

## ТАМОЖЕННОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ РОССИИ И КИТАЯ В МАНЬЧЖУРИИ: ОПЫТ И УРОКИ НАЧАЛА XX В.



**Наталья Анатольевна БЕЛЯЕВА**, кандидат исторических наук, доцент, зав. кафедрой гуманитарных дисциплин Владивостокского филиала РТА. Сфера научных интересов: история таможенного дела и таможенной политики, история Дальнего Востока

Таможенная политика на Дальнем Востоке — одна из малоизученных страниц отечественной истории. Явственно обозначившийся интерес к этой теме сегодня предопределен задачами не только «чистой науки», но и соображениями практической политики. Коренные преобразования российской экономики, ее стремление к интеграции в систему мирохозяйственных связей выдвинули на первый план проблему выработки эффективного механизма межгосударственного взаимодействия, в том числе и в сфере таможенных отношений. Для Дальнего Востока поиск форм такого взаимодействия тем более актуален, что российским партнером здесь выступает динамично развивающийся Китай, с которым Россия имеет не только общую границу, но исторические традиции двусторонних, в том числе и внешнеэкономических отношений. История русско-китайских внешнеэкономических связей насчитывает более трех столетий, таможенных отношений — чуть более полутора.

Таможенная политика России на Дальнем Востоке, подчас сложная и противоречивая, явилась частью общей правительственной политики по освоению новых территорий. Существенное влияние на ее формирование оказал геополитический фактор. Во второй половине XIX в. Китай стал объектом экспансии крупнейших держав. Частью развернувшегося противоборства была борьба за «сферы влияния» в Китае. Объектом российских «особых интересов» стала Маньчжурия.

Вместе со всей таможенной политикой позиция России по отношению к Маньчжурии выстраивалась и изменялась в зависимости от международной расстановки сил, а также под влиянием российских внешнеполитических приоритетов. Это самым непосредственным образом сказывалось на характере двусторонних отношений в таможенной сфере. Накануне русско-японской войны 1904—1905 гг. эти отношения пережили сложный период обострения «таможенного вопроса», когда была предпринята попытка установления российского контроля над таможенной системой Маньчжурии. После завершения военных действий их основой стало таможенное взаимодействие.

Известно, что основным итогом русско-японской войны, непосредственно отразившимся на содержании российской таможенной политики, были, безусловно, экономические потери в Маньчжурии. Передача Японии прав на аренду Ляодунского полуострова и переход под ее контроль всей южной ветви КВЖД с портом Дальний не только в корне изменяли соотношение сил на Дальнем Востоке, но самым непосредственным образом отразились на судьбе русских предприятий в Маньчжурии, которая в 1907 г. была, наконец, открыта для иностранной торговли. К этому времени Россия, утратив южные ветви дороги, потеряла свои экономические преимущества в северо-восточных провинциях Китая.

Следствием этих изменений стало возвращение российской таможенной политики в регионе к приоритетам протекционизма. В отличие от предвоенных лет, когда все таможенные мероприятия были направлены на обеспечение российских интересов в Маньчжурии (в первую очередь — интересов КВЖД), теперь основное их внимание вновь было сосредоточено на развитии собственно российских территорий, а также на создании условий для «спокойного пользования» железнодорожной магистралью, проложенной по территории сопредельного государства<sup>1</sup>. Решение этих задач потребовало перехода от попыток установления контроля над таможенной системой в Маньчжурии к выстраиванию взаимодействия с китайскими таможнями в зоне КВЖД.

Открытие китайских таможен в конечных пунктах КВЖД было предусмотрено еще Контрактом 1896 г. на постройку и эксплуатацию КВЖД, статья 10 которого зафиксировала обязательство китайского правительства учредить в двух пограничных пунктах магистрали свои таможни. Предполагалось, что основной их функцией станет взимание пошлин на основе предусмотренных контрактом преференциальных тарифов с товаров, вывозимых из России в Китай и, наоборот, ввозимых в Россию из Китая. Однако российские власти не только не торопились с установлением китайского таможенного контроля в зоне железной дороги, но всеми силами оттягивали его до официального решения вопроса об открытии в Дальнем китайской императорской таможни под российским контролем. Еще осенью 1901 г. во время пребывания в Харбине товарища министра финансов П.М. Романова Гиринский цзянцзунь возбудил ходатайство о скорейшем учреждении китайских таможен на станциях Маньчжурия и Пограничная<sup>2</sup>. Однако такая просьба была признана преждевременной, поскольку в стадии выработки проекта находился вопрос о маньчжурских таможнях вообще. Такая же судьба постигла и обращение весной 1902 г. мукденских властей с просьбой выдать разрешение на право сбора пошлин на станциях КВЖД со всех товаров, перевозимых по железной дороге. Эти и другие обращения китайских провинциальных властей были скорее «пробным камнем», чем попыткой реализовать право китайской стороны на собственные таможенные учреждения в пунктах пересечения железнодорожной линией российско-китайской границы. Само китайское правительство не проявляло пока особой заинтересованности в этом вопросе, сосредоточившись всецело на регулировании ввоза товаров через порты Квантунской области.

К окончательному разрешению вопроса об открытии предусмотренных двухсторонними договоренностями китайских таможен в зоне КВЖД стало возможным вернуться только после окончания войны. Однако теперь позиция российской стороны не была предпочтительной, поскольку приходилось иметь дело с новой организацией таможенной системы в Маньчжурии. Суть проведенной реорганизации сводилась к ликвидации архаической системы таможенного надзора в Маньчжурии, при котором сухопутные таможни подчинялись провинциальным властям, самостоятельно, а чаще всего и произвольно устанавливавшим как величину таможенных сборов, так и порядок их уплаты<sup>3</sup>. Теперь все таможни Маньчжурии переходили под контроль ведомства императорских морских таможен. Это был вполне рациональный шаг в связи с открытием северо-восточных провинций страны для иностранной торговли.

Согласно проведенной реформе вся территория Маньчжурии за исключением имевших особый статус открытых портов Инкоу (Нючжуан) и Дальнего (Дайрен) была разделена на четыре таможенных округа с центрами в Аньдуне, Мукдене, Харбине и Гирине. Впоследствии китайское правительство планировало учредить таможенный надзор во всех пунктах, которые будут открыты для иностранной торговли в зависимости от ее интенсивности. В населенные пункты, где торговля не получит особого развития, должны быть назначены только китайские агенты<sup>4</sup>. На должности таможенных комиссаров, подчинявшихся Генеральному инспектору (с 1909 г. этот пост занимал Р. Бридон), были назначены подданные той страны, которая имела в данном торговом центре особые интересы. Естественно, что на должность таможенного комиссара

в Харбине был назначен русский сотрудник ведомства китайских морских таможен Н.А. Коновалов. Его назначение было воспринято российской дипломатией как «несомненное доказательство» желаний китайской стороны как можно быстрее урегулировать вопросы, «связанные с учреждением таможен в Северной Маньчжурии»<sup>5</sup>.

Харбинский таможенный комиссар ведал таможенным делом на территории вдоль линии железной дороги от ст. Маньчжурия на западе до ст. Пограничная на востоке и ст. Куанченцзы на юге. Таким образом, Харбинское таможенное комиссарство охватывало весь район полосы отчуждения КВЖД. И именно Харбинский таможенный комиссар сыграл важнейшую роль в установлении взаимодействия таможенных служб двух стран в районе Китайско-Восточной железной дороги.

Вопрос об учреждении китайских таможен в полосе отчуждения КВЖД на границе с Россией был поднят китайским правительством летом 1906 г. одновременно с вопросом об открытии морской таможни в перешедшем к Японии порту Дальний. За начавшимися вскоре русско-китайскими и японо-китайскими переговорами внимательно следили дипломатические представители держав, заинтересованных в окончательном решении «таможенного вопроса» в Маньчжурии. «Теперь, — сообщал российский посланник в Пекине Д.Д. Покотиллов, — китайское правительство в большей степени руководствовалось не фискальными соображениями, а желанием получить принципиальное согласие российской стороны на учреждение китайских таможенных учреждений в конкретных пунктах Маньчжурии». При этом оно было готово предоставить какие угодно льготы при вывозе из Маньчжурии военных грузов<sup>6</sup>.

Первые сухопутные китайские таможни в системе императорских китайских морских таможен предполагалось открыть на конечных станциях КВЖД Маньчжурия и Пограничная, где еще с 1902 г. действовали российские Маньчжурская таможня и Пограничная таможенная застава<sup>7</sup>. Однако необходимость согласовать этот акт с русско-китайскими двусторонними договорами замедлила процесс. Еще осенью 1906 г., когда вопрос об открытии китайских таможен на КВЖД только проходил первое обсуждение по дипломатическим каналам, министр иностранных дел России А.П. Извольский запросил мнение министров финансов, торговли и промышленности относительно возможности открытия китайских таможен в Маньчжурии в полосе отчуждения КВЖД. Сохранившаяся в Архиве внешней политики Российской империи (далее — АВПРИ) переписка министров не оставляет сомнения, что на этот раз речь шла не о преодолении межведомственных разногласий, а о формировании общего подхода к решению проблемы, хотя каждый видел ее со стороны специфики своего ведомства.

Министр финансов В.Н. Коковцов фактически продолжал жесткую линию своего предшественника С.Ю. Витте в отношении обеспечения прав русской торговли в Маньчжурии. Он опасался, что неизбежным следствием открытия китайских таможен на конечных станциях КВЖД станет обложение таможенными пошлинами вообще всех товаров, следующих по железной дороге<sup>8</sup>. Сама постановка вопроса об открытии китайских таможен на магистральной вступала, по его мнению, в противоречие с некоторыми положениями русско-китайских договоров, в частности, со ст. 1 Правил для сухопутной торговли 1881 г., установившей право беспошлинной торговли в 50-верстной полосе по обе стороны границы. Названные в качестве пунктов размещения китайских таможен конечные станции Маньчжурия и Пограничная находились как раз в пределах этой «льготной» полосы. Уже это давало основания российской стороне возражать против открытия китайских таможен близ границы и требовать их переноса в глубь страны.

В.Н. Коковцов обращал внимание и на существенные пробелы в нормативной базе двусторонних торговых отношений — в договорах не было упоминаний о регулировании торговли в Маньчжурии, поскольку в момент подписания этих договоров в Маньчжурии не было самой русской торговли, не была

урегулирована и торговля по р. Сунгари. На этом основании министр делал вывод — раз пошлинное обложение до сих пор не закреплено в двусторонних договоренностях, вся торговля по-прежнему должна оставаться беспошлинной. Тем самым он становился на господствующую во второй половине 90-х годов точку зрения относительно необходимости ограничения таможенной автономии Китая в связи с реализацией российской программы железнодорожного строительства в Маньчжурии. Столь жесткая позиция министра финансов не была безупречной. Согласно тем же Правилам 1881 г. каждое правительство имело право надзора за торговлей в 50-верстной полосе, исходя из собственных таможенных и пограничных постановлений, а значит, и право учреждать таможни, надзирающие за перемещением товаров. В пределах полосы беспошлинной торговли, например, располагалось абсолютное большинство открытых к этому времени российских таможенных учреждений. Безусловно, начало действий китайских таможен могло осложнить положение русской торговли в Маньчжурии. А потому министр финансов предлагал воспользоваться переговорами об условиях учреждения китайских таможен на КВЖД для того, чтобы внести изменения в некоторые трактатные положения, в частности, закрепить право беспошлинной торговли в Маньчжурии, в том числе придать статус межгосударственных договоренностей всем льготам, предусмотренным Контрактом на строительство КВЖД<sup>9</sup>.

Иной была точка зрения на проблему открытия китайских таможен в Маньчжурии министра торговли и промышленности Д.И. Философова. Его письмо А.П. Извольскому написано спустя восемь дней после послания министра финансов, с копией которого он имел возможность ознакомиться.

Если мнение В.Н. Коковцова не выходило за рамки «парадигмы Витте» в отношении русских интересов в Маньчжурии, то Д.И. Философов представил новый для российской торговой дипломатии взгляд на развитие русско-китайских торговых и таможенных отношений. Точку зрения министра финансов он считал безусловно выгодной для интересов русской торговли, но недостаточно обоснованной. Д.И. Философов был убежден, что отсутствие регламентации торговли в Маньчжурии в русско-китайских договорах означает лишь то, что «китайское правительство оставляет за собой право самостоятельного установления того режима, который оно найдет наиболее соответствующим его интересам»<sup>10</sup>. Русские товары в Маньчжурии не облагались пошлиной не потому, что китайское правительство не имело на это права, а потому лишь, что оно не видело в этом необходимости. Из факта отсутствия пошлинного обложения, по его мнению, вовсе не следовало заключение об ограничении прав Китая на установление такого обложения в Маньчжурии. Ограничение этих суверенных прав могло последовать на основании не предположений, а четко сформулированных постановлений трактатов. Признавая за Китаем право облагать пошлиной любые товары в Маньчжурии, равно как право России в отношении обложения китайских товаров на своей территории, министр торговли и промышленности считал, что важнейшими условиями для открытия таможен должны быть только точное соблюдение сторонами всех договоров и концессий; одновременное открытие китайских таможен в Северной Маньчжурии, в находившемся под японской юрисдикцией порту Дальний (Дайрен), а также на сухопутной границе с Кореей (в Аньдуне)<sup>11</sup>. Это мнение полностью совпадало с позицией российского министерства иностранных дел, которое в своих инструкциях посланнику в Пекине и генеральному консулу в Харбине неоднократно подчеркивало, что «учреждение сухопутных таможен не должно стать прецедентом для изменения характера нашей сухопутной торговли с Китаем»<sup>12</sup>.

Русский посланник в Пекине Д.Д. Покотилев, хорошо знакомый с проблемой еще по переговорам об открытии таможни в Дальнем накануне русско-японской войны, использовал все свое влияние и в конечном итоге получил заверения китайского правительства, что учреждение китайских таможен в Маньчжурии под контролем ведомства морских таможен ни в коей мере не

может рассматриваться как прецедент для изменения характера русско-китайской сухопутной торговли. Более того, учреждая таможи на конечных станциях КВЖД, китайское правительство не планировало распространения их деятельности в Маньчжурии. К работе в маньчжурских таможнях оно готово было привлечь русских служащих из ведомства китайских морских таможен<sup>13</sup>.

Для устранения противоречий и выработки устраивающих обе стороны основ взаимодействия была создана смешанная таможенная комиссия в Харбине. Особо активную роль в ее работе сыграли с китайской стороны Харбинский таможенный комиссар Н.А. Коновалов; с российской — окружной таможенный инспектор в Заамурском районе С.Н. Латкин. Первый из них был одним из секретарей генерального инспектора Роберта Харта, имел двадцатилетний опыт службы в ведомстве императорских китайских морских таможен, репутацию прекрасного специалиста в области таможенного дела и знатока Китая, одинаково хорошо владевшего китайским и английским языками. Вторым с 1902 г. занимал должность окружного таможенного инспектора в обширном районе, включавшем в себя полосу отчуждения КВЖД, хорошо знал специфику таможенного дела на окраине, состояние и особенности русско-китайских торговых и таможенных взаимоотношений. Во многом именно благодаря этим людям — специалистам-таможенникам, прекрасно ориентировавшимся в вопросах двусторонних отношений, знавшим специфику ведения таможенного дела в Китае и России, обладавшим, как оказалось, замечательными дипломатическими способностями, стало, наконец, возможно решение «таможенного вопроса» в Маньчжурии.

В центре начавшихся осенью 1906 г. двусторонних консультаций стояли вопросы организации таможенного оформления и контроля, таможенно-тарифного регулирования, в том числе и уточнение и разъяснение предварительно оговоренных льгот. Решение «таможенного вопроса» в полосе отчуждения КВЖД было, таким образом, результатом прямой «таможенной дипломатии». Одновременно с работой Харбинской комиссии в Санкт-Петербурге учредили постоянно действующее Особое совещание под председательством директора департамента таможенных сборов Н.И. Белюстина. Его целью было предварительное обсуждение «подробностей организации китайских таможен» в связи «с интересами железнодорожного движения и русского таможенного ведомства»<sup>14</sup>. В этом ключе рассматривались все возникавшие на переговорах спорные вопросы и вырабатывались рекомендации для российских представителей.

Документы о работе Харбинской таможенной комиссии сохранились в фонде «Китайский стол» АВПРИ. Среди них — донесения российского генерального консула в Харбине В.Ф. Любы, непосредственно участвовавшего в работе комиссии, подлинники журналов заседания комиссии и Особого совещания в Санкт-Петербурге, секретная переписка министров иностранных дел, финансов, торговли и промышленности, российских посланников в Пекине Д.Д. Покотилова и И.Я. Коростовца с приамурским генерал-губернатором, чиновников МИД в Гирине и Мукдене с чиновником по дипломатической части при приамурском генерал-губернаторе и др. Все эти документы позволяют восстановить ход обсуждения и выявить наиболее напряженные моменты проходившей дискуссии.

Первое заседание Харбинской комиссии было намечено на конец января 1907 г., когда представители китайской стороны должны были вернуться в Харбин из поездки на станции Маньчжурия и Пограничная. К этому моменту Особым совещанием в Санкт-Петербурге были выработаны общие инструкции российским участникам комиссии. Перед ними ставилась задача ограждения «наших прав беспопытной торговли в 50-верстной полосе в Маньчжурии», рекомендовалось выработать «подробности организации китайских таможен» в непосредственной связи с интересами «железнодорожного движения и русского таможенного ведомства»<sup>15</sup>. Общие директивы конкретизировались по мере возникновения новых проблем, при этом члены Особого совещания напоминали «харбинским делегатам» о необходимости обсуждения сначала принципиальных вопросов, а затем вопросов «таможенной техники»<sup>16</sup>.

Фактически работа Харбинской таможенной комиссии началась в конце февраля 1907 г.<sup>17</sup> На первом же заседании был определен круг подлежащих обсуждению вопросов. И с первого момента дискуссии были выявлены пробелы в дипломатических документах, регламентировавших торговые отношения в Маньчжурии, противоречия между трактатными основами русско-китайской торговли и Контрактом на постройку КВЖД. Было ясно, что в случае таких разногласий приоритет должен быть отдан официальным дипломатическим документам. Различия обнаружились в трактовке не только основных статей Контракта на постройку КВЖД и, в первую очередь, ст. 10, устанавливавшей преференции для перевозимых по ней товаров, но и некоторых положений Санкт-Петербургского договора и Правил для сухопутной торговли, в частности, условий торговли в 50-верстной полосе и порядка обложения пошлинами товаров, следующих за ее пределы. Но больше всего споров вызвал вопрос о характере и величине таможенного обложения ввозимых по КВЖД товаров при дальнейшем их следовании в глубь страны. Одно только перечисление спорных проблем говорит не только об остроте дискуссии, но и о том длинном пути, который проделали обе стороны навстречу друг другу, прежде чем были выработаны основы двустороннего таможенного взаимодействия.

10 апреля 1907 г. российский генеральный консул в Харбине член комиссии В.Ф. Люба сообщал в министерство иностранных дел о начале обсуждения проекта выработанных российской делегацией правил о взаимодействии российских и китайских таможен. В мае 1907 г. в работе комиссии наступил кризис. Китайские уполномоченные ждали инструкций из Пекина по спорным вопросам — об обложении пошлинами в пределах 50-верстной полосы следующих по железной дороге товаров, о трактовке понятия «внутри страны». Суть разногласий по последней позиции заключалась в том, что российская сторона трактовала это понятие широко — как аналог «за пределы полосы отчуждения КВЖД», а китайская — склонна была сужать его до понятия «за пределы железнодорожных станций»<sup>18</sup>.

Под давлением английского, американского и японского посланников, заинтересованных в скорейшем разрешении дела, китайская сторона вынуждена была пойти на уступки. 23 июня 1907 г. китайское правительство направило Д.Д. Покотилову текст четырех статей временного положения (правил) об условиях учреждения китайских таможен в Северной Маньчжурии. Китайское правительство соглашалось на предоставление права беспошлинного ввоза товаров по железной дороге в населенные пункты в пределах 50-верстной полосы. По вопросу о дальнейшем следовании товаров за пределы железной дороги были определены районы, в которых все товары, ввозимые по железной дороге, облагались лишь предумотренной ст. 10 Контракта 1896 г. пошлиной в  $\frac{2}{3}$  от общеевропейского тарифа: в Харбине на расстоянии 10 ли (5 верст) от центрального железнодорожного вокзала; на ст. Хайлар, Цицикар, Фуляэрди, Имяньпо, Куаньченцзы и др. (всего 14) — в радиусе 2,5 версты; на прочих станциях — 1,5 версты. На станции Маньчжурия и Пограничная распространялись правила о 50-верстной полосе. Льготное обложение в размере  $\frac{2}{3}$  тарифа относилось не только к русским товарам, но и к товарам других государств, перевозимым по железной дороге<sup>19</sup>. Временные правила принимались на один год «в виде опыта» с последующим уточнением основных позиций. Одновременно должна была начаться работа по подготовке более подробных правил.

Российская сторона выразила согласие на открытие китайских таможен в Северной Маньчжурии на этих условиях. Однако российский посланник требовал включения в окончательный текст соглашения пункта об уравнивании условий ввоза товаров в Северную Маньчжурию с морским ввозом в порт Дальний. 2 июля 1907 г. китайское правительство сообщило о согласии предоставить всем товарам, ввозимым в Северную Маньчжурию по КВЖД, тех прав, которые будут предоставлены товарам, ввозимым через Дальний<sup>20</sup>. Таким образом решили принципиальные вопросы русско-китайского соглашения.

Дальнейшая работа Харбинской комиссии была посвящена вопросам «таможенной техники».

Существование в одних и тех же пунктах таможенных учреждений двух государств, производивших таможенные обрядности над одними и теми же товарами, привело к возникновению таможенного законодательства «смешанного типа»<sup>21</sup>. Первым совместным нормативным актом в сфере таможенного дела стали Временные правила для деятельности китайских таможен на ст. Маньчжурия и Пограничная (Суйфэньхэ), разработанные в конце 1907 г. смешанной Харбинской таможенной комиссией и утвержденные генеральным инспектором китайских морских таможен 8 мая 1908 г.<sup>22</sup>. Согласно Правилам деятельность новых китайских таможенных учреждений осуществлялась на основе существовавших двусторонних договоренностей — Санкт-Петербургского договора 1881 г., приложенных к нему Правил для сухопутной торговли и Контракта на постройку КВЖД. Границы этого взаимодействия были определены в нотах, которыми обменялись в июле-августе 1907 г. китайский МИД и российский посланник в Пекине. В своей практической деятельности китайские таможи руководствовались инструкциями генерального инспектора китайских морских таможен<sup>23</sup>. Главной функцией вновь открываемых таможенных учреждений было взимание вывозной и ввозной таможенных пошлин с товаров, следовавших в Россию и из нее, а также транзитной пошлины с грузов, предназначенных к вывозу внутрь Китая из полосы отчуждения КВЖД со всеми предоставленными ранее льготами. Правила придали установленным Контрактом 1896 г. таможенным преференциям статус нормы, закрепленной в межправительственных соглашениях. Для ускорения движения грузов китайские таможенные учреждения располагались в непосредственной близости от русских и осуществляли таможенный досмотр в расположенных рядом помещениях. Русским таможням разрешалось предоставлять для этого свои ревизионные залы. Для удобства местного населения предполагалось постепенное введение во всех документах таможенного делопроизводства, а также на имевших отношение к таможне бланках, ярлыках, наклейках и т.д. параллельно с русским китайского текста. Это должно было существенно ускорить процедуру таможенного оформления и выработать точную таможенную терминологию. Одновременно на двух языках требовалось вести и внешнюю переписку между таможнями.

Правила определяли порядок взаимоотношений китайских таможенных учреждений с управлением КВЖД, возлагая исполнение таможенных формальностей в отсутствие хозяина или доверенного лица на таможенные агентства дороги (ст. 15). Таможенное оформление ввозных товаров могло проводиться по выбору хозяина груза либо во «впускных» таможнях на станциях Пограничная и Маньчжурия, либо в Главной таможне в Харбине, куда груз доставлялся под соответствующим таможенным обеспечением (ст. 17). Сама процедура досмотра начиналась не позднее 24 часов и завершалась не позднее 48 часов после получения документов из русской таможни. Предусматривалась упрощенная процедура досмотра в том случае, если проведенная выборочная проверка груза показала его полное соответствие сопровождающим документам. В противном случае происходили «вскрытие и досмотр товаров с выгрузкой их из вагонов» (ст. 22). При несоответствии же таможенным документам груз подлежал конфискации или штрафу (ст. 16). Согласование порядка оформления грузов российской и китайской стороной проходило по двум направлениям: по пути взаимодействия таможенных учреждений двух государств и по пути взаимодействия таможен с администрацией КВЖД.

Некоторые процедурные вопросы (особенности «таможенной технологии») были решены в результате кропотливой совместной работы комиссара ведомства китайских таможен Н.А. Коновалова с управляющим Маньчжурской таможней В.П. Серпуховитиновым. При этом особое внимание уделялось определению компетенции таможенных учреждений двух стран и порядку их взаимодействия при ввозе и вывозе товаров, согласованию порядка проведения досмотра и взимания пошлины при ввозе товаров из России в полосу от-

чуждения КВЖД и вывозе их из Китая в Россию. В конечном итоге удалось выработать удовлетворивший обе стороны порядок совместного проведения досмотра пассажирского багажа и ответственность за нарушение таможенных правил. В случае обнаружения при совместном досмотре товаров, запрещенных к вывозу из Китая, право «первоначального производства таможенных обрядностей», как и право преследования за нарушение установленных правил, принадлежало китайской таможне. Если же при этом русские таможенники обнаруживали товары или предметы, также воспрещенные и к ввозу в Россию, попытка их незаконного ввоза преследовалась по российским законам. При движении пассажиров и грузов из России в Китай право первоначально совершения таможенных обрядностей принадлежало русской таможне, как и преследование за нарушение установленных положений об отвозе товаров. Действия китайских таможен на станциях Пограничная и Маньчжурия по совершению таможенных обрядностей над следующими из Китая товарами строго ограничивались моментом окончания производства досмотра и взыскания пошлин и не распространялись на дальнейшие операции русских таможенных учреждений по досмотру и отпуску отходящих в Приамурский край поездов и отъезжающих с ними пассажиров. Во всех этих операциях китайские таможенники участия не принимали. Если же при совместном досмотре обнаруживались товары или предметы, не воспрещенные к вывозу из Китая, но запрещенные к ввозу в Россию, в отношении их применялись общие положения российского таможенного устава с уплатой китайской таможне вывозной пошлины, если таковая была предусмотрена<sup>24</sup>.

Выработка общих принципов касалась не только взаимодействия таможенных ведомств, но и их взаимоотношений с управлением КВЖД. Одной из требовавших согласования проблем был порядок уплаты таможенных пошлин, наложенных китайскими таможнями на вывозимые и ввозимые грузы. Для урегулирования этих вопросов была создана специальная комиссия под председательством начальника коммерческой части дороги В.А. Романа. На состоявшемся 15 января 1908 г. ее заседании особое внимание было привлечено к двум не до конца проработанным во Временных правилах вопросам: порядку уплаты китайских таможенных пошлин как за грузы, вывозимые из Маньчжурии в Россию, так и за грузы, следовавшие в обратном направлении; порядку расчетов по оплаченным пошлинам между китайскими таможнями и управлением дороги (ст. 24 и 34 Временных правил); а также порядку обжалования действий китайских таможен.

Комиссия пришла к выводу, что пошлины за грузы, следовавшие из Маньчжурии в пределы России, должны уплачиваться на станциях отправления или в пограничных китайских таможнях. Пошлины за грузы из России — в пограничных китайских таможнях или на станциях назначения. Суммы, причитавшиеся китайским таможням, уплачивались управлением дороги главной китайской таможне в Харбине не позднее, чем через две недели со дня проследования грузов через китайскую таможню. Грузы, задержанные ею по каким-либо основаниям, должны были храниться на складах железной дороги, но право распоряжаться ими принадлежало китайским таможням<sup>25</sup>. Действия китайских таможен на станциях Маньчжурия и Пограничная на основе Временных правил были открыты с 20 января 1908 г.<sup>26</sup>, хотя китайское правительство несколько раз объявляло об их начале<sup>27</sup>. Но даже к этому времени не все проблемы, возникшие с открытием императорских таможен в Маньчжурии, были «вырешены». Спорными оставались вопросы об обложении транзитной пошлиной перевозившихся по дороге товаров за ее пределами, о таможенном контроле в 50-верстной полосе и др.

Продолжением начавшегося в 1906 г. таможенного взаимодействия было утверждение в августе 1910 г. русско-китайских Правил плавания по р. Сунгари<sup>28</sup>, сохранявших за русскими купцами право свободного плавания и торговли по реке, но отменявших беспошлинную торговлю. Согласно Правилам сбор таможенных пошлин возлагался на вновь открывавшиеся китайские

таможенные учреждения. Императорские китайские таможи на р. Сунгари были открыты летом 1910 г. в Харбине, Сансине и таможенная застава в Лахасу. В основе их деятельности лежали Временные таможенные правила о надзоре за движением судов, привозом и вывозом товаров по р. Сунгари, составленные российской миссией в Пекине, согласованные с китайским МИДом и подписанные в Пекине 26 июля 1910 г.<sup>29</sup> Правила вводились «на усмотрение опыта» сроком на три года. Кроме схемы таможенного досмотра они содержали нормы, регулировавшие размеры сборов и пошлин. При этом все взимавшиеся пошлины (ввозная, вывозная, транзитная) полностью соответствовали «трактатным пошлинам» китайских морских императорских таможен. Так, вывозная и ввозная пошлины соответствовали «европейскому» тарифу 1902 г. При этом для непоименованных в тарифе товаров пошлина составляла 5% от стоимости товара, а транзитная пошлина устанавливалась в половинном размере. Все китайские товары при вывозе оплачивались полной вывозной пошлиной. Исключение составляли подвозимые к Харбину по Сунгари зерновые, в том числе соевые бобы и жмыхи, для которых устанавливалась пошлина в размере 2/3 трактатной. Таким образом, таможенное обложение уравнивало условия для привоза хлебных грузов по р. Сунгари с условиями их транспортировки по КВЖД. В реальности это создавало для дороги дополнительного конкурента в лице Сунгарийского пароходства и заставляло ее прибегать к совершенствованию собственных тарифов.

Правила от 26 июля 1910 г. предусматривали штрафные санкции за нарушение таможенных постановлений. Такой штраф мог достигать существенной суммы — до 500 таможенных лян<sup>30</sup>. Подобные санкции, например, налагались на капитана или ответственного агента в случае предоставления ложного манифеста. Со всеми не указанными в манифесте или запрещенными к ввозу в Китай и обнаруженными при досмотре товарами таможня поступала согласно договорам или практике, сложившейся в открытых портах Китая.

Открытие китайских таможенных учреждений на станциях КВЖД и р. Сунгари совпало с ослаблением позиций России в Маньчжурии, охлаждением русско-китайских отношений, а также с усиливавшимся давлением со стороны европейских государств и США, стремившихся укрепить свои позиции в северо-восточных провинциях Китая. В этой связи открытие китайских таможен было не только осуществлением предусмотренных Контрактом на постройку КВЖД мероприятий, но может рассматриваться как реальная уступка, которую Россия была вынуждена сделать, в том числе и в сфере таможенной политики в Маньчжурии. В то же самое время развитие двустороннего взаимодействия на основе уникального таможенного законодательства «смешанного типа» осуществлялось в интересах основных субъектов внешнеэкономической деятельности в Маньчжурии — российского и китайского таможенных ведомств, коммерческой железной дороги, а также крупных торговых фирм, осуществлявших торговлю в Маньчжурии и в Приамурье. Упрощение процедур таможенного оформления при вывозе товаров из Маньчжурии способствовало появлению такого уникального явления, как «маньчжурский транзит», в результате которого была обеспечена высокая коммерческая доходность КВЖД, получил мощный стимул сельскохозяйственное производство в Маньчжурии, наладилась бесперебойная работа Владивостокского коммерческого порта, вернувшего себе роль крупнейшего на тихоокеанском побережье центра торговли и мореплавания.

Опыт таможенного взаимодействия начала XX в. представляет сегодня несомненный интерес в связи с нарастанием процессов глобализации, возможностью и необходимостью превращения дальневосточного региона в российские «ворота» в Азиатско-Тихоокеанский регион. Этот опыт показывает, что интересы страны могут быть наилучшим образом защищены только на основе взаимовыгодного партнерства, которое достигается через взаимодействие. Именно это позволяет в полной мере достичь главной цели протекционистской политики — обеспечить защиту национального рынка и отечественного производителя.

- <sup>1</sup> Суботич Д.И. Амурская железная дорога и наша политика на Дальнем Востоке // Суботич Д.И. Задачи России на Дальнем Востоке. Ревель, 1908. С. 39.
- <sup>2</sup> Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 323. Оп. 1. Д. 1296. Л. 5—5 об. Отношение правления Общества КВЖД министру финансов. 17 июня 1902 г.
- <sup>3</sup> О таможенной системе в Маньчжурии до реорганизации см.: Беляева Н.А. От порто-франко к таможене: Очерк региональной истории российского протекционизма. Владивосток, 2003. С. 155—156.
- <sup>4</sup> Архив внешней политики Российской империи (АВПРИ). Ф. 143. Оп. 491. Д. 1344. Л. 124 об. Донесение Д.Д. Покотилова в МИД. 29 декабря 1906 г.
- <sup>5</sup> Там же. Л. 124.
- <sup>6</sup> Там же. Л. 37. Секретная телеграмма Д.Д. Покотилова министру иностранных дел А.П. Извольскому 31 августа 1906 г.
- <sup>7</sup> С 1908 г. Пограничная таможенная застава была преобразована в таможню II класса.
- <sup>8</sup> АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 1344. Л. 40. Секретное письмо В.Н. Коковцова А.П. Извольскому. 7—8 сентября 1906 г.
- <sup>9</sup> Там же. Л. 44.
- <sup>10</sup> Там же. Л. 51. Секретное письмо Д.И. Философова — А.П. Извольскому. 16 сентября 1906 г.
- <sup>11</sup> Там же. Л. 51 об, 52 об.
- <sup>12</sup> Там же. Л. 76—77. Секретное письмо В.Н. Коковцова управляющему МИД К.А. Губастову. 5 октября 1906 г.
- <sup>13</sup> Там же. Л. 90—90 об. Секретная телеграмма Д.Д. Покотилова. 3 ноября 1906 г.
- <sup>14</sup> Там же. Л. 5. Журнал совещания по вопросам, связанным с учреждением китайских таможен в Маньчжурии. 22 января 1907 г.
- <sup>15</sup> Там же. Л. 3, 5 об.
- <sup>16</sup> Там же. Л. 37. Журнал совещания по вопросам, связанным с учреждением китайских таможен в Маньчжурии. 7 апреля 1907 г.
- <sup>17</sup> Там же. Л. 7. Секретная телеграмма генерального консула в Харбине В.Ф. Любы. 26 февраля 1907 г.
- <sup>18</sup> Там же. Л. 61. Консульское донесение В.Ф. Любы. 18 апреля 1907 г.
- <sup>19</sup> Соглашения между Россией и Китаем по вопросам железнодорожным, почтово-телеграфным и таможенным. СПб., 1916. С. 85—87.
- <sup>20</sup> Там же. С. 88—89.
- <sup>21</sup> О создании основ законодательства «смешанного типа» в полосе отчуждения КВЖД см.: Соин В.В. Управление и законодательство КВЖД (1897—1917) // Дальний Восток России: основные аспекты исторического развития во II половине XIX — начале XX века: Вторые Крушановские чтения, 2001. Владивосток, 2003. С. 43.
- <sup>22</sup> Текст Временных правил см.: Российский исторический архив Дальнего Востока (РГИА ДВ). Ф. 702. Оп. 1. Д. 356. Л. 25—37 об. В извлечениях документ опубликован: Таможенное дело России. Т. 3. С. 187—198.
- <sup>23</sup> Подробный обзор правил см.: Арестова Е.Г. Взаимодействие российских и китайских таможен в зоне КВЖД // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2002. № 1. С. 92—100.
- <sup>24</sup> Государственный архив Читинской области (ГАЧО). Ф. 107. Оп. 1. Д. 37. Л. 16—17. Отношение окружного таможенного инспектора Заамурского района управляющему Маньчжурской таможней. 1 февраля 1908 г.
- <sup>25</sup> Государственный архив Иркутской области (ГАИО). Ф. 25. Оп. 11. Д. 12. Л. 16—19 об. Журнал заседания комиссии по обсуждению вопросов, связанных с открытием китайских таможен на ст. Маньчжурия и Пограничная. 15 января 1908 г.
- <sup>26</sup> Там же. С. 8—8 об. Телеграмма управляющего КВЖД Д.Л. Хорвата во Владивосток, Маньчжурию, Пограничную, Куанченцзы управляющим таможнями и окружному таможенному инспектору Заамурского района. 21 января 1908 г.
- <sup>27</sup> Управляющий дорогой Д.Л. Хорват сообщал о получении уведомления Харбинского таможенного комиссара об открытии китайских таможен на станциях Пограничная и Маньчжурия с 26 июля 1907 г., но считает это открытие номинальным (АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 1345. Л. 151); Г.Н. Романова пишет о введении таможенного контроля на этих станциях с 1 ноября 1907 г. (Романова Г.Н. Экономические отношения России и Китая на Дальнем Востоке. XIX — начало XX в. М., 1987. С. 110).
- <sup>28</sup> Григорьевич С.С. Дальневосточная политика империалистических держав в 1906—1917 гг. Томск, 1965. С. 378.
- <sup>29</sup> Сборник узаконений и распоряжений по таможенной части в Приамурском крае и Восточной Сибири по 1 января 1912. СПб., 1912.
- <sup>30</sup> 1 таможенный лян = около 1 руб. 20 коп.

**SUMMARY.** The article by Candidate of Historical Sciences N. Belyaeva “Customs-Houses Relations of Russia and China in Manchuria: the Experience and the Lessons of the Early 20<sup>th</sup> Century” describes in detail the relations between customs services of Russia and China. The author describes negotiation process between them and the governments of both countries, and their interaction.