



Леонид ГРАНКОВ

Внешнеторговая политика и торговый флот Российской империи в XIX веке

Экономическое развитие России во второй половине XIX в., рост ее внешней торговли и промышленности способствовали расширению географии и объемов экспорта, приспособленного к условиям международного коммерческого рынка.

Внешнеторговая политика России на мировом рынке осуществлялась в соответствии с экономической доктриной С.Ю. Витте, в основе которой было стремление создать для отечественной промышленности рынки сбыта.

В 1895-1897 гг., после денежной реформы, когда рубль стал конвертируемым, внешняя торговля приобрела еще большее значение. Финансовая политика правительства России заключалась в привлечении в экономику иностранных капиталов, что создавало условия для выхода страны на передовые рубежи научно-технического прогресса.

Строительство железных дорог обеспечивало возможность появления российской сельскохозяйственной продукции на международных рынках. К 1895 г. (с середины XIX в.) доходы от внешней торговли выросли в среднем на 35%.

Значительно увеличился экспорт из России на европейский и восточный торговые рынки. Российские товары разделялись на четыре основные группы: жизненные припасы; сырье и материалы; домашние животные; различные изделия. Наибольшее значение имел экспорт товаров первой группы, которая, кроме зерна, включала сахар, яйца, коровье масло, жмыхи, спирт, рыбу, икру, табак и др. Россия ввозила чай, кофе, вина, фрукты, оливковое масло, сельдь, табак и сигареты, хлопок-сырец, шерсть, красильные вещества, химические продукты, каменный уголь, металлы, машины, металлические изделия, ткани и т.п.

Доля России в мировой торговле как в середине, так и в конце XIX в. составляла около 3,5%. По размерам товарооборота на первом месте в мире была Англия (около 18% в конце XIX в.), за ней следовали Германия, США, Франция, Голландия и Бельгия. Но Россия занимала первое место по вывозу зерна, льна, пушнины; второе место – по лесным материалам, мясу, коровьему маслу, яйцам, жмыхам; третье – по сахару.

Несмотря на экономическую отсталость от европейских государств, по поставкам зерна на экспорт Россия постоянно конкурировала с США. Играя важную роль в формировании европейского рынка зерна, она была главным производителем пшеницы. Зерно направлялось со всех губерний империи в пограничные пункты: из Поволжья – по Волге, Мариинской водной системе и по железным дорогам к портам Балтийского моря; из юго-за-

Леонид ГРАНКОВ – главный редактор журнала «Морской флот», действительный член Российской и Международной академий транспорта

падного края – к западной сухопутной границе; из южных губерний – в черноморские порты.

До 1885 г. первым портом России по экспорту зерна был Санкт-Петербург [1]. Однако в 1880-1890-х годах, когда во внешней торговле произошли большие изменения, существенно усилилась роль портов Черного и Азовского морей [2]. Именно через них шла основная часть экспорта сельскохозяйственной продукции. Южные и юго-восточные районы стали житницей не только России, но и Западной Европы. Из черноморских портов главным была Одесса, которая отправляла около 50% экспортируемого с юга зерна.

Начало установления прочных постоянных торговых связей между отдельными странами в области поставок зерна относится к середине XIX в. До того времени торговля зерновыми культурами была развита слабо. В начале 1870-х годов объемы мировой торговли зерном достигли почти 900 млн пудов, в конце 1880-х годов – около 2,5 млрд пудов. К концу XIX в. мировой рынок зерна сформировался окончательно.

Русская пшеница вывозилась в большинство западноевропейских государств. Главным потребителем зерна России была Англия (1/4 всего экспорта) [3]. США и Россия поставляли ей 59% требующегося зерна. За Англией следовали Германия, Франция, Италия, Голландия, Греция и др.

Важное место во внешней торговле России в XIX в. занимал лен. Развитие льняного производства стало интенсивным с отменой в 1764 г. монополии на продажу льна за границу. Фабричное полотно преобладало в экспорте льняных тканей. К середине XIX в. (в 1848-1850 гг.) Россия ежегодно вывозила 4 240 975 пудов этой продукции. По количеству экспортируемого российского льна первое место занимали порты Балтийского моря, западная сухопутная граница и порты Белого моря. Главными рынками сбыта российского льна являлись Германия, Англия, Франция и Бельгия [3].

По площади посевов и объему льнопроизводства Россия превосходила другие государства. В шести льноводческих странах Западной Европы (Германии, Австрии, Франции, Ирландии, Бельгии и Италии) производство льняного волокна составляло не более 11 200 тыс. пудов; в остальных – не более 1300 тыс. пудов; в США – около 2500 тыс. пудов; всего – не более 15 млн пудов. Россия же производила 60% мирового объема льняного волокна.

Большое значение в торговле России по-прежнему имела пушнина. Если в Москве велась оптовая продажа пушнины, то Санкт-Петербург был центром по вывозу ее за границу. Около 75% экспортируемой пушнины направлялось в Лейпциг на международную выставку.

На Нижегородской ярмарке по объему торгов меха занимали третье место среди отечественных товаров. В 1860 г. мехов здесь продали почти на 6 млн руб. К середине XIX столетия на ярмарках в торговле пушниной было занято 247 торговцев (из них 184 русских подданных и 63 иностранца). Оптовая торговля мехами находилась в руках 156 отечественных купцов. До продажи Аляски США в 1867 г. пушнина Русской Америки играла большую роль в заготовке мехов для продажи. За время пребывания русских на Аляске оттуда вывезли пушнины на сумму более 100 млн долл.

Во второй половине XIX в. еще более усилилась роль Санкт-Петербурга как главного посредника заграничной продажи мехов. К концу столетия именно здесь сосредоточилась деятельность крупных фирм по продаже пушнины – в частности известной фирмы Гринвальдта.

Главными рынками сбыта русских меховых изделий были Лондон, Париж, Лейпциг, где русские купцы имели свои склады и агентов. Первый аукцион был проведен в Лондоне в 1889 г. фирмой «Лампсон и К». Сюда ежегодно съезжались крупные меховщики всех стран для покупки пушнины: товар продавался только за наличные. Россия участвовала со своими меховыми изделиями в международных выставках.

В числе главных товаров российского экспорта с давних времен были лесоматериалы: они отправлялись преимущественно в западные страны. Подавляющая их масса шла морским путем. В конце XIX в. до 50% лесных материалов России вывозились через порты Балтийского моря, около 35% – по сухопутной границе, 15% – через порты Белого, Черного и Азовского морей [4].

Россия была главным поставщиком леса и лесных материалов для Германии: в 1892 г. на ее долю пришлось 46,6 % всего российского лесного экспорта. В 1889-1892 гг. вывоз леса в Германию превысил российский экспорт в Англию. Основная масса лесоматериалов проходила через русско-прусскую границу (1/3 – через сухопутные таможни, остальное – по рекам Неману и Висле). Большое значение экспорт леса из России имел для Восточной Пруссии. В одном лишь бассейне рек Мемель и Прегель в конце XIX в. работали более 60 крупных лесопильных и других деревообрабатывающих заводов и фабрик – исключительно на русском сырье.

В развитии внешней торговли во второй половине XIX в. важную роль играла либеральная таможенная политика царского правительства, которая была характерна для большинства европейских стран [5]. Англия отказалась от охранительной таможенной системы, учитывая успехи развития своей промышленности и ее возможности для участия в свободной конкуренции. Временем повсеместной отмены запрещений привозных товаров, понижения и даже отмены таможенных пошлин стали 1850-1870-е годы. За Францией, Германией, Италией, Испанией, Австрией последовала и Россия, которая своим тарифом 1850 г. разрешила ввоз запрещенных ранее товаров и понизила на 35-75% и более таможенные пошлины. Некоторые материалы ввозились без пошлин [6].

Экономическая ситуация после Крымской войны вызвала необходимость принятия 27 мая 1857 г. нового Таможенного тарифа. Он предусматривал льготы до 50% таможенных ставок для товаров, ввозимых сухопутным путем (по сравнению с морским). Одна из особенностей нового тарифа заключалась в том, что отечественная промышленность ограждалась от иностранного соперничества по сбыту потребительских предметов и обеспечивались условия для ввоза в Россию материалов и изделий, необходимых для развития собственной промышленности, в первую очередь для железнодорожного строительства.

Период умеренного таможенного обложения в политике европейских государств оказался недолгим. В обстановке торгово-промышленного кризиса 1873 г. в Европе стал быстро распространяться протекционизм. Россия перешла к такой политике в конце 70-х годов XIX в. Она защищала интересы отечественной молодой буржуазии, сочетала покровительство промышленности с увеличением таможенного дохода, при этом осуществлялся строгий контроль качества ввозимых в Россию товаров. Например, Циркуляр Департамента таможенных сборов от 21 апреля 1875 г. запрещал ввозить в Россию морем американский картофель, пораженный болезнью. В документе отмечалась необходимость установить наблюдение за

тем, чтобы товар, привозимый морем в виде съестных припасов, не был выгружен на берег (соблюдение этих правил поручалось местным властям).

Протекционистская политика царского правительства достигла своего апогея в конце 80-х-начале 90-х годов, когда сложилась почти запретительная система. В 1891 г. был издан новый Таможенный тариф, ставший кульминационным в российском протекционизме. К разработке его проекта были привлечены ученые во главе с Д.И. Менделеевым. Министр финансов И.А. Вышнеградский, представляя проект в Государственный совет, отмечал, что необходимо внести изменения в тариф 1868 г. с целью достижения более выгодного для России международного торгового баланса. Из общего числа наименований товаров только 14 остались беспошлинными.

Новый Таможенный тариф предоставлял существенные льготы Франции и другим странам, но ущемлял интересы Германии. Немецкое правительство стало добиваться аналогичных условий и для своих товаров. Начались межправительственные переговоры, которые продолжались с некоторыми перерывами почти два года. Правительство России соглашалось понизить пошлины на ввозимые из Германии хлопчатую бумагу, уголь и железо при условии, что торговый партнер предоставит наибольшие льготы для русской сельскохозяйственной продукции. Германское правительство заявило о неизменности своих требований. В связи с этим русские ввели с 1 июля 1893 г. повышенный тариф на германские товары. Германия сразу же отреагировала: 4 июля 1893 г. ее правительство распорядилось повысить пошлины на русские товары на 50%. Так началась «таможенная война», которая принесла ущерб обеим конфликтующим сторонам.

За время обострившихся разногласий ввоз русского зерна в Германию сократился в 15 раз (в 1892 г. Россия продавала Германии 19,6 млн пудов пшеницы, в 1893 – только 1,3 млн пудов); экспорт германских товаров в Россию уменьшился почти на 1/5 [7]. Во время «таможенной войны» Англии удалось значительно потеснить Германию в снабжении России железом и чугуном. В частности, пострадало и германское судоходство, обороты которого в торговле с Россией сильно сократились. По мнению германских исследователей, от конфликта больше убытков понесла Германия, чем Россия.

В российской печати того времени отмечалось, что «таможенная война» Германии противоречила всей предыдущей многовековой торговой политике Пруссии, которая стремилась к наибольшему привлечению русских товаров. Пруссия извлекала из этого двойную выгоду: облагала товары высокой пошлиной и применяла правило, по которому любой товар, доставленный в прусский порт, мог быть продан только пруссаку.

Действительно, из-за «таможенной войны» Германии пришлось искать новые рынки для многих своих товаров, в то время как земледельческие продукты России на мировом рынке продолжали пользоваться спросом. Судя по статистическим данным, русский экспорт за время конфликта сократился в незначительной степени, а по некоторым статьям даже увеличился.

Конфронтационная торговая политика двух крупных европейских государств повлияла и на политику. Такая ситуация принудила оба правительства к взаимным уступкам на Берлинской конференции, открывшейся 21 сентября 1893 г. Русскую делегацию возглавлял министр финансов С.Ю. Витте, германскую – канцлер Бернхард фон Бюлов [6].

В результате совместных обсуждений 29 января 1894 г. был подписан проект Договора о торговле (мореплавании), заключенный между Россией и Германией на десять лет. С.Ю. Витте представил 16 февраля 1894 г. проект Договора Государственному совету Российской империи. Совет одобрил действия Министерства финансов и признал, что заключение торгового договора между Россией и Германией, являясь новым залогом европейского мира, выгодно и по соображениям экономического характера. Не ставя преград развитию отечественной обрабатывающей промышленности, оно послужит интересам земледелия.

После ратификации Государственным советом России и рейхстагом Германии договор вступил в силу. Документ был подписан как в интересах русских помещиков, так и немецких промышленников. Русская пресса высоко оценила значение торгового договора, подчеркивая при этом заслуги министра финансов.

Таможенная пограничная сеть России в середине 90-х годов XIX в. была представлена: в Европейской части – семью таможенными округами; в Средней Азии – тремя; на Кавказе – двумя. Кроме округов, были Московская, Санкт-Петербургская, Кронштадтская, Харьковская, Иркутская и Архангельская таможни. Таможен и карантинно-таможенных контор насчитывалось 94, застав – 64, постов и переходных пунктов – 71. Всех таможенных учреждений было 237.



Литература

1. Значение Санкт-Петербурга во внешней торговле России. СПб, 1899. С. XIII.
2. *Золотов В.А.* Внешняя торговля России через порты Черного и Азовского морей в конце XVIII – XIX вв. Ростов-на-Дону, 1966. С.95.
3. *Китанина Т.М.* Хлебная торговля России в 1875 – 1914 гг. Л., 1978. С.69.
4. Сборник сведений по истории и статистике внешней торговли России. СПб, 1902. Т. I. С.XXXIX.
5. Собрание трактатов и конвенций, заключенных Россией с иностранными державами. Т. 2. СПб., 1898. С.353-370.
6. Сборник действующих трактатов, конвенций и соглашений, заключенных Россией с другими государствами. Т. 4. СПб., 1896. С.33.
7. *Гранков Л.М.* Русское судоходство. История и современность. Т. I. Коммерческий флот России. Страницы истории. М, 2004.