

### Таможенные крейсера и таможенное крейсерство в борьбе с контрабандой на Дальнем Востоке России в первой четверти XX в.

История таможенного дела на российском Дальнем Востоке содержит немало белых пятен и нераскрытых страниц. Автор статьи длительное время предполагал, что на российском Дальнем Востоке, в отличие от западных регионов, специальных таможенных крейсеров, построенных по заказу таможенного ведомства и входивших в состав сил таможенного ведомства, не было, однако вновь открытые фонды РГИА ДВ<sup>1</sup> позволяют по иному взглянуть на вопросы таможенного крейсерства. В отечественной историографии историки уделили достаточное внимание вопросам крейсерства на Дальнем Востоке, направленного против хищничества иностранных промышленников в российских водах. В частности, контексте исследований американско-российских, японо-российских отношений и реакции Российской империи на американскую, японскую экспансии на российском Дальнем Востоке во второй половине XIX в., вопросы крейсерства затрагивали дальневосточные историки А.В. Аленко, Л.Н. Гарусова и др. [1, 2]. Вместе с тем вопросы российского таможенного крейсерства в тихоокеанских водах в трудах историков не рассматривались.

Институт таможенного крейсерства в Российской империи сложился в конце XIX в., когда Россия для защиты своих экономических интересов на законодательном уровне закрепила таможенное крейсерство, суть которого заключалась в действии специальных кораблей и судов в морской таможенной полосе по пресечению контрабанды. 4 (16) июля 1873 г. Александром II было утверждено Положение о Балтийской таможенной крейсерской флотилии. В XIX в., крейсерами назывались быстроходные суда самых разнообразных видов и размеров (водоизмещением от 300 до 14000 т), способные длительное время решать задачи в море, вооруженные легкой артиллерией и предназначенные для охраны отечественной морской торговли, защиты отечественных морских промыслов от иностранных промысловиков, ведущих незаконные промыслы, при необходимости могущие служить сторожевыми, рассылными судами, разведчиками. В составе таможенного ведомства Балтийская крейсерская таможенная флотилия находилась до 1898 г., после чего перешла в подчинение Отдельному корпусу пограничной стражи. На её основе в 1898 г. была образована Крейсерская флотилия Отдельного корпуса пограничной стражи. На Дальнем Востоке России по ряду причин [4] таможенная крейсерская флотилия создана не была. Для охраны отечественной морской торговли, защиты биоресурсов от иностранных хищников (в конце XIX – начале XX в. ими назывались иностранные промысловики, ведущие незаконный промысел в территориальных водах России и занимающиеся контрабандным вывозом незаконно добытой продукции морского, зверобойного и китобойного промыслов) в морской таможенной полосе дальневосточных морей активно привлекались корабли и суда Сибирской военной флотилии и Тихоокеанской эскадры Балтийского флота.

Некоторые историки считают, что перед Первой мировой войной на Дальнем Востоке появились специальные таможенные суда, к которым относились охранные суда (таможенные крейсера) "Лейтенант Дыдымов" и "Витус

<sup>1</sup> РГИА ДВ – Российский государственный исторический архив Дальнего Востока

Беринг", числившиеся за созданным в 1893 г. Отдельным корпусом пограничной стражи [7, с. 38]. Подобное утверждение представляется ошибочным, охранные крейсера "Лейтенант Дыдымов" и "Витус Беринг" числились за Приамурским управлением государственных имуществ. Однако документы, отложившиеся в фондах РГИА ДВ, позволяют утверждать, что на Дальнем Востоке все же имело место крейсерство специальных таможенных судов, находящихся во введении таможенного ведомства.

Несмотря на то, что специальной таможенной крейсерской флотилии, как это было на Балтике, на Дальнем Востоке создано не было, стремление создать защиту морского побережья и охрану российских вод от контрабанды и иностранного хищничества, привело руководство таможенного ведомства к решению о необходимости строительства таможенного крейсера и специальных таможенных судов. На необходимость строительства специальных таможенных судов указывали представители экспедиции по ознакомлению с морской и сухопутной границей с Китаем и Японией, проходившей с 1 ноября 1893 по 7 января 1895 г. По итогам проведенного исследования группа в составе представителя Департамента таможенных сборов действительного статского советника Меркулова, полковника пограничной стражи Демченко, ротмистров Сычевского и Чуба в 1895 г. предложила для осуществления таможенного надзора с целью борьбы с контрабандой и иностранным хищничеством построить четыре таможенных крейсера. Район крейсера построенных специальных таможенных крейсеров должен был проходить от порта Николаевска до реки Тумень-Ула (РГИА ДВ. Ф. 21. Оп. 11. Д. 48. Л. 3, 3об). Это предложение в полном объеме реализовано не было, однако рекомендации экспедиции, несомненно, были учтены в последующие годы. На необходимость приобретения и применения таможенных судов в борьбе с контрабандой в своих донесениях указывали управляющие таможен и таможенных застав, а также надзиратели таможенных постов, в зоне ответственности которых находились морские и речные участки границы. Так, Управляющий Посъетской таможенной заставы, докладывая 13 марта 1911 г. о ходе контрабандного промысла во второй половине 1910 г., указывал на слабость охраны морской границы от устья реки Тумень-Ула<sup>2</sup> до Владивостока и среди предложений об усилении борьбы с контрабандой предлагал в качестве необходимой и безотлагательной меры "снабжение Посъетской таможенной заставы большим морским паровым катером для крейсирования у вышеуказанного побережья" (РГИА ДВ. Ф. 1251. Оп. 1. Д. 65. Л. 117). 19 марта 1911 г. Управляющий Иманской таможенной заставы в отчете за второе полугодие 1910 г. просил начальника Приамурского таможенного округа решить вопрос об обеспечении заставы моторными средствами передвижения по реке, так как, в виду быстроты течения рек Усури и Имана, простая весельная лодка совершенно непригодна. Он указывал, что "серьезным препятствием для контрабандистов в навигационное время мог бы служить лишь моторный катер" (РГИА ДВ. Ф. 1251. Оп. 1. Д. 65. Л. 156). В 1911 г. Управляющий Муравьев-Амурским таможенным постом также просил решить вопрос об обеспечении поста моторным катером, "чтобы иметь возможность быстро передвигаться на значительное расстояние, а также догнать прошедшие протоками мимо поста лодки (контрабандистов)" (РГИА ДВ. Ф. 1251. Оп. 1. Д. 65. Л. 178).

Все эти предложения и просьбы не прошли незамеченными. К строительству и приобретению таможенных судов на Дальнем Востоке Департамент таможенных сборов приступил в 1910 г., а решение задач таможенного надзора на морском направлении непосредственно собственными таможенными силами стало осуществляться в следующем 1911 г.

Первым, специально построенным таможенным крейсером, приступившим к выполнению задач таможенного дела на Дальнем Востоке и входившим в состав таможенных сил, стал таможенный крейсер "Страж". Капитаном таможенного крейсера был назначен М.И. Ледок. Необходимо заметить, что ранее таможенный крейсер с таким же именем "Страж" входил в состав Балтийской таможенной крейсерской флотилии. В 1893 г. балтийский "Страж"

<sup>2</sup> Река Тумень-Ула или Туманган после 1974 г. носит название Туманная, на большей части течения пограничная между Китаем и КНДР, в низовьях – между КНДР и Россией. Длина – 549 км.

был переведен в подчинение ОКПС<sup>3</sup>. Постоянным местом базирования дальневосточного таможенного крейсера "Страж" на долгие годы стала бухта Золотой Рог. Водоизмещение таможенного крейсера составляло 115 регистровых тонн, мощность двигателя более 250 лошадиных сил (РГИА ДВ. Ф. 410. Оп. 1. Д. 289. Л. 214–215)<sup>4</sup>. Состав членов экипажа составлял в различные годы от 12 до 21 человека. Это было связано с решением поставленных в тот или иной период задач, а также от количества таможенных досмотрщиков, состоящих на службе на таможенном крейсере "Страж". Непосредственно обслуживающий персонал составлял от 12 до 14 человек, персонал, на который возлагались задачи непосредственно таможенного надзора (досмотрщики), от трёх и более человек. В состав команды входили капитан и его помощник, механик и его помощник, боцман, матросы, кочегары, досмотрщики. Так, перечень досмотрщиков состоящих на службе на таможенном крейсере "Страж" по состоянию на 1 января 1915 г. и равно вступивших в означенную должность в течение 1914 г., включал три человек: Кравченко Захария Яковлевича, Пашкевич-Плавского Константина Яковлевича и Яненко Дионисия Кондратьевича (РГИА ДВ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 151. Л. 1об.).

Первые упоминания о деятельности таможенного крейсера "Страж" датируются 1911 г. и связаны с замечаниями начальника Приамурского таможенного округа С.Н. Латкина капитану таможенного крейсера М.А. Ледоку. Из сохранившегося документа следует, что 3 июля 1911 г. в морской таможенной полосе по инициативе капитана таможенного крейсера "Страж" был задержан контрабандный товар, перемещаемый на корейской шаланде. Однако в протоколе, составленном представителями Владивостокской таможни, это не было отмечено, а о результатах работы крейсера начальник Приамурского таможенного округа не был поставлен в известность, за что капитану сделано замечание о недопустимости подобных действий (РГИА ДВ. Ф. 1251. Оп. 1. Д. 198. Л. 71). В последующем, капитаном М.И. Ледоком по итогам крейсёрства регулярно представлялись соответствующие донесения. Так, в марте 1912 г. в рапорте на имя начальника Приамурского таможенного округа об итогах крейсёрства в заливах Амурском и Петра Великого таможенным крейсёром "Страж" капитан сообщал, что 11 марта сего года им было досмотрено шесть корейских шаланд (РГИА ДВ. Ф. 1251. Оп. 1. Д. 216. Л. 2). 17 марта 1914 г. таможенным крейсёром "Страж" была задержана корейская шаланда № 442, на которой пассажиры-корейцы незаконно перемещали товары. Инспектор Владивостокского таможенного участка, информируя Департамент таможенных сборов о порядке применения статьи 957 Устава таможенного, сообщал о том, что при задержании этой шаланды таможенным крейсёром ряд товаров (тюков) корейцами был выброшен за борт (РГИА ДВ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 78. Л. 308–309).

В 1912 г. для решения задач охраны границы и борьбы с контрабандой на морском направлении путем ведения таможенного крейсёрства были приобретены пять таможенных парусно-моторных катеров: "Находка", "Императорская гавань", "Ольга", "Конгоуз" и "Де-Кастри". Ввод в строй и испытания этих катеров проходили в Хабаровске. Указанные катера в различные периоды и в различных документах именовались таможенными крейсёрами, таможенными моторными катерами или просто моторными катерами, моторными и парусно-моторными шхунами, и даже моторными лодками. Так, в 1912 г. Управляющий Хабаровской таможней сообщал начальнику Приамурского таможенного округа о водоизмещении пяти морских таможенных катеров "Находка", "Императорская гавань", "Ольга", "Конгоуз", "Де-Кастри", ссылаясь на данные Управления водных путей Амурского бассейна, которое его информировало, что "все морские крейсёры сделаны по одному типу, размеры и водоизмещение одинаковы, все снаряженные для плавания крейсёра с мертвым балластом и полным инвентарем имеют водоизмещение двадцать одну (21) тонну" (РГИА ДВ. Ф. 1251. Оп. 1. Д. 213. Л. 268, 269). Мощность двигателей указанных таможенных катеров составляла 30 л. с. (РГИА ДВ.

<sup>3</sup> ОКПС – Отдельный корпус пограничной стражи

<sup>4</sup> Для сравнения – стандартное водоизмещение современного большого таможенного судна "Павел Верещагин" насчитывает 86 т., полное – 99,4 т.

**Ф. 410. Оп. 1. Д. 289. Л. 214, 215**)<sup>5</sup>. Учитывая водоизмещение указанных судов и документы РГИА ДВ, автор будет придерживаться наиболее часто встречаемого обозначения – таможенные моторные катера.

Помимо указанных катеров в 1912 г. во Владивостокской таможне имелся таможенный катер "Владивосток", водоизмещением 10 т, и в Николаевской таможне – аналогичный таможенный моторный катер "Николаевск" (РГИА ДВ. **Ф. 1251. Оп. 1. Д. 213. Л. 278, 383**). Для Посыетской таможенной заставы был приобретен моторный катер "Посыет" с двигателем мощностью 16 л.с.

Помимо оснащения таможен морскими плавсредствами шло обеспечение таможенных застав и постов моторными катерами для решения задач в бассейнах р. Усури и Амур и на оз. Ханка. Согласно докладу управляющего Осиповского таможенного поста Хабаровской таможни (д. Осиповка-на-Амуре), по состоянию на 1912 г., для совершения разъездов по Амуру пост имел таможенный моторный катер "Осиповка" и две весельных шлюпки. Катер использовался для охраны р. Амур и его протоков от водворения в навигационное время контрабанды, а шлюпки применялись при установке и доставке на берег таможенных секретов (РГИА ДВ. **Ф. 1251. Оп. 1. Д. 213. Л. 1, 12**). В последующем для Иманской таможенной заставы был приобретен моторный катер с двигателем мощностью 16 л. с. Планировалось оснащение таможенных постов на озере Ханка (в частности Камень-Рыболовского таможенного поста) таможенными моторными катерами. В 1912 г. Департамент таможенных сборов информировал начальника Приамурского таможенного округа, что согласен с необходимостью приобретения двух моторных катеров для таможенного надзора на оз. Ханка и полагает означенный расход в размере 1800 руб. отнеси на соответствующий кредит по смете 1913 г. (РГИА ДВ. **Ф. 1251. Оп. 1. Д. 213. Л. 289**).

В мае 1912 г. после проверки технического состояния и ходовых испытаний таможенные катера "Находка", "Императорская гавань", "Ольга", "Конгоуз" и "Де-Кастри" самостоятельно следовали из Хабаровска в Николаевск-на-Амуре. По прибытии в Николаевск-на-Амуре, вновь проходит их проверка. 2 июня 1912 г. Управляющий Николаевской таможней представляет начальнику Приамурского таможенного округа рапорты командиров таможенных катеров. Исходя из рапортов, можно установить, что строительство и испытание катеров проходило в Хабаровске. Командиры доложили, что техническое состояние катеров в целом удовлетворительное. В лучшем состоянии были на тот момент катера "Императорская гавань", "Ольга", "Конгоуз" и "Де-Кастри", в худшем "Находка" (РГИА ДВ. **Ф. 1251. Оп. 1. Д. 213. Л. 39**). Одновременно с выходом катеров из Хабаровска, капитан "Стража" М.А. Ледок получил распоряжение о подготовке таможенного крейсера к выходу в море и следованию из Владивостока в Николаевск-на-Амуре для встречи, сопровождения и доставки катеров в места постоянного базирования. В течение июня 1912 г. все пять катеров, под сопровождением таможенного крейсера "Страж", были успешно доставлены в одноименные таможенные заставы и бухты (РГИА ДВ. **Ф. 1251. Оп. 1. Д. 213. Л. 68**), где и приступили в выполнении задач таможенного крейсерства.

10 июля 2012 г. начальник Приамурского таможенного округа направил в Департамент таможенных сборов телеграмму, в которой сообщал: "Пять морских моторных катеров в сопровождении таможенного крейсера "Страж" прибыли в места назначения благополучно морском переходе из Николаевска район от Императорской гавани до Ольги выдержали весьма стойко сильный шторм при волнении шесть баллов" (РГИА ДВ. **Ф. 1251. Оп. 1. Д. 213. Л. 80**). О том, что катера были предназначены для решения задач таможенного крейсерства, свидетельствует рапорт Управляющего таможенной заставы в заливе Де-Кастри от 23 июня 1912 г. начальнику Приамурского таможенного округа. Управляющий докладывает: "Сего числа прибыл в Де-Кастри из Николаевска-на-Амуре таможенный крейсер "Страж" и привел моторно-парусный катер "Де-Кастри", который принят по акту и поступил в введение заставы. Вследствие этого, прошу указаний Вашего Превосходи-

<sup>5</sup> Для сравнения – водоизмещение среднего таможенного судна "ТС-507", которому присвоено имя "Валерий Зубков" насчитывает 14 тонн.



тельства, разрешается ли мне самостоятельно выходить из бухты для крейсирования по побережью Татарского пролива, или каждый раз испрашивать на то разрешения Вашего Превосходительства" (РГИА ДВ. Ф. 1251. Оп. 1. Д. 213. Л. 60). Вопрос Управляющего таможенной заставы о разрешении выхода катеров в крейсерство связан был с тем, что районы и даты крейсерства таможенных судов до 1912 г. устанавливались распоряжением начальника Приамурского таможенного округа, а с 1913 г. распоряжениями Хабаровского и Владивостокского таможенных инспекторов.

За успешную операцию по сопровождению и доставке таможенных морских катеров из Николаевска-на-Амуре в места их постоянного базирования руководство Приамурского таможенного округа обратилось с рапортом в Департамент таможенных сборов о поощрении команды крейсера "Страж" в размере полумесячного оклада жалования (РГИА ДВ. Ф. 1251. Оп. 1. Д. 213. Л. 81). К сожалению, рапорт не нашел понимания у вышестоящего руководства. Ответ из Департамента таможенных сборов гласил: "Принимая во внимание, что упомянутое плавание совершено в целях обслуживания Приморских таможенных учреждений, для чего и предназначен упомянутый крейсер. И посему в настоящем случае судовая команда этого крейсера выполнила лишь свои служебные обязанности, департамент находит, что к выдаче особого ей вознаграждения за это плавание не имеется уважительных оснований" (РГИА ДВ. Ф. 1251. Оп. 1. Д. 213. Л. 147 об.).

Судьба таможенного крейсера и таможенных катеров сложилась по-разному. Служба моторного катера "Ольга" оказалась недолгой. Во время крейсерства в 1913 г. "Ольга" налетела на скалы и получила серьезные повреждения. Все более ценное оборудование с катера было снято и использовалось для ремонта оставшихся однотипных катеров. Остальные таможенные суда продолжали нести таможенную службу в предназначенных районах.

После революции 1917 г. таможенные суда в составе сил таможен и таможенных застав по-прежнему продолжали выполнять задачи по борьбе с контрабандой. В мае 1919 г. Владивостокский таможенный инспектор С.Н. Латкин направил в таможи циркулярные распоряжения капитанам таможенного крейсера "Страж", моторной шхуны "Конгоуз", моторной шхуны "Находка". Эти распоряжения гласили: "Впредь до особых распоряжений мною установлены следующие районы плавания для таможенных судов в целях охраны побережья и морской таможенной полосы (в 12 морских миль от берега) от контрабандного водворения иностранных товаров на плавучих средствах. Для крейсера "Страж" (местопребывание в бухте Золотой рог) крейсирование по Амурскому заливу до устья реки Тюмень-Ула, с обходом попутно островов Русского, Попова, Рейнике, Рикорда и т.п., западного побережья этого залива. Для моторной шхуны "Конгоуз" (место пребывания – пристань у Семеновского базара) крейсирование от устья реки Суйфун до Славянки по западному побережью Амурского залива. Для моторной шхуны "Находка" (место пребывания Славянка) крейсирование от бухты Славянка до Посыета. При исполнении этих крейсирований капитанам названных таможенных судов надлежит руководствоваться приложенными при сем обязательными постановлениями Верховного Уполномоченного Российского правительства на Дальнем Востоке" (РГИА ДВ. Ф. 410. Оп. 1. Д. 289. Л. 270). В 1919 г. Верховным Уполномоченным Российского правительства на Дальнем Востоке был генерал Д.Л. Хорват.

После создания Дальневосточной республики таможенные суда продолжали выполнять задачи по охране границы и борьбы с контрабандой, одновременно обеспечивая охрану рыбных и звериных промыслов от иностранного хищничества. Для решения этих задач Совет по делам Рыбных и звериных промыслов на Дальнем Востоке обращался к Владивостокскому таможенному инспектору с просьбой о выделении для этих целей имеющихся во введении таможенного ведомства морских судов. После принятия положительного решения Инспектором назначенное судно поступало в распоряжение Совета по делам Рыбных и звериных промыслов на Дальнем Востоке. В РГИА ДВ находится письмо Владивостокского таможенного инспектора от 30 августа 1920 г. в Совет по делам Рыбных и звериных промыслов на Дальнем Востоке, в котором сообщается, что капитану таможенного крейсера "Страж" дано предписа-

ние подготовиться к выходу в Уссурийский залив и поступить на время плавания в распоряжение Совета (РГИА ДВ. Ф. Р-4411. Оп. 2. Д. 11. Л. 93).

В 1922 г., пришедшее к власти Временное Приамурское Правительство, во главе с С.Д. Меркуловым, официально возложило задачу по охране лесных, рыбных и зверобойных промыслов и лесных богатств в районе побережья, занятого белыми, и борьбу с иностранным хищничеством и контрабандой на Сибирскую военную флотилию под командованием контр-адмирала Г. К. Старка [3]. И уже в этом же году таможенный крейсер "Страж" был передан в состав Сибирской флотилии. Командиром "Стража" был назначен мичман Петренко. На этом таможенная служба "Стража" завершилась. 28 октября 1922 г., "Страж", уже в качестве портового катера, в составе группы кораблей под командованием адмирала Старка покинул Владивосток. 31 октября 1922 г. он прибыл в порт Гензан, а 6 декабря 1922 г. в составе 2-го дивизиона кораблей – в Шанхай, о чем, писал в своих воспоминаниях Ю.К. Старк [5].

В 1923 г., после восстановления советской власти, таможенные учреждения продолжают использовать оставшиеся таможенные суда, а также приобретать новые. Среди старых таможенных судов две парусно-моторные шхуны и четыре катера. В марте 1924 г. таможенное ведомство Дальнего Востока передало пограничной охране свои морские и речные суда: парусно-моторные шхуны "Красный приморец" и "Пролетарское око", чуть позднее катера "Амур", "Поворотный", "Уссуриец", "Находка" и "Контролер" [6, с. 43, 55.]. По состоянию на 2 мая 1919 г. в состав судов Владивостокского таможенного участка входили три моторно-парусные шхуны: "Конгоуз", "Императорская гавань", "Находка" (РГИА ДВ. Ф. 410. Оп. 1. Д. 289. Л. 214–215.). Учитывая эти сведения, мы можем предположить, что переданные таможенниками пограничникам моторно-парусные шхуны "Красный приморец" и "Пролетарское око" ранее носили названия "Конгоуз" и "Императорская гавань". Таким образом, таможенные катера "Императорская гавань", "Конгоуз" и "Находка", но уже в составе пограничных сил продолжали нести службу по охране государственной границы.

Исследование вопросов таможенного крейсерства на Дальнем Востоке России показало, что решение вопросов охраны границы и борьбы с контрабандой, возложенное на таможенное ведомство Уставом таможенным от 1910 г., потребовало от руководства Приамурского таможенного округа принятия таких мер, как использование возможностей таможенного крейсера и специальных таможенных судов на морском и речных направлениях. Таможенный крейсер "Страж", таможенные парусно-моторные шхуны и таможенные катера осуществляли крейсерство с целью таможенного надзора, борьбы с контрабандой и иностранным хищничеством как структурные единицы таможен, таможенных застав и таможенных постов региона вплоть до 1924 г., то есть до их передачи пограничной службе.

## Литература

1. Алепко А. В. Иностранное экономическое проникновение в Дальневосточный регион в 1905–1913 гг. // Из истории гражданской войны на Дальнем Востоке (1918–1922 гг.): сб. науч. тр. Хабаровск: ХККМ, 2002. Вып. 3. С. 4–15.
2. Гарусова Л.Н. Российско-американские региональные отношения на Дальнем Востоке: история и современность. Владивосток, 2001. 178 с.
3. Кадесников Н.З. Краткий очерк белой борьбы под Андреевским флагом на суше, морях, озерах и реках России в 1917–1922 гг. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.navy.su/navybook/kadesnikov/11.html> (дата обращения: 01.06.2017).
4. Ляпустин С.Н. Крейсерство на Дальнем Востоке России в борьбе с контрабандой морских биоресурсов (вторая половина XIX – начало XX в.). Владивосток: ВФ РТА, 2011. 190 с.
5. Старк Ю.К. Отчет о деятельности Сибирской флотилии 1921–1922 годов. [Электронный ресурс]. URL: <http://militera.lib.ru/h/whitefleet/30.html> (дата обращения: 01.06.2017).
6. Пашков А.М. За край родной дальневосточный. О деятельности Коммунистической партии и советского правительства по организации и усилению охраны государственной границы СССР (1920–1941 гг.). Южно-Сахалинск: Сахалин. отд. Дальневост. книж. изд-ва, 1985. 143 с.

7. Шугалей И.Ф. Роль военно-морского флота России в защите природных ресурсов Дальнего Востока с конца XVIII до начала XX века: Очерки по военно-морской истории. Владивосток, 2010.

### Транслитерация по ГОСТ 7.79-2000 Система Б

1. Alepko A. V. Inostrannoe ehkonomicheskoe proniknovenie v Dal'nevostochnyj region v 1905–1913 gg. // Iz istorii grazhdanskoj vojny na Dal'nem Vostoke (1918–1922 gg.): sb. nauch. tr. Khabarovsk: KHKKM, 2002. Vyp. 3. S. 4–15.

2. Garusova L.N. Rossijsko-amerikanskije regional'nye otnosheniya na Dal'nem Vostoke: istoriya i sovremennost'. Vladivostok, 2001. 178 s.

3. Kadesnikov N.Z. Kratkij ocherk beloј bor'by pod Andreevskim flagom na sushe, moryakh, ozerakh i rekakh Rossii v 1917–1922 gg. [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.navy.su/navybook/kadesnikov/11.html> (data obrashheniya: 01.06.2017).

4. Lyapustin S.N. Krejserstvo na Dal'nem Vostoke Rossii v bor'be s kontrabandoj morskikh bioresursov (vtoraya polovina XIX – nachalo XX v.). Vladivostok: VF RTA, 2011. 190 s.

5. Stark YU.K. Otchet o deyatel'nosti Sibirskoj flotilii 1921–1922 godov. [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://militera.lib.ru/h/whitefleet/30.html> (data obrashheniya: 01.06.2017).

6. Pashkov A.M. Za kraj rodnoj dal'nevostochnyj. O deyatel'nosti Kommunisticheskoj partii i sovet'skogo pravitel'stva po organizatsii i usileniyu okhrany gosudarstvennoj granitsy SSSR (1920–1941 gg.). YUzhno-Sakhalinsk: Sakhalin. otd. Dal'nevost. knizh. izd-va, 1985. 143 s.

7. SHugalej I.F. Rol' voenno-morskogo flota Rossii v zashhite prirodnykh resursov Dal'nego Vostoka s kontsa XVIII do nachala XX veka: Ocherki po voenno-morskoy istorii. Vladivostok, 2010.

---

#### **Ляпустин С.Н. Таможенные крейсера и таможенное крейсерство в борьбе с контрабандой на Дальнем Востоке России в первой четверти XX в.**

Статья посвящена истории возникновения таможенного крейсерства на Дальнем Востоке России и его роли в борьбе с контрабандой и иностранным хищничеством в первой четверти XX в. Автор впервые вводит в научный оборот новые архивные материалы из Российского государственного исторического архива Дальнего Востока.

**Ключевые слова:** *Российский Дальний Восток, борьба с контрабандой, история таможенного дела, морские таможенные крейсера*

#### **Lyapustin S.N. Customs Cruisers and Customs Cruising in the Fight against Smuggling in the Far East of Russia in the First Quarter of the XX century.**

The article deals with the history of the rise of the customs cruising in the Far East of Russia and its role in the fight against smuggling and external predation in the first quarter of the XX century. This is the first time the author introduces new archival materials from the Russian state historical archive of the Far East into scientific circulation.

**Key words:** *The Russian Far East, the fight against smuggling, history of customs, maritime customs cruisers*

---

**Для цитирования:** Ляпустин С.Н. Таможенные крейсера и таможенное крейсерство в борьбе с контрабандой на Дальнем Востоке России в первой четверти XX в. // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2018. № 1. С. 92–98. DOI: 10.24866/1998-6785/2018-1/92-98

**For citation:** Lyapustin S.N. Customs Cruisers and Customs Cruising in the Fight against Smuggling in the Far East of Russia in the First Quarter of the XX century // Ojkumena. Regional researches. 2018. № 1. P. 92–98. DOI: 10.24866/1998-6785/2018-1/92-98

