
ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И ПОЛИТИЧЕСКАЯ ИСТОРИЯ РОССИИ

ТАМОЖЕННАЯ ПОЛИТИКА С.Ю. ВИТТЕ И РЕГУЛИРОВАНИЕ КАЗЕННОГО ИМПОРТА ПРОМЫШЛЕННОГО ОБОРУДОВАНИЯ

А.Ю. Петров

Банк России
ул. Неглинная, 12, Москва, Россия, 107016

К.В. Титов

Институт мировой экономики и международных отношений
Российской академии наук
ул. Профсоюзная, 23, Москва, Россия, 117997

Проблема казенного импорта промышленного оборудования рассмотрена в статье в контексте таможенного регулирования внешней торговли России в период пребывания С.Ю. Витте на посту министра финансов (1892–1903). На базе архивного материала выявлены мотивы, которыми руководствовались различные ведомства, отдавая предпочтение зарубежным производителям перед отечественными. Прослежены ход и результаты межведомственной борьбы по вопросу о казенных заграничных заказах, которая развернулась в 1890-е гг. между Министерством финансов, с одной стороны, и прочими казенными учреждениями – с другой.

Ключевые слова: таможенная политика, казенный импорт, промышленное оборудование, С.Ю. Витте.

Таможенную политику министра финансов С.Ю. Витте в литературе рассматривают в связи с общими концептуальными установками, определявшими его экономическую политику. В основе «системы Витте» была заложена идея ускоренной индустриализации и создания собственной национальной промышленности, развивающейся «на почве освобождающегося от крепостных уз народного труда» (1) и защищенной от иностранной конку-

ренции таможенно-протекционистскими мерами (2). В октябре 1893 г. в представлении в Государственный совет «Об изменении штата Департамента торговли и мануфактур» Витте в качестве основ «строго продуманной и последовательно проводимой национальной торгово-промышленной политики» выделял «покровительственный таможенный тариф, выгодные для государства торговые трактаты, надлежащий строй железнодорожных тарифов» (3).

Объективной тенденцией промышленного развития пореформенной России была постепенная концентрация производства и увеличение числа крупных промышленных предприятий, работа которых основывалась на широком использовании машинной техники. Интересы российских машиностроительных предприятий, требовавших от правительства ограничения ввоза машин из-за рубежа, в известной степени противоречили интересам всех прочих промышленников, предпочитавших оснащать свои фабрики и заводы импортным оборудованием. Несмотря на то, что российское машиностроение в целом уступало зарубежному по качеству и ассортименту продукции, Витте, тем не менее, пошел по пути укрепления отечественной машиностроительной базы, последовательно ограждая его от иностранной конкуренции.

Таможенная политика играла в этом важную роль. Так, согласно таможенному тарифу 1893 г., пошлины на ввозимые в Россию машины выросли на 30% по сравнению с тарифом 1891 г., который был введен И.А. Вышнеградским, предшественником Витте на посту главы финансового ведомства. Новый таможенный тариф, разработанный в бытность Витте министром финансов, но принятый уже после его ухода (в 1906 г.), также предусматривал повышение пошлин по этой статье (разница по отдельным видам машин составляла 10–30%) (4).

В то же время Витте стремился облегчить положение тех отраслей российской промышленности, которые являлись потребителями импортной машинной техники. В записке, представленной в Государственный совет в марте 1893 г., министр финансов подчеркивал: «Необходимость или производить полную оплату пошлинами иностранных товаров при самом их получении, или обеспечивать половину подлежащей взносу суммы исключительно лишь процентными бумагами по низкой оценке ложится тяжелым бременем на привозную торговлю и отчасти на нашу промышленность, нуждающуюся в иностранных сырье, химических продуктах и машинах, а потому представляется необходимым облегчить нашим импортерам получение иностранных товаров предоставлением целесообразного кредита при уплате таможенных пошлин» (имелась в виду не денежная ссуда, а рассрочка оплаты. – *Авт.*) (5).

Суть предлагаемых Витте нововведений сводилась к следующему. Во-первых, льготой могли воспользоваться все без исключения импортеры иностранного сырья, химических продуктов и машин при условии, что размер таможенной пошлины составлял не менее 150 руб. Во-вторых, сама пошлина уплачивалась не в один, как ранее, а в два приема: через два и четыре месяца. Кроме того, министр финансов оставлял за собой право увеличить срок

уплаты пошлины до трех и шести месяцев соответственно. Предложения Витте обрели силу закона 8 июня 1893 г. (6).

Вместе с тем не во всех аспектах экономической политики 1890-х – начала 1900-х гг. влияние Витте было определяющим. Ярким тому примером служит малоизученная по сей день история казенного импорта машин и оборудования в Россию.

В конце 90-х гг. XIX – первые годы XX в. правительство предприняло ряд попыток административными мерами сократить поставки импортных машин и оборудования для казенных учреждений. И все же к началу XX в. эта деятельность Витте не увенчалась успехом. В июне 1900 г. Николай II был вынужден издать очередной указ о «неуклонном исполнении воли Государя Императора о том, чтобы не производить никаких заграничных заказов без самой крайней необходимости» (7).

В целях контроля все правительственные учреждения с 1893 г. обязывались ежегодно представлять в Комитет министров ведомости с перечислением заказанного оборудования и объяснением причин, по которым заказ был размещен за границей. Эти ведомости вместе с замечаниями к ним министра финансов Комитет передавал на рассмотрение императора, после чего замечания министра финансов для справки рассылались министрам и главноуправляющим отдельных министерств (8).

Среди материалов Научно-справочной библиотеки Российского государственного исторического архива (НСБ РГИА) удалось обнаружить замечания С.Ю. Витте по поводу заказов, произведенных правительственными ведомствами за границей в 1895 г. Практически все ведомства, по мнению министра финансов, грешили тем, что отдавали иностранным фирмам заказы, которые могли бы быть исполнены в России. Приведем несколько наиболее ярких примеров. Управление по продаже игральные карт, входившее в состав Собственной Его Императорского Величества канцелярии по учреждениям Императрицы Марии Федоровны, заказало за границей паровую машину системы Зульцера с принадлежностями, мотивируя это тем, что в России не было фабрик, производящих паровые машины этой системы. Министр же финансов полагал, что данная машина «могла бы, вне всякого сомнения, быть с успехом выполнена на русских заводах». Кроме того, Витте резонно замечал, что «можно бы было, без всякого ущерба для дела, избрать какую-либо другую из многочисленных установившихся систем» (9).

Особенно интересна дискуссия, развернувшаяся вокруг ведомостей заграничных заказов Военного министерства за 1894 г. и отражавшая различные подходы военного и финансового ведомств к проблеме импорта иностранных машин и оборудования. Ознакомившись с замечаниями С.Ю. Витте, военный министр П.С. Ванновский не согласился с ними, изложив свои доводы в специально подготовленной записке, и попытался добиться ее рассмотрения в Комитете министров. Однако попытка главы военного ведомства натолкнулась на противодействие председателя Комитета министров,

ссылавшегося на то, что резолюция императора по данному делу была получена в июле 1895 г. и для его повторного рассмотрения требовалось особое высочайшее разрешение. Тогда военный министр обратился напрямую к императору, изложив свои объяснения во всеподданнейшем докладе.

В чем же были не согласны главы финансового и военного ведомств? Витте считал, что Военное и Морское министерства без всякой надобности заказали за границей станки по обработке металлов и дерева: первое – на 134, второе – на 368 тыс. руб. Перечисленные в ведомостях станки, по мнению министра финансов, принадлежали к «самым обыкновенным типам», с успехом производились на российских машиностроительных заводах и лишь в редких случаях обходились дороже иностранных. Витте ссылался и на то, что «по крайней мере, другие ведомства вполне удовлетворяются станками русского производства»: в частности, все станки для мастерских Сибирской железной дороги были заказаны отечественным предприятиям, а часть их уже была получена.

Военный министр аргументировал необходимость приобретения зарубежных станков тем, что для работы оружейных и патронных заводов требовалась высокая точность оборудования, которую не могли обеспечить станки, пригодные для мастерских железных дорог. В ответ Витте отметил в ведомости военного министерства машины и оборудование, от которых не требовалась «точность до 0,1 точки», очевидно, не без ехидства поставив на первое место «трехжильный подводный кабель». Далее следовали фрикционные молоты, «обыкновенные токарные и сверлильные станки», которые, по мнению министра финансов, «несомненно, могли бы быть хорошо выполнены и фактически хорошо выполняются русскими заводами».

Витте ставил задачу создания собственной машиностроительной базы, способной обеспечить потребности других отраслей промышленности (и не в последнюю очередь промышленности военной). Исходя из этих соображений, в своем отзыве о зарубежных правительственных заказах за 1894 г. он высказывал пожелание, чтобы различные учреждения «выписывали специальные станки единичными экземплярами и переснимали бы с них копии в своих собственных мастерских или на частных русских заводах».

Возражения военного министра, что данная практика была сопряжена с потерей времени и не всегда давала положительный результат, отметились Витте на том основании, что «если потеря времени, вообще, при обыкновенных условиях, нежелательна, то таковая потеря в решительную минуту, при полной зависимости военного дела от зарубежных фабрик, может оказаться роковой». Министр финансов, таким образом, обнаруживал готовность пойти на риск и временные неудачи во имя создания отечественной промышленности, которой, по мысли Витте, отводилась важная роль в обеспечении геополитических и военно-стратегических интересов империи (10).

Рассмотренная выше дискуссия между главами военного и финансового ведомств разворачивалась исключительно в теоретической плоскости, реаль-

ной возможности повлиять на состав ведомостей отдельных правительственных учреждений у Витте не было, а высказываемые им замечания носили сугубо справочный характер. Тем не менее министр финансов стремился поставить под контроль ведомственные заказы машин и оборудования за границей.

К 1896 г. стало ясно, что ни Комитет министров, ни император не в состоянии разобраться в специальных и технических вопросах, препровождаемых на их усмотрение, и с этого времени отзывы министра финансов стали рассылаться непосредственно главам ведомств, которым они предназначались, а в компетенции императора оставались только решения относительно наиболее значительных заграничных правительственных заказов (11).

Однако правительственные учреждения продолжали формировать заказы независимо от мнения министра финансов. Во всеподданнейшем докладе, представленном Николаю II в феврале 1901 г., Витте отмечал, что «отзывы Министерства финансов, по-видимому, никакого влияния на изменение характера заказов не оказали, из года в год повторяются в отчетах те же объяснения, на сомнительной основательности которых министр финансов неоднократно позволял себе останавливать внимание ведомств» (12).

Приблизительно тогда же Витте распорядился, чтобы отчеты ведомств о заказах заграничных машин и оборудования передавались из Комитета министров для обсуждения в специальной комиссии при Министерстве финансов. Председателем комиссии являлся товарищ министра финансов, к участию привлекались чины ведомств, производящих заграничные заказы, а также технические эксперты и представители торгово-промышленных кругов. Отчеты отдельных ведомств и заключения комиссии затем рассматривались в Комитете министров, который отправлял их на утверждение императора. Предпринимая данный шаг, Витте, очевидно, преследовал двойную цель. С одной стороны, он хотел выяснить действительную потребность правительственных учреждений в иностранных машинах и оборудовании, полагаясь не только на собственное мнение, но и на суждения технических специалистов и промышленников. С другой стороны, министр финансов ссылкой на теоретиков и практиков машиностроительного дела стремился придать авторитет собственной точке зрения в глазах императора и тем самым склонить чашу весов в пользу желаемого решения.

Образованная в январе 1902 г. комиссия проанализировала отчеты ведомств за 1900 г. и составила списки изделий, приобретение которых за границей было признано допустимым. Комиссия постановила, что следовало различать две группы заграничных заказов.

К первой группе относились те виды машин и оборудования, которые в России не производились и, следовательно, могли быть свободно заказаны иностранным поставщиком. Во вторую группу попали те изделия, от изготовления которых отказались все российские фирмы, или качество которых, в случае производства на отечественных предприятиях, не удовлетворяло заданным параметрам. Для производства машин и оборудования в России

следовало использовать только отечественное сырье и материалы (за исключением тех, которых в России не имелось). Сборка машин из частей, выпущенных из-за границы, не могла считаться выполнением заказа внутри страны.

Согласно положению Комитета министров от 10 декабря 1902 г. правительственные ведомства при производстве заказов за границей должны были руководствоваться специальными списками, ежегодно составляемыми упоминавшейся выше комиссией при Министерстве финансов. В случае если та или иная машина не попадала в список или цена на нее на внутреннем рынке оказывалась завышенной, заказать ее за границей ведомство могло только по согласованию с Министерством финансов. Таким образом, Витте к концу своего пребывания на посту министра финансов удалось добиться издания правительственных циркуляров, обеспечивающих финансовому ведомству контроль над заграничными заказами казенных учреждений на машины и оборудование (13).

В то же время в тех случаях, когда без иностранного оборудования было действительно не обойтись, министр финансов сам выступал в роли ходатая о его беспошлинном ввозе. В декабре 1894 г. в Государственный совет им была направлена записка, в которой обосновывалась необходимость импорта осветительных аппаратов для маяков без уплаты таможенной пошлины.

По сведениям Министерства финансов, оптические стекла для маячных аппаратов к 1894 г. изготовлялись в Европе всего тремя заводами в Англии, Германии и Франции. При этом Витте не исключал возможности наладить аналогичное производство в России, в связи с чем предлагал установить льготу по ввозу осветительных аппаратов для маяков сроком на пять лет. В феврале 1895 г. положительное мнение Государственного совета по этому вопросу получило одобрение императора (14).

В целом С.Ю. Витте отличал взвешенный взгляд на проблему импорта машинного оборудования в Россию. С одной стороны, министр финансов понимал, что геополитические и торгово-промышленные интересы Российской империи требовали создания мощной промышленности, способной развиваться за счет внутренних ресурсов. Этим объясняются усилия Витте, направленные на сокращение притока иностранных машин в Россию и поддержку отечественного машиностроения как административными, так и таможенно-тарифными мерами. С другой стороны, когда стоявшие перед страной стратегические задачи (в частности, завоевание внешних рынков) вынуждали воспользоваться технологическими достижениями западноевропейских держав, Витте в ряде случаев шел на облегчение доступа зарубежного оборудования на российский рынок.

Аналогичным образом С.Ю. Витте смотрел на проблему казенного импорта машин и оборудования. Однако в данном вопросе ему приходилось сталкиваться с противодействием других ведомств, которые в силу различных, как надуманных, так и вполне основательных причин, стремились при всяком удобном случае разместить свои заказы за границей. Такое положение, разумеется, не устраивало Витте, оказывавшего покровительство рос-

сийской, в том числе машиностроительной, промышленности. Однако при всем том влиянии, которое Витте оказывал на общегосударственную экономическую политику, контроля над заграничными заказами казенных учреждений на машины и оборудование ему удалось добиться, как было показано выше, лишь к концу своей министерской деятельности. Как представляется, причиной тому был не только возросший авторитет Витте, но и экономический кризис 1899–1902 гг., актуализировавший задачи поддержки отечественной промышленности и сокращения заграничных платежей государства.

ПРИМЕЧАНИЯ

- (1) Цит. по: *Ананьич Б.В., Ганелин Р.Ш.* Сергей Юльевич Витте и его время. – СПб., 1999. – С. 3.
- (2) Об экономической политике С.Ю. Витте см.: *Ананьич Б.В.* Экономическая политика правительства. Реформы С.Ю. Витте // Кризис самодержавия в России 1895–1917. – Л., 1984. – С. 30–45; *Он же.* Государственный банк в экономической политике С.Ю. Витте // История Банка России. 1860–2010. – М., 2010. – Т. 1. – С. 230–235; *Ананьич Б.В., Ганелин Р.Ш.* Указ. соч.; *Корелин А.П., Степанов С.А.* С. Ю. Витте – финансист, политик, дипломат. – М., 1998.
- (3) Цит. по: Судьбы России. Доклады и записки государственных деятелей императорам о проблемах экономического развития страны (вторая половина XIX в.) / Подготовил к изд. Л.Е. Шепелев. – СПб., 1999. – С. 291.
- (4) Подробнее о таможенной политике России см.: *Витчевский В.* Торговая, таможенная и промышленная политика России со времен Петра Великого до наших дней. – СПб., 1909; *Соболев М.Н.* Таможенная политика России во второй половине XIX в. – Томск, 1911; *Струве П.Б.* Торговая политика России. – СПб., 1913; *Шуმიлов М.М.* Торговля и таможенное дело в России: становление, основные этапы развития (IX–XVII вв.). – СПб., 2006.
- (5) РГИА. – Ф. 1152. – Оп. 11: 1893 г. – Д. 224. – Л. 3об.
- (6) Там же. – Л. 11–11 об.
- (7) НСБ РГИА. – ПЗ-1618. Справка о законоположениях, касающихся вопроса о сокращении правительственных заказов за границей. – С. 1.
- (8) Там же. – С. 2.
- (9) НСБ РГИА. – ПЗ-1618. С.Ю. Витте А.Н. Куломзину (16 августа 1896 г.). – С. 1.
- (10) Там же. – С. 2–5.
- (11) НСБ РГИА. ПЗ-1618. Справка о законоположениях, касающихся вопроса о сокращении правительственных заказов за границей. – С. 2.
- (12) РГИА. – Ф. 40. – Оп. 1. – Д. 54. – Л. 62–65.
- (13) Там же. – С. 2–5.
- (14) РГИА. – Ф. 1152. – Оп. 12–1895. – Д. 3. – Л. 1–15.

REFERENCES

- (1) Tsit. po: *Anan'ich B.V., Ganelin R.Sh.* *Sergey Yul'evich Witte i ego vremya* [Sergey Yul'evich Witte and his time]. Saint Petersburg, 1999, p. 3.
- (2) On Witte's economic policy see: *Anan'ich B.V.* *Krizis samoderzhaviya v Rossii 1895–1917* [The crisis of autocracy in Russia 1895–1917]. Leningrad, 1984, p. 30–45; *Idem.*

- Istoriya Banka Rossii. 1860–2010* [History of the Bank of Russia]. Moscow, 2010, vol. 1, p. 230–235; Anan'ich B.V., Ganelin R.Sh. *Sergey Yul'evich Witte i ego vremya* [Sergey Yul'evich Witte and his time]; Korelin A.P., Stepanov S.A. *S. Yu. Vitte – finansist, politik, diplomat* [S. Yu. Vitte – financier, politician, diplomat]. Moscow, 1998.
- (3) Tsit. po: *Sud'by Rossii. Doklady i zapiski gosudarstvennykh deyateley imperatoram o problemakh ekonomicheskogo razvitiya strany (vtoraya polovina XIX v.)* [Destinies of Russia. Reports and notes of statesmen to emperors about problems of economic development of the country (the second half of the XIX century)]. Saint Petersburg, 1999, p. 291.
- (4) In more detail about customs policy of Russia see: Vitchevskiy V. *Torgovaya, tamozhennaya i promyshlennaya politika Rossii so vremen Petra Velikogo do nashikh dney* [Trade, customs and industrial policy of Russia since the time of Peter the Great up to now]. Saint Petersburg, 1909; Sobolev M.N. *Tamozhennaya politika Rossii vo vtoroy polovine XIX v.* [Customs policy of Russia in the second half of the XIX century]. Tomsk, 1911; Struve P.B. *Torgovaya politika Rossii* [Trade policy of Russia]. Saint Petersburg, 1913; Shumilov M.M. *Torgovlya i tamozhennoe delo v Rossii: stanovlenie, osnovnye etapy razvitiya (IX–XVII vv.)* [Trade and customs affairs in Russia: formation, main stages of development (the IX–XVII centuries)]. Saint Petersburg, 2006.
- (5) RGIA, f. 1152, op. 11–1893, d. 224, l. 3 back.
- (6) Ibid., ll. 11–11 back, 16.
- (7) NSB RGIA. PZ-1618, p. 1.
- (8) Ibid., p. 2.
- (9) Ibid., p. 1.
- (10) Ibid., p. 2–5.
- (11) Ibid., p. 2.
- (12) RGIA, f. 40, op. 1, d. 54, l. 62–65.
- (13) Ibid., p. 2–5.
- (14) RGIA, f. 1152, op. 12–1895, d. 3, l. 1–15.

YU. WITTE'S CUSTOMS POLICY AND REGULATION OF STATE IMPORT OF INDUSTRIAL EQUIPMENT

A.Yu. Petrov

Bank of Russia
Neglinnaja Str., 12, Moscow, Russia, 107016

K.V. Titov

Institute of World Economy and International Relations
of the Russian Academy of Sciences
Profsoyuznaya Str., 23, Moscow, Russia, 117997

The article considers state import of industrial equipment in the context of the customs regulation of Russia's foreign trade under S.Yu. Witte as the Minister of Finance (1892–1903). The analysis of archival data reveals the motives which drove various ministries of the

Russian empire when they gave preference to foreign producers rather than domestic ones. In the 1890s the Ministry of Finance, on the one hand, and other ministries, on the other hand, were debating the necessity of orders for foreign industrial equipment made by the Russian governmental bodies. The article studies the course and results of this interdepartmental struggle.

Key words: customs policy, state import, industrial equipment, S.Yu. Witte.