considers those customs services' ability to ensure the necessary import and export conditions to be one of the key factors influencing the trade success in this new and «young» sector. The research conducted by the author shows that in late 18th century the development of the customs service's infrastructure in the Azov and the Black Sea region was insufficient. The functioning of this region's customs services was complicated due to the insufficient quantity of qualified customs staff, inefficient trade legislation and large amounts of smuggling.

Key words: the 18th century foreign trade of Russian, the Black and the Azov seaports, customs service, infrastructure.

В условиях новой торговой ситуации, сложившейся в Азово-Черноморском регионе в последней четверти XVIII столетия, строится большое количество новых таможен и таможенных застав с целью «сохранения в производстве дел порядка... и умножения пошлинного сбора»¹.

На данный момент в историографии вопрос о работе таможен Азово-Черноморского региона конца XVIII столетия остается практически неизученным. Это несправед-

* Статья подготовлена в рамках реализации ФЦП «Научные и научно-педагогические кадры инновационной России 2009-2013 гг.» Государственный контракт № П357 от 07 мая 2010 г.

¹ Российский государственный исторический архив (далее РГИА). Ф. 13. Оп. 2. Д. 278.

ливо, поскольку последняя четверть XVIII в. – время становления российской внешней торговли через порты Черного и Азовского морей. Способность таможен обеспечить необходимые условия для ввоза и вывоза товаров является одним из важнейших факторов, влияющих на успешность торговли на новом, «молодом» направлении.

Существует ряд работ, затрагивающих отдельные аспекты изучаемого нами вопроса. Прежде всего, стоит отметить масштабное исследование К.Н. Лодыженского «История русского таможенного тарифа» [2]. Этот труд, посвященный таможенной политике российского правительства на протяжении веков, освещает некоторые вопросы инфраструктуры таможен, в том числе вопрос о незаконном провозе товаров в Россию в XVIII в. и мерах по борьбе с контрабандой. В последней четверти XX в. Л.Н. Марковым [3] и Ю.Г. Кисловским [1] были написаны работы по истории таможенной службы, в которых также отражены некоторые аспекты, связанные с инфраструктурой российских таможен. Ю. Кисловский, в частности, уделил в своей работе большое внимание изучению таможенного штата.

Источниковой базой исследования являются документы из Российского государственного архива древних актов (РГАДА, Москва), Российского государственного исторического архива (РГИА, Санкт-Петербург) и Государственного архива Автономной Республики Крым (ГААРК, Симферополь).

ИНФРАСТРУКТУРА ТАМОЖЕН

Устройство всех портовых таможен и таможенных застав Азово-Черноморского региона было универсальным. Опишем одну из них – Таганрогскую таможду.

Таганрогская тамождя располагалась рядом с крепостью на берегу Азовского моря. Купеческая гавань имела длину 384 м и ширину 171 м и отделялась стеной от воинской гавани. От таможди вдоль берега шли две дороги: одна до купеческих пакгаузов, другая – до города. Со стороны воинской гавани, на море, была построена стена «для охранения от южного ветра приходящих в гавань кораблей». Позади таможенного комплекса был вырыт ров для схода воды¹.



Рис. 1. Схема Таганрогской портовой таможди (1798 г.)

В таможду входил дом для таможенного присутствия (1), который, в свою очередь, состоял из семи комнат: общего зала, присутствия, комнаты для кассира, денежной кла-

¹ Российский государственный архив древних актов (далее РГАДА). Ф. 276. Оп. 3. Д. 1054. Л. 7.

довой, канцелярии, комнаты для пакгаузного инспектора, вагстемпельмейстера и прочих и архива. Внешне дома для таможенного присутствия всех азово-черноморских таможен были схожи¹.

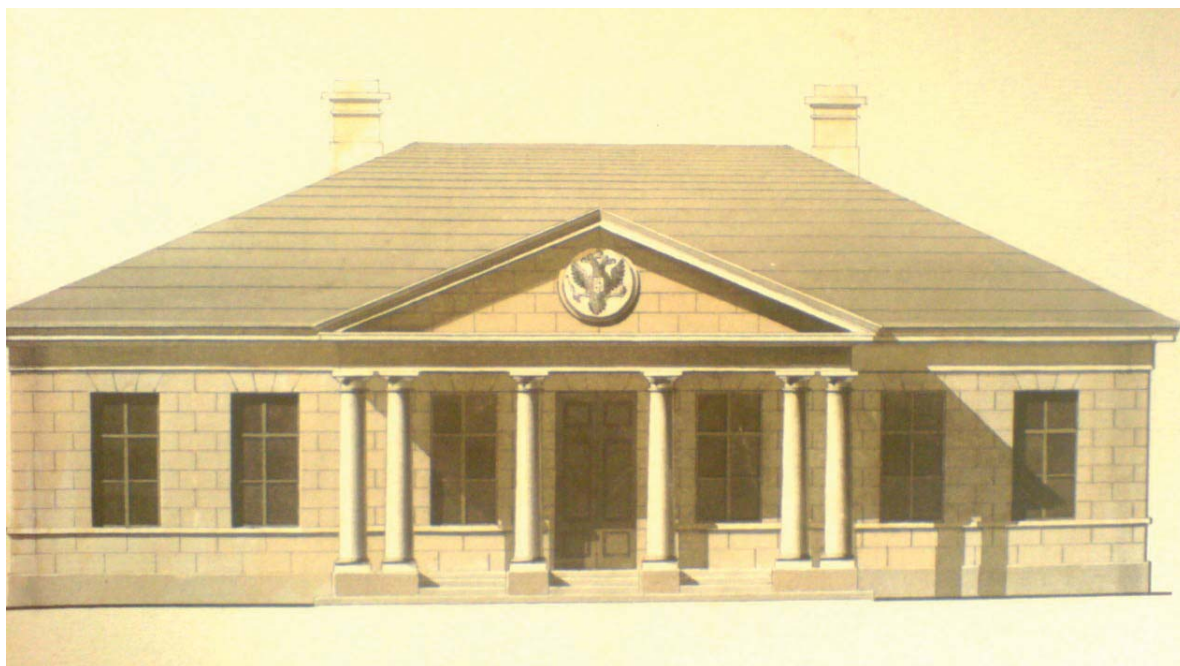


Рис. 2. Дом для таможенного присутствия. Таганрогская таможня²

Сбоку к дому таможенного присутствия примыкал дом для весов (3). В доме для весов взвешивали те товары, с которых взималась пошлина с единицы веса. Так, например, брали пошлину с берковца³ коровьего масла, сальных свечей, топленого сала, паюсной икры, железа. Некоторые товары измерялись и оценивались в пудах (бумага, рыбий зуб).

С другой стороны дома таможенного присутствия находился дом для караульных солдат (2). Дальше располагались 12 пакгаузов (4), по 6 с каждой стороны. Иногда пакгаузы брались в аренду у частных лиц. Так, один из пакгаузов Евпаторийской таможни был нанят у грека Николы⁴. В менее крупных, чем Таганрогская, таможнях пакгаузов было меньше. Например, в Очаковской их было 8⁵.

На территории таможни также могли находиться подсобные помещения для хранения казенных вещей. К казенным вещам Козловской портовой таможни, например, относились: одна восьмивесельная шлюпка, два якоря «о 4ех лапах», восемь весел, одна потопчина (часть палубы), два паруса и к ним две мачты, два порченных шестика, один руль с железной ручкой, два багра, два вымпела, канаты «в 2ух кусках сажень». Кроме того, от старой шлюпки: шесть весел, руль, четыре куска каната, два каната «старые с гирями»⁶.

Постройка таможен в Азово-Черноморском регионе обходилась государству в разную цену. Цена зависела от размеров таможни, а размеры, в свою очередь, от

¹ РГАДА. Ф. 276. Оп. 3. Д. 1504. Л. 9.

² РГАДА. Ф. 276. Оп. 3. Д. 1504. Л. 7.

³ Берковец - старорусская единица измерения массы, равная 10 пудам (≈ 164 кг).

⁴ РГИА. Ф. 13. Оп. 2. Д. 278.

⁵ РГАДА. Ф. 276. Оп. 3. Д. 1504. Л. 11.

⁶ Государственный архив Автономной Республики Крым (далее ГААРК). Ф.369. Оп.1.Д.18. Л.10.

торговых оборотов таможи [4]. Так, постройка главных таможен региона: Одесской, Таганрогской и Очаковской стоила гораздо дороже, чем постройка других таможенных комплексов. Одесская таможня обошлась в 15 444 руб., Таганрогская – 13 602 руб., Очаковская – 12 353 руб¹.

ТАМОЖЕННЫЙ ШТАТ

Правительство Екатерины II внимательно относилось к назначению таможенных служащих. В 1781 г. императрица повелела, чтобы при определении чиновника в таможню и при представлении к очередному чину рассматривался не только его послужной список, но и «поступки тех чиновников в бытность при прежних должностях и с каким рачением исполняли возложенные на них дела»². Для таможен Азово-Черноморского региона данный указ Екатерины исполнялся не всегда.

Для службы в данных таможнях набирались люди, зачастую не имеющие опыта в таможенном деле. Вот какую оценку дает директор Евпаторийской таможни Тимофей Богаевский своим подчиненным: «Все должностные чины при всем их добром поведении суть новы и производство дел портовой таможни вовсе им не знакомо, канцелярских же служителей по чрезвычайной во всем здесь дороговизне, порядочных и сведущих сыскать трудно и невозможно...»³. Люди неохотно шли служить в таможню в том числе и потому, что часто задерживали выплату жалования. «От упраздненных в Тавриде таможен хотя остается знатная часть способнейших и известных людей, которыми б можно было наполнять вновь учреждаемые ныне места, как то надзирательские, досмотрщицьи и обьещицьи, но поелику они по многократным требованиям и донныне неудоены за прежнюю их службу от новороссийской казенной палаты жалованием отказываются от продолжения впредь таковой, что самое внушая и другим, привели казенный кредит в такую недоверчивость, что и отыскать впредь нужных людей будет трудно»⁴.

Штат азово-черноморских таможен был укомплектован разным количеством служащих в зависимости от величины таможни. Так, в штате таможни одного из самых главных портов Азово-Черноморского региона – Таганрога в 1782 г. числилось 63 человека, в штате Одесской таможни – 46 человек⁵.

В штате Феодосийской таможни в 1792 г. состояло 16 человек, в 1796 г. – 12 (см. табл. 2).

На должности в таможню попадали разными путями. Можно было выслужиться. Например, Федор Чернявский, состоявший в должности директора Феодосийской таможни в 1796 г., в 1785 г. находился в этой же таможне в качестве пакгаузного инспектора, и имел длинный послужной список. Он начал службу капралом в волостном гусарском полку, в 1779 г. был переведен в чин квартирмейстера, в 1781 – вахмистра, в 1784 г. стал кадетом, в 1785 вышел прапорщиком в отставку и поступил в Феодосийскую таможню пакгаузным инспектором. Затем был назначен смотрителем в Таврической соляной экспедиции, а в 1792 г. сделался титулярным советником и через два года возглавил Феодосийскую таможню⁶.

¹ РГАДА. Ф. 276. Оп. 3. Д. 1504. Лл. 1-6.

² ГААРК. Ф. 792. Оп. 1. Д. 208. Л. 17.

³ РГИА. Ф. 13, Оп. 2. Д. 278.

⁴ РГИА. Ф. 13. Оп. 2. Д. 98.

⁵ РГАДА. Ф. 19. Оп. 1. Д. 327. Л. 25, 25 об.

⁶ ГААРК. Ф. 792. Оп. 1. Д. 38. Л. 7 об.

Служащие Феодосийской портовой таможни, 1796 г.¹

| № | Имя, класс | Должность |
|-----|---|----------------------|
| 1. | Федор Андреевич Чернявский, титулярный советник (9 класс) | Директор таможни |
| 2. | Яков Павлович Паскевич, поручик (12 класс) | Цолнер |
| 3. | Никифор Парфентиевич Карташевский, поручик (12 класс) | Кассир |
| 4. | Василий Яковлевич Макухин, провинциальный секретарь (13 класс) | Контролер |
| 5. | Степан Семенович Генбачев, подпоручик (13 класс) | Пакгаузный инспектор |
| 6. | Карл Иванович Габлиц (13 класс) | Пакгаузный инспектор |
| 7. | Семен Иванович Крамалей, подпоручик (13 класс) | Гаванмейстер |
| 8. | Петр Григорьевич Воинов, прапорщик (14 класс) | Объездчик |
| 9. | Иван Степанович Станкевич, прапорщик (14 класс) | Гаванмейстер |
| 10. | Иван Георгиевич Патаниоти, прапорщик (14 класс) | Переводчик |
| 11. | Василий Афанасьевич Ленгаров, коллежский регистратор (14 класс) | Экер |
| 12. | Василий Демьянович Проданов, коллежский регистратор (14 класс) | Подканцелярист |

Еще одним способом занять высокую должность в таможне была протекция. Так, цолнер той же Феодосийской таможни Яков Паскевич был назначен на должность по прошению Платона Зубова².

На службе в азово-черноморских таможнях состояли в основном русские. Из двенадцати служащих в Феодосийской таможне в 1796 г. лишь двое имели иностранные имена. Это пакгаузный инспектор Карл Иванович Габлиц (немец) и переводчик Иван Георгиевич Патаниоти (грек). В 1797 г. на должность переводчика Феодосийской таможни был определен крестник цесаревича Александра Павловича турок Александров. Жалование в 300 рублей Александрова не устроило и он отказался от должности³. В 1792 г. кассиром в Феодосийской таможне был армянин Алексей Тарутян⁴. Скорее всего, таможенные переводчики должны были знать турецкий и греческий языки, так как купцы и корабельщики, привозившие товары в азово-черноморские порты, в большинстве своем были турками и греками.

В азово-черноморских таможнях служили как статские, так и военные. Но большинство мест принадлежало военным в отставке. Из 12 служащих в Феодосийской таможне в 1796 г. лишь трое были статскими: директор имел чин титулярного советника, контролер был провинциальным секретарем, подканцелярист – коллежским регистратором. Остальные имели низшие военные чины: поручиков, подпоручиков и прапорщиков.

Самый высокий класс был у директора – 9, остальные служащие находились ниже 11 класса по табели о рангах.

Исследовать специфику службы в азово-черноморских таможнях можно и на основе изучения биографии и повседневной жизни служащих таможен.

¹ ГААРК. Ф. 792. Оп. 1. Д. 38. Л. 7 об., 8, 12, 12 об., 13, 13 об., 14, 14 об., 15, 15 об.

² ГААРК. Ф. 792. Оп. 1. Д. 38. Л. 8.

³ РГИА. Ф. 1374. Оп. 1. Д. 28.

⁴ ГААРК. Ф. 792. Оп. 1. Д. 208. Л. 79 об.

Тимофей Богаевский был назначен директором Евпаторийской таможни 3 мая 1800 г. До этого он возглавлял Волочисскую таможню, которую упразднили.

Вступив в новую должность, Богаевский написал письмо на имя Президента коммерц-коллегии, указав в нем на множественные нарушения в работе таможни. Из этого письма мы также узнаем некоторые подробности о личности и жизни директора таможни. Перед нами предстает думающий, деятельный человек, пытающийся исправить положение дел во вверенной ему таможне, несмотря на то, что это для него «ново и весьма тягостно». Кроме того, подчиненные Богаевского, служащие таможни, не в состоянии ему помочь, так как «суть новы и производство дел портовой таможни вовсе им незнакомо». Богаевский в одиночку старается наладить дела в таможне. Он вводит ряд мер для пресечения покупки товаров в карантине, распоряжается об обязательной подаче в таможню деклараций на привозимые товары. Богаевский сам ходил в карантин и уговаривал корабельщиков и купцов, чтобы те подавали в таможню декларации о привезенном грузе. Но никакие меры, принятые директором, ситуацию в таможне не изменили.

Богаевского волнуют не только дела таможни, он докладывает в Коммерц-коллегию и о городских бедах. Например, он пишет о сильнейшем ливне, случившемся в Евпатории 14 июня 1800 г., «какого по удостоверению древних старожиллов никто не помнит». Во время этого ливня, продолжавшегося пять часов, город быстро заливался водой, а жители сидели на крышах домов. В результате дождя многие дома были разрушены. Богаевский указывает на причины разрушения домов: «Причиной разрушения домов наиболее то, что оные все строены из дикого камня, на глине и соленой морской воде, и вода спершись в тесных улицах, подобно как в быстрейших потоках делала стремления на стены и разрушила дома... И здесь вообще все строения не прочны и в подобных случаях весьма опасны и безнадежны».

Для лучшего изучения ситуации в Крыму Богаевский просит разрешения объехать полуостров, посетить таможни и заставы, чтобы написать свои замечания «о торговле здешней, о порядке производства дел и о всем том, что может умножить высочайший интерес и общую пользу».

Из письма мы узнаем, что Тимофей Богаевский получает такое разрешение и что он совершает путешествие по Крыму. Но остается только догадываться, были ли полезны замечания директора Евпаторийской таможни и доехал ли он вообще в Петербург, чтобы доложить о ситуации в Крыму.

Из другого письма Богаевского становится известным, что, собираясь отбыть в Петербург для доклада, директор отправил экипаж с вещами раньше своего отъезда из Евпатории на 16 дней для того, чтобы извозчик с вещами дожидался его в городе Гадяч. Приехав в Гадяч, Богаевский ни извозчика, ни вещей там не обнаружил. В скором времени он получил от своего приятеля из Кременчуга письмо, в котором сообщалось, что недалеко от Кременчуга были найдены «мертвые порезанные тела», но экипажа при них не было. Дальше Богаевский сообщает, что, несмотря на то, что остался он в одном дорожном платье и с одним человеком, он собирается продолжать путь в Петербург¹.

Статский советник Фрол Карлович Зильбергарниш в последнее десятилетие XVIII в. был таможенным инспектором в Азово-Черноморском регионе. Сначала он курировал крымские таможни, но после установления в Крыму порто-франко Зильбергарниша перевели на должность инспектора в Новороссию.

В обязанности таможенного инспектора входил объезд всех подконтрольных ему таможен и застав, надзор за пошлинным сбором. Он также отслеживал различные нарушения, совершаемые в таможнях, например, несвоевременную выплату жалований

¹ РГИА. Ф. 13. Оп. 2. Д. 278.

служащим таможен, и докладывал о них в Коммерц-коллегию, при этом мог предложить свои варианты решения проблем. Например, Зильбергарниш с целью уменьшения объемов контрабандного товара в регионе сделал подробное описание мест на берегах Азовского моря, где необходимо было учредить таможенную стражу. Для этого инспектор отправился в экспедицию по побережью Азовского моря и осмотрел места «в прямом их виде».

Инспектор имел постоянное место жительства в одном из городов региона, где он служил. Где должен жить инспектор, определялось в специальной инструкции, составленной в Коммерц-коллегии. Наш Зильбергарниш, будучи инспектором в Крыму, проживал в Евпатории. После перевода на должность новороссийского инспектора его поместили в Перекоп, где он нашел только двенадцать домов и «самые гнусные землянки». И поэтому ютился с женой и слугами в одной палатке на открытом воздухе. Вот как сам инспектор Зильбергарниш описывал свою жизнь в Перекопе: «... не редко терплю в рассуждении существующих тут несносных жаров и от других ненастей невероятную нужду и тесноту, не имея при том ни дров, ни пресной воды для употребления...». Поскольку жить в таких условиях было для инспектора невыносимо, он просил отвести ему место для жительства в Таганроге, так как пребывание его там «не может доставить никаких неудобностей в объезде прочих таможен тем паче, что сия таможня в рассуждении её сборов осталась самая главнейшая и где требуется иметь ему особое замечание». А если это невозможно, то разрешить жить Зильбергарнишу в Одессе или Херсоне, так как эти города находятся в центре губернии¹.

ЭФФЕКТИВНОСТЬ РАБОТЫ АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКИХ ТАМОЖЕН

Восстановив механизм торговли, далее интересно посмотреть, с какими трудностями сталкивались таможенные службы в процессе провоза товара через российскую границу.

Прибывая в порт, корабельщики, хозяева судов или пассажиры обязаны были доставить свои товары в карантин и предоставить в таможню декларацию с описью привезенного груза. Часто, особенно это характерно для крымских портов, хозяева товаров отказывались предоставлять декларацию, ссылаясь на безграмотность, незнание количества привезенного товара или другие причины. В таком случае таможня могла возложить обязанность производить опись привезенного груза на гавенмейстера. Как правило, гавенмейстер не видел товар лично, а делал опись со слов корабельщиков (капитанов торговых судов) или самих купцов². Подобный способ составления таможенных деклараций давал возможность не платить пошлины за часть привозимых в азово-черноморские порты товары. Иногда удавалось скрыть до 1/3 груза.

Привозимые в порты товары подвергались двум карантинным срокам: все шерстяные, шелковые, бумажные и другие долгохранящиеся товары должны были находиться в карантине 40 дней, а съестные товары и напитки – три дня.

Если корабельщики или хозяева судов привозили и долгохранящиеся товары и продукты в один рейс, то по окончании трехдневного карантинного срока для съестных продуктов они не могли покинуть карантин, а ждали еще 37 дней до тех пор, пока карантин не пройдут остальные товары. В таком случае, привезенные еду и напитки продавали местным купцам прямо в карантине, а вырученные деньги шли на оплату пошлин за другие товары. Местные купцы, скупавшие продукты в карантине, отвозили их в тамо-

¹ РГИА. Ф. 13. Оп. 2. Д. 98.

² РГИА. Ф. 13. Оп. 2. Д. 278.

женные пакгаузы, подавали в таможенную декларацию и платили пошлины. Так как в карантине товар скупался очень небольшими объемами, таможеням «счет и сличение товаров причиняло безмерные затруднение и тяжесть»¹. Если верить предположению директора Евпаторийской таможни Богаевского, то укрывательство привезенного товара и продажа товара в карантине происходили с согласия самого карантина и местного купечества.

Были попытки прекратить подобные беспорядки. Директор Евпаторийской таможни Тимофей Богаевский, недавно вступивший в должность, приказал удвоить стражу возле карантина Козловской таможни, «дабы и самая мелкая вещь из карантина вынесена быть не могла». Вот какой была реакция купцов на нововведение Богаевского: выходя из карантина и видя, что невозможно вывезти товар тайно, они грузили его обратно на корабль и вставали на рейд перед таможней. Простояв так какое-то время, купцы понимали, что тайно товар провезти все-таки не удастся, и тогда они были вынуждены просить разрешения выгрузить товар и заплатить за него пошлину.

Также Богаевский распорядился, чтобы «весь товар, записанный на одного человека вывозился... вдруг, а не по мелочам» и об обязательной подаче купцами и корабельщиками таможенных деклараций о привезенном грузе. Если же по каким-либо причинам купцы и корабельщики не могли предъявить декларацию, то выгрузка товара должна была производиться при личном присутствии гавенмейстера. Данные меры Богаевского не увенчались успехом. В тот момент, когда в Евпаторийской таможне находились гражданский и военный губернаторы, купцы и корабельщики «подняли ропот и с криком жаловались на... притеснения таможни и на великую пошлину... и когда не будет... уступки, то не будут они ездить на сею таможню торговать, а поедут на прочие таможни». Из опасения еще большего недовольства со стороны купцов и корабельщиков и вреда молодой черноморской торговле, было принято решение не конфисковывать укрытый товар, но с этого момента требовать предъявления деклараций и запретить торговлю в карантине. Насколько соблюдалось данное предписание, мы можем только догадываться.

Были и другие случаи проявления недовольства иностранных купцов условиями ввоза в российские порты товаров. Привезшие в Евпаторию в 1800 г. бумажную материю «аладжи» купцы, узнав размер пошлины на нее, отправили материю обратно за море².

Подобная реакция купцов на повышение пошлин, а также продажа товаров в карантине, скорее всего, были вызваны нехваткой денег для уплаты пошлин. По таможенному уставу, купцам разрешалось платить пошлину по частям. Первая часть выплачивалась сразу же по прибытии корабля в таможню, вторая часть выплачивалась позже. Но многим купцам и первая часть пошлинных денег была не по карману. Прибывая в другие порты за пределами России со своим товаром, купцы для уплаты пошлин обыкновенно брали под небольшой процент кредит у местных банкиров. В портовых городах юга России таковой возможности в конце XVIII столетия еще не имелось. И купцы часто вынуждены были сбывать товар «не тою ценою, чего они стоят», другие, чтобы уплатить пошлину, отдавали товар под заклад, третьи брали кредит под большой процент у «партикулярных» (частных) людей³. Проблема отсутствия банков в регионе решалась разными способами. Например, князь Потемкин внес в правительствующий сенат предложение об отсрочке в платеже пошлин торгующему при Таганрогском порте купечеству. Потемкин предложил следующее: купцы, прибывающие в Таганрогский порт и не имеющие достаточно денег для уплаты пошлин, могут отсрочить выплату пошлины. Вместо пошлины они должны предоставить в таможню вексель «с верным и надежным поручительством» на

¹ РГИА. Ф. 13. Оп. 2. Д. 278.

² РГИА. Ф. 13. Оп. 2. Д. 278.

³ РГИА. Ф. 1341. Оп. 1. Д. 11.

срок от 3 до 12 месяцев под 6%¹. Данное предложение князя было одобрено. Тем более, что подобная практика поручительства, по-видимому, существовала в регионе и до предложения Потемкина. Например, в июне 1796 г. Мегмет Зекирья привез к феодосийскому порту свои товары, выдержал карантин и явился в Феодосийскую таможню, но денег для уплаты пошлины у него не было, кроме 10 рублей. За Мегмета поручился купец армянин Драц Партамиос².

КОНТРАБАНДА. ТАМОЖЕННАЯ СТРАЖА

У корабельщиков и купцов, привозивших товар в Россию через южные границы, было много возможностей и способов обойти уплату пошлин. На северном берегу Азовского моря контрабанда товаров осуществлялась следующим образом. Купеческие корабли, груженные товарами, останавливались возле кос, выступавших далеко в море, под предлогом запастись пресной водой или по причине плохой погоды. Особенно удобно было осуществлять остановку плоскодонным судам, идущим из Крыма. На косах находилось множество рыбных заводов, к которым, особенно летом, за покупкой рыбы стекалось большое количество народа: приходили жители близлежащих хуторов, татары из степи, прибывали водой черноморские казаки. С кораблей, стоявших на якорях неподалеку от кос, баркасами вывозили товар на продажу или покупали товар на берегу и доставляли его на корабль³.

Для пресечения контрабанды по берегам Черного и Азовского моря расставлялась стража.

В архивах есть «Описание мест, в коих нужно учредить таможенную стражу по берегам Гнилого и Азовского морей»⁴, направленное в 1798 г. министру коммерции новороссийским таможенным инспектором Фролом Зильбергарнишем.

Зильбергарниш пишет, что стражу необходимо располагать в тех местах, где наиболее велика вероятность контрабанды, те же части берега, «кои натурально сами собой всякие покушения на злоупотребление отвращать могут», необходимо объезжать не менее трех раз в неделю.

Предполагалось разместить стражу по северному берегу Азовского моря от Арабатской заставы через Петровскую заставу и Мариуполь до Таганрога. Зильбергарниш рекомендовал выставить там 7 надзирателей и 62 объездчика. А также по восточной стороне Азовского моря от Еникале до Таганрога необходимо было выставить 3 надзирателей и 30 объездчиков. В своей записке инспектор указал, что именно на косах восточного побережья располагаются лучшие рыбные заводы, в которые за рыбой и паюсной икрой прибывает много людей. А в Темрюк и Ачуев приходят мореходные суда с Дона или даже из Анатолии, привозя туда различные товары для продажи.

Российское правительство издавало указы, направленные на пресечение контрабанды, а также посылало запросы в таможни, прося указать объемы невыявленных и неклеяемых товаров. Большинство рапортов азово-черноморских таможен выглядели как рапорт Таврического областного правления: «В здешней области в прошедшем 1796 году неявленных и неклеяемых в таможнях иностранных всякого рода шелковых, шерстяных, бумажных и других товаров, також напитков и вещей при чинимых осмотрах не оказалось»⁵.

¹ РГИА. Ф. 1341. Оп. 1. Д. 11.

² ГААРК. Ф. 369. Оп. 1. Д. 15. Л. 36.

³ РГИА. Ф. 13. Оп. 2. Д. 98.

⁴ РГИА. Ф. 13. Оп. 2. Д. 98.

⁵ РГИА. Ф. 1341. Оп. 1. Д. 9.

В итоге мы можем говорить о том, что работа таможен Азово-Черноморского региона в конце XVIII в. не была достаточно эффективной. Таможенная инфраструктура еще не была развитой настолько, чтобы справиться с новой торговой ситуацией в регионе. Несмотря на большие суммы денег, отведенные на строительство и обустройство таможенных комплексов, ряд существенных проблем затруднял процесс становления внешней торговли России через порты Черного и Азовского морей. В таможах региона не было достаточного количества квалифицированных служащих, способных быстро включиться в работу. Нежелание служить в южных таможнях во многом было связано с частыми задержками в выплате жалования таможенным служащим, а также с трудностями службы в недавно присоединенном и беспокойном крае. Служба в таможнях Азово-черноморского региона была полна опасностей как для здоровья, так и для жизни. Эпизоды из жизни директора евпаторийской таможни Тимофея Богаевского и новороссийского таможенно-инспектора Фрола Зильбергарниша это хорошо иллюстрируют.

Новым таможням было трудно справиться с полудикими способами торговли, к которым привыкли купцы, привозившие свой товар к портам, до того времени, как они вошли в состав Российской империи. Купцы часто отказывались от элементарных правил цивилизованной торговли. Например, от подачи в таможню декларации с описью привезенных товаров. Если такие декларации все же подавались, то в них указывался далеко не весь товар. Около трети товаров провозилось через таможни без уплаты пошлин. Противостоять подобным беспорядкам было трудно, поскольку это могло нанести вред зарождающейся торговле. Именно большие объемы контрабанды в значительной мере определяли основное направление деятельности таможенной службы региона.

ЛИТЕРАТУРА:

1. *Кисловский Ю.Г.* История таможни государства Российского. – М.: РУСИНА-ПРЕСС, 2004. – 592 с.
2. *Лодыженский К.С.* История русского таможенного тарифа. – С.-Пб.: Тип. В.С. Балешева, 1886. – 410 с.
3. *Марков Л.Н.* Очерки по истории таможенной службы. – Иркутск: Изд-во Иркут. ун-та, 1987. – 220 с.
4. *Поспелова Ю.А.* Динамика и баланс внешней торговли России на азово-черноморском направлении в конце XVIII века // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: История и политические науки. 2011. № 2. – С. 115–123.