

Олександр ФРАДИНСЬКИЙ
Андрій МАШКО

СТАНОВЛЕННЯ МОРСЬКОЇ МИТНОЇ ВАРТИ В РОСІЙСЬКІЙ ІМПЕРІЇ (XVIII–XX СТ.)

В результаті Північної війни імператора Петра I та російсько-турецьких війн 1768–1774 і 1787–1792 рр. імператриці Катерини II Російська імперія отримала доступ до Балтійського та Чорного морів. Колонізація узбережжя та розбудова торговельних портів сприяли зростанню зовнішньоекономічних відносин і стрімкій активізації експортно-імпорتنих операцій. Поряд зі зростанням темпів зовнішньої торгівлі почала розвиватися і контрабанда товарів та нелегальне переміщення осіб через необлаштованість морських кордонів і відсутність державного органу влади, який контролював би дотримання митних процедур на водних просторах імперії. Це стало передумовою для створення морської митної варти – особливого воєнізованого морського підрозділу, основним призначенням якого була боротьба з таємним безмитним перевезенням товарів і людей на водних транспортних засобах.

Серед наукового доробку, який має особливу цінність при дослідженні історії морської митної варти, необхідно згадати на працювання дореволюційних дослідників М. Чернушевича, І. Шаховського, Л. Юнакова. Варто виокремити колективні праці, монографії та наукові статті з історії митної і прикордонної служби сучасних російських дослідників В. Боярського, Е. Єжукова, А. Жамкочьяна, Г. Карпова, Ю. Кисловського, В. Клементьєва, Ф. Мошкова, С. Плеханова, В. Сальникова. Значну увагу історії морської митної варти приділили українські автори колективного монографічного до-

слідження “Історія митної справи в Україні” П. Пашко, В. Ченцов, К. Колесников та ін.

Мета статті – дослідити історичні аспекти зародження та становлення підрозділів морської митної варти як ефективного інструменту боротьби з контрабандою на морі.

Спроби створення морської митної варти в Російській імперії припадають на першу чверть XVIII ст., коли пунктом 19 Інструкції Комерц-колегії передбачалося “иметь таможенные яхты со служителями для всяких отправлений купеческих дел” (1724 р). Проте першу (і єдину) митну яхту було спущено на воду лише у 1747 р., її екіпаж складався із одного офіцера та десяти матросів і солдатів Кронштадтського гарнізону, ефективність митної роботи яких була вкрай низькою [2, 6].

У серпні 1827 р. імператор Микола I прийняв рішення про створення воєнізованої митної прикордонної сторожі. З метою захисту митних рубежів на Балтиці було придбано палубне судно “Або”, до обов’язків якого, відповідно до розроблених інструкцій, належав митний огляд іноземних кораблів у акваторії Фінської затоки. Спроби створення морської митної варти на Чорному та Каспійському морях припадають на початок 30-х рр. XIX ст., коли відповідно до державних планів, з метою запобігання таємному перевезенню товарів, планувалося використовувати озброєні митні судна.

Проте постійного митного контролю на морі організувати не вдалося. Для вивчення передового світового досвіду орга-

нізації митного контролю на морі в Англію та Францію відрядили начальника Ризького митного округу контр-адмірала Шттофрегена. За результатами його доповідної записки було вирішено організувати прикордонну морську сторожу, функції якої на початках покладалися на військово-морські сили. Першим кораблем, що підняв митний прапор, став у травні 1872 р. військовий корвет Балтійського флоту “Варяг”.

Окрім того, з 1 липня 1868 р. врегулювалися питання здійснення митного контролю на морі шляхом встановлення тримильної морської митної зони, в межах якої будь-які судна підлягали догляду російських митників (у 1909 р. межі митної зони було розширено до 12 миль). Капітан будь-якого судна (окрім військового), що входило у межі такої зони, зобов'язаний був на вимогу митників показати свій вантаж та товаросупровідні документи на нього.

Судно (окрім військового), що перебувало у морській митній зоні та до якого підходив корабель під морським митним прапором, зобов'язано було зупинитись. У разі непокори по ньому здійснювалися холості постріли. Якщо це не допомагало – стріляли бойовими зарядами спочатку по щоглах та парусах, а згодом – по корпусу судна. Переслідування судна, яке ігнорувало законні вимоги морської митної варти, могло бути продовжено і за межами тримильної митної зони.

Дозволялося використовувати усі військові засоби морської митної варти при вчиненні спротиву під час огляду та затримання суден, зброя могла застосовуватись у випадку, коли контрабандисти здійснювали розвантажувальні чи завантажувальні роботи на мілководді.

Якщо на судні були товари, ввезення яких заборонялося або відсутні необхідні документи, то таке судно підлягало арешту; затриманню підлягало будь-яке судно, на якому проводилися вивантажувальні ро-

боти за межами митного порту та без дозволу митного відомства.

При затриманні та огляді судна складався, винятково російською мовою, акт, в якому вказувалися час та місце затримання, причина й обставини затримання, чи був спротив, у чому він проявлявся та яку протидію отримав від митного судна; приналежність судна та прізвища осіб, що перебували на ньому; кількість отриманого вантажу; опис документів. Складений акт підписував капітан судна.

У 1868 р. імператор Олександр II заснував Балтійську митну крейсерську флотилію, у штаті якої передбачалося 10 парових крейсерів, 1 рятувальний катер та 101 гребний плавальний засіб для прибережного плавання. До штату флотилії входив 1 контр-адмірал, 26 штаб та обер офіцерів, 7 гардемаринів, 129 осіб рядового складу. Першим командуючим Балтійською митною крейсерською флотилією став контр-адмірал Павло Якович Шкот. Для придбання кораблів було виділено 400 тисяч рублів, на які в Англії замовлено сім, озброєних 87-мм гарматою, парових баркасів водомісткістю 35 тон. Побудовані судна отримали назву морських птахів та були зараховані до складу флоту: “Ласточка”, “Лебідь” та “Чайка” – 10 серпня 1873 р., “Копчик” та “Нирок” – 18 серпня 1873 р., “Креchet” і “Гагара” – 14 вересня 1873 р. [6].

Кораблі флотилії мали подвійне підпорядкування – числились у списках військового флоту та входили до його складу, отримували свій прапор, вимпел та гюйс, при цьому підпорядковувалися Митному департаменту Міністерства фінансів. Команди на кораблі митної варти набирали із особового складу Балтійського флоту та на них поширювалися усі види пільг, передбачені для військових моряків. У штаті флотилії передбачалися посади спостерігачів на маяках, які здійснювали нагляд за суднами, що проходили в межах контрольної митної зони.

Ефективність діяльності Балтійської митної крейсерської флотилії була настільки високою, що стала, як це не парадоксально, передумовою її ліквідації – зі зменшенням рівня контрабанди падав рівень доходів від конфіскованого у контрабандистів товару, що, у свою чергу, обумовлювало збільшення витрат та утримання флотилії. Тому у 1883 р. флотилію розформували, а кораблі передали у підпорядкування начальників митних округів. Про результативність діяльності митних крейсерів Балтійської флотилії свідчить той промовистий факт, що результатом їх патрулювання стало банкрутство страхової компанії у Мемелі (тепер – Клайпеда), яка займалася страхуванням контрабандних суден і вантажів на випадок їх затримання [1, 37].

Проте зі збільшенням масштабів зовнішньої торгівлі стало зрозуміло, що без ефективно морської митної варти Російській імперії не обійтись. Врахувавши досвід діяльності Балтійської митної флотилії крейсерів, узагальнивши пропозиції різних міністерств та відомств, а також проблему подвійного підпорядкування морської митної варти, імператор Олександр III, за поданням міністра фінансів С. Ю. Вітте, 15 жовтня 1893 року підписав указ “О преобразовании Пограничной Стражи в Отдельный Корпус и об утверждении временного штата Управления означенного корпуса”, за яким прикордонна сторожа виокремлювалася із Департаменту митних зборів Міністерства фінансів. На її основі утворили Окремий корпус прикордонної варти, який безпосередньо підпорядковувався міністру фінансів. Першим командиром корпусу було призначено генерала від артилерії А. Д. Свіньїна.

Кораблі морської митної варти повністю вилучалися зі складу військового флоту та передавалися у підпорядкування Окремого корпусу прикордонної сторожі. На їх-

ній базі утворювалася Флотилія корпусу, штати якої комплектувалися із відставних офіцерів флоту, новобранців прикордонної сторожі, але більшість фахівців були вільнонайманими спеціалістами. Формування Флотилії у часі зайняло 7 років (із 1893 до 1899). До її складу увійшли переважно невеликі кораблі, озброєні гарматами дрібного або середнього калібру.

15 серпня 1896 р. морська митна варта отримала власні прапор та вимпел, які були подібні до прапору та вимпелу Російської імперії, проте у лівому верхньому куті несли зображення перехрещених гвинтівки та кавалерійської шаблі. 5 березня 1901 р. було видозмінено прапор та вимпел флотилії і запроваджено брейд-вимпел шефа прикордонної варти, на правій половині якого розміщувалося зображення двох перехрещених кадуцеїв [3, 130]. 8 квітня 1894 р. затверджено зразки одягу для службовців флотилії. Перевагу було надано традиційним кольорам прикордонної служби – білому та світло-зеленому. Залежно від обставин форма одягу корабельного складу поділялася на парадну, парадну для строю, берегову, десантну, повсякденну, службову та корабельну [5].

Для заохочення у службі осіб рядового складу морської митної варти, у грудні 1908 р. засновано нагрудний знак та нагородний годинник “За пограничный надзор”. Емблема знака відображала гвинтівку та шаблю – традиційні елементи Окремого корпусу прикордонної варти, а також морський якір, що символізував зростання ролі морської служби в охороні кордонів та забезпеченні економічної безпеки держави. Ще одним елементом емблеми був особистий вензель імператора Олександра III, як засновника Окремого корпусу. На честь імператора Балтійська флотилія отримала найменування “Имени Императора Александра III”.

Зростання зовнішньоекономічного товарообороту, насамперед – експорту зерна, обумовило збільшення ролі чорноморських портів – Одеси та Новоросійська. Для забезпечення митних інтересів у цьому регіоні, за особистим розпорядженням С. Ю. Вітте, в Одесі у 1900 р. були побудовані митні крейсери “Ястреб”, “Ворон” та “Кречет”. Основне їх призначення полягало у патрулюванні підходів до гирла Дунаю, Одеси, Керченської протоки. З метою охорони митного кордону на Каспії було створено митну прикордонну флотилію у складі міноносця “Часовой” та 4 прикордонних катерів військово-морського типу.

З метою оновлення корабельного складу морської митної варти у 1904 р. замість парових баркасів “Ласточка” і “Нирок” було введено у стрій, побудовані у Фінляндії та озброєні шістьма дрібнокаліберними гарматами, митні крейсери “Кондор” та “Беркут”. Після закінчення Російсько-японської війни (1906 р.) морській митній варті було передано військовій міноносці № 101 та № 105, а у 1908 р. – мінний крейсер “Абрек”. У грудні 1912 р. за кресленнями фінських крейсерів у Миколаєві побудовано митний крейсер “Абрек”, який було оснащено двома шестициліндровими двигунами.

Окрім повноважень боротьби з контрабандою на підрозділі морської митної варти було покладено обов'язок надавати посильну допомогу потерпілим від аварій суднам та мореплавцям (за участь у порятунку екіпажу плавучої артилерійської батареї “Кремль” імператор Олександр II спеціальним указом подякував екіпажам митних суден “Ласточка” та “Лебідь”); охороняти викинуті на берег чи міліну судна, вантажі від розкрадання місцевими жителями; протидіяти облаштуванню фальшивих маяків і вогнищ на узбережжі на відстані не менше 50 верств від маяка [4, 414–415]. Окрім того, морська митна варта, як і весь Окре-

мий корпус прикордонної сторожі, виконував і карантинну функцію.

В епоху свого найбільшого розквіту, перед російсько-японською війною 1904–1905 р., флотилія морської митної варти налічувала 11 крейсерів, 7 парових катерів і 763 парусних та гребних суден, які розподілялися між прикордонними бригадами для несення служби у морській і річковій зонах [7]. Імператорським указом від 8 жовтня 1904 р. усім службовцям морської митної варти було присвоєно військово-морські чини та звання. До цього часу офіцерам морської митної варти присвоювали кавалерійські звання, передбачені для сухопутних частин митної варти – корнет, ротмістр, підполковник.

На початок 1914 р. морська митна варта налічувала 10 крейсерів прикордонної сторожі: на Балтійському морі – “Страж” та “Беркут” у Ревелі (тепер – Таллінн); “Орел” та “Кондор” у Ризі; “Роксана” у Нарві та “Абрек” у Лібаві (тепер – Лієпая); на Чорному морі – “Ястреб” і “Коршун” – в Одесі; “Ворон” – у Керчі; моторний крейсер “Ястреб” – у Батумі. В окремих джерелах згадується моторна яхта “Кречет”, яка оперувала на Каспійському морі та була приписана до порту Баку.

З початком Першої світової війни кораблі морської митної варти зарахували до військово-морських сил Росії, де вони виконували допоміжні функції та діяли у якості портових, посильних і рятувальних суден. Частина їх загинула під час бойових дій та у полум'ї громадянської війни, частина була розібрана на метал у 20–30 роках ХХ ст., а “Ворон”, паровий крейсер “Яструб” та “Абрек” взяли участь у Другій світовій війні, пережити яку вдалося лише останньому [6].

Таким чином, узагальнивши історичні аспекти становлення морської митної варти, можна, з певною долею умовностей, виокремити 3 основні етапи її еволюції:

– початок ХVІІІ ст. – 50-ті рр. ХІХ ст. – вихід Російської імперії до морів активізу-

вав зовнішньоекономічну активність держави та сприяв розвитку морської торгівлі. Вже на той час існувало чітке розуміння щодо необхідності запровадження морського митного контролю, проте відсутність законодавчого забезпечення та придатних для цієї діяльності суден обумовили його епізодичний характер;

– 60-ті рр. XIX ст. – 80-ті рр. XIX ст. – законодавчо врегульовані питання охорони митного кордону, запроваджено морський митний нагляд, утворена Балтійська митна крейсерська флотилія, визначені обов'язки з охорони річкових і морських ділянок кордону;

– 80-ті рр. XIX ст. – 1914 р. – утворено Окремий корпус прикордонної варти, у складі якого сформовано флотилію корпусу, на яку покладено обов'язки прикордонного, митного та карантинного характеру.

Морська митна варта стала ефективним інструментом боротьби з незаконним переміщенням осіб та товарів через митний кордон держави та основою для формування морських частин прикордонних військ Радянського Союзу.

Література

1. *На защите экономических интересов России на море (1801–1893 гг.)* / В. Боярский, Г. Карпов, А. Плеханов // *Ветеран границы*. – 1996. – № 3. – С. 34–40.

2. *Из истории морской пограничной стражи в России* / С. С. Жамкочьян, А. Ю. Пиджаков, Б. А. Смыслов, А. В. Татаренко // *Ученые записки Санкт-Петербургского филиала Российской таможенной академии*. – 2008. – № 3. – С. 6–16.

3. *Зайцева Л. П. Знамена и флаги Отдельного корпуса пограничной стражи (ОКПС) Российской империи (1893–1917 гг.)* // *Гербовед*. – 2005. – № 83. – С. 128–141.

4. *Історія митної справи в Україні: Монографія* / К. М. Колесников, О. М. Мороз, Г. М. Виногорадов та ін.; За ред. П. В. Пашка, В. В. Ченців. – К.: Знання, 2006. – 606 с.

5. *Куликов В. Форма одежды моряков флотилии отдельного корпуса пограничной стражи 1897–1917 гг.* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.pvrf.su/forma/tor/1897-1917.html>

6. *Морские пограничники России* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://vmf-dmb.clan.su/forum/33-49-1>

7. *Пограничная стража. Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://dic.academic.ru/dic.nsf/brokgauz_efron/80841/%D0%9F%D0%BE%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D1%87%D0%BD%D0%B0%D1%8F