

Антикризисные меры по адаптации германских портовых городов к условиям таможенной войны с Россией в 1893-1894 гг.

Научный руководитель – Ростиславлева Наталья Васильевна

Кулаков Алексей Александрович

Аспирант

Российский государственный гуманитарный университет, Историко-архивный институт,
Москва, Россия

E-mail: alexey_kulakov@inbox.ru

В 1893 г. обострилось таможенное противостояние между Россией и Германией. С 20 июля (1 августа) вступил в силу манифест о применении двойного таможенного тарифа к немецким товарам, но еще до его введения в действие – в ответ на аналогичное повышение таможенных пошлин Германской империей – Россия повысила ставки пошлин еще на 50%, а также увеличила размер ластового сбора в 20 раз (с 5 коп. до 1 руб.) [4]. Переход таможенной войны в «горячую фазу» практически остановил взаимную торговлю между двумя империями, в наиболее уязвимом положении оказались германские портовые города, ориентированные на русский экспорт.

С учетом увеличения себестоимости перевозок немецкие суда перестали фрахтовать для доставки как российских, так и транзитных иностранных грузов. Морская газета «Владивосток» отмечала, что повышение ластового сбора является особенно тяжелой мерой «для германских судовладельцев, так как снабжение России иностранным товаром большей частью принимают на себя германские суда» [1]. Освободившуюся нишу на рынке транспортно-логистических услуг тут же не преминули занять французские пароходы.

Поэтому с первых дней тарифной войны в фокусе германского правительства оказались антикризисные меры по спасению экономики портовых городов, однако инициатива и предложения по их реализации в основном исходили от бизнеса.

Немецкий историк Р. Хауф охарактеризовал ситуацию на рынке труда в Кенигсберге и Мемеле, вызванную введением Россией «боевых» таможенных пошлин в 1893 г., как катастрофическую. Он отмечал, что с началом тарифной войны резко выросла безработица в Кенигсберге и Мемеле: торговцы и промышленники были вынуждены сокращать персонал, что способствовало также значительному снижению уровня заработной платы. Чтобы спасти Кенигсбергский металлургический завод, поставлявший продукцию преимущественно на российский рынок, от закрытия и банкротства, рейхсканцелярии пришлось создавать искусственный спрос на произведенную продукцию и размещать на предприятии заказы Deutsche Reichsbahn (Германских железных дорог) [7].

Уже в начале августа 1893 г. «многолюдное собрание граждан Мемеля постановило подать прошение на имя Императора об оказании городу помощи в бедствии, постигшем его вследствие таможенной борьбы» [2]. Собравшиеся требовали учреждения в городе режима порто-франко с целью оживления морской торговли (позднее с аналогичными требованиями выступили г. Данциг и г. Штеттин). Кроме того, в силу своего приграничного положения, помимо экономических мероприятий Мемель просил об усилении военного гарнизона и создания дополнительных станций для базирования морского флота, что свидетельствует об угрозе превращения таможенной войны в полноценный вооруженный конфликт. Немецкие газеты писали о готовности имперского правительства оказать соответствующую поддержку прусским портам, если таможенная война затянется. Поскольку в сентябре начались российско-германские переговоры по нормализации отношений, проекты по учреждению порто-франко так и остались не реализованными.

Из Любека сообщалось о том, что «торговые палаты приморских городов готовятся обратиться к правительству с заявлением о возрастающих убытках, причиняемых таможенной войной в прибалтийских портах», и что «некоторые судовладельцы приступили к разоружению судов» [3]. Торговые дома Любека при этом рассматривали возможность открытия зарубежных представительств в Копенгагене и планировали осуществлять торговлю через них с целью обхода таможенных ограничений и Берлина, и Петербурга [3].

В середине августа 1893 г. германское правительство было вынуждено контрассигновать договоренности между российскими и немецкими железными дорогами по снижению грузовых тарифов на транзит российского зерна. Подчеркивалось, что эта мера была необходима, чтобы хотя бы временно сохранить транзитную торговлю российским зерном для сильно пострадавших немецких портов Балтийского моря [6]. Впоследствии она стала одним из ключевых условий российско-германского торгового договора 1894 г.

Для ускорения восстановления экономики портовых городов после завершения тарифной войны в 1894 г. германским правительством создавались специальные транзитные склады. Эти склады использовались для временного хранения иностранного зерна, преимущественно пшеницы и были призваны повысить привлекательность экспорта через Германию. Русским экспортерам при помещении зерна на такой склад предоставлялась отсрочка от уплаты таможенных пошлин. Условием беспошлинного ввоза в Германию русского хлеба был вывоз эквивалентного количества германского. Кроме того, транзитные склады использовались для очистки и смешения с местным зерном [5]. Таким образом, создавались своего рода транспортно-логистические кластеры, соединявшие железнодорожное сообщение с морскими путями и складскими помещениями в единую инфраструктуру.

Исторический опыт Германской империи по преодолению негативных последствий экономических санкций представляет особую актуальность в современных реалиях и может быть использован для формирования новой экономической политики нашего государства.

Источники и литература

- 1) Владивосток, 01.08.1893, № 31. С. 15.
- 2) Владивосток, 08.08.1893, № 32. С. 15.
- 3) Владивосток, 15.08.1893, № 33. С. 13.
- 4) Кулишер И.М. Основные вопросы международной торговой политики. Ленинград, «Прибой», 1929. С. 401.
- 5) РГИА. Ф. 21. Оп. 1. Д. 174. Л. 193.
- 6) Das Echo, 10.08.1893, № 571. С. 1.
- 7) Hauf R. Die preussische Verwaltung des Regierungsbezirks Königsberg 1871-1920. Grote, Limburger Vereinsdruckerei GmbH, 1980. S. 118.