УДК 321.74:355.404.6:341.222:337(571.6)

Маковский Артем Владимирович – *аспирант ФГБОУ ВПО «Дальневосточный государственный гуманитарный университет» (г. Хабаровск) Тел: (4212) 79-88-92*

А.В. Маковский
A.V. Makovskiy

Советские органы пограничного и таможенного контроля на Дальнем Востоке (первая половина 20-х гг. XX в.)

В настоящей статье автором рассматривается процесс организации и развития органов пограничного и таможенного контроля на советском Дальнем Востоке с учетом военно-политического и социально-экономического положения региона после окончания Гражданской войны и иностранной военной интервенции. Анализируются трудности, которые возникали в ходе этого процесса, их причины, условия и меры, предпринимаемые руководством страны и региона по их разрешению. Автор затрагивает некоторые вопросы, непосредственно касающиеся организации контроля указанными органами за пересечением государственной границы лицами, транспортными средствами и грузами в специально установленных для этих целей местах – пунктах пропуска. Освещаются некоторые аспекты взаимодействия между пограничными и таможенными подразделениями в ходе осуществления ими своих полномочий по контролю на границе.

Soviet bodies of the border and customs control in the Far East (the first half of the 20th of the XX century)

In this article the author considers the process of organization and development of the bodies of border and customs control in the Soviet Far East taking into account the military-political and economic and social situation of the region after the end of the Civil war and the foreign military intervention. Difficulties which arose during this process, their reason, conditions and measures undertaken by the country leaders and the region on their permission are analyzed. The author touches some questions which are directly concerning the organization of control by the specified bodies of crossing of the frontier by the persons, vehicles and freights in the places which are specially established for these purposes – check points. Some aspects of interaction between the boundary and customs divisions are covered during implementation of the powers by them on the control on the frontier.

Ключевые слова: *граница, пункт пропуска, контрольно-пропускной пункт, пропуск через государственную границу, пограничный контроль, таможенный контроль, таможенное учреждение, пограничная охрана.*

Keywords: *border, check point, admission through the frontier, border control, customs control, customs office, boundary protection.*

Возможность быстрого, комфортного и одновременно надежного, с точки зрения безопасности государств и их населения, пересечения государственных границ лицами и транспортными средствами, а также перемещения через них грузов, товаров и животных, несомненно, имеет особое значение в современных международных отношениях. Пограничный и таможенный контроль (их формы и методы осуществления) неразрывно связаны с политической обстановкой внутри государства и межгосударственными отношениями. Характер угроз на путях международного сообщения в настоящее время вызывает необходимость совершенствования теории и практики пропуска через границу лиц, транспортных средств, грузов и товаров. В условиях продолжающегося реформирования системы охраны государственной границы обращение к историческому опыту имеет крайне важное значение, поскольку позволяет использовать уроки прошлого и прогнозировать ситуацию в процессе обеспечения пограничной безопасности государства.

Между тем, в довольно обширном спектре научных публикаций, связанных с пограничной проблематикой, вопросам пропуска через границу уделено недостаточное внимание. В этой связи, обращение к историческому опыту организации пограничного и таможенного контроля на Дальнем Востоке продиктовано, с одной стороны, отсутствием специальных исследований на эту тему, с другой, – особой актуальностью данной проблематики сегодня, когда наметилась тенденция к наращиванию сотрудничества, в первую очередь экономического, со странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Пограничная и таможенная службы России на протяжении веков были и остаются тесно связаны между собой. В некоторые периоды истории нашего государства их деятельность вообще трудно разделить, так как они представляли собой фактически единую организацию, выполнявшую одни и те же функции на сухопутных, морских участках границы и в пунктах пропуска через государственную границу.

Первоначально наиболее важной задачей пограничного контроля являлось внесение порядка в движение товаров и лиц, следующих через государственную границу. В последующем функция контроля за движением товаров выделилась и развилась в особую государственную службу, которая стала называться таможенной. В связи с этим, историю пограничного и таможенного контроля следует рассматривать в комплексе, так как история этих служб отражает основные этапы деятельности Российского государства по защите своих интересов на государственной границе.

Смена государственного строя в 1917 г. повлекла за собой изменения системы охраны границ. Это касалось в том числе и работы пунктов пропуска. Контроль в пунктах пропуска постепенно приобретал четко выраженный политический окрас и был организован таким образом, чтобы, прежде всего, предотвращать проникновение извне шпионов, контрреволюционеров,

политически вредной литературы, средств диверсий и террора [1]. Однако не меньшее значение для советского государства имела борьба с экономическими угрозами, в частности контрабандой. Созданная система контроля предусматривала существование двух самостоятельных субъектов: пограничной охраны, к ведению которой были отнесены и пограничный контроль, и таможенный контроль. Все пассажиры и транспорт теперь контролировались последовательно таможней и чекистскими органами [1].

25 ноября 1917 г. Военно-революционный комитет утвердил Инструкцию Военно-революционного комитета при ВЦИКе Совета рабочих и крестьянских депутатов комиссарам в Торнео и других пунктах европейских границ Российской Республики. Она устанавливала порядок получения разрешения на въезд и выезд из страны, запрещала вывоз документов, которые могли «… повредить политическим и экономическим интересам Российской Республики», а также золота, серебра, платины, драгоценных камней, оружия и денег сверх установленных сумм. Согласно инструкции, при пересечении границы всё недозволенное к перевозу подлежало конфискации, а лица, провозившие компрометирующие документы, – аресту. Эта инструкция фактически стала первым советским документом, регламентировавшим порядок пропуска через государственную границу молодой советской республики [2, с. 143 –144].

Представляется довольно естественным тот факт, что в условиях зарождения советской правовой организации нормативные правовые акты не имели системного характера и не были кодифицированными [1]. А основные и неотложные задачи, требующие незамедлительной реакции руководства страны, решались в режиме так называемого «ручного» управления. Это проявлялось в первую очередь в том, что принимались конкретные узко направленные нормативные акты. Примером тому может служить принятие Постановления НКИД РСФСР «О визитации паспортов при въезде из-за границы», согласно которому въезд на советскую территорию разрешался только тем лицам, которые имели паспорта, заверенные советским представителем за рубежом [3].

Инструкция, о которой было сказано выше, действовала до принятия 28 мая 1918 г. Декрета Совета народных комиссаров об учреждении пограничной охраны, согласно которому в ведомстве Народного комиссариата по делам финансов учреждалась Пограничная охрана. На нее, в частности, возлагалась обязанность воспрепятствовать тайному провозу грузов и тайному переходу лиц через сухопутные и морские границы РСФСР [2, с. 144].

Пограничным войскам вменялось в обязанность пресекать контрабанду и нарушение рубежей нашей страны, защищать богатство территориальных вод от расхищения, осуществлять надзор на пограничных реках за соблюдением правил международного судоходства, защищать население Приграничья от нападения банд [4, с. 7]. Пути создания и формы новой пограничной охраны были найдены не сразу. Требовались немалые усилия для того, чтобы выработать наиболее целесообразную систему охраны границ и создать пограничные войска, полностью отвечающие новым требованиям [4, с. 6].

С 19 января 1921 г. охрана границы была передана в полное ведение ВЧК, а Решением СТО и СНК РСФСР от 27 сентября 1922 г. был создан Отдельный пограничный корпус в системе войск ГПУ. Приказом по войскам ГПУ от 13 ноября 1922 г. охрана сухопутных и морских границ РСФСР была возложена на полномочных представителей ГПУ [5, с. 31].

Положение на дальневосточной границе кардинально менялось по мере освобождения региона от интервентов и белогвардейцев. Как только стала освобождаться Сибирь, советское правительство приняло меры по охране ее границ, а вскоре начали формироваться и первые пограничные подразделения. Приказом главнокомандующего всеми вооруженными силами ДВР от 19 декабря 1920 г. для охраны пограничной полосы, защиты местного населения от нападения различных банд и борьбы с контрабандой на читинском участке границы были образованы Троицкосавский и Акшинский пограничные районы. Сюда были направлены вновь сформированные 1-й пограничный пехотный батальон и 1-й пограничный кавалерийский дивизион [6, с. 65].

Однако на Дальнем Востоке еще оставалось большое количество иностранных войск. Вооруженные силы ДВР (совместно с партизанскими отрядами) успешно продолжали очистку Дальневосточного региона от интервентов и остатков белогвардейских частей. В результате, уже к середине марта 1921 года была освобождена довольно обширная территория Дальнего Востока. 17 марта 1921 г. приказом главкома вооруженных сил ДВР были образованы еще три пограничных района: Нерчинскозаводской, Благовещенский и Хабаровский [6, с. 65].

Обстановка на Дальнем Востоке требовала надежной охраны рубежей. Однако в условиях продолжавшейся борьбы с военной интервенцией и белогвардейцами формирование дальневосточной пограничной охраны происходило с большим трудом: не хватало самых необходимых материальных средств, а также квалифицированных кадров. В конце октября 1922 г., когда весь Дальний Восток был очищен от интервентов и белогвардейцев, Народное собрание ДВР провозгласило на всей территории Дальнего Востока советскую власть и обратилось к руководству РСФСР с просьбой о включении Дальневосточной Республики в состав Советской России, а 16 ноября ВЦИК РСФСР включил Дальний Восток в состав РСФСР как свою административную единицу [7, с. 43] – Дальневосточную область (далее – ДВО) с центром в г. Чите.

Становление пограничной охраны на теперь уже советском Дальнем Востоке шло нелегко. Немногочисленные погранэскадроны охраняли участки государственной границы большой протяженности. Малочисленный состав, слабая техническая оснащенность пограничной охраны Дальнего Востока не могли обеспечить надежное прикрытие государственных рубежей страны. Отрицательно сказывалось на службе пограничников и отсутствие подробно разработанного Положения о методах охраны границы.

4 января 1923 г. Полномочное представительство ГПУ по Дальнему Востоку издало первый приказ по пограничным войскам. Началось формирование

четырех губернских пограничных участков – Забайкальского, Амурского, Приамурского и Приморского. Одновременно были сформированы Акшинский и Даурский кавалерийские погранэскадроны войск ГПУ, которые позже слились, образовав Даурский пограничный участок [8. с. 12].

В декабре 1922 г. в связи с ликвидацией ДВР в г. Чите было образовано Управление Дальневосточного таможенного округа (далее – ДВТО), объединяющее все таможенные учреждения Дальнего Востока. Управление было создано на базе Управления таможенных сборов ДВР [9, л. 6] и было подведомственно Народному комиссариату внешней торговли.

В местах постоянного пересечения государственной границы транспортными средствами, членами их экипажей и пассажирами, а также провоза различных грузов были сформированы контрольно-пропускные пункты (далее – КПП), в задачу которых входили надзор за соблюдением установленных правил въезда и выезда, борьба с контрабандой. В начале 20-х гг. на Дальнем Востоке легально пересечь границу можно было несколькими способами: по воде (морю и пограничным рекам) и по суше (железнодорожным, автомобильным, гужевым транспортом или же пешим порядком). На морском направлении основным дальневосточным портом, через который осуществлялось международное грузовое и пассажирское сообщение, был, прежде всего, г. Владивосток, занимавший первое место в регионе по количеству принимаемых и отправляемых судов. Менее оживленными были такие порты, как Советская Гавань, Николаевск-на-Амуре, Охотск, Петропавловск-Камчатский и ряд еще более мелких гаваней Дальнего Востока. На железнодорожном направлении главными станциями, через которые следовали поезда заграничного следования, были станции КВЖД – Маньчжурия и Пограничная, связывающие между собой южную часть Дальневосточной области с западной и центральной частями советской России.

Пропуск через границу в ту или другую сторону лиц и товаров производился исключительно в местах расположения таможенных учреждений и осуществлялся после таможенного досмотра и только при наличии визы пограничного отделения. Что же касается прихода и отхода судов каботажного плавания, то они допускались с согласия НКВТ по таможенному управлению и вне мест расположения таможенных учреждений под наблюдением пограничного отделения ГПУ, которое следило, чтобы на судах не провозилась контрабанда [10, л. 3].

При пропуске багажа и груза через границу правовой основой досмотра являлись таможенные правила. При досмотре в обязательном порядке присутствовал представитель пограничного отделения ГПУ в качестве политического контроля. Его задача заключалась в том, чтобы следить за правильностью таможенного надзора. Однако основной обязанностью погранотделений на таможенных пунктах была проверка документов, дающих право на пересечение границы. Кроме вышеперечисленного, в случае необходимости им предоставлялось право производства личного досмотра

пассажиров, а также вторичного досмотра их багажа. Предметы, облагаемые таможенной пошлиной или запрещенные к ввозу или вывозу, обнаруженные сотрудниками ГПУ в ходе личного досмотра пассажиров, в соответствии с Циркуляром НКВТ от 09.11.20 г. №539/1373с, передавались таможне. Исключение составляли документы, бумаги и другие предметы подобного рода [10, л. 3 об.].

В случае обнаружения представителями пограничного отделения нарушений в действиях сотрудников таможни они сообщали об этом либо управляющему таможней, либо таможенному инспектору. В интересах успешной борьбы с контрабандой руководители погранотделения и таможни осуществляли взаимообмен имеющимися у них сведениями, которые могли способствовать задержанию контрабанды. В тех случаях, когда погранотделения ГПУ производили массовые операции с целью выявления контрабанды, в том числе связанные со вскрытием товаров, обязательно привлекались представители таможенных учреждений. Сроки проведения мероприятий и прибытия представителей таможни сообщались заранее, однако, несвоевременное прибытие или неприбытие сотрудников таможни к указанному сроку не являлось основанием для приостановления действий погранохраны ГПУ [10, л. 3 об.].

Вместе с тем, вышеперечисленные «привилегии» погранохраны перед таможней, подчеркивающие ведущую роль ГПУ в деле охраны границы, не давали ей права прямого вмешательства в деятельность таможенных учреждений в вопросах исполнения ими своих контрольных функций. Во всех случаях вмешательства сотрудников ГПУ в сферу деятельности таможенных учреждений и нарушения ими таможенных правил и декретов составлялся акт, копия которого представлялась в КРО ПП ГПУ ДВ и таможенному инспектору на предмет привлечения виновных к ответственности. В случаях возникновения различного рода недоразумений на местах их урегулированием занимались начальники погранотделений и таможенные инспекторы либо на уровне руководителя КРО ПП ГПУ и начальника ДВТО [10, л. 3 об.].

После освобождения Дальнего Востока от интервентов и белогвардейцев в конце 1922 г. и воссоединения ДВР с РСФСР остро встал вопрос о введении по восточным границам РСФСР монополии ввоза и вывоза товаров. Однако руководство области осознавало, что немедленное введение монополии внешней торговли на территории Дальнего Востока приведет к негативным последствиям. При огромной протяженности слабо охраняемой дальневосточной границы немедленное введение монополии внешней торговли в полном объеме непременно привело бы к «бестоварью» и к массовому ввозу контрабандных товаров [11, с. 99]. И действительно, экономическая модель развития Дальнего Востока в значительной мере отличалась от модели развития экономики РСФСР. На Дальнем Востоке к моменту его воссоединения с РСФСР огромную, если не решающую, роль играли частный капитал и иностранный ввоз в отличие от РСФСР, где в концу 1922 г. уже был проведен ряд экономических реформ и сформировано законодательство, в котором роль внешней торговли в общем

балансе страны была достаточно невелика [11, с. 101]. Все это создавало в регионе обстановку, в условиях которой невозможно было механически проводить в жизнь законодательные нормы советской России в сфере внешней торговли.

Монополизация внешней торговли и упорядочение торговых операций на Дальнем Востоке с 1923 г. поставили местных и иностранных торговцев под более жесткий контроль со стороны государства. Ключевую роль в таможенно-тарифной политике ДВО играл Дальвнешторг, начавший свою работу в полную силу в феврале 1923 г. [11, с. 100].

Введение в 1923 г. нового таможенного тарифа и системы лицензий (лицензионный сбор составлял 2% от стоимости ввозимого товара) существенно сказалось на состоянии иностранной торговли на Дальнем Востоке. Из-за высоких ставок часть товаров ввозить в край перестали. Свертывание иностранной торговли значительно ухудшало снабжение населения Дальнего Востока различными товарами. План завоза товаров из Европейской части России (а ввозилось 80% товарной массы) систематически не выполнялся. Кроме того, отдаленность Дальневосточного региона от центра страны и высокие железнодорожные тарифы существенно повышали стоимость товаров из Европейской России, поэтому население региона отдавало предпочтение более дешевым иностранным товарам, прежде всего, китайским [11, с. 106].

В июле 1924 г. Дальневосточная государственная плановая комиссия вынесла решение о том, что импорт должен иметь исключительно производственный характер, и лишь в крайних случаях допускался импорт продовольствия [11, с. 107]. Все это привело к еще большему разгулу контрабандной деятельности.

Следует заметить, что до образования в ноябре 1922 г. Дальневосточной области охрана государственной границы (в частности борьба с контрабандой) велась на Дальнем Востоке, в основном, таможенной службой. Однако в начале 20-х гг., с введением монополии внешней торговли, охрану государственной границы в политическом, экономическом и военном отношениях советское правительство возложило на Главное политическое управление [12, с. 79]. Охрана всех границ Дальнего Востока возлагалась на ПП ГПУ по ДВ, которое несло за нее полную ответственность и осуществляло свои функции через специальные органы на границах, которыми являлись пограничные отделения, посты и пикеты Погранохраны войск ГПУ. Основной целью охраны границы стало воспрепятствование незаконному переходу и контрабандному перевозу грузов [10, л. 3]. По замыслу руководства страны, переход охраны границы на Дальнем Востоке от таможенного ведомства к пограничной охране ГПУ должен был ужесточить пограничный режим. Однако на тот момент войска ГПУ не могли надежно и качественно охранять границу, так как были малочисленны и слабо обеспечены материально [12, с. 79].

Одновременно с процессом передачи охраны государственной границы в ведение ГПУ было принято решение о серьезном сокращении таможенного

аппарата. В декабре 1922 г. специальная комиссия под председательством начальника штаба 5-ой Краснознаменной армии Смородинова решала вопрос о сохранении штатов Таможенного управления. В комиссию входили: от ПП ГПУ ДВ – Чибисов, военком таможни Флегонтов и начальник таможенного округа Пичугин. Результатом стало решение оставить штаты таможен без изменения на двухмесячный срок с 15 декабря 1922 г., в течение которого по мере организации аппарата ГПУ должно было производиться и сокращение количества таможенных постов [10, л. 18].

Так, например, в ведомости штатного и наличного составов служащих таможенных учреждений по Прибайкальской, Забайкальской и Приамурской губерний по состоянию на 01 января 1923 г., подписанной заместителем начальника ДВТО Величковским, числилось: по штату – 1171 сотрудник, по списку – 1101 сотрудник [13, л. 5], а в таможенных учреждениях Приморской губернии на тот же период года значилось: по штату – 789 сотрудников, по списку – 586 сотрудников [9, л. 22 – 27]. Спустя месяц во всем дальневосточном таможенном ведомстве, в которое входили учреждения Забайкальской, Прибайкальской, Амурской, Приамурской и Приморской губерний вместе с аппаратом Управления округа, насчитывалось 1722 сотрудника [13, л. 7].

В июле 1923 г. начальник таможенного округа В.И. Пичугин выступил против очередного проекта по сокращению штатов таможенных учреждений Дальнего Востока. Опасаясь за качество таможенного контроля, он отмечал, что в начале 1923 г. личный состав сотрудников был сокращен на 1192 чел. (с 2632 чел. до 1440 чел.) [14, с. 164].

В соответствии с требованиями Общего положения о взаимоотношениях органов охраны границы ГПУ с органами НКВТ от 18 января 1923 г., таможенные учреждения прекращали охрану границы. В ведении таможни оставались только контрольно-пропускные пункты и таможенные районы[1]. В результате фактической смены старого аппарата на новый слабо подготовленный произошло существенное ослабление охраны границы [12, с. 79]. В ходе фактической передачи таможней функций охраны границы органам ГПУ возникало немало затруднений, причиной которых стали несогласованность действий начальников структурных подразделений таможни и ГПУ и отсутствие опыта в подобного рода организационных процессах.

Несмотря на то, что в начале 1923 г. охрана границы перешла к органам ГПУ, таможенная служба продолжала играть в этом деле важную роль. Следует отметить, что численность таможенных заведений и, соответственно, служащих сокращалась и далее. В 1922 – 1925 гг. количество служащих таможенного ведомства уменьшилось в 2,5 раза, но, вместе с тем, количество задержаний

[1] Под таможенным районом понималось все пространство, назначенное для таможенных учреждений и жительства таможенных рабочих и служащих. Если речь шла о порте, то в него входила гавань со всеми пристанями, набережными, всеми стоящими на рейде судами с момента принятия их таможней в свое ведение и до снятия с них таможенного надзора по окончании всех таможенных операций и по получении судном разрешения на вход в порт.

увеличилось в 7 раз. По всей видимости, кадровые мероприятия стимулировали эффективность работы таможенных органов. Причем, если раньше таможенные чины могли задерживать контрабанду непосредственно на линии государственной границы, что давало высокий процент задержаний, то в дальнейшем основная работа стала осуществляться на контрольно-пропускных пунктах или на таможенных постах в районах, где не было пограничной охраны [12, с. 85].

Наряду с этим, несогласованные действия Дальневосточного таможенного управления и ГПУ негативно сказывались на состоянии их совместной работы, прежде всего, по борьбе с контрабандой. В докладах на различных заседаниях местных органов управления нередко говорилось о неготовности войск ГПУ к охране границы, о постоянных столкновениях, которые происходили между сотрудниками ДВТО и ГПУ, об ослаблении границы в связи с сокращением таможенных учреждений [12, с. 79 – 80].

Пытаясь обеспечить взаимодействие таможни и пограничной охраны, с начала 1923 г. Дальревком поставил на контроль введение в действие Декретов СНК, регулирующих деятельность ГТУ и ГПУ: Общее положение о взаимоотношениях органов охраны границы ГПУ с органами НКВТ, Временное положение о местных таможенных учреждениях, Положение о таможенной охране. В апреле 1923 г. был установлен Порядок ввоза ценностей из-за границы [15, с. 189].

24 июля 1923 г. Постановлением Дальревкома №469 на территории Дальнего Востока было введено Постановление ВЦИК и СНК от 19 декабря 1922 г. №533 «О порядке проверки личного состава иностранных торговых судов и о пропусках и пребывании иностранных моряков в портовых городах РСФСР». В нём определялся порядок проверки личного состава по прибытии и отбытии судна, порядок нахождения иностранных моряков на территории портового города, порядок ареста и задержания лиц из состава судовой команды на территории портового города, а также порядок действий при невозвращении иностранного моряка на судно к отходу. Согласно этому постановлению, по прибытии в порт капитан иностранного судна обязан был предъявить представителю местного морского пограничного пункта (далее – Морконтроль) судовую роль[1], а также удостоверения личности каждого члена экипажа, выданные административными органами страны-отправителя [16, л. 50 – 52]. Целью введения этих директив были организация деятельности различных ведомств по охране государственной границы на местах и координация совместных усилий при выполнении поставленных задач.

В соответствии с Приказом ГПУ от 28 июня 1923 г., для осуществления управления охраной границы в пределах Дальнего Востока была создана часть пограничной охраны Полномочного представительства ГПУ по Дальнему

[1] Судовая роль служит основным документом, требуемым государственными властями и содержащим данные о количестве и составе экипажа при приходе и отходе судна.

Востоку. На эту часть также возлагались задачи по борьбе со шпионами и политической контрабандой [5, с. 34].

С 25 февраля 1924 г. структура пограничных войск начинает меняться. Вместо эскадронов, постов, пикетов вводятся пограничные отряды, комендатуры, заставы. По Приказу ПП ОГПУ по Дальневосточному краю от 4 апреля 1924 г. №124 в целях ликвидации двойного подчинения было произведено слияние штабов пограничных кавалерийских эскадронов с пограничными отделениями ОГПУ. На их базе формировались управления начальников пограничных отрядов [5, с. 34].

В таможенной системе тоже шли перемены. В 1924 г. Управление ДВТО, как и все краевые учреждения, переехало в г. Хабаровск, а с 1 сентября 1925 г. на базе ДВТО было образовано Дальневосточное отделение ГТУ НКВТ.

Таким образом, специфика экономического развития Дальневосточного региона, всеобщая разруха после Гражданской войны и военной интервенции, большая протяженность сухопутных и морских границ, отдаленность от центра, отсутствие самых необходимых материальных средств и профессионально подготовленных специалистов, безусловно, осложняли процесс организации советских органов пограничного и таможенного контроля. Этими же факторами были обусловлены ослабление охраны границы, проблемы взаимодействия между пограничной охраной и таможней, приводившие к несогласованности их действий. Тем не менее, в первые годы советизации региона были сформированы пограничные участки, образованы соответствующие структуры, явившиеся фундаментом для дальнейшего совершенствования пограничного и таможенного контроля. Несмотря на то, что некоторые меры по усилению рубежей оказались поспешными и не всегда достаточно продуманными, все же вскоре они стали приносить определенные положительные результаты.

Литература и источники:

1. Буканова, О. А. О некоторых вопросах исторического опыта административно-правового регулирования деятельности военнослужащих пограничных органов по пропуску через государственную границу [Электронный ресурс] / О. А. Буканова // ЭНИ «Военное право». – 2013. – Вып. 2 –.– Режим доступа: http://www.voennoepravo.ru/node/5083 (дата обращения: 30.03.2014).

2. Пограничная служба России. Энциклопедия. Формирование границ. Нормативная база. Структура. Символы. / Г. Н. Симаков, К. Н. Маслов, В. И. Боярский [и др.] ; под общ. ред. В. Е. Проничева. – М. : Кучково поле, 2009. – 624 с.

3. О визитации паспортов при въезде из-за границы: постановление НКИД РСФСР от 2 декабря 1917 г. // Собрание узаконений Рабоче-Крестьянского Правительства РСФСР. 1917 – 1918. – Ст. 78.

4. Советские пограничные войска (Б-чка «70 лет Вооруженных сил СССР»). – М. : Знание, 1987. – 48 с.

5. На Тихоокеанских рубежах (краткий исторический очерк) / И. И. Петров, В. И. Катунцев. – Владивосток : Дальневосточное книжное издательство, 1990. – 608 с.

6. Чугунов, А. И. Борьба на границе 1917 – 1928 гг. (Из истории пограничных войск СССР) / А. И. Чугунов. – М. : Мысль, 1980. – 183 с.

7. Дальревком. Первый этап мирного строительства на Дальнем Востоке. 1922 – 1926 гг. Сборник документов / под ред. Н. И. Рябова. – Хабаровск, 1957. – 286с.

8. Пашков, А. М. За край родной – дальневосточный. О деятельности коммунистической партии и советского правительства по организации и усилению охраны границы СССР на Дальнем Востоке (1920 – 1941 гг.). – Южно-Сахалинск : Сахалинское отделение Дальневосточного книжного издательства, 1985. – 144 с.

9. Российский государственный исторический архив Дальнего Востока (РГИА ДВ). – Ф. Р-2470. – Оп. 1. – Д. 20.

10. РГИА ДВ. – Ф. Р-2470. – Оп. 1. – Д. 53.

11. Печерица, В. Ф. Очерки истории дальневосточной таможни. Часть 1. 1899 – 1945 гг. / В. Ф. Печерица. – Владивосток : ВФ РТА, 2002. – 166 с.

12. Попенко, А. В. Опыт борьбы с контрабандой на Дальнем Востоке России (1884 – конец 20-х гг. XX в.) : монография / А. В. Попенко. – Хабаровск : ХПИ ФСБ России, 2009. – 150 с.

13. РГИА ДВ. – Ф. Р-2470. – Оп. 1. – Д. 99.

14. Таможня на Тихом океане: документы и материалы. Вып. 5. Таможня в Забайкалье. 1862 – 1926 гг. / сост.: Н. А. Беляева, Н. А. Троицкая. – Владивосток : ВФ РТА, 2008. – 212 с.

15. Беляева, Н. А. Дальневосточная контрабанда как историческое явление (Борьба с контрабандой на Дальнем Востоке России во второй половине XIX – первой трети XX века) : монография / Н. А. Беляева, Л. А. Лаврик, С. Н. Ляпустин [и др.]. – Владивосток : РИО ВФ РТА, 2010. – 296 с.

16. Государственный архив Хабаровского края Российской Федерации (ГАХК РФ). – Ф. Р-58. – Оп. 1. – Д. 19.