

Самарский федеральный исследовательский центр РАН

Тагирова Н.Ф.

**РОССИЯ И «ГОЛОВОЛОМКИ» МИРОВОГО РЫНКА ЗЕРНА**

**(конец XIX – начало XX в.:**

**институциональные аспекты интеграции различных акторов**

**Поволжского региона в российское и мировое экономическое  
пространство в условиях ранней глобализации**

# СОДЕРЖАНИЕ

Введение

Глава 1. Мировое экономическое пространство начала XX в.: новые тенденции и факторы влияния на рынок зерна.

1.1. Геополитическая атмосфера и геоэкономические факторы мировой торговли, 1870-е – 1914 гг.

1.2. Международные порты как «распределительные узлы» мирового хлебного коридора

1.3. Международное таможенное право, таможенная политика, таможенные войны и Россия

1.4. Элеваторы: технологии трансформируют и создают институты

Глава 2. Институты мирового рынка зерна и Россия: практический опыт и научное осмысление

2.1. Мировой зерновой рынок: общая характеристика

2.2. Российское зерно на мировом рынке

2.3. Организация торгов на мировом рынке зерна: взгляды с разных сторон

2.4. Институты российского экспорта интеграционного процесса.

Глава 3. Региональные акторы интеграции в мировой рынок зерна

Заключение

Литература

Приложение

В начале XX в. Россия занимала в мировой торговле место экспортера сельскохозяйственного сырья, преимущественное зерновых культур. При общей доле страны в мировом экспорте на уровне 4% (4,2% в 1913 г.) его пятая часть приходилась на российскую пшеницу. На рынке зерновых культур Россия была среди значимых «игроков».

В это время международные экономические отношения характеризуют принципиально новые явления, качественно менявшие и саму внешнюю торговлю стран, и ее ассортимент, организацию. В основе этих перемен лежали явления, которые политическая элита, деловой мир и экономическая наука лишь начали осмысливать и искать пути их применения. Среди этих явлений можно обозначить оформление мирового рынка как целостности (а не простой совокупности внешнеторговых операций стран-участников), международное разделение труда как основы международной торговли, образование общих международных институтов, норм и стандартов мировой торговли.

Среди многообразия ракурсов темы «Россия и мир в начале XX в.» вопросы институционального свойства занимают одно из главных мест. Практика, нормы, традиции мировой торговли создавали каркас экономических отношений, придавая им прочность и устойчивость. В периоды геополитических, технологических, организационных, научно-парадигмальных изменений именно институты (среди них и формальные, и неформальные) играют основополагающую роль в обществе. Хотя в периоды смены эпох от глобализации к локализации институты также подвержены коррекции.

Научно-теоретическое осмысление вопросов институциональных изменений в мировом хозяйстве, интеграции в него России возможно лишь на конкретно-историческом материале. Между тем в современной историографии относительно подробно исследованы видимые проявления

российского участия в мировой торговле: объемы. товарный ассортимент, главные направления товарных потоков.

В меньшей степени в историографии освещены направления торговли, еще меньше формы и формат экспортно-импортных операций, их участники и особенно региональные представители. Мы знаем, «что» вывозили из Российской империи, что продавали на международном рынке, но почти ничего не знаем о том, «как» продавали. Институциональные и акторные аспекты темы международного рынка и участия в нем России изучены весьма слабо. Если торговля, образно говоря, – это обмен и «кровеносная система» мировой хозяйственной деятельности, то имея представление о составе «крови» (товара), мы не знаем, по каким «венам» и «артериям», по каким правилам эта «кровь» движется. Здесь сохраняется много «белых пятен», дискуссионных вопросов как российского, так и международного рынка. Между тем эти важные исследовательские ракурсы имеют также и научно-практическую значимость..

Современная экономическая ситуация в мире характеризуется важными переменами. Эпоха глобализации, о которой много говорили на протяжении 1990-2020-х гг., переживает очередную трансформацию, в которой на первый план выступают процессы локализации и регионализации стран-участников мирохозяйственных связей. Такая смена господствующих тенденций оказывает влияние на все стороны внешней и внутренней жизни государств, России в том числе. Мы становимся свидетелями очередного циклического витка перемен в мире. Изучение подобных процессов, сходных по сути и имевших место в прошлом, играет огромную роль в познании как современных, так и прошлых реалий.

Период 1870-1914 гг. называют эпохой ранней глобализации, которую сменила Первая мировая война. Новый виток глобализации, уже современной, исследователи датируют периодом, наступившим примерно столетие спустя, то есть с конца 1970-х- начала 1990-х гг. (разрядка международной напряженности между СССР и США, перестройка в СССР и начало

радикальных рыночных реформ в РФ). Изучение различных экономических аспектов на схожих этапах (ранней и современной) глобализации в определенной степени приближает научное и экспертное сообщество к пониманию сложного комплекса вопросов участия России (Российской империи и РФ) во внешнеторговых связях.

**Цель работы:** исследовать практики, институциональные (правовые и культурные) нормы международной торговли зерном в конце XIX- начале XX вв. и на этой основе определить возможности и ограничения интеграции России в международное экономическое пространство.

Данная цель распадается на частные задачи:

- рассмотреть общую политическую атмосферу мирового экономического обмена и выявить геополитические факторы, влиявшие на организацию российской внешней торговли второй половины XIX- начала XX в.;
- изучить экономико-технологические основания международной торговли зерном и обозначить уровень технологического обеспечения внешней торговли России в «узлах» международных торговых коридоров (в морских портах);
- на основе статистических документов показать место России в мировой торговле зерном, определить главные направления товарных потоков, определить потенциальные возможности влияния России на мировую хлебную торговлю;
- на материалах российских источников изучить процесс создания международных институтов хлебной торговли, степень вовлеченности в них России, а также их влияния на российскую внешнюю и внутреннюю торговлю;
- обозначить институциональные границы, историко-культурную и региональную специфику участия основных акторов интеграционного процесса России в мировую зерновую торговлю.

**Методология и методы изучения.** Тема исследования рассматривается в трех основных плоскостях (геополитическая, институциональная и акторная). Это

изначально предполагает междисциплинарный анализ и использование методологии разных направлений исторической науки (политической истории, экономической истории и институциональной экономики). В связи с этим методологическим основанием исследования выступают разные научные концепции и теоретические подходы.

Историко-экономические сюжеты эпохи ранней глобализации рассматриваются в контексте геополитической концепции<sup>1</sup>, мир-системного и мир-экономического подхода (Ф. Бродель, И. Валлерстайн). Мир-система начала XX в. представляла собой европейский экономический центр, азиатскую периферию (колонии) и полу периферию (преимущественно страны Центральной и Восточной Европы)<sup>2</sup>. Европейские империи конкурировали между собой за влияние на периферийные и полу периферийные страны. Рассмотрение темы в этом ключе предполагает изучение господствующих практик в мирохозяйственных процессах и мировом обмене 1870-1910-х гг. и их влияние на Россию.

Технологические изменения также имеют глобальный характер. Мы рассматриваем технологические и институциональные изменения в России в контексте научной концепции «больших волн технологических революций» (К.Перес), которые «запускают» «большую волну» финансовых, экономических, организационных, институциональных, культурных изменений, охватывающих все общество<sup>3</sup>. В этом контексте мы рассматриваем обустройство инфраструктуры мирового рынка зерна (порты элеваторы, транспортные коммуникации). На этом фоне исследуется работа международных институтов хлебной торговли, а также работа российских экспортных организаций и деятельность отдельных ученых.

---

<sup>1</sup> Зеленва И.В. Геополитика и геостратегия России. XVIII – первая половина XIX века. 2-е изд. СПб., 2005. С. 7-69.

<sup>2</sup> Соколов В.В. Британская империя как геоэкономическая система (1603-1972). М., экономика, 2012. С. 11.

<sup>3</sup> Перес К. Технологические революции и финансовый капитал. Динамика пузырей и периодов процветания. Пер с англ. М., 2011. С. 23-102

**Институциональный подход** предполагает еще один ракурс изучения, в основе которого лежит признание цивилизационных и культурных особенностей народов, нашедших отражение в праве, нормах поведения, культурных и религиозных предпочтениях. (Д. Норт, Й. Шумпеттер). Институциональные аспекты темы предполагают использование методов институциональной экономики (Д. Норт, А. Аузан<sup>4</sup>), экономической истории. При этом анализ международного права в сфере мировой торговли выявление и изучение работы международных институтов и организаций, участие в них России позволяет исследовать влияние ранней глобализации на российскую внешнюю торговлю зерном.

Институционализация мирового рынка в конце XIX в. по времени совпадала с очередной технологической революцией, что нашло отражение и в вопросах организации экспорто-импортных отношений (обустройство портов, элеваторная система, оснащение торгового и железнодорожного транспорта соответствующим оборудованием и т.д.). В этих условиях научно-технический и научно-технологический обмен между странами также становится одним из каналов интеграции страны в мировое экономическое пространство. Культура страны современными экономистами названа важным компонентом экономического развития. Культура влияет на размер трансакционных издержек в каждой сделке по купле-продаже (культурные связи стимулируют торговлю), а радиус доверия - на круг экономических партнеров и союзников<sup>5</sup>. В современной историографии общепризнана связь между институтами и эффективностью<sup>6</sup>, отмечена реальная значимость знаний о неформальных институциональных отношениях (там же. С. 41).

---

<sup>4</sup> Аузан А.А. Культурные коды в экономике. Как ценности влияют на конкуренцию, демократию и благосостояние народа. М.: АСТ, 2022. 160 с.

<sup>5</sup> Аузан А.А. Никишина Е.Н. Социокультурная экономика: как культура влияет на экономику, а экономика — на культуру: курс лекций. М., 2021. С. 27,49,52. 200 с.

<sup>6</sup> Кембриджская экономическая история Европы нового и новейшего времени. Том 1. 1700-1870. Под ред. С.Бродберри и К. О’Рурка. Пер с англ. М., 2013. С. 41. 464 с.

<sup>6</sup> Там же. Т. 1, С. 9-10.

Осознавая сложность учета религиозных, этнических и языковых факторов в экономической сфере, современные экономисты используют методы институциональной экономики, опираясь на исторический материал.

Социальный капитал, человеческий капитал современная экономическая институциональная теория также обозначает как важные факторы развития. В исторической науке эти аспекты изучают в контексте акторного подхода.

Акторный подход предполагает встраивание жизненных историй важных персонажей второй половины XIX – начала XX в., причастных к организации внешней торговли страны и ее участию в международных экономических отношениях, в общую канву исторических событий и процессов рассматриваемого периода. Социальными акторами могли быть бюрократия, предприниматели, интеллигенция, представители других социальных групп (рабочие, крестьяне, интеллигенция)<sup>7</sup>. В отечественной историографии предпринята успешная попытка воссоздать контуры акторной инфраструктуры в России в эпоху модернизации на материалах Уральского региона. Акторами интеграционного процесса выступали и организации, объединившие представителей торгового бизнеса (биржи, Съезды представителей биржевой торговли и сельского хозяйства), правительственные организации (Российская экспортная палата, торговые музеи и т.д.).

Осознавая практическую сложность такого междисциплинарного подхода, невозможность учета всех и даже главных факторов международных отношений в рассматриваемую эпоху, мы стали своей задачей дать максимально широкую панораму процесса вхождения России в международное экономическое пространство в период ранней глобализации. Такой подход, безусловно, имеет свои ограничения, прежде всего связанные с возможной утратой глубины проработки отдельных сюжетов.

---

<sup>7</sup> Акторы российской модернизации (XVIII- начало XXв.): региональное измерение. Екатеринбург, 2016. С. 22-32. 316 с.



Тема исследуется преимущественно на общероссийском материале. а также данных по Поволжью.

**Источниковая база** данного исследования – преимущественно опубликованные источники. В конце XIX- начале XX в. издавалась огромное число работ самого разного направления и профиля.

Среди них – статистические обследования центральных правительственных ведомств, региональных статистических комитетов, земств. Отдельную группу составили аналитические материалы по отдельным актуальным вопросам внутренней и внешней торговли России, одним из наиболее обсуждаемых вопросов тогда был вопрос о пересмотре таможенного договора между Германией и Россией. Вопрос этот осуждался на самых разных уровнях – от уездных земств до Особой межведомственной комиссии. Значительное число публикаций было сделано императорскими Вольным Экономическим (ИВЭО) и Географическим (ИРГО) обществами (ИРГО). В этой группе источников них отчеты о командировках членов по губерниям, где работали биржевые общества (проф. А.Невзоров)<sup>8</sup>, обществ по районам хлебной производительности, материалы по обобщению итогов экономического развития мира (Гулишамбаров) и другие работы, в которых рассмотрены различные аспекты, позволяющие исследователю выявлять институциональные особенности зерновой торговли в России и других странах. Учебная литература (по торговле ведению, коммерческому делу) , первые советские учебники (по истории элеваторного дела) (Шумский) также могут быть рассмотрены как источники. Эти книги дают возможность воссоздать представления, научные подходы, методологические установки авторов – ученых, являвшихся активными участниками интеграционного процесса. Другую группу составили издания публичных популярных лекций видных ученых (Д.И. Менделеева, М.В. Кечеджи-Шаповалова, Л.Н.

---

<sup>8</sup> Невзоров А. Русские биржи. Отчет по командировке во внутренние губернии России в летние месяцы 1896 года. Юрьев, 1897. 223. с.т

Яснопольского, И.Х. Озерова и др.) о главных тенденциях и перспективах интеграции России в мировое рыночное пространство.

Документы общественных и представительских организаций делового мира, правительственных институций, среди них годовые отчеты о работы, обзоры отраслевых рынков, отраслей, внешней и внутренней торговли, - тех аспектов экономической жизни, которые интересовали русский деловой мир, также дают богатый материалы для изучения темы. Среди источников данной группы – материалы и отчеты Российской экспортной палаты<sup>9</sup>, Совета съездов представителей биржевой торговли и сельского хозяйства<sup>10</sup>.

Важную группу источников составили научные и популярные публикации первых лет Советской власти. До середины 1920- гг. в стране еще издавались серьезные научные исследования «старой буржуазной интеллигенции» - профессоров, имевших огромный опыт научной, практической работы. Многие из них были работниками советских учреждений – отделов Совета народных комиссаров, ВСНХ (Высшего совета народного хозяйства), издательских структур советского правительства. Их работы, имевшие обязательно указание на принадлежность к досоветскому прошлому, отмечалась сокращенной отметкой проф. (профессор). Работы ученых нового поколения издавались без такой отметки. Аналогичным было указание и на статус лектора в университетах страны. (Проф. В.М. Устинов, П.И. Лященко, проф. С. Фалькнер, С.Н. Литошенко, С.Г. Струмилин)

Научный потенциал опубликованных в конце XIX- начале XX вв., включая работы первых лет советской власти работ, не использован до конца и сегодня. Многие книги имели небольшой тираж, не вошли в перечень наиболее популярных и используемых источников, а потому часто остаются вне поля зрения современных историков. В то же время разн плановость

---

<sup>9</sup> Российская экспортная палата. Отчет за 1913 год. СПб, 1914.

<sup>10</sup> Отчеты Совета съездов о его деятельности – ежегодные, Доклады и материалы по вопросам, обсуждаемым на очередных съездах и Обзор деятельности Всероссийской биржевой организации за первое десятилетие ее существования (1906-1916 г.). Пг., 1916.

изучаемых тем требует комплексного подхода и междисциплинарного подхода при использовании данных источников.

### **Историография темы.**

В научно-теоретическом и научно-историческом плане вопрос об экономической интеграции России в мировое экономическое пространство, с точки зрения институционального развития связан с анализом процессов модернизации различных секторов экономики в начале XX в., изучением внешнеэкономических связей, вопросов организации внешней торговли и в целом роли России в мировой хозяйственной системе.

Кроме того, а лучше, прежде всего, хлеб, зерно – основа питания человека в любые исторические периоды, его необходимая жизненная потребность. И все, что связано с обеспечением человека, народов и государств продовольствием в каждый момент времени играет важнейшую роль и в материальной, и социально-психологической жизни общества. Именно хлебный вопрос часто выступал триггером многих революций, имевших место в истории прошлых веков.

В советской историографии хлебной торговли можно условно выделить несколько основных направлений, каждое из которых в той или иной степени касается вопросов российского участия в международных торгах зерном. По нашему мнению, это:

1. Общеэкономические работы, в которых значительное место занимают анализ объемов экспортно-импортных операций, масштабов вывоза зерна и связанной с этим таможенной и финансовой политики (Б.В.Ананьич, В.И.Бовыкин, В.С.Дякин, А.П.Корелин, Т.М. Китанина), в которых создана база для изучения торгово-экономической жизни страны.
2. Мировая хозяйственная и торговая конъюнктура, влияние мирового аграрного кризиса на сельское хозяйство и аграрный экспорт (Н.А. Егiazарова, Т.Ф. Измestьева, А.С. Нифонтов, Н.С. Хамитбаева).

3. Финансовые аспекты государственной политики и деятельность банков, прежде всего Государственного Банка и кредитные возможности аграрных товаропроизводителей (И.Ф. Гиндин, А.М. Анфимов, В.И. Бовыкин и др.).
4. Работы по внутренней и внешней торговле страны, где зерновой экспорт занимал ведущее место (П.И. Лященко, Э.А. Алавердов, Г.А. Дихтяр, Б.А. Кругляк и др.)
5. Региональные исследования, характеризующие вклад зернопроизводящих территорий в общероссийские торговые взаимоотношения (В.Н. Ратушняк, Х.Ф. Усманов, П.С. Кабытов, Н.Л. Клейн и др.)

В современной российской историографии наряду с этими традиционными направлениями все большее внимание получают новые локальные сюжеты, вносящие дополнительные краски в многоцветную палитру всероссийского рынка Российской империи. Отметим работы по изучению страновых приоритетов хлебного экспорта, состоянию портовой, железнодорожной инфраструктуры, по обеспечению зерновой торговли возможностями складирования и хранения, страхования грузов<sup>11</sup>.

Активно разрабатываются институциональные сюжеты о вкладе отдельных представителей власти и бизнес-элиты в формирование позитивного торгово-экономического образа России за рубежом (А.Е. Смирнов, Л.В. Олышанская), о деятельности различных бирж и биржевых обществ (С.С. Щетинин), торговых и банкирских домов, дипломатических и консульских служб различных Министерств империи, выполнявших информационно-аналитические работы по рассматриваемой теме и т.д. (О.М. Торшина). Вопросы внешней торговли рассматривают и в цифровой истории. На основе создания баз данных по вопросам внешней торговли, анализа финансовых и торговых потоков с помощью геоинформационных технологий

---

<sup>11</sup> Китанина Т.М. Хлебная торговля России в конце XIX - начале XX века. Стратегия выживания, модернизационные процессы, правительственная политика. СПб., 2011; Чжан Гуансян Перевозка основных товаров по Волге и экономическое развитие России в период новой истории (1850-1913 гг.)//Экономическая история. Ежегодник 2020. М., ИРИ РАН, 2021. С. 21-57.

исследователи делают выводы, связанные с пространственными аспектами зернового, финансового рынков (С.А. Саломатина, Валетов В.Я., И.М. Гарскова и др.). Сохраняется и активно развивается региональная тематика (В.В. Морозан, М.И. Роднов, В.М. Рынков и др.).

Сложные темы экономических интересов во внешней торговле находят отражение в работах историков<sup>12</sup>, юристов<sup>13</sup>, экономистов<sup>14</sup>, однако их не много. В историографии сохраняются полярные позиции, есть недостаточно изученные аспекты, что не позволяет говорить об исчерпанности темы. В частности, на наш взгляд, недостаточно изучена сама организация экспортно-импортных операций, их географические, государственные, культурные, социальные и институциональные возможности, правила и ограничения.

Институциональные аспекты внешней торговли России исследуются и западноевропейскими исследователями (С. Томпстон, В. Сартор). С.Р. Томпстон, рассматривая различные аспекты, связанные со специализацией и разделением труда в сфере внешней торговли России, отметил, что технический прогресс в западных странах (особенно телеграфное сообщение, паровое судоходство), начавшийся ранее, чем в России, ослабил ее позиции на мировом рынке<sup>15</sup>. В портах был низкий уровень механизации, не хватало удобных гаваней для большегрузных судов. Эти технические неудобства увеличивали издержки, удорожали погрузочно-разгрузочные работы и т.д.<sup>16</sup>.

---

<sup>12</sup> Нарыкова М.В. Международные инструменты защиты аграрных интересов России накануне Первой мировой войны// Северо-Запад в аграрной истории России. Межвузовский тематический сборник научных трудов. Вып. 24. Отв. Ред. В.Н. Никулин. Калининград 2018. С. 157-164; Шкунов В.Н. Русская православная церковь в системе внешней торговли России с древнейших времен до 1917 года. Ульяновск, 2013. Гл. 7.

<sup>13</sup> Жолобова Г.А. Правовое регулирование торгово-промышленных отношений в пореформенной России. 1881-1913 гг. Автореферат дис. ...канд. юр. Наук. М., 2001.

<sup>14</sup> Аузан А.А. Культурные коды экономики: Как ценности влияют на конкуренцию, демократию и благосостояние народа. М., 2022; Щербинин С.С. Становление и развитие биржевой торговли в России 1703-1914 гг. Автореферат дис. ...канд. экон. наук. М., 2011 – 23 с.

<sup>15</sup> Томпстон С. Указ. Соч., с. 63.

<sup>16</sup> К примеру, в Одессе стоимость погрузки 1 пуда зерна составляла 5,5 – 6 коп., тогда как в Европе подобные работы обходились в 1 – 1,5 коп – Там же. С. 71.

Влияло даже то, что вплоть до 1914 г. в деловой переписке России преобладало почтовое, а не телеграфное сообщение<sup>17</sup>. С. Томптстон отмечает еще одну «линию связи» - в государственной тарифной политике. Протяженность железнодорожных путей, проложенных из регионов к портам, определяла «стоимость» этой связи. С. Томптстон считает, что это влияние не было определяющим для российского экспортера<sup>18</sup>. Но для российского производителя тарифная политика была важна, так как «перестраивала» положение зернопроизводящих районов «на карте» хлебного рынка страны. Кроме того, вопросы таможенных тарифов, устанавливаемых государством на различные товары, существенно влияли на зерновую торговлю.

В то же время проведенные в 2000-е гг. исследования позволяют делать новые обобщения, связанные с характеристикой различных сторон рыночной торговли зерном в России в начале XX в.

Широта тематики исследования, с одной стороны, не дает возможности компактно анализировать историографию (историческую, экономическую, в том числе по периодам). При этом, с другой стороны, объект предмет изучения сами по себе представляют самостоятельное поле научных исследований, в большой степени дискуссионных и находящихся в стадии научного осмысления. Предмет изучения: «деятельность региональных акторов», направленная на «интеграцию России в мировое рыночное пространство» означает, с нашей точки зрения, сосредоточения внимания исследователя на:

а) **воссоздании** контуров региональной акторной инфраструктуры (социальной), **обосновании** того, кто (индивиды, социальные группы, профессиональные союзы и т.д.) и на каком основании могут быть причислены к акторам интеграционного процесса;

б) **понимании**, что представлял собой интеграционный процесс в начале XX в., какие шаги и действия акторов (международного, российского,

---

<sup>17</sup> Там же. С. 75.

<sup>18</sup> Томптстон С.Р. Российская внешняя торговля XIX – начала XX в. М., 2008. С.21.

регионального) уровней способствовали интеграции страны в мировое рыночное пространство;

в) **характеристике** основных терминов, используемых в научной литературе для описания «мировой торговли», «мирового хозяйства», «мирового рынка». Термин «мировой рынок» вошел в употребление самом конце XIX в. и по настоящее время, первой четверти XXI в., имеет неоднозначную оценку; **конструировании** основных элементов (составных частей) мирового рынка зерна как системы экономических отношений;

г) **поиске признаков** глобализации в мировой экономике и экономической интеграции стран ( в нашем случае России) в мировое экономическое пространство в конце XIX- начале XX в. для подтверждения (опровержения) наличия глобализационных процессов раннего этапа.

По каждому из этих дискуссионных направлений поиска существуют предметные поля, самостоятельная тематика исследований. Автор осознает невозможность полно осветить все обозначенные ею аспекты. Мы только хотели привлечь внимание читателей, историков- профессионалов и всех интересующихся историко-экономической стороной Российского прошлого, к необычайной сложности и многообразию этих процессов, которые современникам событий и процессов были не подвластны. В полной мере не подвластны они нам и сейчас, на исходе первой четверти XXI столетия.

Такое понимание своей задачи и предопределило название книги «Головоломки» мирового рынка зерна и Россия.

## **Глава 1. Мировое экономическое пространство начала XX в.: новые тенденции и факторы влияния на рынок зерна.**

*Аннотация главы.* Выделено несколько уровней геополитической атмосферы мировой торговли, которые оказывали сильное, часто разнонаправленное воздействие на мировую экономику. Отмечено нарастание конкурентной борьбы на европейском континенте двух наиболее развитых промышленных держав, Британской империи и Германской империи за сферы влияния, за ближайшие рынки сбыта промышленных товаров, за лучшие условия торговли. Международные торговые отношения в конце XIX в. все исследователи и наблюдатели этой конкуренции оценивали, как настоящую и ожесточенную войну.

Показана позиция России в европейском торгово-экономическом соперничестве. Она определялась возможностями последствий военных конфликтов XIX в. (Крымской войны, русско-турецкой войны 1877-1878 гг.) и правом пользования черноморскими портами и Проливами (Босфор и Дарданеллы). Отдельный сюжет посвящен международной таможенной (тарифной) политике. Рассмотрена таможенная война Германии и России 1892-1894 гг.

Дана характеристика технологического обеспечения главных элементов российской и международной инфраструктуры – международных портов как главных узлов торговли, элеваторов, зернохранилищ.

### **1.1. Геополитическая атмосфера и геоэкономические факторы мировой торговли, 1870-е – 1914 гг.**

Термин «ранняя глобализация» - термин, применяемый для обозначения международных и общемировых процессов 1870-1914 гг. – относительно новый. В исторической науке еще только разворачивается дискуссия относительно его содержания, главного системообразующего смысла<sup>19</sup>. И хотя часть исследователей считают такие дискуссии малопродуктивными<sup>20</sup>, они дают возможность формализовать ряд концепций, уже вошедших в научный оборот. Подходы, связанные с рассмотрением глобализации как научного дискурса, явления государственной политики и проекта, как исторического

---

<sup>19</sup> Синдеев А.А. Как изучать глобализацию? (О дискуссии, начатой в «Vierteljahrshefte fur Zeitgeschichte»)// Новая и новейшая история. 2022. № 1. С. 18-29.

<sup>20</sup> Зеленева И.В. Геополитика и геостратегия России. XVIII- первая половина XIX вка. СПб., 2005. С. 5.



феномена, имеющего волновой характер<sup>21</sup>, расширяют горизонты научных обобщений историков, изучающих конкретно-исторический материал.

Вне зависимости от этой разворачивающейся научной дискуссии о глобализации заметим, что «предшественниками» этого термина были другие, еще сохраняющие свою актуальность. Прежде всего это термин «империализм», введенный в обращение английским экономистом А.Гоббсон (1902 г.), термины немецкого происхождения «мировое хозяйство» (Г.Шмоллер) и «мировой рынок» (А.Л.Парвус (Гельфанд)). Разные термины, обозначавшие «учащение» (увеличение) и качественное изменение контактов между странами фиксировали внимание исследователей на разных фокусах:

- империалистических противоречиях и военных конфликтах между империями, колониальной (завоевательной) политике и экспансии на новые территории;
- общем характере мирового производства, ориентированного на обмен продуктами сельского хозяйства и промышленного производства. В основе такого обмена виделось международное разделение труда;
- формах экономических связей между государствами: обмене (сырьем, товарами, ценными бумагами), транспортных коммуникаций, организации международных сделок по купле-продаже товаров.

Каждый из этих подходов акцентировал внимание на имевших место в мировой истории процессах, создавая научно обоснованную, логически выстроенную модель взаимодействия государств.

В реальной действительности ситуация была сложнее и многообразнее, но каждый концептуальный подход «подсвечивает» другой, дополняя и обогащая междисциплинарное исследование.

Рассмотрение международных экономических отношений в этот период высвечивает несколько направлений (ракурсов).

**Черноморское и Средиземноморское направление.** К концу XIX в. времени европейские империи признали права Османской империи (Турции)

---

<sup>21</sup> Синдеев А.А. Указ соч. С. 22-23.

и России на Черном море и причерноморские территории по итогам русско-турецкой войны 1877-1878 гг. Этому признанию предшествовало более чем полутравековая борьба за господство на Черном море. Главными оппонентами России в Черном море были Турция (Османская империя) и поддерживавшая ее Англия. С развертыванием индустриального технологического прогресса, охватившего в том числе и морское (военное и торговое) судоходство, обустройство портов и портовых территорий, конкурентная борьба стала более сложной и дорогостоящей, в нее включились и другие государства, прежде всего Германия, которая благодаря инвестициям в железнодорожное строительство Турции усиливала свое влияние здесь, а также Франция – кредитовавшая Порту, Австро-Венгрия и Италия. В целом на протяжении XIX в. положение России в черноморском регионе возрастало<sup>22</sup>, хотя и здесь были приливы-отливы, в начале XX в. постоянная многоплановая дипломатическая борьба и отстаивание своих национальных интересов не только в соперничестве Турцией, Англией, и другими государствами продолжалась<sup>23</sup>.

Международное юридическое признание права России на плавание в Черноморском бассейне (Черное, Азовское, Каспийское моря), владение территориями Северного и Восточного Причерноморья, значительно усиливало статус Российской империи как морской державы. Но по итогам русско-турецкой войны 1877-1878 гг. и Берлинского конгресса военные достижения страны ограничивались Черным морем. Западное Причерноморье, Балканский полуостров – территории, позволявшие выходить из Черного моря к проливам Босфор и Дарданеллы и далее в Средиземное море и океанские торговые коридоры оставались «горячей зоной», куда западные империи тщательно ограничивали доступ России.

---

<sup>22</sup> Россия и черноморские проливы (XVIII- XX столетия). Отв. ред Л.Н.Нежинский, А.В. Игнатьев. М.: Международные отношения, 1999. 558 с. С. 508.

<sup>23</sup> Россия и черноморские проливы (XVIII- XX столетия). Отв. ред Л.Н. Нежинский, А.В. Игнатьев. М.: Международные отношения, 1999. С. 509.с.

Международный расклад сил, сложившийся еще в XV в. (1453 г.), состоял в том, что большая часть Средиземного моря (океана, середины Земли, как его иногда называли) и окружающих его территорий находились во власти Османской империи (Турции). К 1870-м гг. былая военная мощь страны без военной поддержки извне уже не могла проявляться в полной мере. А ее периферийные территории, в том числе Балканский полуостров, превращались в «лакомую приманку» для всех европейских империй. На Балканах компактно проживали народы разного вероисповедания, элиты которых имели разные предпочтения в зависимости от личных, групповых, национальных, региональных интересов. национальные движения за национальную государственную независимость от Турции и экономическую самостоятельность проявлялись во множестве различных национальных движений. Здесь жили не просто народы, имевшие древнюю историю, но утратившие государственность, но и разного вероисповедания: хорваты были католиками, греки и сербы – православными, албанцы – мусульманами, Палестина населена иудеями. Административный аппарата Османской империи составляли мусульмане. Вопросы управления с учетом этнических и религиозных предпочтений в провинциях Османской империи бывал также темой международных переговоров и давления со стороны европейских более сильных партнеров.

Европейские империи стремились к усилению своего влияния на Балканах (путем территориального присоединения, проникновения на внутренние рынки), что приводило к неявно выраженным конфликтам между ними. Все это составляло сложнейших комплекс международных отношений, именуемых «восточным вопросом», «пороховым погребом Европы». Именно здесь произошло столкновение, приведшее к Первой мировой войне.

Балканский вопрос стал важнейшей частью международной политики и экономической борьбы рассматриваемого периода, который сегодня называют ранней глобализацией. Антироссийские закулисные (сепаратные и тайные) переговоры и коалиции, создаваемые европейскими империями, создавали

неравноправные условия для международных переговоров и ставили Россию в проигрышную позицию. Решения Берлинского конгресса остались в силе до Балканского конгресса 1912-1913 г.

Российские деловые круги ясно понимали, что выход на внешние рынки – непростая задача, решение которой зависит не только от военных, но и экономических, дипломатических и политических нюансов, предугадать и предвидеть которые невозможно. Деловая пресса («Голос», «Биржевые ведомости», «Новое время» отмечали, что Россия не достигла усиления своего влияния на Средиземноморском пути и необходимо сосредоточиться над внутренними вопросами»<sup>24</sup>.

Таким образом, в течение последней четверти XIX (1878) – начала XX в. (1912), с точки зрения мировой политики участие (выход) России в мировой торговле было крайне неблагоприятным и трудным. Позиции Австро-Венгрии, которая контролировала экспорт зерна по Дунаю, в лондонских портах были сильнее, чем российские (и по протяженности пути, и по возможности задешево скупать и поставлять в Лондон зерно балканских территорий). Россия в этот период имела далеко не благоприятные международные условия для зернового экспорта. По Берлинскому конгрессу она утратила многие прежние позиции. И кроме того общественное мнение (в том числе бизнес сообщества) в России разделилось. Были те, кто обвинял российскую дипломатию, в том числе в утрате экономических возможностей, и те, кто говорил о том, что сделан максимум (Славянофилы Аксаков И.С.- нелепость и надругательство над Россией).

Дипломатические и политическое поражение России 1878 г. подтолкнуло российское бизнес-сообщество к поиску других вариантов продвижения российских товаров. Уже в начале XX столетия, особенно после русско-японской войны, стали изучать конъюнктуру и особенности турецких,

---

<sup>24</sup> Восточный вопрос во внутренней политике России. Конец XVIII – начало XX в. М.: Наука, 1978 С. 235.

балканских, ближневосточных, азиатских рынков, В Турцию были посланы торговые агенты для изучения местных рынков и обсуждения вопроса с заинтересованными сторонами. При генеральных консульствах (Константинополь и Смирна) в 1909-1910 гг. действовали торговые комитеты, коммерческие представительства разных фирм. Интерес к экономической культуре других государств проявился в создании общественных организаций, изучавших культурно-экономические вопросы. В 1908 г. в Москве образовано Общество славянской культуры (председатель академик - лингвист Корш Ф.Е.), в Петербурге - Общество славянской взаимности. Интеллектуальное сообщество торгово-экономического направления (М.В. Кечеджи-Шаповалов) всячески продвигало идею расширения экономических контактов России с балканскими народами и ставили в пример опыт экономического проникновения Германии и Австро-Венгрии в Болгарию, Сербию. Их опыт состоял в институциональном и культурном проникновении на рынки Восточной и Южной Европы. Этим занимались «агенты влияния» - многочисленные коммивояжеры, торговые представители различных фирм и компаний.

Таким образом, в начале XX в. экономические потребности России – выход на внешние рынки зерна – обрела множеством других, не менее важных и связанных с экспортом напрямую или косвенно - экономических, культурных и военных, дипломатических и политических возможностей.

### **Проливы: экономические интересы и экономические возможности России.**

Еще одной ее горячей темой называют **вопрос Проливов**. Он рассматривался как часть восточного вопроса. В широком смысле термин «Средиземное, Черное море» включал в себя целый комплекс других морей (Азовское, Черное, Эгейское, Мраморное, Адриатическое), Керченский пролив между Азовским и Черным морем, Проливы Босфор и Дарданеллы, - все это составляло комплекс южной мировой торговли зерном. Здесь большую роль играли не только геоэкономика, но и геополитика. И шлейф

предыдущих поражений и побед (военных, дипломатических) тянулся издалека. К концу XIX в. Россия владела примерно тремя пятими частями всей протяженности черноморского побережья (если считать по периметру), она неоспоримо оказывала влияние на ситуацию в Средиземноморье и Балканах, но не в той «в какой этого желала и добивалась дипломатия Петербурга, в силу ряда причин»<sup>25</sup>. В 1833-1856 г. над Проливами был установлен протекторат России, но по итогам Крымской войны (1853-1856 гг.) и заключенного Парижского договора в 1856-1878 г. позиции России были значительно ослаблены, что, по мнению<sup>26</sup> российских историков, означало, что страну «отбросило на несколько десятилетий назад».

Несмотря на то, что начала XIX в. (1833 г. Андрианопольский международный договор) существовало согласие о беспрепятственном прохождении через Проливы торговых судов разных стран, весь XIX в. сохранялись разные «нюансы», обусловленные политическими интересами европейских империй. Среди них прибрежные страны Черного моря Россия, Турция, а также Британия, а с 1870-х гг. Германия, Франция, прибрежные земли Средиземного моря (Австро-Венгрия, Италия), а также отдаленные турецкие провинции (Бессарабия, Дунайские княжества, Болгария, Сербия, Черногория, Босния и Герцеговина Албания, Греция) и острова (Крит, Кипр), - все эти территории в той или иной степени имели интерес к теме Проливов. Тема Проливов была не просто геополитической темой. Она играла важную роль в международных обсуждениях довоенной (до 1914 г.) и послевоенной истории, а также составной частью международных зерновых контрактов. Страховые контракты обговаривали условия страхования грузов, учитывая возможные ситуации в случае закрытия Дарданелл или Гибралтарского

---

<sup>25</sup> Россия и черноморские проливы (XVIII- XX столетия). Отв. ред Л.Н.Нежинский, А.В. Игнатьев. М.: Международные отношения, 1999. 558 с. С. 509-510.

<sup>26</sup> Там же.

пролива, другие международные торговые контракты делали ряд допущений, связанные с увеличением срока погрузки-разгрузки товара<sup>27</sup>.

Южное направление внешней торговли доля России имело чрезвычайно важное значение. Через Черное море шел импорт-экспорт товаров, даже временное закрытие Проливов для русских торговых судов (в 1912 и 1913 гг.) тяжело отразилось на торговле и промышленности юга России. В начале XX Проливы были для России важным морским путем, соединявшим ее с внешними рынками (Таблица 1).

Таблица 1. Общи объем ввоза-вывоза товаров (тыс. тонн) из российских морских портов (1913 г.).

	Ввоз, тыс. тонн	проценты	Вывоз, тыс. тонн	проценты
Черное и Азовское моря	11 086	59,4	921	10,2
Балтийское море	5 857	31,4	7 515	83,1
Каспийское море	143	0,7	123	1,4
Белое море	1 506	8,1	128	1,4
Тихий океан	61	0,3	351	3,9
всего	18653	100	9038	100

Восточный вопрос во внешней политике России. Конец XVIII- начало XX в. М.: Наука, 1978. С. 303. Они взяли из: сноски на Hoschiller M. L Europe devant Constantinopol. Paris. 1916. с. 99.

**Экономические войны и экономическое соперничество европейских империй.** После франко-прусской войны 1870-1871 гг. и образования Германской империи ей понадобилось примерно 20-25 лет для того, чтобы занять значимый статус среди других, уже достаточно «старых» империй – Британской, Российской, Османской. Так же, как и Австро-Венгерская империя, образованная союзом государств в 1867 г., она формировала собственное экономическое пространство, ориентируясь на соседние европейские страны. Германская империя, имея экспансионистские планы, готовилась к активному вытеснению отсюда других активных участников.

---

<sup>27</sup> См. Волков А.Ф. Курс международной хлебной торговли. М., 1928. С. 225 и др.

Конкурентная борьба Британии, Франции и Германии шла на восточных рынках, под которыми понимались рынки сбыта Балканского полуострова, России, Турции, Персии Китая и Индии. Ближайшими, а потому и дешевыми с точки зрения затрат на продвижение были рынки Балканского полуострова и Россия. Причем политические, дипломатические, технические и технологические, конъюнктурные иные аспекты менялись так быстро, что экономическая жизнь, по словам И.М. Кулишера, «в наше лихорадочное время постоянно меняет свой цвет»<sup>28</sup>.

Конкуренция современниками в различных государствах-империях Европы рассматривалась как война на «экономическом фронте», причем не менее опасная, чем на поле сражения, напротив, чаще даже «более изощренная»<sup>29</sup>. Тревоги и опасения были весьма обоснованны: объемы промышленного экспорта Германии росли гораздо быстрее, чем из Англии, Франции, Бельгии. «Надо снять розовые очки и посмотреть на действительность открытыми глазами»: «Германия имела неоспоримые преимущества на мировом рынке уже в начале XX в...повсюду ее конкуренция выбивает дно бочки», - цитировал И.М. Кулишер переводные английские издания<sup>30</sup>. Для многих экономистов той поры отсутствие экономических терминов для обозначения экономического проигрыша, поражения часто приводило к использованию эмоциональных оценок, что свидетельствовало о явной невозможности объяснить происходившее на мировом рынке.

**Господство Великобритании** в мировой торговле сложилось исторически. Одержав победу в англо-голландских войнах в середине XVII в., она стала «владычицей морей», в следующем столетии - «мастерской мира». Начиная с Навигационных актов Кромвеля (1651 г., отменены в 1849 г.), страна последовательно проводила внешнеторговую политику, которая строилась на

---

<sup>28</sup> Кулишер И.М. Германский экспорт и борьба с ним. С. 25

<sup>29</sup> Кулишер И.М. Германский экспорт и борьба с ним. Пг., 1915. С. 2.

<sup>30</sup> Кулишер И.М. Германский экспорт и борьба с ним. С. 7.



принципах наибольшего благоприятствования в мировой торговле исключительно британским товарам. Вплоть до середины XIX в. Британия занимала первое место в мировом товарообороте, а первое место в британском импорте (ввозе) занимал хлопок-сырец, привозимый из колониальной Индии США.

Британия занимала ведущее место в реэкспорте или (транзите) товаров, поступавших в Европу. Будучи главным посредником в мировой торговле Британия развивала посредническую функцию, опираясь на собственные транспортные средства.

Английский торговый флот в 1842 г. насчитывал 42 тыс. кораблей (паровых и парусных) водоизмещением в 4,8 млн. тонн. Через 30 лет (1873 г.) число судов торгового флота достигло 65 тыс. с водоизмещением 21,8 млн. т.<sup>31</sup>. И даже в конце XIX в. (1890) Великобритания владела 45% мирового торгового флота. Военный флот – опора торгового также был достаточно большим. Вся эта мощь была направлена и на контроль важнейших торговых путей. Британия контролировала торговые пути в Индийском океане (владея Индией, Южной Африкой, Австралией), западным и восточным побережьем Средиземного моря (остров Мальта), распространяла свое влияние на Египет, особенно с покупкой Суэцкого канала.

В контексте институциональной теории и экономической истории можно отметить, что долговременная цель Британии состояла прежде всего в удержании первенства и расширении торговли, а не ее модернизации. И в этом проявлялся культурный код, который российский экономист А.А. Аузан называет «долгим мышлением»<sup>32</sup>.

Британия, как видим, использовала разные средства для реализации этой долговременной стратегии. В исторической литературе отмечено, каким образом шло проникновение на европейский рынок английских

---

<sup>31</sup> Поваляева Т.И. История мировой экономики и международных экономических отношений. Минск, 2006. С.92-93

<sup>32</sup> Аузан А.А. Культурные коды в экономике. Как ценности влияют на конкуренцию, демократию и благосостояние народа. М., 2022. С. 56-160 с.

хлопчатобумажных тканей в начале XIX века: в первые годы промышленного переворота англичане запретили ввозить в Европу индийский хлопок, пробивая таким образом дорогу английскому промышленному текстилю. В 1840-е годы в Китае Англия вела «опиумные войны»<sup>33</sup>, насадив потребность в опиуме у подавляющей части населения страны, а затем провозгласив там «политику открытых дверей».

Еще один из способов – создание рынка новых товаров, формирование новых потребностей, а затем их последующее и целенаправленное удовлетворение. В XIX в. в самой Европе значительно выросло потребление чая. Обеспечение европейцев чаем «легло на плечи» английских торговцев. Закрепив позиции в мировой торговле, Британия заявила о переходе к свободной торговле (free trade), отменив огромную часть экспортных пошлин и понизив пошлины на ввоз товаров

Британия на протяжении XIX в. изменяла средства внешнеторговой политики. Таможенное регулирование и защита собственных торговых интересов – также традиционное английское средство. Первоначальный жесткий протекционизм и усложнение проникновения иностранных товаров на британский рынок путем повышения ввозных пошлин сменился фритредерством – беспошлинной торговлей с европейскими странами. Этот акт для страны – экономического и политического лидера, центра системы мирохозяйственных связей – был своеобразным способом давления на партнеров с целью обеспечить доступ британских товаров на рынки других стран»<sup>34</sup>. При минимальном или нулевом обложении английских товаров таможенными пошлинами они имели исключительные преимущества (в цене, не обязательно в качестве) перед другими аналогичными товарами, произведенными в других странах. **Двойная игра** – протекционизм и

---

<sup>33</sup> Повалихина Т.И. История мировой экономики. С. 94. Одновременно с ввозом опиума Британия открывала по Нанкинскому договору для себя 5 свободных китайских портов: Шанхай, Нинбо, Фучжоу, Ганчжоу, Сямынь.

<sup>34</sup> Соколов В.В. Британская империя как геоэкономическая система (1603-1972). М., 2012. С. 11.

фритредерство- в зависимости от ситуации использовалась Британией как политическое и экономическое средство решения долговременной экономической цели – мирового торговое лидерство. Официальный имидж «свободной страны» разбивался в английских портах, где действовали самые строгие таможенные правила контроля. «Англия отнюдь не страна свободного ввоза, а наоборот, взимает довольно высокие пошлины, составляющие значительную часть ее доходов.. вообще, неудобнее английского контроля трудно что-либо вообразить и он, по словам англичан, страшно задерживает движение», - отмечал эксперт мировой хлебной торговли А.Ф. Волков в начале 1920-х гг.<sup>35</sup>.

В 1860-1870-е гг. в мире начался возврат к новому протекционизму, но этот процесс был сложным и противоречивым.

В английской экономической истории важное место принадлежит хлебным законам и их отмене в 1844-1846 гг. Долгое время в целях защиты аграрного предпринимательства в стране действовал запрет на ввоз импортного зерна. (Хлебные законы). Их отмена имел мировой резонанс. Прежде всего она скорректировала долговременную цель: сохранение мирового торгового лидерства за счет промышленного превосходства. Принцип разделения труда (идея А.Смита) был распространен за пределы национальной экономики и вынесен как руководящий и для мировой торговли. Это означало, что Британия, избрав преимущественно промышленную специализацию, намерена завозить в страну продовольственное сырье (чужой хлеб прежде всего), но вывозить промышленные товары и, главное, - контролировать обмен всего мирового товарооборота. Отмена хлебных законов в стране, первой завершившей промышленную революцию, означала переход и мировой экономики на новый уровень развития.

---

<sup>35</sup> Волков А.Ф. Курс международной хлебной торговли. СПб.. Типография Редакции периодических изданий Министерства финансов. 1910. С. 378.

Так была заложена специализация в сфере торговли в эпоху промышленного капитализма. И главную роль в промышленном экспорте заняла Англия. Сельскохозяйственная продукция (зерно, корма, животные продукты и иные) нужно было возить в страну, обеспечивая для этого самые благоприятные условия. При таком подходе значительно возрастали объемы мировой торговли и обмена, а также важность состояния торговой инфраструктуры (портов, доков, складов, хранилищ, элеваторов) и институтов международной торговли.

Отметим и первую роль Лондона в международных (финансовых операциях), Амстердам, Гамбург, Париж как финансовые центры остались позади Лондона..

На фоне военных и дипломатических столкновений, территориального расширения Британской империи, распространения ее влияния на Балканах, а также в Египте (покупка Суэцкого канала) значение экономических методов сохранения торгового лидерства, возможно, не осознавалось современниками, тем более, что «колея предшествующего развития» (Path Dependence) становилась заметной только уже следующему поколению мировых политиков. Стабильная долгосрочная стратегия Британии на внешнем рынке определяла направление движения и каждодневный выбор в изменчивых ситуациях. Этот и создавало «колею развития».

**Экономическое и институциональное завоевание Европы Германией.** В конце XIX в. Германия вступила в конкурентную борьбу с Британией за господство на европейском и мировом рынках. Соперничество сопровождалось не просто захватом новых рынков сбыта, но и одновременно постепенным вытеснением Англии с уже завоёванных территорий (национальных рынков). Эти задачи решались дипломатическими (преференции Турции в отношении кредитов, создании транспортной инфраструктуры), экономическими (продавать товары дешевле, чем соперник) средствами. Российские экономисты, анализировавшие тогда

«германское чудо», обозначали главной причиной успеха институциональный фактор: внимательно отношение немцев к вкусам, привычкам, обычаям, даже суевериям потребителей.

При завоевании новых рынков Германия отдавала преимущество изучению географических, этнографических, почвенно-климатических, институциональных, культурных, иных особенностей страны, куда Германия намерена была проникнуть.

Внимательный и при этом дифференцированный подход к потребителю в разных странах состоял в том, что учитывались такие «мелочи», на которые страны- гиганты мировой торговли не обращали внимания. На рынках немецкий товар продавался дешево, но в этом не было уступки в качестве, новаторстве или креативности. Дешево здесь означало качественно и ново. Дешевизна в Китае, Персии или Бразилии означала – изготовить «просто, грубо, но прочно и долговечно»<sup>36</sup>. В интересах розничного потребителя немецкий фирмы продавали товар в кредит, чего никогда не делали «старые» страны.

Тема германского проникновения на национальные рынки Европы была предметом тщательного изучения русскими экономистами рассматриваемого периода. М.В. Кечеджи-Шаповалов в публичных выступлениях перед студенчеством, общественностью рассказывал о формах германского проникновения на Балканах, подчеркивал их комплексный и многообразный характер, проявлявшийся в том, что повсюду, например в Сербии или Болгарии, можно было увидеть следы немецкого присутствия: «немецкий товар, агенты, промышленные немецкие общества. комиссионеры, коммивояжёры, банк, пароходство, булочная, даже немецкий кафе-шантан»<sup>37</sup>. Об этом же писал И.М. Кулишер, отмечая, что немцы готовы «пойти навстречу всякому желанию потребителя». «Лучший цветок в немецком букете

---

<sup>36</sup> Кулишер И.М. Германский экспорт и борьба с ним. С. 10.

<sup>37</sup> Русско-балканская торговля. Публичная лекция». М.В. Кечеджи-Шаповалов. СПб., 1909. С. 28-29.

коммерческих талантов заключается в том, что они умеют изготавливать вещи соответственно потребностям публики»<sup>38</sup>.

Широкая постановка экспортного дела была напрямую связана с «бойцами», «армией» торгового фронта - коммивояжерами, которые выполняли тройную функцию: информационную (изучение рынков сбыта, потребностей и запросов покупателей), пропагандистскую и торговую (сбыт). Причем, выполняя посредническую функцию по продаже коммивояжер имел возможность кредитовать розничного покупателя, выдавая товар в кредит на длительный срок (до 15 месяцев). Положение коммивояжера было веским и среди предпринимателей, которые ориентировались на знание коммивояжёром особенностей рынка той или иной страны<sup>39</sup>. Коммивояжер распространял бесплатные каталоги немецкой продукции, которые обязательно выпускались на языке каждой страны, коллекции образцов товаров и только после формировали торговый заказ.

Помимо этих бойцов торгового фронта в странах завоевания германским товаром действовали оседлые (в противовес «кочевникам» – коммивояжерам) коммерческие агенты и коммерческие агентства, сосредоточившие свою деятельность исключительно на сбыте<sup>40</sup>. Дополняли торговую иерархию в стране торгового захвата Экспортные склады образцов, экспортные союзы. Это верхушка (или основание) экспортной торговли, действовавшие на постоянной основе и специализировавшиеся на экспортно-сбытовых операциях.

Еще одним элементом продвижения товаров в чужой стране были международные выставки и организуемые после закрытия выставки торговые музеи. Русские экономисты называли торговые музеи неожиданным, о самым эффективным средством приобретения могущества (об этом писали И.И. Янжул, И.М. Кулишер, М.В. Кечеджи-Шаповалов и др.). Создание музеев

---

<sup>38</sup> Кулишер И.М. Германский экспорт и борьба с ним. Пг., 1915. С. 10 61 с.

<sup>39</sup> Кулишер И.М. Германский экспорт и борьба с ним. С.18.

<sup>40</sup> Кулишер И.М. Германский экспорт и борьба с ним. С. 25.

рассматривалось как новая тактика, и прием в торговле<sup>41</sup>. Скептическое отношение к подобным музеям в России было объяснимо: музей рассматривался прежде всего как храм, как сокровищница уникальных вещей, не имеющих ценностей. Ценности должны были составлять предмет национальной гордости. В словосочетании «торговый музей» ключевым было первое слово. Ценности торгового музея не в старине экспонатов, а наоборот – в их новизне и уведомлении посетителей о коммерческих сведениях экспонатов, что содействовало не прямо, но косвенно экспорту<sup>42</sup>.

**Россия на основной линии противостояния Британия – Германия.** Эти две державы в рассматриваемый период были главными торговыми партнерами России. А это значит, опять-таки в контексте геополитических рассуждений, соперничавшие друг с другом стороны стремились привлечь Россию на свою сторону. При этом считалось возможным и допустимым представить ее (и ее основную экспортную продукцию) в худшем свете (виде) перед конкурентами. Иными словами, Великобритании было выгодно очернить русский экспортный товар перед Германией и наоборот. Еще одной возможностью можно назвать стремление заполучить внутреннюю поддержку России, инвестируя в нее свои свободные капиталы<sup>43</sup> (вопрос об иностранных инвестициях в российскую экономику начала XX в. – отдельная тема, которую мы не рассматриваем). Условия ранней глобализации 1870-1914 гг. давали возможность действовать на страну «через третьи руки», «через третьи лица», тайно, открыто и полуоткрыто оказывая влияние на различные вопросы. Одним словом, политические «головоломки» составляли общую атмосферу, в которой разворачивались процессы экономической интеграции /соперничества/сотрудничества.

**Британия-Россия.** Лондон был главным конкурентом Петербурга на дипломатическом фронте и при этом главным потребителем зерна на мировом

---

<sup>41</sup> И.М. Кулишер. Германский экспорт и борьба с ним. С. 8.

<sup>42</sup> Кулишер И.М. Германский экспорт... С. 47.

<sup>43</sup> Дэвис Н. История Европы. С. 565.

рынке. Это «противоречии» создавало очень непростую ситуацию для России, относительно недавно, в сравнении Британией, вступившей в мирохозяйственные процессы и торговлю.

Россия для Германии была географически близким (как и Балканы) и необъятным рынком сбыта промышленных товаров. При этом на рынке сельскохозяйственных товаров, прежде всего ржи, ячменя и овса, отношения между странами выстраивались сложнее. С одной стороны, Германия выступала главным покупателем российской ржи и ячменя и тем самым она была поставщиком сырья для германской промышленности. С другой стороны, как производитель и экспортер ржи, а с 1870-х гг. и пшеницы Германия конкурировала с Россией на аграрных рынках территорий, представлявших интерес для обеих сторон. такой территорией была Финляндия. В течение первого десятилетия XX в. немцы вытеснили российскую рожь с финляндского рынка. Для российских производителей ближайших территорий подборные перемены оборачивались кризисом сбыта и банкротством. Вопрос был постоянной темой обсуждения на съездах представителей биржевой торговли и сельского хозяйства. В 1890 г. вся производимая в северных районах России ржаная мука поставлялась в Финляндию, а через 15 лет более половины ржаной муки (55%) на финляндском рынке была германской, доля российской муки составила всего 47%, что отозвалось кризисом мукомольного производства в России. И тенденция эта нарастала.

В 1909 г. на очередном съезде представителей биржевой торговли и сельского хозяйства отмечали, что «уже в настоящее время уже весьма затруднительно выдерживать конкуренцию в Финляндии с германскими мукомолами, которым со стороны германского правительства представлены различные, весьма выгодные условия для вывоза муки»<sup>44</sup>. Через два года вновь

---

<sup>44</sup> Отчет Совета съездов представителей биржевой торговли и сельского хозяйства о его деятельности за время с 1 января 1909 г. по 1 января 1910 г. С. 17. 53 с.



этот вопрос осуждался на Пятом съезде, в 1911 году. Фактически, биржевики констатировали, что финляндский ржаной рынок уже занят немцами: если в 1890 г. их здесь не было, то, начиная с 1905 г. они поставляли на финляндский рынок 55,7% всей продаваемой здесь ржаной муки. На долю России приходилось же 43,5%. «Подобное вытеснение ставит в крайне затруднительное положение мукомольную промышленность в наших северных портах, так как многие мельницы на них были построены главным образом в расчете на экспорт выработанной ими муки в Финляндию»<sup>45</sup>. Однако это была просто констатация без предлагаемых решений.

### **Геоэкономические факторы влияния на мировой рынок зерна.**

Идея физиократов и А. Смита (XVIII в.) о преимуществах международного разделения труда обрела форму государственных парламентских мер, когда de-facto страна открывала двери для зернового импорта и промышленного экспорта. Программа фри-тредерства. Наращивание промышленного экспорта в Европу со стороны Британии сопровождалось открытием новых рынков сыта для английских промышленных товаров, конкуренцией. Обратной стороной этого процесса являлся рост зернового хлебного импорта на льготных условиях для английского потребителя. Дорогой промышленный экспорт и дешевый хлебный импорт для Британии выступал источником усиления позиций в мире, мировой торговле и экономической мощи в целом.

При этом сельскохозяйственные страны – поставщики зерна на мировой рынок при таком подходе должны были (по мнению Британии) закрепить это свое положение в мировом разделении труда. Получается, что не только природно-климатический, но экономический фактор (международное разделение труда) становился инструментом, средством «давления» уже промышленных стран на аграрные как «мирового производителя» промышленных товаров, но одновременно «мирового потребителя»

---

<sup>45</sup> Отчет совета съездов о его деятельности с 1 января 1911 г. по 1 января 1912 г. П., 1912 С. 11-13

продовольствия. Зависимыми от импорта продовольствия в начале XX в. были Британия, Бельгия, в меньшей степени Франция.

В России, США, где политическая линия на преимущественное развитие промышленности и промышленный экспорт не была столь ярко выражена, главные экспортные статьи давало сельское хозяйство. Эти страны оказывались в ситуации стратегического выбора: продолжать наращивать сельскохозяйственный экспорт, либо развивать промышленность. На такой выбор оказывало влияние множество факторов как внутренней жизни, в том числе институциональные особенности, промышленной и аграрной элиты, так и соотношение сил на мировой арене.

Политики и дипломаты работали в военно-политическом пространстве, частный бизнес – в сфере экономики и торговли. Реализовать экономические интересы страны (отрасли, региона, социальной группы), гипотетически, можно разнообразными средствами. Тема экономического сотрудничества и интеграции Российской империи в мировую экономику разработана явно не достаточно, особенно в рамках научной концепции геополитики и геоэкономики.

В контексте теории мир-системного подхода отметим, что на протяжении XV-XIX вв. в Европе мировой хозяйственный центр («сердце») Европы центр был окружен близкий полупериферией и дальней периферией. И вот эта полупериферия, давившая на «сердце», заставляла его биться быстрее<sup>46</sup>. Другими словами, стимулом для европейской экономической экспансии были прежде всего территории самой Европы, а не дальние колонии<sup>47</sup>.

Промышленные различия обострили региональные внутриевропейские контрасты. «Пороховой погреб Европы», Юг и Восток Европы виделись

---

<sup>46</sup> Бродель Ф. Материальная цивилизация. Экономика и капитализм. XV-XVIII вв. Т.3. Время мира. М., 1992. С. 9. Цит. по: Соколов с. 15.

<sup>47</sup> Соколов В.В. Британская империя как геоэкономическая система (1603-1972). М., экономика, 2012. С. 15. 159 с.

ведущим империям «неразвитым», «отстающим», «нуждающимся» в поддержке. При этом это были территории с плодородными землями, где выращивались имевшие мировой спрос зерновые культуры, одновременно это были привлекательные рынки сбыта для немецких, австрийских, английских, французских товаров. Соперничество европейских империй за Южную Европу было не только борьбой за территории, расширение своих владений и усиление имперского статуса. Внешнеполитический имидж держав усиливало экономическое могущество, которое обеспечивалось техническим и промышленными достижениями эпохи (помимо военных). Таковыми в тот момент истории виделись железные дороги (их протяженность, плотность на 1 кв. км.), крупнотоннажный океанский флот, техническое обустройство портов и крупных железнодорожных станций, единая сеть коммуникаций, средств связи и другие достижения эпохи. лавинообразные открытия и изобретения в науке и технике «подогревали» имперские амбиции. Империалистическую территориальную экспансию, если мыслить геополитическими концептами, дополняло и усиливало экономическое могущество и влияние империй, где паровую машинную революцию уже теснили нефтяная и электрическая. «Психология исключительности» захлестнула Европу, а соперничество стран приобрело «яростный характер», - отмечает современный английский историк Н. Дэвис<sup>48</sup>.

Сферу экономики современники рассматривали как полигон конкуренции, а главным средством борьбы на нем была торговля, внешняя торговля. Торговые войны, как считали тогда многие экономисты, носили даже более ожесточенный характер, чем горячие.

Какими способами тогда можно было вести экономическую войну? Что считать победой или поражением? При каких обстоятельствах и условиях экономические войны можно привести к миру, а какие – к горячей войне?

---

<sup>48</sup> Дэвис Н. История Европы. Пер. с англ. М., 2004. С. 563.

Вопросы, ответы на которые человечество не нашло ответа по настоящее время.

Мировые экономические игроки периода ранней глобализации – международные монополии, определявшие правила игры в важнейших отраслях промышленного производства, торговли и транспорта. В сфере мировой зерновой торговли инновацией, технологической, организационной, можно назвать оформление единой сети, включавшей железную дорогу, элеватор, склады, порт (пристань), морские фрахты (перевозки). Организовать подобную сеть в национальном и особенно международном масштабе было не просто сложным, но принципиально новым явлением. В нем можно видеть инструменты влияния на территории и страны, интересные для сильных игроков. Можно рассматривать деятельность таких компаний не в контексте господства, но интеграции. Тема может представлять самостоятельный интерес, в данном контексте отметим лишь, что деятельность международных монополий, причастных к торговле зерном, размывала границы империй, расширяло пространства и формы влияния. Научное обоснование концепции развития торговли и транспорта как ее кровеносной системы в начале XX в. принадлежит американскому адмиралу А.Мэхэну (1869-1914). Он рассматривал торгово-транспортную сферу как главный ключ к мировому господству<sup>49</sup>, тоже американец Н. Спайкман (1893-1944) обосновывал в качестве главной задачи геостратегическую идею господства на евразийском поясе прибрежных земель. Его называют архитектором американской геостратегической победы конца XX в.<sup>50</sup>. В контексте нашей работы заметим, что транспортные технологии начала XX в. изменяли баланс сил между странами. Важным становилось не просто владение морским портом и прибрежными территориями, все более возрастающее значение приобретали

---

<sup>49</sup> Подробнее см. Зеленева И.В. геополитика и геостратегия России. XVIII- первая половина XIX века. СПб., 2005. 270 с. 51.

<sup>50</sup> см. Зеленева И.В. геополитика и геостратегия России. XVIII- первая половина XIX века. СПб., 2005. с. 51-52.

возможности обеспечения их современными технологичными компонентами инфраструктуры.

Начало монополизации в сфере зерновой торговли было положено в США в 1888 г. образованием Empire Storage Company Limited – единой владелицы складов сахара и зерна по стране<sup>51</sup>. Монополизация транспорта, в том числе морского также началась в США в 1911 г., когда трест Моргана объединил под своим контролем 130 пароходов. С самого начала он придерживался международных масштабов, и вскоре была создана картель американских и германских судовладельцев IMMC – International Merkantil Marine Company, в которой компаньоны имели общую прибыль, сохраняя при этом самостоятельность в ряде частных вопросов перевозок. В 1909 г. в мире действовало всего 30 пароходных монополии, собирались Атлантические (известна конференция, собравшаяся в феврале 1908 г.) конференции, где были представлены три группы компаний – Канадская, Британская, Континентальная группа, разделившие сферы влияния в международной транспортной системе. Две российские компании «Добровольный флот» и «Русско-Восточно-Азиатское пароходство» были приглашены на это международное собрание, последняя из которых в 1909 г. вошла в состав международной монополии<sup>52</sup>. Другое транспортное сообщество действовало в Средиземноморском районе – Mediterrian Conference, имевшее депозит в Итальянском коммерческом банке, ведавшее международной транспортной статистикой<sup>53</sup>. Монополии в сфере морских перевозок устанавливали фрахтовые ставки, определяли доли перевозок, но не затрагивали вопросы тоннажа перевозок, так как в этом вопросе можно было столкнуться с интересами производителей<sup>54</sup>.

---

<sup>51</sup> Цыперович Г. Международные монополии. Картели, тресты и концерны. М.-Л., 1929. С. 84-85. 259 с.

<sup>52</sup> Цыперович Г. Международные монополии. М.-Л., 1929. С. 33.

<sup>53</sup> Цыперович Г. Указ. соч. С. 34-35.

<sup>54</sup> Цыперович Г. Указ соч., 37.

Итак, геополитические условия для России определяли международные договоренности по итогам Русско-турецкой войны 1877-1878 гг., Русско-японской войны 1904-1905 гг., Балканских войн 1912-1913 гг. Сан-Стефанский мирный договор, подводивший итоги Русско-турецкой войны 1877-1878 гг., корректировавшие его документы Берлинского международного конгресса, последующие международные обсуждения касались не только вопросов государственных границ, правового статуса молодых государств, но и затрагивали вопросы торгово-экономические. Обсуждения о территориях, отходивших к той или иной стороне, - имели под собой их представления о возможностях выхода судов (торговых и военных) в Черное и Средиземное море, статусе портов, перспективах участия стран в мировом торге. Сложнейшее переплетение военных, торгово-коммерческих, дипломатических интересов, компромиссов составляли международные реалии второй половины XIX - начала XX в. Изменчивые процессы «короткого действия» - от одного международного решения к другому - составляли постоянную основу, на которой выстраивалась внешняя торговля в этот период.

Геополитические условия для интеграции России в мировое торговое пространство были не просто сложными, но и часто неоднозначными. Появившиеся возможности в связи с усилением позиции России на Балканах, использованием водных просторов Черного моря и выходов к проливам Босфор и Дарданеллы, открывавших Средиземное море и европейский рынок, каждый раз надо было отстаивать, и дипломатически, и экономически.

**Международные финансовые условия** для России того времени можно назвать благоприятными. Денежная реформа С.Ю. Витте (1895-1897 гг.) установила соответствие российской национальной валюты международному стандарту - золоту, что упрощало расчеты по внешнеторговым операциям. Однако вопросы выплаты внешнего государственного долга (в золоте) составляли постоянную заботу Минфина. Курс российских ценных бумаг на международных биржах необходимо было,

если не контролировать, то учитывать. Знаменитую фразу министра финансов И.А. Вышнеградского (1887-1892) по поводу нараставшего в эти годы зернового экспорта страны «Недоедим, а вывезем» можно рассматривать не только в контексте внутреннего потребления хлеба (достаточного или недостаточного), как часто отмечают в отечественной историографии, но и в контексте необходимости выплат по государственным долгам страны<sup>55</sup>. Хлебный экспорт, внутреннее потребление, международные финансы, государственный долг страны, статус морских портов, откуда вывозилось российское зерно, - все эти и другие вопросы оказывались взаимозависимыми и составляли фон экспорно-импортной торговли зерном.

В целом можно считать, что в начале XX в. геополитические условия, несмотря на их сложность, способствовали интеграции зерновой России в мировой рынок. Однако воспользоваться ими было не просто, так как европейский рынок был сильнее технологически. Россия «встраивалась» в технологическую и институциональную структуру мирового рынка, который уже был сформирован.

Помимо военных событий, побед и поражений, их следствием становилось широкое международное дипломатическое урегулирование и обсуждение на межгосударственном уровне острых вопросов. Каждый из участников переговоров имел свои геополитические и экономические интересы, которые в завуалированной или открытой форме проявлялись в ходе переговоров, подписания международных документов. Все эти обстоятельства составляли геополитический фон экспортной зерновой торговли, игнорировать который было невозможно.

---

<sup>55</sup> Российские частные банкиры могли играть на международном рынке на понижение курса русской валюты. - См. Лизунов П.В. Банкирский дом «И.Е. Гинцбург» и его владельцы. СПб., 2017.С. 197.

## **1.2. Международные порты как «распределительные узлы» мирового хлебного коридора**

В начале XX в. крупнейшими портами Европы и мира были 8 портов: Лондон, Ливерпуль, Гамбург, Бремен, Амстердам, Антверпен, Роттердам, Гавр. Каждый из них имел свои особенности, связанные с географическими, историческими, политическими, экономическими и техническими условиями, совокупность которых и определяла место порта в мировом рыночном зерновом пространстве. Признаками порта мирового масштаба в начале XX в. считали размеры (объемы) перевезенных на судах грузов (примерно от 10 млн. тонн в год), множественность международных направлений движения пароходов, связь порта с внутренними территориями (наличие каналов к внутренним рекам, облегчавших перемещение грузов), наличие телеграфного сообщения. Этим требованиям тогда отвечало по некоторым данным примерно 26 портов в мире, в том числе 20 имевших выход в Атлантический океан<sup>56</sup>.

К началу XX в. эти порты имели приспособленный для причалов берег, многочисленные для стоянки судов, разнообразные постройки – доки, хранилища, элеваторы. Здесь же портовые службы, торговые, страховые, таможенные в том числе. В совокупности все это служило факторами привлекательности для клиентов и конкуренции между портами, которую мы здесь не рассматриваем. Притяжение грузов, их объемы приносили с собой работу, товары, деньги и влияние на мировую торговлю.

В начале XX в. учитывались и другие условия: защищенность кораблей от морских прилив и отливов, наличие укреплений в гаванях (шлюзы, каналы, проч.), соединение их гаваней с реками, уходящими вглубь континента, наличие железнодорожных путей и подъездов к местам погрузки-разгрузки товаров. Далеко не все океанские лайнеры, строившиеся в начале века, могли

---

<sup>56</sup> Лангенбек В. История мировой торговли. Предисловие Д.П. Боголепова. М.-Л., 1927. с.144-145.



входить в морские порты. Дешевизна морских перевозок достигалась за счет масштаба (то есть использования судов большого водоизмещения), но часто требовался перегруз товаров на более мелкие суда. Все эти обстоятельства играли свою роль в мировом товарообмене.

Опять-таки не только технические, но и организационные, национальные и психологические факторы влияли на мировую торговлю в портах. учитывалось все, даже характер таможенных портовых служб: во французском Гавре, заходящие в них суда, старались не разгружаться из-за придирчивости таможенного контроля<sup>57</sup>. Строгим он был также в германских портах (Гамбург, Бремен), менее строгий в Голландии (Амстердам, Роттердам), еще менее – в Лондоне. Но при этом «Англия отнюдь не страна свободного ввоза, а наоборот, взимает довольно высокие пошлины, составляющие значительную часть ее доходов» В Лондоне выгрузка товара производилась только в присутствии чиновника таможни, работавшего строго с 8 утра до 18 часов. Контроль на берегу не допускался, «неудобнее английского контроля трудно что-либо вообразить и он, по словам англичан, страшно задерживает движение»<sup>58</sup>. Кажется невероятным, чтобы такое явление могло из года в год происходить в стране свободной торговли»<sup>59</sup>, - многозначительно замечал А.Ф. Волков, крупный специалист международной хлебной торговли.

Ведущие порты мировой зерновой торговли **Лондон и Амстердам** имели серьезные преимущества, завоеванные историей. Начиная примерно с XVI-XVII вв., когда угасло первенство в обмене Европы и Азии через Средиземное и центром мирового товарного обмена стали порты Северной Европы. К концу XIX в. Лондон не только производственный, торговый, юридический и портовый город. Его называли складом английских товаров, с 1570 г. здесь

---

<sup>57</sup> Волков А.Ф. Курс международной хлебной торговли. СПб.. Типография Редакции периодических изданий Министерства финансов. 1910. С. 377.

<sup>58</sup> Волков А.Ф. Курс международной хлебной торговли. СПб.. Типография Редакции периодических изданий Министерства финансов. 1910. С. 378.

<sup>59</sup> Волков А.Ф. Курс международной хлебной торговли. СПб.. Типография Редакции периодических изданий Министерства финансов. 1910. С. 377

действовала Лондонская биржа, таможенная служба, размещались международные торговые (Московская, Левантийская, Балтийская, Ост-Индская, Вирджинская, Гудзонова залива), страховые компании, обслуживавшие морские перевозки, Здесь сосредоточены две трети всей национальной торговли<sup>60</sup>. В верховья реки Темзы заходило до 2 тыс. судов при норме 500, на торговых складах лежали товары для всей Европы.

Эксперт международной хлебной торговли А.Ф. Волков в 1920-е гг. отмечал, что наиболее перспективным английским портом становится Ливерпуль (Волков А.Ф. 1910. С. 368), но Лондон еще долго в силу исторических причин будет занимать первое место в торговле, усиливающийся Антверпен. Сюда, по традиции привозили российское зерно, преимущественно пшеницу<sup>61</sup>. Лондонский порт был удобен для небольших русских судов, в том числе парусников, шедших по «мелкому» Балтийскому морю<sup>62</sup>.

Рубеж XIX-XX вв. открывал новую эпоху в мировой торговле. Она была вновь связана с наметившимся изменением (пока как потенция, возможность) – возрождением значения и роли южных портов в мировой торговле. Южная Европа главенствовала на Средиземном море в XII-XV вв., Северная Европа – последующие 400 лет. Начало нового этапа мировой торговли с возвращением «южных преимуществ» многие связывали тогда с открытием судоходства по Суэцкому каналу (1869), значительно сокращавшему путь в Азию и Индию. Стремление европейских стран оказывать здесь влияние становилось также фактором мировой экономики. Хотя геополитические и геоэкономические обстоятельства вновь увеличивало значение и долю южных портов (Триеста, Генуи, Марселя, Лиссабона и Константинополя), а Средиземноморская торговля обретала «второе дыхание», порты Северной Европы

---

<sup>60</sup> В начале XX в.  $\frac{3}{4}$  населения Англии проживало в городах (из них почти  $\frac{1}{4}$  в одном Лондоне – 9 из 40 млн.), Сельским хозяйством и лесоводством продолжает заниматься не более 12% всех жителей, - Петров Н.Г. Международная торговля и торговая политика. М.-Л., 1920 с. 12.

<sup>61</sup> Рожь, овес, ячмень шли в восточную и среднюю Германию, в южную Францию.

<sup>62</sup> Волков А.Ф. Указ. соч., 1910. С. 368.

главенствовали. При этом, Лондонский порт среди английских портов, как отмечал А.Ф. Волкова, был наименее перспективным: устарелость гавани, портов в эпоху технологических новаций на транспорте и в торговле, расшатывали его устойчивое положение, но оно сохранялось еще за счет посреднических операций и комиссионной торговли с бедными странами. США, государства северной и средней Европы уже обходились без посредничества Лондона. «Раньше Лондон служил центральным пунктом в деле снабжения хлебом всей Западной Европы; теперь же в руках лондонских купцов находится только хлебная торговля Индии, Австралии и Аргентины, поскольку она еще не перешла во все усиливавшийся Антверпен»<sup>63</sup>.

Самым северным портом Европы был **Амстердам**, его расцвет пришелся на время колониальной торговли, а состояние поддерживалось за счет государственных средств. Объемы зернохранилищ, элеваторов, запасных водоемов для судов, подлежащих таможенной оплате были достаточны как для привозной торговли, так и для грузов в бассейны двух больших многоводных европейских рек Рейн и Эльба, к которым были подведены каналы. Территория притяжения порта доходила до Голландии, Пиренеев, части Германии, Швейцарии и Франции. В эпоху начавшегося океанского крупнотоннажного судоходства преимущества получали два других порта, расположенных неподалеку - Антверпен и Роттердам. Последний имел явные конкурентные преимущества: сюда могли заходить крупнотоннажные океанские суда, порт был в великолепном состоянии и хорошо оборудован. Здесь сосредоточена значительная часть комиссионной торговли Западной и Средней Европы. **Антверпен**, тесня Амстердамский порт, постепенно занимал его нишу в хлебной мировой торговле. Здесь размещалось много больших зернохранилищ и элеваторов вблизи доковых бассейнов. Обслуживаемый им район сильно нуждается в привозном хлебе, больше, чем в других портах<sup>64</sup>.

---

<sup>63</sup> Волков А.Ф. Указ соч., 1910. С. 377.

<sup>64</sup> Волоков А.Ф. Указ соч. 1910 С. 376.

В 1880-е гг. распределение российского зерна по европейским портам выглядел следующим образом:

Таблица Распределение российского хлебного экспорта 1887/1888 г. по зарубежным портам<sup>65</sup>

	Прибыло из России, тонн	В %%
	Пшеницы	
Марсель	442 728	29,0
Лондон	328 796	21,6
Роттердам	189 079	12,4
Генуя	178 287	11,7
Гуль	157 120	10,3
Ливерпуль	122 262	8,1
Бристоль	103 280	6,9
всего	1 521 552	100
	Ржи	
Роттердам	231 610	37,4
Шеттин	160 011	25,9
Альтона	66 803	10,8
Копенгаген	52 740	8,5
Христания	52 204	8,4
Бремен	55 175	8,9
всего	618 543	100
	овса	
Лондон	587 826	71,6
Руан	130 656	15,9
Антверпен	102 260	12,5

<sup>65</sup> Доклад председателя высочайше учрежденной в 1888 году комиссии по поводу падения цен на сельскохозяйственные произведения в пятилетие (1883-1887) / Пред. комис. В. Плеве. - Санкт-Петербург : Тип. М-ва внутр. дел, 1892. С. 75.

всего	820 742	100
ИТОГО	2 960 837 или 2,9 млн. тонн	

Лондон, Марсель и Роттердам были главными тремя портами, куда в 1880-е гг. поступало ежегодно более 500 тыс. тонн зерна.

При этом в 1880-е гг. российские государственные и общественные деятели осознавали проявление новой тенденции в мировой торговле, связанной с возрастающим значением южных портов, и видели, что район распространения российских грузов от южного морского центра торговли значительно шире (он охватывал порты Средиземного моря, Францию, Голландию, Бельгию, Германию и доходил до Норвегии, «где встречался с балтийским хлебом»). чем сфера распространения хлеба из северных портов (она ограничивалась «портами Северного моря и оканчивалась Францией и Великобританией»)<sup>66</sup>.

В начале XX в. для России по-прежнему порты Лондон, Амстердам, Роттердам и Антверпен оставались важными пунктами сбыта зерна. Немецких портов нет в этом списке. Но главное место в экспорте российского зерна уже принадлежало южным портам. По расчётам немецкого исследователя В. Сартора в 1910-19213 гг. ежегодно через порты Азовского и Черного морей в среднем вывозилось за границу 63,1% российских хлебных грузов. В морские порты Балтийского моря шло 12,7% российских хлебных грузов. Еще 12,3% переправлялось через сухопутную границу с Пруссией, Австрией и Румынией<sup>67</sup>. Как видим, за несколько десятилетий для зернового экспорта Российского зерна произошедшие перемены, связанные с географией движения, были чрезвычайно важными.

<sup>66</sup> Доклад председателя высочайше учрежденной в 1888 году комиссии по поводу падения цен на сельскохозяйственные произведения в пятилетие (1883-1887) / Пред. комис. В. Плеве. - Санкт-Петербург : Тип. М-ва внутр. дел, 1892. С. 76.

<sup>67</sup> Сартор В. Российский зерновой экспорт XIX-XX веков и торговые дома «Маас» и «Дрейфус»// История предпринимательства в России XIX- начало XX века. Вып. 4. Спб., 2008. С. 218.

Россия как морская держава, имевшая порты на Балтийском, Черном морях, рассматривала их не только как торговые пункты, начинавшие хлебные коридоры в Европу, важно было обустроить порты и в военно-стратегическом, и торгово-экономическом назначении. В конце XIX в. в России не было единого мнения о том, может ли один порт совмещать функции и военного, и торгового. Если для черноморского Севастополя этот вопрос был решен положительно, то на Балтийском море эти функции были разведены между Санкт-Петербургским (торговым) и Кронштадтским (военным) портами. Изданный в 1900 г. Министерством путей сообщения «Краткий исторический очерк развития водяных и сухопутных сообщений и торговых портов в России»<sup>68</sup> содержал описание и технические особенности портов, детали технических работ по обустройству прилегающих рек и каналов и другие мероприятия. В очерке были представлены характеристики портов до железнодорожной эпохи.

Строительство железных дорог, о котором с гордостью и заслуженно говорили в стране, составило эпоху и во внутренней, и во внешней торговле. Их линии, прежде всего, определяли вектор (направление) движения главных товаропотоков, тем самым отражая государственное видение перспектив участия страны в мировом обмене. И эти перспективы в 1870-1880-е гг. виделись в сельскохозяйственном экспорте. Экспортными узлами выступали морские порты. Железные дороги, строившиеся на протяжении всего позднего периода существования Российской империи, существенно расширили возможности внутренних губерний поставлять хлеб на экспорт. Но это расширение одновременно тянуло за собой неизбежную перестройку традиционной торговли. Что выгоднее, что имеет большие перспективы - речные пути или железнодорожные? Об этом стороне транспортного дела также не было единого ответа в российской экономической науке и практике

---

<sup>68</sup> Краткий исторический очерк развития водяных и сухопутных сообщений и торговых портов в России». СПб., 1900. 372 с.

того времени. Согласие было в том, что движение товаров должно направляться к столицам, крупным губернским центрам и портам.

**Южные порты** на Черном море (Сухум, Батум, Поты, Туапсе (имели грузооборот до 2 млн. пудов в конце XIX в., то есть до 32 тыс. тонн), Ялта, Анапа также располагали мелкими портами для небольших судов и имели местное значение. Феодосии также приписывалось большое значение, но в будущем. По международной классификации портов 1913 г. к неудобным русским портам были отнесены еще Ахтары, Темрюк, Анапа и Новороссийск (незамерзающий порт)..

Крупными портами Черного моря считались **Одесса, Новороссийск, Николаев**. Грузовой оборот в Одессе составлял примерно 3.2 млн тонн (или 200 млн пудов в 1893 г.), но пристань часто была переполнена пароходами: в самой большой Карантинной гавани «скопление судов заграничного плавания настолько велико, что пароходы более недели ждут очереди, останавливаясь у волнолома». Здесь в течение 15 лет (1874-1888) были проведены серьезные землеустроительные работы: построены волноломы, образовано 4 гавани: Карантинная (для отпускной торговли), Новая (для привозной торговли), Практическая (для каботажных судов) и для военных судов. Другие порты Николаев, Новороссийск, Мариуполь, Бердянск выросли благодаря железнодорожному строительству в эти де годы.

Порты Балтийского моря были ориентированы на вывоз товаров в Северную Европу. Это Либава (современная Лиепая), **Виндава, Санкт-Петербург, Рига, Ревель (Таллинн)**. Краткое описание этих портов на основании источников начала XX в. дал М.И. Роднов.

**Либава** – единственный не замерзающий на Балтике порт переживал в начале XX в. эпоху бурного расцвета: Железнодорожное Общество Либаво-Роменской железной дороги обустривало его. Либавский порт стал крупнейшим экспортным центром российского зерна, леса, яиц и других товаров в Западную Европу. Сюда шел товар из Малороссии (Черниговской, Полтавской и др. губерний), центрально-черноземных областей, из волжского

Рыбинска. В порт поступали грузы Либаво-Роменской, Юго-Восточной, Киевско-Воронежской, Рязано-Уральской, Сызрано-Вяземской и Самаро-Златоустовской железных дорог. Хлебные грузы с волжских, заволжских территорий значительно возросли, заняв по объему места в первой тройке привозимых хлебных грузов<sup>69</sup>.

**Порт Рига, второй по значению после Петербурга,** превратился в целый комплекс железнодорожных станций, именуемых «Порт Рига»: Рига I и II, Рига- Александровский ворота, Рига товарная, Элеватор, Красные амбары и еще 16 станций<sup>70</sup>. Такой сложно организованный торгово-железнодорожный мир был образован созданием Рига-Орловской железной дороги (1858-1861), Рига-Динабургской (с 1893 г. Двинск), объединением их в 1894 г. Рига-Двинской, Двинско-Витебской и Орловско-Витебской железных дорог и образованием Риги-Орловской железной дороги, которая перешла в ведение МПС. Подъездные пути в Псков, Митаву, Пярно соединили Ригу со всеми хлебопроизводящими губерниями. В 1898 г. здесь появился первый ледокол, в порту был открыт элеватор, железная дорога, морозильник, товарная станция и в 1914 г. железнодорожный мост через реку Даугава<sup>71</sup>. Здесь обслуживались и паровые, и парусные суда. Из Риги хлеб отправлялся в 8 стран Северной Европы<sup>72</sup>: Северные страны (Дания, Швеция) покупали здесь рожь, Голландия, Бельгия, Франция - пшеницу, Великобритании еще и овес, кормовой ячмень.

В 1904 г. Самаро-Златоустовская железная дорога, собиравшая хлеб с Заволжья, Южного Урала и Юго-востока Европейской России, заняла первое место в по ввозу пшеницы в порт Рига (4,4 млн. пудов из 8,2 млн привезенных в порт). То же наблюдалось и в 1905, и 1906 г.<sup>73</sup>

---

<sup>69</sup> Роднов М.И. Пространство хлебного рынка. С. 35-36

<sup>70</sup> Роднов М.И. Пространство хлебного рынка. Сноска 7 на с.38.

<sup>71</sup> Роднов М.И. Пространство хлебного рынка. С. 37-39.

<sup>72</sup> Там же. С. 40-41.

<sup>73</sup> Роднов М.И. Пространство хлебного рынка. С. 43



**Порт Санкт-Петербург**, крупнейший порт на Балтийском море, был огромным потребительским и экспортным рынком. В чем то он был сходен с Лондоном: поставки для внутреннего потребления, для армии, на экспорт и российский транзит могли быть практически не ограничены. Из поставщиков хлеба в Питер на первом месте стояла Ярославская губерния (это Рыбинск) – 11,9 млн. пудов в 1894 г, Саратовская – 9, 3 млн. пудов и Тамбовская губ – 7,5 млн. пуд.

Вокруг порта была создана густая сеть железных дорог Калашниковская набережная реки Невы принимала хлебные грузы, Новый порт, построенный в устье реки, специально для хлебных грузов со временем обрел пакгауз, элеватор, затем (1909 г.) еще один элеватор и зернохранилище из 300 закромов на 2, 7 млн. пуд.<sup>74</sup> С момента пуска Самаро-Златоустовской железной дороги (1890-е гг.) порт Петербург стал главным пунктом назначения перевозимых ею грузов<sup>75</sup>.

В 1915 г. термин «Петербург» составлял также целый ряд железнодорожных станций: Петроград пассажирский, товарный, транспортная контора, городская станция, платформа Воздухоплавательный парк, Посты 4 и 6 верста – это только по линии Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороге. По Николаевской железной дороге к Петербургу относились станции Петербург (Петроград 1 и 2, городская станция, транспортная контора, таможня, Финляндская, Кушелевка, Полюстрово, Круглое здание, Стрелочный сигнальный пост № 2, Волховский пост, бычья станция, Калашниковская пристань, платформа Воздухоплавательный парк, Цветочный пост, Корпусной пост, Пушино, Новый порт, Автово, Морская пристань, Фарфоровский пост, Сортировочная. К Северной железной дороге относилась своя станция Петроград к Северо-Западным дорогам – Варшавская, городская станция, транспортная контора, Балтийская<sup>76</sup>.

---

<sup>74</sup> Роднов М.И. Пространство хлебного рынка. С. 45.

<sup>75</sup> Роднов М.И. сделал расчеты для Уфимской губернии. – См.: Пространство хлебного рынка. С. 45

<sup>76</sup> Роднов М.И. Пространство хлебного рынка. сноска 1 с. 47

Порт Петербург закрывался для навигации в ноябре. Но с ноября по апрель работал другой порт - Ревель (совр. Таллинн). Этот порт в начале XX в., как пишет М.И. Роднов, стремительно вырывается вперед<sup>77</sup>. Он специализировался на экспорте зерна именно из юго-восточных регионов России, для которого он оказался «идеальным» центром вывоза.

Для российских внутренних территорий, которые стали активно вывозить зерно на внутренний и внешний рынок происходившие геополитические, геоэкономические, технологические перемены составляли неподвластный точному расчету круг вопросов, решить которые было невозможно в силу их многообразия, синергетического взаимодействия и воздействия на мировую торговлю, а также иных непредсказуемых явлений, которые могли возникнуть в любой момент времени. «Головоломки» мировой торговли в условиях экономической конкуренции имели слишком много подводных течений, не подвластных точному расчету.

Тем не менее, российский экспорт из регионов страны в начале XX в. рос. В южных портах безусловное преимущество было у торговцев хлебов, выращенных в районах близкого к ним расположения – причерноморских губерниях, Новороссийском крае. Активная деловая жизнь на Юге России была характерна и для частного аграрного и промышленного бизнеса, и для банковского предпринимательства. государственного и коммерческого, и для торговли<sup>78</sup>.

Зерно, привозимое из глубинных внутренних губерний, в частности Поволжья, Южного Урала и Сибири испытывали мощнейшую конкуренцию в южных портах<sup>79</sup>. Возможно, поэтому нарастал волжский вывоз в порты Балтийского моря. Северное направление для волжских хлебных грузов по воде к Невскому водному бассейну через созданные в XIX столетии искусственные системы (Мариинскую, Тихвинскую, Вышневолоцкую с

---

<sup>77</sup> Роднов М.И. С. 55

<sup>78</sup> Морозан В.В. Деловая жизнь на Юге России в XIX – начале XX века. СПб., 2014. 616 с.

<sup>79</sup> Роднов М.И. Пространство хлебного рынка. Уфа, 2012. С. 75.

Северо-Двинской) традиционно оставалось и развивалось. Но первенство в объемах перевозок к северным ортам перешло к железнодорожному подвозу. В поставках в Ревельский порт Самаро-Златоустовская железная дорога, поставлявшая продукцию полей Самарской, Уфимской и соседних губерний прочно занимала лидирующие позиции. За 1904-1913 г. она четырежды занимала первое место по ввозу хлеба в Ревель, два раза вторые и один раз третьи места и всегда входила в пятерку крупнейших поставщиков. Среди других дорог-лидеров были Рязано-Уральская дорога, собиравшая хлеб из Самарской, Саратовской губерний, области Уральского казачьего войска и др. И Сызрано-Вяземская железная дорога принимала зерно из Симбирской, Пензенской и др. губерний, расположенных к юго-востоку от Москвы. Удельный вес поставок СЗЖД составлял 20-30% хлеба, прибывшего в Ревель<sup>80</sup>.

Из Ревеля уходили как крупные (свыше миллиона пудов), так и мелкие партии (по 26 тыс. пудов на корабль). Был еще небольшой порт между Петербургом и Ревелем – Нарва, в 1900 г еще развился порт Виндава у Санкт Петербурга. Это был второй после Либавы незамерзающий порт. В Виндаву поступал хлеб из Москвы, Рыбинска, Риги (порт которой замерзал). Построило порт акционерное общество Москва- Виндава Московско-Виндавско-рыбинская жд

По отчетам транспортной статистики Самаро-Златоустовской железной дороги основными пунктами приема ее грузов были Ревель (3060,4 тыс. пудов в 1912 г.) и Рига (2279,5 тыс. пудов

Итак, российские порты южных и северных морей представляли собой начало международных «хлебных коридоров», направлявшихся в Западную Европу. Сюда прибывал хлебный товар со всей России и отсюда он отправлялся дальше. При этом порт мог быть и региональным местом сбыта (для прилагавших территорий), и общероссийским местом сбыта. Двойная и даже тройная функция российского порта (отправка груза на экспорт, приемка

---

<sup>80</sup> Роднов М.И. Пространство хлебного рынка. С. 55-56.

груза на экспорт) превращала его в важный торгово-стратегический пункт страны. Политика российского правительства и частного бизнеса, ориентированного на развитие хлебного экспорта состояла в том, чтобы обеспечить подвоз товара к российскому порту. Огромная небывалая по масштабам работа, связанная с обустройством портов, в течение 3-4 десятилетий сделала российские крупные порты (Петербург, Рига, Ревель, Одесса, Николаев, Новороссийск) «точками хлебных коридоров» международного уровня. Эти порты были обустроены и продолжали обустраиваться. Элеваторы, хранилища, доки, подъездные пути превращали порты в целые торгово-промышленные городки. Все было нацелено на то, чтобы создать, построить, сложить, сохранить и потом продать. Почти все, что работало на интересы российского зернового производителя и экспортера, в техническом отношении было сделано. Пространственный каркас российского хлебного рынка держался на железных дорогах, направленным к портам, откуда начинались международные «хлебные коридоры». по которым перемещались миллионы тонн зерна.

А вот институциональные аспекты мировой торговли складывались гораздо дольше, здесь мощнее была сила исторической традиции и сложившейся практики. Здесь формировались напластования интересов самых различных акторов российских и международных. Круг участников потенциально охватывал все общественные слои России от крестьянства до дипломатов и торговых консулов, которые следили за движением наших грузов в Европе.

В рассматриваемый период Россия активно строила и обустроивала порты Черного и Балтийского морей, сооружая к ним подъездные железнодорожные пути и другие сооружения торговой инфраструктуры (склады, элеваторы, погрузочно-разгрузочные площадки, гавани). В это время это было общей тенденцией для промышленно развивавшихся стран Европы.

Именно инвестиции в инфраструктуру, как отмечено европейскими историками, обеспечивали экономический рост на всем континенте<sup>81</sup>.

Таким образом, мировой зерновой рынок, начало формирования которого относят к 1880-м гг., приобрел в течение 20-30 лет очень четкие пространственные контуры и коридоры. На одном конце коридора были европейские порты Балтики, Черного и Средиземного морей (самые крупные – 8). На другом конце коридора были российские порты. Если для российского зерна зарубежные порты были завершающим звеном международного «хлебного коридора», то российские порты – его началом. Они были меньше по размерам оборотов, их было больше и между ними шла своя переориентация и приспособление к ситуации внутрироссийской – железнодорожных перемен, технического обустройства и формирования новых институциональных норм зерновой торговли.

### **1.3. Международное таможенное право, таможенная политика, таможенные войны и Россия**

Исследование таможенной политики лежит в междисциплинарной плоскости – права (публичного и международного), экономики (национальной и мировой), международных отношений, дипломатии и истории. Многоаспектность этой темы очень велика, а проблематика специфична. Исторический ракурс позволяет просматривать тенденции и эволюцию таможенных тарифов, влияние политики и дипломатических отношений, последствия для экономики и общества в целом. Изучению таможенной политики России XIX в. посвятили свои исследования известные ученые, среди которых Д.И. Менделеев, И.М. Кулишер.

Таможенные тарифы и тарифная политика в целом выступают главным инструментом установления экономических взаимоотношений между

---

<sup>81</sup> Кембриджская экономическая история. Т. 1. С. 27.

странами. Ввоз- вывоз товаров из страны в страну зависит от многих факторов внешней и внутренней ситуации. Суть таможенной политики состоит в установлении государством доли (процента) надбавки к цене продукта, который поступает на внешний или внутренний рынок. Эту долю поступает в государственный бюджет в качестве статьи дохода (возможно, расхода - при вывозных премиях), что в конечном итоге будет воздействовать на весь строй социально-экономической жизни<sup>82</sup>.

Одновременно тарифный вопрос есть вопрос политический: он часто выступает в качестве средства соперничества политических партий, выражением интересов экономических групп внутри страны, способом давления на правительство. Социальная стабильность в государстве, экономика которого базируется на международном обмене, связана с ситуацией на внутреннем рынке и часто определяется ценовой ситуацией.

В тарифной политике явственно просматриваются национальные интересы государств – участников договоренностей и их возможности. В совокупности поиск баланса в ввозных и вывозных пошлинах и тарифов в целом есть искусство, с одной стороны, серьезная наука, - с другой, дипломатия, с третьей.

Формируя таможенную политику, экономически самостоятельное государство в условиях рубежа XIX-XX вв. учитывало тарифное движение и тенденции как в целом, так и в отношении отдельных стран. И хотя это были мирные способы экономического изучения и взаимодействия стран, многие современники рассматривали ее как форму экономической войны. «Война экономическая и настоящая война – две родные сестры»<sup>83</sup>.

Применительно к эпохе ранней глобализации исторический ракурс рассмотрения данной темы становится особенно актуальным и важным.

---

<sup>82</sup> Поступления государства от импорта продукции именуют пошлинами, а тарифом называют свод пошлин по каждой группе товаров с конкретными цифровыми данными. Таможенный тариф служит руководством к действию работников таможенных служб.

<sup>83</sup> Петров Н.Г. Международная торговля и торговая политика. М., 1928. С. 104.

Таможенные тарифы в этот период превратились в важнейшее средство конкуренции стран, часто в «экономическую войну», которая в отличие от традиционной ведется каждодневно и ежечасно<sup>84</sup>. В экономической литературе и средствах массовой информации той поры в обращении были термины «таможенная война», «боевые пошлины» и другие, напоминавшие боевые действия. В рассматриваемый период времени таможенная тарифная политика европейских стран, так же, как и другие сферы международной экономической жизни, подвергалась глубокой, даже коренной трансформации.

Исторически, начиная с XVII в., законодателем мировой торговли и политики, как мы уже отмечали, была Британия. Терминология таможенного дела также базируется на английском языке. В литературе обозначены всего два-три основных направления внешнеторговой политики – меркантилизм, протекционизм и фритредерство. Однако внутри каждого из этих направлений, особенно последних двух, есть множество частых вопросов, подводных течений, затеняющих интересы противоположных сторон. Протекционизм – (протекция, поддержка) бывает промышленный и аграрный. Если в отношении промышленного протекционизма вопросов и споров в науке и политике особенно не возникало, так как промышленная продукция изначально создается для обмена и торговли, то аграрный протекционизм вызывал очень много вопросов и во власти, и в обществе<sup>85</sup>.

Политика фритредерства (free trade) – свободной торговли предполагала, но не навязывала установление или поэтапное снижение пошлин на товары и сведение их к минимальным. Что лучше – протекционизм или фритредерство

---

<sup>84</sup> Кечеджи-Шаповалов М.В. Торговлеведение (Организация торговых учреждений). СПб., 1907. С. 21. 140 с.

<sup>85</sup> Поддержка аграрного протекционизма означала в конечном счете повышение цены на продукты питания. Пошлины в отношении продуктов сельского хозяйства оспаривались часто в силу того, что промышленные рабочие, получавшие невысокую заработную плату, больше всего страдали от аграрного протекционизма, отдавая за жизненные припасы значительную часть своей заработной платы.

- это нескончаемый спор, который родился вместе с экономической наукой, в которой участники находят «каждый раз новую пищу в практической жизни», - писал известный российский экономист начала XX в. И.М. Кулишер<sup>86</sup>.

«Головоломки» таможенного вопроса обозначились в 1860-1870-е гг., они были связаны с множеством новых объективных, субъективных, личностно-психологических факторов. Привычные термины получали новое содержание и смыслом, понять и уловить которые было не просто. Возможно, непредвиденные последствия и непредсказуемые результаты были обусловлены «перенесением» принципа международным разделением труда (идея А.Смита) в сферу международной торговли и международных экономических отношений. Идея А. Смита о преимуществах разделения труда, способствующего развитию обмена, была перенесена в практику международного торгового обмена. Но оказалось, что экономические преимущества наталкивались на национальные, политические интересы стран-партнеров и помимо чисто технических сложностей утрачивали свое значение перед более важными, далеко не экономическими расчетами. Самым, пожалуй, заметным явлением было то, что в обмене участвовали страны преимущественно промышленного и аграрного экспорта. Страна аграрного экспорта (а это Россия, страны Центральной Восточной Европы) оказывалась в существенной зависимости от аграрного вывоза (мировые цены на свою продукцию, ввозные пошлины в другую страну, конкуренция на рынке с другими странами аграрного вывоза и т.д.). Все это в совокупности оказывало сильнейшее воздействие на национальное сельскохозяйственное производство. И предсказать последствия (краткие и долгосрочные) сложного комплекса всех этих взаимодействий и взаимозависимостей никто не мог. Не просто из-за недостаточного профессионализма, а в силу принципиальной невозможности это сделать.

---

<sup>86</sup> Кулишер И.М. Основные вопросы международной торговой политики. Изд. 3-е, доп. М., 1929. С. 141.



Другая сторона дела – сама тарифная политика. Определение размера пошлины, взимаемой с каждого ввозимого и вывозимого товара, – процесс, требующий осознания и учета национальных интересов, столкновения интересов каждой отрасли промышленности и сельского хозяйства, изучения реакции и ответных шагов другого государства. Здесь важны как долгая стратегия, так и конкретика на ближайший период в 10-15 лет, а также понимание текущего политического расклада сил. Вся эта работа, невидимая, с одной стороны. И в то же время тайная, так как ведется втайне: предельные размеры тарифов, словно планы войны, не открываются противоположной стороне, до поры до времени остаются секретными.

На протяжении XVII-XIX вв. долговременная стратегия Британии не менялась и была направлена на сохранение мирового лидерства. При этом таможенная политика (и тактика) могла меняться, что, конечно, влияло на другие государства Западной Европы. Первоначально, в эпоху становления промышленного капитализма британский парламент утверждал для иностранных товаров высокие таможенные тарифы, ориентируясь на защиту своего промышленного сектора (протекционизм). Такая долговременная стратегия с поддержкой отечественной промышленности обеспечила ей активное наступление и на внешнем рынке.

С 1840-х гг. эту же стратегию британцы стали проводить иными средствами. Теперь, когда техническая оснащенность английской промышленности была вне конкуренции, Британия инициировала политику фритредерства – установление минимального и даже беспошлинного вывоза промышленных товаров в страны Европы. Одновременно отменялись хлебные законы<sup>87</sup> (запрет ввоза зерна). Теперь с помощью невысоких (льготных) тарифов на ввоз сырья и сельскохозяйственной продукции Британия облегчала

---

<sup>87</sup> хлебные законы – законы, вводившие высокие пошлины на ввозимых в Британию хлеб, Хлебные законы – «краеугольный камень английского протекционизма» (И.М.Кулишер. С. 350)

поступление на внутренний рынок продовольствия (зерна, мяса и т.д.), а также сырья для промышленности (хлопка).

Прошло двадцать лет. Сменился экономический ландшафт в Европе, вступили в активную деятельность новое поколение политиков, уточнялись и корректировались цели и формы возросшего торгового обмена. В 1860-1870-е гг. в мире вновь наметилась тенденция от фритредерства к протекционистским мерам, получившим позже название нового протекционизма. Инициаторами этого перехода теперь были уже Франция и Германия, ощущавшие давление английских промышленных товаров на своих внутренних рынках. Но осознание начавшегося нового этапа происходило не сразу и не автоматически.

Новый протекционизм стал заметен в изменении норм таможенного обложения и формата таможенных договоров. В прежнюю эпоху относительно стабильного международного товарооборота в договорах прописывались размеры ввозных пошлин, носивших автономный<sup>88</sup> характер, права и правила проживания, уплаты торговых сборов иностранными торговцами, а также ограничения на транспортные средства сообщения (суда, плавание по внутренним водам и морям, дополнительные сборы в портах и проч.). Теперь на смену прежним автономным тарифам стали приходить международные договоры. Они меняли внешнеторговую ситуацию кардинально. Тарифы на товары государства теперь стали устанавливать не автономно, а по обоюдному согласию путем взаимных уступок<sup>89</sup>. Обоюдное согласие и взаимные уступки на практике часто превращались в ожесточенный торг, «ибо каждая сторона боялась «обнажить» какую-либо отрасль своего производства, открыть иностранным товарам какую-нибудь

---

<sup>88</sup> Страна устанавливала размер тарифов на ввоз иностранных товаров, исходя из своих национальных приоритетов без согласования с другими странами. Торговая политика в этом случае строилась, не считаясь с торговыми соседями.

<sup>89</sup> Кулишер И.М. Основные вопросы международной торговой политики. Изд. 3-е, доп. М., 1929. С. 347.

дверь в своем протекционистском тарифе»<sup>90</sup>. Договорная система таможенных тарифов рождалась через сопротивление и военно-экономические столкновения:

Таможенные войны рубеже XIX-XX вв.<sup>91</sup>

годы	Страны- участники	
1888-1898	Франция	Италия
1893-1895	Франция	Швейцария
	Франция	Румыния
	Франция	Португалия
1893	Франция	Испания
1893-1894	Германия	Россия
1891	Германия	Испания
1903-1910	Германия	Канада
1903-1910	Германия	Китай
1886-1891	Австрия	Румыния

Одновременно формировалась двойная система тарифов. По инициативе Франции с одним из соседей рядом государств подписывался договор, к которому присоединялись другие. Возникал общий (general tariff, единый) для

<sup>90</sup> Кулишер И.М. Основные вопросы международной торговой политики. Изд. 3-е, доп. М., 1929 С 352..

<sup>91</sup> Петров Н.Г. Международная торговля и торговая политика. М., 1928. С. 105.

всех них тариф, который распространялся уже на группу государств. При этом если какая-то страна из создавшегося блока устанавливала особенную льготу условия для другой, то она немедленно распространялась и на других участников блока. И.М. Кулишер сравнивал это с движением электрического тока в цепи<sup>92</sup>. Это и означало новую практику «наибольшего благоприятствования». Действительно, это было мощное средство сдерживания роста тарифов<sup>93</sup>. Но одновременно такой тариф выступал и мощным средством давления на страны.

Десятилетие спустя эта практика изменится, но принцип «наибольшего благоприятствования» сохранится и даже укоренится<sup>94</sup>. Новая система будет системой конвенционных тарифов<sup>95</sup>. Инициатором ее внедрения стала Германия, нацеленная на новый протекционизм. Конвенционные тарифы касались отдельных групп товаров и подразделялись на тарифные договоры, договоры наибольшего благоприятствования и т.д.

И такое переходное (или неопределённое, или запутанное) положение создавало практику двойственных тарифов и «двойных стандартов», что и приводило к таможенным столкновениям..

Важное место в этом переходном периоде сыграла таможенная война Германии и России 1893-1894 гг. В 1891 г. в России закончился 15-летний срок действия автономного таможенного тарифа, в котором действовали высокие ввозные пошлины на промышленные товары<sup>96</sup>, отвечавшие интересам наших промышленников. Германия в это же время значительно повысила цены на российский хлеб, а для Австрии, а затем США сделала уступку. В ответ Россия, не будучи в новом таможенном союзе, потребовала для себя

---

<sup>92</sup> Кулишер И.М. Основные вопросы международной политик. С. 356-357.

<sup>93</sup> Поваляхина Т.И. История мировой экономики и международных экономических отношений. С. 100.

<sup>94</sup> подробнее см. Кулишер И.М. Основные вопросы международной политики С. 321-372.

<sup>95</sup> конвенционный тариф означала, что в процессе коллективного обсуждения страны пришли к общему соглашению и заключили конвенцию.

<sup>96</sup> И.М. Кулишер называет этот договор, срок действия которого истекал в 1891г., резко протекционистским.

наибольшего благоприятствования и понижения хлебных пошлин, то есть более низких, чем указано в конвенционных тарифах.

При этом Россия не пошла на понижение таможенных пошлин для Германии, желая остаться на позиции 1891 г., считая те тарифы **минимальными**. А затем Россия еще подняла на 15-30% максимальный тариф, как для государств, не дающих нам конвенционных уступок<sup>97</sup>. Сложно сказать, были ли это ошибка российского экономического руководства или здесь действовал другой расчет. Вероятно, оно предполагало, что Германия согласится на повышение тарифов, а если нет – то существовала потенциальная возможность заменить немецкие товары английскими. Кроме того, Россия стремилась к равноправному положению наших товаров (хлеба, в частности) с другими иностранными товарами на германских рынках. Как бы там ни было, но Германия отказалась выполнять условия России и вместо этого предложила льготу, которую мы просили, (т.е. конвенционный тариф) Румынии – хлебному конкуренту России.

После такого шага Германии Россия с 1 июля 1893 г. ввела повышенный (максимальный) тариф с прибавлением 50%. Его стали называть «боевыми пошлинами». Через три дня (4 июля 1893 г.) Германия тоже объявила «боевые пошлины»: на 50% подняла общий тариф. Новым шагом экономической войны стало повышение Россией сбора с приходящих и уходящих торговых судов сбора с 5 коп. до 1 рубля (с грузов от 2 тонн).

Борьба продолжалась восемь месяцев. То была война – проверка на то, «у кого крепче нервы», кто может хранить тайну, до каких пределов можно пойти на уступки и «не открывать свои планы противнику»<sup>98</sup>.

В итоге 10 февраля 1894 г. Россия отказалась от тарифа 1891 г., превратив его в общий тариф, наряду с новым конвенционным тарифом, содержащим

---

<sup>97</sup> Кулишер И.М. Основные вопросы международной торговой политики. С. 400-401.

<sup>98</sup> Там же. С. 406.

значительно пониженные ставки. «После этого Россия уже не делала попыток применить минимальный тариф»<sup>99</sup>.

Другим словами, экономическая война закончилась тем, что Россия вынуждена была отказаться от протекционистского тарифа и согласиться на значительное понижение таможенных пошлин на ввозимый товар. Это уменьшало доходы государственной казны от импорта. Но одновременно она потеряла и от того, что сократился экспорт зерна в Германию, которая активно защищала свое сельское хозяйство. За время таможенной войны с Германией Россия нашла для себя новые рынки сбыта зерна в Италию, Швейцарию, Францию. но это было далеко не просто и не восполняло понесенных убытков в полной мере. Прямые потери сельского хозяйства России от этой войны можно подсчитать только приблизительно: за 1892-1894 гг. экспорт в Германию ржи сократился в 6 раз, овса - в 20 раз, пшеницы – почти прекратился (С 1870-х гг. Германия сама стала выращивать пшеницу). Экспорт ячменя остался на прежнем уровне. «Германия одержала победу, которая обошлась нам дороже, чем русско-японская война», - написал в 1929 г. И.М. Кулишер. Даже если в этой фразе есть некоторое преувеличение, все равно значение этого экономического столкновения оказалось очень сильным для страны. Через 10 лет, в 1904 г. тарифный договор с Германией был заключен на основе прежних ставок на хлеб, которые не должны были меняться в течение 12 лет. Подписание нового договора с Германией готовилось к 1917 г. Но хлебный договор с Германией был заключен только в 1923 г. уже при Советской власти.

Имели ли эта война важное значение и последствия для России и ее аграрного сектора в первое десятилетие XX в.? Безусловно, да. В 1911-1913 гг., за несколько лет до подписания договора 1917 г. по всей стране шли обсуждения того, что выгодно для нас по каждому виду сельскохозяйственной

---

<sup>99</sup> Там же. С. 404.

продукции, проводились подготовительные работы и подсчеты, собирались мнения акторов российского рынка.

В отечественной историко-экономической литературе, научной и публицистической, эта война - один из самых известных сюжетов, но иногда трактуемых достаточно упрощенно<sup>100</sup>.

Важно отметить, что итоги таможенной войны 1893-1894 гг. имели далеко идущие международные последствия не только для России. Ее согласие «открыло Германии путь продвинуть свои уже повышенные (именуемые минимальными) тарифы на ввоз зерна и для других стран». И.М. Кулишер приводит размеры этих пошлин<sup>101</sup>:

Размер пошлины на ввозимое зерно в Германию (со 100 кг)	Было (немецких марок)	Стало (немецких марок)
пшеница	3,5	5,5
Рожь	3,5	5
овес	2,8	5
ячмень	2	4

Эти новые, «послетаможенно-военные» минимальные пошлины были направлены против России, они сохранялись и в 1904 г. и позже, до 1916 г. включительно.

Исследователи-правоведы отмечают, что пролонгированные конвенционного тарифа 1904 г. «привело к утрате Россией тарифной самостоятельности и даже уходу «с мирового магистрального экономического пути развития» (Н.Н. Шапошников). Это открыло дорогу беспрепятственному притоку в страну иностранному капиталу, созданию филиалов иностранных

---

<sup>100</sup>Пахомов А.А. Внешнеторговая и инвестиционная политика царской России в начале XX в.// Институт торговой политики НИУ ВШЭ. Торговая политика. Trade Policy. 2019. № 3/19. С. 77.

<sup>101</sup> Кулишер И.М. Основные вопросы международной торговой политики. С.405.

предприятий и беспоплатному поступлению на российский рынок иностранных товаров»<sup>102</sup>.

#### **1.4. Элеваторы: технологии трансформируют и создают институты**

Технологические новации в мировой торговле зерна были связаны с внедрением принципиально новых способов хранения зерна. Элеваторы обеспечивали машинную обработку зерна и хранение. В конце XIX в. это был самый современный способ, который обеспечивал его сохранность. Наибольшее число элеваторов имелось в США, теснивших на мировом рынке российскую пшеницу.

Исторический очерк создания элеваторной системы в России дан в начале 1920-х гг. Д.В. Шумским<sup>103</sup>. Техническая подготовка автора позволила ему в кратком пособии для студентов обрисовать значение и технические перспективы машинного способа хранения, очистки, просеивания, сортировки, погрузки-выгрузки больших партий зерна машинным способом. Фактически это было представление иного технологического этапа в развитии инфраструктурной отрасли. В начале XX в. создание сети элеваторов в стране рассматривалось как «революция в торговле».

Финансовое обеспечение этой технологической революции в советское время предполагалось исключительно как государственное, в силу высокой капиталоемкости, малой инвестиционной привлекательности и доходности.

Между тем, создание сети элеваторов не есть только дело технологий. В **институциональном плане** работа различных элеваторов (при железнодорожной станции, в порту, крупном торговом центре и т.д.) постепенно меняло культуру зерновой торговли. Традиционные виды складирования, уходя в прошлое, открывали дорогу новым индустриально-

---

<sup>102</sup> Кисловский Ю.Г. История таможенного дела и таможенной политики России. 3-е изд. М., 2004. С.54-592 с.

<sup>103</sup> Шумский Д.В. Хлебные элеваторы в России. Краткий очерк развития вопроса. М. 1922. 46 с.



аграрным профессиям и системе подготовки кадров. Для поставщика товара (крестьянина, помещика) – это иные правила и нормы продажи товарной массы и способов получения денежных средств. Для государства – возможность регулировать поступление главного товара – хлеба на внутренние и внешние рынки, а значит и держать в приемлемых рамках рыночные цены. В новой конфигурации взаимоотношений между продавцом и потребителем рождалось дополнительное звено. Все это в системе взаимоотношений, договоренностей не возникало одномоментно, а вырабатывалось путем проб и ошибок, путем опыта, и требовало достаточно много времени. Считается, что технологическая революция, охватывая все стороны одной новации, разворачивается в течение пятидесяти лет примерно, то есть на протяжении активной трудовой жизни двух поколений. В России, в элеваторном деле, без которого невозможно была интеграция в мировое пространство рынка зерна, без подобных технических, технологических и институциональных атрибутов было уже невозможно.

В начале 1920-х гг., когда советская Россия решала задачи восстановления хлебного экспорта, восстановление ее технического обеспечения путем возрождения работы элеваторов в морских портах уже не обсуждалось, а было естественным и закономерным делом. Об этом неоднократно указывал Л.Б. Красин<sup>104</sup>

Начальные шаги по изучению и созданию сети элеваторов были сделаны более четырех десятилетий назад. Таким образом, всем опытом предшествующего развития аграрное сообщество было уже подготовлено к этой технической новации.

### **Государственная политика и практика в элеваторном деле.**

Предыстория вопроса восходит к 1880-м гг., когда в стране в связи с первым мировым аграрным кризисом 1870-х гг. наблюдалось падение цен на

---

<sup>104</sup> Красин Л.Б. Вопросы внешней политики. М.-Л., 1928. 432 с.

зерно, как в мире, так и России. Мировой кризис послужил поводом для создания Высочайшей комиссии по изучению падения хлебных цен в России и их влияния на российское сельское хозяйство<sup>105</sup>. Среди внутренних причин падения хлебных цен, сильно ударивших по российской деревне, было обозначено неумение правильно хранить зерно. Отсутствие правильного хранения вело к сильным перепадам в ценах по сезонам (весной и осенью). Круглогодичное же хранение позволяло стабилизировать цены на внутреннем рынке. Как видим, идея совершенствования системы хранения зерна фактически с самого изначального была связана с задачей регулирования государством зернового рынка<sup>106</sup>. При этом государственное содействие должно было проявляться, по мнению Комиссии, не только в косвенном влиянии на ценообразование, но главное – в улучшении способов хранения зерна – то есть в строительстве элеваторов<sup>107</sup>.

Еще на протяжении двух десятилетий идея создания технологически современных способов хранения зерна продолжала обсуждаться и одновременно реализовываться за счет частных инвестиций (железнодорожных обществ, земств, кооперативов).<sup>108</sup> На принципиально новый системный уровень вопрос был поставлен в 1910-е гг. с началом строительства элеваторов Государственного банка. Для этого в структуре Госбанка в 1911 г. был образован отдел зернохранилищ, который заключал подрядные договоры о строительстве, поставке оборудования с зарубежными и российскими фирмами.

Особым Совещанием по строительству элеваторов были определены районы первого этапа строительства. Для этого учитывались расположение,

---

<sup>105</sup> Доклад председателя высочайше учрежденной в 1888 году комиссии по поводу падения цен на сельскохозяйственные произведения в пятилетие (1883-1887) / Пред. комис. В. Плеве. - Санкт-Петербург : Тип. М-ва внутр. дел, 1892. С. 107.

<sup>106</sup> Там же. С. 129.

<sup>107</sup> Там же. С. 107.

<sup>108</sup> Тагирова Н.Ф. Рынок Поволжья (вторая половина XIX- начало XX в.) М., 1999. С. 112-113..

вместимость, потенциальные возможности и т.д. По плану первые элеваторы возводились в связи с уже действовавшими хранилищами железнодорожных обществ, их больше всего насчитывалось в районе действия Рязано-Уральской железной дороги. Это были территории Заволжья, Нижнего Поволжья, где выращивалась преимущественно товарная пшеница. Первыми районами возведения элеваторов на средства Госбанка были Заволжский, Саратовский, Пензенско-Симбирский район, Воронежско-Тамбовский район. Базовым считался Заволжский<sup>109</sup>. Сначала здесь предполагалось возвести 83 элеватора, затем число объектов было сокращено до 71<sup>110</sup>. В строительстве и оборудовании первых элеваторов Госбанка принимали участие «Международное технико-промышленное акционерное общество», «Антон Эрлангер и К<sup>0</sup>» и другие. Они поставляли зерноочистительные машины, мельничное оборудование и другую сложную технику. Доставка осуществлялась из Нью-Йорка в Архангельск пароходами. Из российских партнеров – «компания Братьев Нобель», «Братьев Клодт».

По плану строительство должно было быть завершено в 1916г. Крупный инвестиционный проект сам по себе весьма серьезный был технологичным: паровые двигатели, машинные способы перемещения зерна (на конвейере), система вентиляции для зерна во избежание самовозгорания, - все это должно было быть учтено.

И одновременно «элеваторный» проект был очень важен в экономическом отношении. Он ставил много вопросов, на которые пока не было ответа. Не ясно, какое место новый технико-экономический компонент региональной, российской экономики займет в нем место. Должен ли элеватор быть участником рынка или только возможным компонентом обеспечения его работы (то есть остаться элементом инфраструктуры)? Такая постановка вопроса рождала множество других не менее важных вопросов: имеет ли

---

<sup>109</sup> Статистические данные к вопросу о сооружении сети зернохранилища в России. Ч.1. Спб., 1913. Табл XXXII.

<sup>110</sup> Тагирова Н.Ф. Рынок Поволжья. С. 115.

право элеватор Госбанка покупать хлеб, может ли его продавать? Вопрос о собственности на хранимое зерно также был среди обсуждаемых. Вопрос о собственности – коренной институциональный вопрос. Здесь он преломлялся в вопрос о том, может (должен) ли элеватор обезличивать зерно, то есть ссыпать его в общее хранилище без указания собственника. Если крестьянин вез зерно на хранение, то он должен платить деньги за хранение или может, наоборот, получить квитанцию (варрант, деньги), которыми распорядится по собственному усмотрению? И таких «мелких» вопросов было очень и очень много. Изучение зарубежного опыта требовал времени, а главное – адаптации к российским условиям. Вопрос институционального трансфера - простого переноса опыта других стран на российскую почву - не решался простым воспроизведением зарубежной технологии. Институты создавали люди, использующие эти новые технологии. Так, опыт США рассматривался как неприемлемый: так система элеваторов уже была монополизирована крупным капиталом, что сопровождалось (или привело) к активному фермерскому движению против него. Такие и другие подобные вопросы волновали и российскую, и региональную общественность, причастную к вопросам зернового рынка<sup>111</sup>

Новые вопросы возникали, и только практика и многолетний опыт могли стать основой для институционального решения «элеваторных вопросов». Уже первая компания 1913-1914 г. в Самарской губернии и особенно последующие годы показали «эволюцию умов крестьян к деятельности зернохранилища Государственного банка»: безупречное точное взвешивание зерна, строгий порядок в определении качества, точные расценки и быстрый расчет, - все это новое учреждение ставило в выгодное положение в сравнении с частным бизнесом.

---

<sup>111</sup> Морозов В.М. Доклад Особому Совещению при Самарском отделении Государственного банка о сбыте хлеба в связи с организацией элеваторов и зернохранилищ. Самара. 1911.

Еще одно важное преимущество, которое давала такая система хранения зерна, было связано с определением сортов. Если зерно хранилось в обезличенном виде, то есть в общем хранилище, то оно должно было храниться по определённым нормам (тип, класс, сорт, степень влажности и т.д.). Эти нормы разрабатывались на местах, утверждались местным омитетом в арбитражной комиссии, а затем утверждались Советом банка. Например, в Заволжье для пшеницы были утверждены 22 типа зерна, для ржи - 12, овса - 16, проса - 18, гороха - 4, гречихи - 4. Нормы эти предавались гласности и публиковались, рассылались банком биржевым комитетам, сельскохозяйственным обществам, учреждениям мелкого кредита и просто раздавались всем желающим<sup>112</sup>. Как видим, «внедрение» (встраивание) только одного технологически нового элемента в традиционную (сложившуюся) систему сбыта хлеба рождало целый «пучок» вопросов, действий, нарушавших старые и создававших новые связи, цепочки взаимодействий, иное понимание привычных действий. Предсказать последствия от встраивания каждого нового компонента в прежнюю систему было невозможно. Нужно было время, чтобы это новое стало привычным, стало правилом, нормой. И только в этом случае можно говорить об укоренении нового института и рассчитывать (предполагать) на привычный механизм воспроизведения этого правила. В элеваторном вопросе такого произойти за 3-5 лет было невозможно.

Другой ракурс «элеваторного вопроса» - наличие специалистов, готовых и способных работать. И это был вопрос подготовки кадров, совмещавших технические и агрономические знания, а также желательны и экономические.

Первыми работниками хлебной инспекции, которая действовала в каждом общественном хранилище, были земские деятели. Однако перспектива развития дела требовала и в этом вопросе системного подхода. Не случайно,

---

<sup>112</sup> Статистический обзор деятельности зернохранилищ Государственного банка. Ч. I С. 70; ЦГАСО. Ф, 426. Оп. 1. Д.126. Л. 8-11.; Тагирова Н.Ф. Рынок Поволжья. С. 130..

уже в первые советские годы главными акторами внутренней зерновой торговли и внешнеторговых операций стала единая организация - Государственная хлебная инспекция. Она была образована 8 января 1925 г. и ставила своей задачей «оздоровление хлебной торговли путем инспектирования (с выдачей сертификата) внешней и внутренней торговли. Инспекция занималась также изучением качества и сортировки зерна<sup>113</sup>.

Но пока, на рубеже XIX-XX в. каждая железная дорога располагала своим штатом хлебных инспекторов. Хлебные инспекторы следили за качеством принимаемого на хранение зерна, они же ведали его очисткой и переработкой. Хлебный инспектор мог осуществлять комиссионное посредничество между продавцами покупателем<sup>114</sup>. Но такая практика не успела получить широкого распространения до войны. На данном этапе развития российского рынка элеваторы оставались элементом инфраструктуры, но не самого рыночного процесса.

Как видим, цивилизованные, или машинно-технологические способы хранения, сортировки и очистки зерна не возникли в одночасье. Также постепенно формировался новый навык, новый институт, который одновременно превращался в необходимый элемент крупных торговых сделок российского и международного уровня. В течение 1880—1920-х гг. в России шло изучение зарубежного опыта, российской традиционной практики складирования, возможных вариантов адаптации иностранного технологического трансфера к российским условиям. Вместе с новыми технологиями и институтами обозначился и главный актер его внедрения. Среди разнообразных «групп поддержки» (государственная, торгово-биржевая, земско-крестьянская)<sup>115</sup> нового института «хранение хлеба в

---

<sup>113</sup> Агрономов Е.А., Лучебуль М.Г., Любарский Л.Н. Государственная хлебная инспекция и качество зерна// Ежегодник хлебной торговли 1925/26 и 1926/27 гг. № 1. М.: Наркомторг, 1928. С. 53-58.

<sup>114</sup> Тагирова Н.Ф. Рынок Поволжья... С. 129.

<sup>115</sup> Тагирова Н.Ф. Рынок Поволжья С. 124.

элеваторе» на протяжении сорока лет ведущее место заняло государство. Если в 1880-е г. высказывались различные опасения в связи с тем, какое место новые правила хранения займут в системе рыночных отношений страны, то в условиях начала 1920-х гг. такой вопрос уже не обсуждался. Монополизация экспертизы зерна, поступавшего на хранение в элеваторы, а постепенно и всей товарной массы, Государственной хлебной инспекцией стало логическим завершением процесса становления института «экспертиза товарного зерна».

Элеваторы стали новым связующим элементом в цепи движения зерна от производителя к потребителю. Вместе с машинными технологиями рождались новые практики обмена и торговых отношений. Элеваторы были линейными и узловыми. Каждый действовал на своем уровне: линейные вовлекали в движение зерно непосредственных производителей. Здесь собирались небольшие партии зерна в крупные. Отсюда зерно двигалось дальше. Куда? В разные многочисленные пункты - по рекам или железным дорогам в города, в порты, российские и международные.

Геополитические и геоэкономические факторы, оказывали большое воздействие на организацию внутренней торговли, развитие отечественной промышленности и организацию экспортно-импортных операций, так как они способствовали «перестраиванию» положения зернопроизводящих районов «на карте» хлебного рынка страны. В целом можно считать, что в начале XX в. геополитические условия, несмотря на их сложность, способствовали интеграции зерновой России в мировой рынок. Однако воспользоваться ими было не просто, так как Россия «встраивалась» в более технологичную структуру мирового рынка, где уже были заняты места первых игроков, сложились неформальные институты рыночной торговли. Новые формальные институты и правила (и международные организации) создавались на этой уже традиционной основе.

Не только политика, но традиционная география, современная техническая модернизированная составляли совокупность геоэкономических факторов.

Мировая торговля преимущественно шла по морю, а главными точками торговли были международные порты. Средоточием мировой хлебной торговли в конце XIX- начала были южные (Черноморские и Средиземноморские) и северные (Балтийские) порты. Они выполняли функции **узловых торговых пунктов**. К ним подстраивались «хлебные **коридоры**» (морские, океанские, железнодорожные подъездные пути, речные пристани, имевшие выход к морям и т.д.). В начале XX в. то было 8 портов мирового масштаба: Лондон, Ливерпуль, Гамбург, Бремен, Амстердам, Антверпен, Роттердам, Гавр.

Для России как морской державы, с одной стороны, главной участницы мировой зерновой торговли, с другой, важно было обустроить порты и в военно-стратегическом, и торгово-экономическом назначении. Российские порты южных и северных морей представляли собой начало хлебных коридоров, направлявшихся в Западную Европу. Это начало мирового коридора одновременно было конечным пунктом, куда прибывал хлебный товар со всей России. При этом порт мог быть и региональным (для прилегающих территорий), и общероссийским местом сбыта.

Железнодорожная политика российского правительства была ориентирована на обеспечение подвоза товара к российским портам. Огромная небывалая по масштабам работа, связанная с обустройством портов, в течение 3-4 десятилетий сделала российские крупные порты (Петербург, Рига, Ревель, Одесса, Николаев, Новороссийск) мировыми точками хлебных коридоров. Это были крупные инвестиционные проекты, не все из которых оказались успешными. Составной частью порта мирового значения были **элеваторы**. Создание элеваторной системы в России называли торговой революцией, которая развернулась в 1910-е гг.



## **Глава 2. Институты мирового рынка зерна и Россия: практический опыт и научное осмысление.**

*Аннотация главы.* Дан анализ вывоза зерна из России за 1900–1913 гг. место России в мировой торговле зерном, обозначены главные конкуренты на зерновом рынке. Увеличение экспорта при росте хлебных цен одновременно сталкивалось с рядом сложностей, одной из которых была стандартизация товаров.

В главе анализируется работа традиционных и новых, создаваемых в Европе международных организаций и институтов, связанных с созданием системы общих стандартов, мер и весов, норм и правил торговли хлебом.

Важную роль играли международные юридические правила. Формальные правила международной торговли формировались опытным путем. К началу XX в. международные сделки совершались по большей части на основе англосаксонского законодательства, хотя Германия, вставшая на путь конкуренции с Британией на рынках Европы, стремилась также и в правовом отношении заявить о себе.

### **2.1. Мировой зерновой рынок: общая характеристика**

Невероятное, немислимое миллионами людей прежде, но реально ощущаемое расширение пространства жизни стало явственно заметным, начиная с 1870-х гг. Технические, технологические возможности поколения людей, живших в то время, позволяли существенно расширить обмен товарами между разными странами. Торговые контакты между материками и континентами, развиваемые еще с конца XV – начала XVI в., к концу XIX, через три-четыре столетия перестали быть уделом путешественников-одиночек или купеческих экспедиций, поощряемых императорами и императрицами.

«Вся территория всемирного рынка распределяется между шестьюдесятью более или менее независимыми в политическом отношении государствами, из коих трем государствам принадлежит с лишком полмира, как по пространству, так и по населению: Британской империи принадлежит 29,5 млн. кв. км. с населением 383,5 млн. душ, Китайской империи – 11,1 млн. кв. км. с населением 359,8 млн. душ и Российской империи – 22,2 млн. кв. км. с

населением 129, 2 млн. душ<sup>116</sup>, а всего три империи обладают в совокупности 62,8 млн. кв. км или 46% всей территории всемирного рынка с населением в 872,5 млн. душ, что составляет 57% населения земли»<sup>117</sup>. В конце XIX в. США по территории занимали четвертое место (9,2 млн. кв. км с населением 72,3 млн. чел. «Прочие государства, хотя ни по пространству, ни по населению, даже близко не подходят к упомянутым четырем, но в культурном и в особенности в торговом отношении некоторые стоят очень высоко и значительно превосходят такие громадные государства, как Китай»<sup>118</sup>.

Мировой рынок. Статистический аспект.

По данным на 1895-1896 г. основные участники мировой торговли представлены в таблице.

Таблица X. Страны - основные участники мировой торговли в конце XIX в. (1895-1896 гг.)<sup>119</sup>

	Россия	Велико-британия без колоний	Германия	Голландия	Франция	Австро-Венгрия	США
Территория и население							
Пространство, тыс.кв.км	21578	315	541	33	536	677	9210
Население . тыс. чел	126,683	39,614	52,280	4,859	38,518	44,901	72,288
Торговый флот, транспортная инфраструктура и средства связи							
Число судов	2774	21 003	3592	268	15598	331	20869

<sup>116</sup> Есть разночтения в цифрах по России, в табличке чуть иные данные, но сути они не меняют. Невозможно использовать цифры без небольших расхождений в 2-3%.

<sup>117</sup> Гулишамбаров О. «Всемирная торговля в XIX в. и участие в ней России». СПб., 1898. С. 205.

<sup>118</sup> Там же.

<sup>119</sup> Источник: Гулишамбаров О. Всемирная торговля в XIX в. и участие в ней России. СПб., 1898. С. 203-204.

Вместимость в тоннах	577,207	8988,450	1502,044	291,342	887,078	303,000	4 235,469
Длина железных дорог, км.	41433	34076	46902	2692	40436	31794	291263
Длина телеграфных линий, км.	166880	60,062	131,915	5,632	92,694	72,877	303,840
Длина телеграфной проволоки в км.	341,729	371,166	490,052	20,147	311,026	249,274	1 323,088
Торговля, в тыс. руб (зол.) – сопоставимые цены							
Ввоз	393,267	2802,687	1329,383	850,164	959,287	385,741	886,049
Вывоз	459,933	1867,188	1087,963	695,474	851,161	408,577	1 307,606
всего	853,200	4669,875	2 417,346	1545,638	1 810.448	794,318	2 193,655

Топ- 10 стран, по месту положения в мировой торговле (конец XIX в.)

Источник: Гулишамбаров О. Всемирная торговля в XIX в. и участие в ней России. СПб., 1898. С. 205.

страна	Объем товарооборота	Место в мировом рынке
Великобритания	4 669, 875 тыс р. зол.	1
Германия	2 417, 346 т.	2
США	2 193,655	3
Франция	1 810.448	4
Голландия	1 545,638	5
Россия	853,200	6
Австро-Венгрия	794,318	7
Бельгия	766,482	8
Индия	604,890	9
Италия	531,332	10

Обмен товарами между странами «перешагнул» сословные границы и стал вовлекать в свой кругооборот народы, страны и материки.

Международная торговля стала всеобщим и массовым явлением. «области, известные прежде лишь понаслышке, теперь принимают весьма деятельное участие в товарном обмене, каковы, например, обширные территории Океании, Дальний Восток и почти вся Африка, за исключением ее северного и северо-восточного побережья и южной оконечности». – писал в конце XIX в. российский статистик О. Гулишамбаров<sup>120</sup>. Современники отмечали также трехкратный рост объемов мирового обмена в конце XIX в. В начале следующего столетия тенденции роста мирового обмена продолжали нарастать.

Таблица 2. Мировой вывоз в зерне (основных хлебов) и муке (среднем за 5 лет) в абсолютных и относительных показателях за 1909-1918 гг.<sup>121</sup> по данным Римского института сельского хозяйства

	1909-1913 гг.		1914- 1918 гг.	
	Тыс. квантилей	%	Тыс. квантилей	%
Мировой вывоз (вместе с Россией)	413 589	100	267 831	100
В том числе из России	107 754	26,1	13 772	5,1
Мировой вывоз без России	305 835	73,9	254 059	94,9
В том числе: из США	68 530	16,5	140 810	52,6
из Южной Америки	63488	15,3	52 822	19,7
Из Океании	14 145	3,4	12 169	4,5

<sup>120</sup> Гулишамбаров О. «Всемирная торговля в XIX в. и участие в ней России». СПб., 1898. С. 202.

<sup>121</sup> Лященко П.И. Русское зерновое хозяйство в системе мирового хозяйства. К изучению основных тенденций мирового рынка. М., 1927. С. 263.

Из Европейских стран- производителей	62 920	15,2	13 295	5,0
Из Азии	20 424	4,9	15 689	5,9
Из Африки	7 203	1,7	7 404	2,8

Эти процессы, впоследствии названные ранней глобализацией, были явственно проявлены в том, что среди множества разновидностей товаров одно из ведущих мест (по объему, стоимости, перевозкам) в мировой торговле занял хлеб. Зерно, продовольственное и кормовое, выращивалось по всему земному шару. Хлебная торговля приобрела планетарный масштаб. Это означало, что урожай в Аргентине или цена на пшеницу в Чикаго интересовали участников хлебной торговли, а часто и просвещённых производителей зерна в далекой России или Дунайских княжествах.

## 2.2. Российское зерно на мировом рынке.

Описанные в первой главе процессы и явления составляли общий политический и экономический фон, в который Российская империя вошла в 1880-е гг. именно в эти рост объемов мировой торговли годы стал заметен и в этом явлении мы фиксируем результаты реализации идеи международного разделения труда. Известный российский эксперт зернового рынка А.Ф. Волков отмечал: «Международная хлебная торговля сравнительно недавнего происхождения, - ее начало относится к 1880-м г. До того времени хлебная торговля ограничивалась тем, что остзейские провинции России, часть Пруссии, Мекленбург и некоторые Штаты Северной Америки отправляли хлеб в Лондон и Ливерпуль»<sup>122</sup>. От эпизодических и локальных сделок во второй половине XIX в. торговля зерном приобрела всеобъемлющий характер и охватила все континенты. Возможности для этого были созданы и

---

<sup>122</sup> Волков А.Ф. Курс международной хлебной торговли. СПб., 1910. С. 18.

возросшим производством (рост предложения) сельскохозяйственной продукции и увеличением потребностей населения (потребительский спрос).

Начавшаяся механизация сельского хозяйства, особенно заметная в США и Германии, меньше в других странах, распространение интенсивных способов обработки земли вкупе с экстенсивным расширением засеваемых площадей во многих странах создавали уникальную, часто непредсказуемую ситуацию с урожаями, возможными объемами поставок зерна на рынок, ценами. Зерновое производство превратилось в явление мирового значения (важен был урожай в Аргентине, сборы зерна в США, погодные условия в Индии или Канаде). Все это влияло на внутривнутриполитическую ситуацию, взаимоотношения между странами, метрополиями и колониями и т.д. Зерно(хлеб) – основа питания населения всего мира, а также важнейшее сырье для мукомольной и пищевой промышленности. Конкуренция стран-экспортеров зерна подталкивала к совершенствованию и национального аграрного производства.

Вместе с ростом значения мировая торговля зерном обрела собственную инфраструктуру – портами, оборудованными под хлебные товары, станциями железных дорог. Формировались международные институты рынка. Организация и правовое обеспечение зерновых сделок с помощью международного публичного и частноправового регулирования было просто делом времени и усилий инвесторов в лице государства или частного бизнеса.

Помимо таких тектонических перемен в мировой торговле зерном, проявление которых не всегда заметно с первого взгляда, существовали и конъюнктурные условия, обусловленные политическими моментами, погодными и климатическими обстоятельствами и массой других, часто непредсказуемых перемен.

Рассмотрим географию предвоенного рынка зерна. Он охватывал оба полушария Земли. Центр, как мы уже неоднократно отмечали, - Западная Европа. Здесь находились и главные пункты зерновой торговли. На Европу

приходился основной оборот зерна (92,1%), ее роль немного снизилась в начале XX в., но по-прежнему оставалась ведущей. Сюда в 1909-1913 гг. попадало 90,5% мирового ввоза зерна, в том числе ржи - 94,4%, ячменя - 98,4%, овса - 94,2%, пшеницы (87,3%) и муки (89,3%)<sup>123</sup>.

Европейский рынок не был единым. Хлебные предпочтения потребителей разнились. В 1920-е гг. на основании данных за 1900-е годы выделяли шесть региональных рынков (Английский, Франко-бельгийский, Южно-Европейский, Германо-голландский, Скандинавский, центрально-европейский). Великобритания – главный потребитель зерна (26,5% мирового ввоза), чаще покупала пшеницу, Германо-голландский рынок (Германия, Австрия, Голландия) был монопольным потребителем серых хлебов (рожь - 46,5% и ячмень 66,2%). На третьем месте стоял франко-бельгийский зерновой рынок, поглощавший 14,2% мирового и 15,4% европейского ввоза разных зерновых культур<sup>124</sup>.

Главные пункты приема зерна (узлы хлебных коридоров) – 8 портов мирового значения, которые мы называли. Но самые крупные из них английский Лондон, немецкий Гамбург (Берлин), французский Марсель. Не только страны, но и порты конкурировали за товар, и это соперничество в начале XX в. имело основания уже не только географические, сколько экономико-технологические и юридические.

(приложение 2. Карта Россия в мировой торговле (начало XX в.)

Россия – восточная окраина мирового рынка, Северная и Южная Америка – западная. Линии движения грузов из периферии в центр можно обозначить как «хлебные коридоры». Россия, США как экспортеры конкурировали в пшеничном и мучном сегментах рынка. Конкурентов по вывозу ржи и ячменя у России почти не было. Овес, ячмень – кормовые

---

<sup>123</sup> Лященко П.И. Указ соч. С. 254.

<sup>124</sup> Лященко П.И. Русское зерновое хозяйство в системе мирового хозяйства. К изучению основных тенденций мирового рынка. М., 1927.

культуры – закупали Германия и Франция. В начале XX в. стал расти **вывоз** из балканских государств.

Таблица XXX Среднегодовые данные **сборов** (абсолютные показатели и доля в мировом сборе) за 1906-1910 гг. по трем главным культурам

	Сбор тыс. пуд.	Доля в мирово м сборе	сбор	Доля в мирово м сборе	Сбо р	Доля в мирово м сборе	сбо р	Доля в мирово м сборе
	пшеница		рожь		овес		ячмень	
Россия	1139 210000	20,5	1 255 159	49,6	843 727	25,3		
США	1 116 243000		48752	1,9				
		20			79966 8	23,7		
Велико- британия	50085 0	9			157 335	4,7		
Германи я	235 736	4,3	63448 0	25,1	51634 2	15,5		
Франция	525 733	9,4	77275	3,1	25185 6	7,6		
Австрия	Австро- Венгри я 363721	6,5	23569 3	9,3	АВ 19282 6	5,5		
Венгрия								
Италия	296 865	5,3						
Аргенти на		4,7						
Канада					23079 8	6,9		

Составлено по: Парменов И.С. Мировое хозяйство в таблицах и диаграммах. Вып. 1. Одесса 1914 -96 с. с. 17-80



Мировой зерновой рынок, хоть и не был главенствующим на мировом рынке в целом, составлял важную его часть. При этом концентрация мирового производства и мирового сбыта была в Европе. Именно здесь определился круг основных участников (и потенциальных конкурентов). Россия оставалась безусловным лидером в производстве ржи, ячменя, овса и одним из лидеров (наряду с США) по производству пшеницы. Ее главными конкурентами (соперниками) были прежде всего США и Германия. Конкуренты «второго порядка» - Франция и Австро-Венгрия.

Главные конкуренты России в производстве зерновых культур (начало XX в.)

пшеница	Рожь	овес	Ячмень
США	Германия	США	США
Великобритания	Австро-Венгрия	Германия	Германия
Франция		Франция	Испания
Австро-Венгрия		Австро-Венгрия	Великобритания

Данные таблицы одновременно свидетельствуют о том, что процессы жесткого разделения сельскохозяйственного производства с промышленным не завершены. В начале XX в. Россия оставалась не только огромной империей, государством с большими территориями, но и страной, наиболее явно имевшей сельскохозяйственную специализацию и аграрную структуру производства. Это означало, что индустриальные страны были весьма заинтересованы в покупке хлеба из России и других аграрных стран. При этом сами индустриальные государства (Германия прежде всего) оставались активными участниками зернового рынка и потенциальными конкурентами России.

Таким образом, суть взаимоотношений между странами, продававшими и покупавшими зерно в 1880-1920-е гг. выстраивалась вокруг того, куда, сколько, какого сорта и качества, по какой цене привезут зерно страны производили (Россия, США, Аргентина и др.), как будет организована разгрузка-погрузка товара на трех главных европейских распределительных рынках (Лондон, Гамбург, Марсель), по какой цене товар закуплен и распродан по другим европейским странам. Если речь шла о пшенице и белых хлебах (муке), то главное направление взаимоотношений выстраивалось в треугольнике США – Россия – Англия.

Применительно к серым и кормовым хлебам главная линия контактов выстраивалась вокруг России и Германии, Голландии, а также Франции и Бельгии. Другие страны также, безусловно, оказывали влияние на ситуацию в мировом товарообмене хлебом, но определяющий фон составляли главные игроки.

Эти главные игроки еще оспаривали первенство. Мировым лидером до конца 1880-х гг. была Великобритания, экономическое могущество Германии нарастало стремительно, особенно после франко-прусской войны 1870-1871 гг. Если Франция стабильно оставалась на третьих позициях, то за первое место в Европе, европейском распределительном рынке между Англией и Германией еще только разворачивалась. Среди конкурентов России на европейском рынке были Австро-Венгрия, Балканские государства (Болгария, Румыния, Дунайские княжества).

Наша страна на зерновом рынке в предвоенное пятилетие занимала важное место, здесь оборачивалось более четверти (26,1%) российского зернового экспорта (таблица 2). К 1918 г., а к окончанию Первой мировой войны страна была фактически исключена оттуда (5,1%).

Начало активному вывозу хлебов за пределы империи было положено в пореформенные годы XIX столетия.

Таблица 3. **Вывоз** зерновых хлебов из России в среднем за год (в тыс. пудов)<sup>125</sup>

Годы	пшеница	рожь	овес	ячмень	Всего хлебов
1861-1865	50 135	13 774	5 967	5 023	79 885
1866-1870	76 768	20 494	15 179	7 556	130 056
1871-1875	92 149	53 274	23 937	12 050	194 113
1876-1880	110 490	83 219	42 676	20 665	287 005
1881-1885	124 267	61 268	51 244	32 358	301 735
1886-1890	162 285	82 507	61 199	61 577	413 746
1891-1895	171 211	56 863	56 885	92 533	441 139
1896-1900	166 884	74 711	48 981	81 118	444 166
1901-1905	230 859	77 581	76 911	123 503	608 934
1906-1910	228 106	42 296	56 733	181 354	615 307
1909-1913	258 776	39 995	66 429	226 992	727 426
1913	203 256	39 470	36 604	239 708	650 880
1914	147 094	23 332	16 816	120 618	-
1915	11 100	5 802	405	104	-
1916	14 381	6 207	164	24	-
1917	492	242	33	11	-
1918	59	5	53	13	-
1919	10	-	3	-	

Таблица Стоимость вывоза всех зерновых культур за 1861-1913 гг. (в текущих ценах или сопоставимых? Не отмечает Лященко) с. 312.

годы	Ценность вывоза, тыс. руб.	Рост ценности в %%
1861-1865	56 284	100
1866-1870	95 111	169
1871-1875	172 378	306
1876-1880	281 685	500
1881-1885	300 085	533
1886-1890	332 055	590
1891-1895	296 711	527
1896-1900	298 796	531
1901-1905	446 824	794
1906-1910	539 301	958
1911-1913	605 915	1077
1909-1913	655 488	1166

<sup>125</sup> Лященко П.И. Русское зерновое хозяйство в системе мирового хозяйства. К изучению основных тенденций мирового рынка. М., 1927. С. 311.

Лященко П.И. делает вывод о том, что масса хлеба в вывозе возросла в 8 раз, а ценность экспорта – в 11. Причем, до 1886-1890 г. рост ценности опережал рост по весу, затем в течение последующих десяти лет товарная масса экспорта растет быстрее, чем по ценности, иными словами мы продавали хлеб по снижавшейся мировой цене. В XX в. рост прирост ценности вывоза опережал рост объемов. То есть мировые цены пошли вверх. Суммарная ценность экспорта в 1900-1914 гг. составила 7,3 млрд руб., тогда за все предшествующее 30-летие 8,6 млрд руб. Прили в среднем за год составил 510 млн. руб. в 1900-е гг. и 285 млн. руб. в XIX в.

Россия сама была и производителем, и потребителем зерна. В этом отношении территории нашей страны можно разделить на три главных района: прежде всего это те, которые нуждались в привозе из других областей (внутренние потребительские рынки), районы, экспортировавшие хлеб и районы, которые сами могли себя обеспечить свои потребности. Обозначим контуры этих районов. К само обеспечивающимся территориям можно отнести Финляндию и Азиатскую Россию.

Северные районы страны, Литва, Белоруссия, промышленные районы Москвы, остзейские провинции нуждались в привозе российского зерна и муки.

Для мирового рынка и зерновой торговли интерес представляли территории, производившие зерно в избытке и поставлявшие их на внутренний и внешние рынки. Как писал А.Ф. Волков, «это весь юг европейской России от австрийской и румынской границы до Урала, от пятидесятой параллели до Черного моря, Кавказа и Каспийского моря». «Этот район главным образом экспортирует пшеницу и ячмень в южную и Западную Европу. К этому же району относится экспортирующие рожь и овес верховья Дона, часть бассейна Волги и часть Заволжья до Уральских гор»<sup>126</sup>.

---

<sup>126</sup> Волков А.Ф. Курс международной хлебной торговли. Спб., 1910. С. 49.

Цифровое подтверждение этому находим в работе П.И. Лященко. Он, опираясь на данные железнодорожных перевозок, дает такие сведения за 1908-1911 г. отправления всех зерновых грузов по железной дороге (в%).

Таблица XXXX Соотношение железнодорожного вывоза на внутренние и внешние рынки по отдельным районам<sup>127</sup>. 1908-1911 г. Лященко П.С. стр. 314.

	Доля поступлений на внутренний рынок	Доля поступлений к портам и пограничным пунктам
Средне-волжский	72,1	27,9
Заволжский	72,0	28,0
Заднепровский	29,1	70,9
Южно-степной	36,1	63,9
Днепровско-донской	70,2	29,8
Волжско-Донской	62,9	37,4
Северо-кавказский	31,8	62,8
64 губернии	52,4	47,6

Данные таблицы свидетельствуют прежде всего о том, что соотношение вывоза во внутренние губернии и вывоза за рубеж были примерно одинаковы по стране: 52,4 % хлеба экспортноориентированных губерний поставляли на внутренние рынки страны, 47,6% - за рубеж. далее, зерновой зарубежный экспорт обеспечивался преимущественно хлебом из южных районов (Заднепровский, Южно-степной, Северо-Кавказский), где из общего вывоза на зарубежный экспорт уходило более половины продаваемого зерна. Среднее и Нижнее Поволжье (Средне-Волжский, Заволжский, Волжско-Донской районы) вывозила за границу примерно треть (от 27,9 до 37,4%) от общей товарной массы.

Более детальное рассмотрение по культурам, вывозимым из разных районов страны, показывает, что в вывозе за рубеж из территорий Поволжья соотношение зарубежного и российского вывоза примерно соответствовало общим показателям.

---

<sup>127</sup> Лященко П.И. Русское зерновое хозяйство в системе мирового хозяйства. К изучению основных тенденций мирового рынка. М., 1927. С. 314.

Таблица XXXX Соотношение вывоза на внутренние и внешние рынки по отдельным районам и культурам. Данные за 1908-191 г. (В %%)

	пшеница		рожь		овес		Ячмень	
	на внутр енний рыно кж	К портам и погран ичным пункта м	на внутр енний рыно кж	к портам и погран ичным пункта м	на внутр енний рыно кж	к портам и погран ичным пункта м	на внутр енний рыно кж	к портам и погран ичным пункта м
Средне - волжск ий	69,7	30,3	67,2	32,8	98,4	1,6	38,1	61,9
Заволж ский	58,5	41,5	69,3	30,7	88,8	11,2	90,1	9,9
Заднеп ровски й	28,0	72,0	26,2	73,8	16,1	83,9	40,4	59,6
Южно- степно й	29,5	70,5	36,4	63,6	22,0	78,0	40,8	59,2
Днепро вско- донско й	73,5	26,5	85,7	14,3	43,9	56,1	51,6	48,4
Волжск о- Донско й	52,7	47,3	92,0	8,0	55,0	45,0	39,6	60,4
Северо- кавказс кий	24,9	75,1	13,3	86,7	5,8	94,2	24,9	75,1
64 губерн ии	42,0	58,0	60,3	28,7	13,3	86,7	51,4	48,6

Рост объемов мировой зерновой торговли и со стороны России, и в мире в целом был своеобразным вызовом. Вызовом геополитическим, технологическим, организационным. Каждая торговая сделка имеет свою стоимость и транзакционные издержки. Современный рынок, который стал

реальностью, видимой для всех его участников, создавала свои нормы, правила. Традиционный обмен, который строился на прежних обычаях, приспособленных к ситуации, местности, характерным особенностям данного товарного обмена, должен был либо встроиться в новую организационно-технологическую среду, либо исчезнуть.

### **2.3. Организация торгов на мировом рынке зерна: взгляды с разных сторон**

Организация зерновой торговли в мире на рубеже веков представляла собой много разный набор необходимых действий со стороны продавца и покупателя, который довольно быстро, но тем не менее постепенно, складывался в четкий алгоритм действий, что само по себе уже можно рассматривать как новую норму или институт мирового рынка. Как мы отметили в первой главе его контуры сложились столетиями ранее, и мировое первенство держала Великобритания. Помимо обозначенных геополитических, геоэкономических, технических преимуществ Британия определяла правовые институты и нормы международных торговых сделок, которые держались преимущественно на английском языке и британском законодательстве: тексты договоров подписывались на двух языках, вторым из которых был английский, арбитраж, судебное решение спорных вопросов также проходило в Лондоне, нормы веса основывались на английской системе. Оплату сделки можно было провести в Английском банке, порту Лондона. Главным местом торговли были порты северной части Атлантического океана, Балтийского моря. Первенство Британии казалось незыблемым.

Эпоха ранней глобализации (1870-1914 гг.) несла с собой множество самых разных перемен, далеко не сразу осознаваемых всеми даже среди тех, кто был причастен к мировой торговле. Одно из них – превращение продовольствия (жизненных припасов) в один из главных предметов торговли. Уже становились заметными результаты международного разделения труда и изменений в структуре экспорта-импорта ведущих стран мира. К 1870 г.

ведущее место в мировом импорте (ввозе) заняла пшеница, на долю которой приходилось 14% мирового импорта<sup>128</sup>. Помимо хлеба важное место в мировой торговле заняли сахар, кофе, чай, какао, - все то, без чего Европа обходилась прежде.

Другая новация мировой торговли – установление золотого монометаллизма<sup>129</sup> практически во всех странах Европы (кроме Франции). Россия присоединилась к золотому монометаллизму в ходе денежной реформы 1895-1897 гг., автором которой был министр финансов С.Ю. Витте.

Третья новая тенденция – согласованность в изменениях мировых цен на зерно. Цена на товар – важная, если не главная его характеристика. Цены определяли «настроение» - настроение торговцев и рынка в целом. Ценообразование на хлеб – загадочный процесс. В неурожайные годы цена, безусловно, взлетала в такие периоды и голодные годы, выдвигая вперед практику государственного регулирования цен, нормированного распределения. Кризисное управление ослабевало в мирные и спокойные годы.

Цена не просто своеобразный итог работы производителя, она выступает также маркером, ориентируясь на который специалисты рынка определяют текущую ситуацию и строят прогнозы на перспективу. Уровень цены и его стабильность является одновременно показателем стабильности отрасли.

В историко-экономических исследованиях изучение цен на зерно проводилось в длительной временной динамике (XIX-XX вв.), либо наоборот, в контексте изучения процессов вхождения местных рынков в национальный или мировой. Графическое изображение цен на географической карте (метод изоцен) позволяло просматривать через эти косвенные показатели ситуацию на региональных и мировых рынках. Ценовая ситуация на национальных рынках определялась прежде всего природно-климатическими условиями

---

<sup>128</sup> Повалихина Т.И. История мировой торговли. С. 102.

<sup>129</sup> установление твердого курса национальной валюты по отношению к золоту. Золото становилось единственным эквивалентом мирового товарооборота, что значительно облегчало денежные расчеты и международные переводы.



года и внутренними причинами. Выход страны на внешний рынок с зерновым товаром был невозможен без учета мировой ценовой конъюнктуры.

Как формировались мировые цены на зерно? Уже в начале XX в. А.Ф. Волков отмечал, что главным образом на мировые цены оказывали влияние не погодные условия, а запасы, мировые запасы зерна. «Осведомительная часть», то есть информация, начинает играть все большую роль. И теперь, писал в начале 1920-х гг. известный эксперт мировой хлебной торговли А.Ф. Волков, положение рынка «зависит теперь исключительно от запасов хлеба, которыми располагают торговцы»<sup>130</sup>. Уменьшение мировых запасов зерна только на один процент вело к повышению цен на хлеб сразу на 10 процентов. В связи с этим мировая статистика перемещения грузов, запасов, морская или сухопутная транспортировка грузов и т.п. являются первостепенными сведениями для определения цены и конъюнктуры мирового хлебного рынка. На более длительную перспективу важно учитывать, конечно, и ситуацию в аграрном секторе разных стран, поставлявших хлеб на мировые рынки.

С 1920-х гг. цены на хлеб стали определять биржи США как государства, главного поставщика зерна (пшеницы) на мировой рынок. Но, вероятно, не только масштабы поставок определяли главенствующую роль. Не меньшее значение имели факторы институционального характера.

Цену определяют биржи Чикаго, Вашингтона и Нью-Йорка, именно это создает «настроение цен». Чикаго уже в начале XX в. считался величайшим хлебным рынком всего мира, хотя здесь оборачивалось зерно исключительно внутреннего потребления.<sup>131</sup> На вывозную торговлю ориентировались города (биржи), расположенные на берегу Атлантического океана – Нью-Йорк, Бостон, Филадельфии, Балтимор. Были порты в Мексиканском заливе, На побережье Тихого океана на экспорт работал Сан-Франциско, откуда идет экспорт в Азию и Австралию. Но все зерно,

---

<sup>130</sup> Волков А.Ф. Волков А.Ф. Курс международной хлебной торговли», М., 1928 С. 3..

<sup>131</sup> Волков А.Ф. Курс международной хлебной торговли. СПб., 1010. с. 123.

выращиваемое в Калифорнии идет на экспорт в Англию<sup>132</sup>. Уже в следующем издании, дополненном сведениями послевоенного времени, А.Ф. Волков будет писать о главной роли в ценообразовании биржи Чикаго, хотя и склонной к спекуляции, но «дающего тон на американском хлебном рынке и определяющего настроение даже нью-йоркской продуктовой биржи. Что же касается европейских бирж, то в каждом бюллетене или курсовом листе имеются прежде всего указания на то, какое впечатление произвели полученные сведения относительно настроения Чикагской биржи. Уже из одного этого обстоятельства можно усмотреть, что европейские рынки всегда тянутся в хвосте за Северной Америкой»<sup>133</sup>.

Американские цены становятся известными в Европе примерно в 21 час, так как американские биржи закрываются в 13 ч.15 мин., а значит, после звонка по телефону становятся известными и на европейском континенте. Иногда «сведения о биржевом настроении» передаются по телеграфу.

На следующий день европейские газеты информируют о ценах на американских биржах и публикуют сведения о ценах на **Ливерпульской** бирже (срочные сделки и продажи) и **Лондонской** бирже (цены за наличный товар). Ливерпуль – единственный срочный рынок Великобритании, цены здесь более реально отражают ситуацию, они всегда поддерживают связь со всеми странами-экспортерами.

Большая часть зерна продавалась на Лондонском рынке, он считался самым разнообразным: здесь в колоссальных размерах покупали и продавали зерно и муки самых разных сортов, качества, значительным было и ценовое разнообразие. В силу того, что запасы хлебов в Лондонском порту огромны, «получается громадное скопление запасов, которое часто действует на цены в смысле понижениями, что позволяет английскому покупателю нередко покупать в Лондоне первые сорта товара по цене более дешевой, сравнительно

---

<sup>132</sup> Волков А.Ф. (1910) С. 123-124.

<sup>133</sup> Волков А.Ф. Курс международной хлебной торговли», М., 1928 С. 23

с действительной их стоимостью на месте производства<sup>134</sup>. Роль мирового посредника оказывалась выгодной: при перепродаже в Лондонском порту оставались значительные запасы зерна, что понижающее действовало на цены для внутреннего потребления в Британии.

Покупка хлеба в Британии была сопряжена с рядом четких и жёстких правил, ограничивавших проникновение в узкий круг привилегированного общества новых участников. Сделки с зерном и мукой заключались на двух лондонских биржах - «Балтик» и **Маркленовская** биржа. Это частные акционерные корпорации, где к участию допускались только британцы, начиная с 21 года, уплачивавшие членские взносы. Иностранцы могли стать членом биржи после семи лет проживания в стране. Нужно было быть собственником или директором (распорядителем) фирмы и только состоятельные лица, у которых были «полюбовные отношения» с кредиторами, рекомендации. Регламентировалось даже посещение буфетов в здании биржи<sup>135</sup>.

В этой закрытой корпоративной среде на биржевых собраниях устанавливался курс на хлеба, они быстро сообщались всем членам биржи и репортерам, так как хлебные конторы располагались в этом же здании. Цена обозначалась в шиллингах и пенсах за квартал, однако вес квартала в английских фунтах изменялся в зависимости от страны происхождения зерна.

На бирже Балтик (The Baltic Mercantile\$ Shipping Exchange Ltd)– крупнейшая хлебная биржа даже среди членов биржи была своя иерархия, состоявшая из трех уровней: первая - для старейших, тех, кто вступил в члены биржи еще до 1892 г. Директора, менеджеры фирм составляли второй класс и должны были иметь хотя бы одну акцию биржи. В третий класс члены биржи избирались. Были и временные посетители, имевшие возможность в течение десяти дней участвовать в заседаниях и оплачивать вое участие. Платным был

---

<sup>134</sup> Волков А.Ф. Курс международной хлебной торговли. М., 1928. с.91.

<sup>135</sup> Волков А.Ф. Курс международной хлебной торговли. М., 1828 С. 92-93.

вход для всех, но его размер различался в зависимости от срока вступления в члены биржи (до 52 ф.ст).

На Маркленовской бирже (Corn Exchange Company Ltd) собирались мукомолы, хлеботорговцы и посредники, заключавшие наличные и поставочные сделки с хлебом, семенами и мукой. В отличие от биржи Балтик здесь можно было совершать покупки по образцам. Вход на заседания был бесплатным, но ежегодный взнос обязателен. Причем, платили продавцы зерна, но не покупатели (ежегодный взнос составлял 21 ф.ст.). Продавцы также могли арендовать конторку или стол, где разложить свои образцы.

При этой бирже действовал свой клуб «Subscription Rooms of the Corn Exchange», куда можно было купить разовый билет (4,40 ф.ст) или годовой (3,30 ф.ст.). Посещение клуба было строго персональным и не распространялось на компаньонов и служащих членов фирмы. Иностранец мог посещать клуб только в сопровождении британца, который его привел. Нельзя было пользоваться телефоном, курить. Посещение заседаний ограничивалось четырьмя посещениями в год. На заседания клуба нельзя приносить свои образцы. Несостоятельный человек (не оплативший кредит) исключался из списков членов.

Как видим, закрытая, почти кастовая корпоративная среда, сложившая давно и закрепившая свой статус в мировой торговле была довольно консервативной, не допускала изменений и новаций.

В начале XX в. стране также действовали и другие специализированные учреждения, связанные с торговлей зерном, например Лондонская хлеботорговая ассоциация - профессиональный союз, основанный для упорядочения торговли хлебом и оказавший большие услуги в этом деле в части установления единообразия торговой сделки, ее юридического оформления, например, хлебных контрактов, чартерпартий, коносаментов, страховых полисов и прочих документов. Участие в Ассоциации также платное., ежегодный взнос и разовое посещение примерно одинаково 5.50 ф.ст.

Исполнительный комитет Ассоциации, состоявший из 24 человек (председатель, два вице-председателя, казначей, секретарь), по жребию ежегодно переизбирал 4 человека. Для каждой страны-экспортера Лондонская хлебная ассоциация разработала 68 формуляров и 98 добавлений к ним. Такие формуляры получили название «лондонские условия» (London terms), в них было предусмотрено все в интересах британского покупателя: «вес груза гарантирован», морская авария – за счет продавца, вычет 2 процентов дисконта для покупателя и половина процента для посредника, вычет процентов за два месяца из пяти процентов годовых или по таксе банка, если она была выше 5 процентов. Устанавливались таксы для прибывших грузов<sup>136</sup>. Всякая авария относилась за счет продавца, допускалось превышение веса груза, но не допускалась недостача. Расчеты за изменение веса производились по цене закупки (как заявлено в документах), а не по цене рынка..

Лондонская хлеботорговая ассоциация назначала арбитров при возникновении судебных разбирательств, собирала образцы зерна различных качеств для установления стандартов

Были и другие нюансы, и все они свидетельствовали о глубокой проработке вопроса и стремлении предусмотреть все, по большей части в интересах покупателя или посредника, то есть англичанина. Платёж за сделку должен был быть произведён в течение семи дней с вычетом процентов при задержании выплат и т.д.<sup>137</sup>

Конкуренцию Лондонскому порту и биржам составлял порт Ливерпуль, где велись срочные сделки. Условия сделки разрабатывала Ливерпульская хлеботорговая ассоциация. Формуляров здесь было не 68, как в Лондоне, а всего 42.

#### **Торговое законодательство. Англо-саксонское**

Опуская все нюансы сделки совершавшейся по срочному варианту и традиционному, отметим, что хлеботорговые ассоциации формировали

---

<sup>136</sup> Волков А.Ф. Курс международной хлебной торговли. Мю., 1928. С. 94-95.

<sup>137</sup> Там же. С. 95-101.

алгоритмы и правила мировой хлебной сделки, создавая стандарты и нормы в мировой торговле зерном. В частности, англичанами был разработан новый тип торгового договора, который в большой степени облегчал и ускорял процесс сделки, но требовал значительной подготовительной работы. Этот документ получил название коносамент – комплексный документ, подтверждающий приемку груза, определяющий правила его транспортировки и права на распоряжение грузом. Облегчение состояло не только в комплексности расписки и унификации его формы, но и наличии передаточных подписей в одном документе, вместо нескольких документов. Фактически введение коносаментов означал увеличение степени доверия ко всем участникам сделки. С другой стороны, в обращение главным образом поступал документ, а не сам товар. Перемещение товара могло производиться лишь на финальной стадии сделки. Документы такого формата подтверждали и распространение новых форматов торговой сделки. При этом сохранялся и традиционный.

Традиционный тип международного торгового договора - «фоб» (free on board), то есть на реальное прибытие («ex ship», «arrival») товара и его дальнейшую продажу фиксировал сделку и означал, что продавец привозит зерно на судно за свой счет, с этого момента его ответственность за товар снимается, а все риски переходят уже на покупателя<sup>138</sup>.

Другой, современный на тот момент – договор «сиф» (**Cost, Insurance and Freight — стоимость, страхование и фрахт**), заключенный на правилах передачи документов, обозначал важнейшие характеристики товара (стоимость, страхование, фрахт). При такой сделке продавался не сам товар, а документы на него. Товар должен был строго соответствовать задокументированному. И коносамент (итоговый подписанный сторонами документ) становился символом передачи груза, «ключом», который «открывал» двери склада, пакгауза, где хранилось зерно. В случае

---

<sup>138</sup> Проф. Волков А.Ф. Курс международной хлебной торговли. Под ред. М.И. Хлопьянкина. М.: Издательство Наркомторга СССР, 1928. С. 185-189.

возникновения конфликтных ситуаций, что почти всегда неизбежно вследствие многоступенчатости процесса торговли, споры разрешались в арбитражном суде.

Сделки на основе договоров «сиф» минимизировали движение груза (особенно при перепродажах), но одновременно повышали риски и требовали высокого доверия к участникам. Типовой договор «сиф» включал в себя не менее 14 разделов<sup>139</sup>. Подготовка к подписанию такого договора - целый процесс, который включал в себя точное взвешивание, взятие проб и анализ качества, влажности, сорта, доли примесей, сора в зерне и других характеристик. И в этом процессе было необходимо участие «узких» специалистов. Распространение практики торговли зерном на правила «сиф», повторимся, свидетельствовало о переориентации международной торговли от товара на документы о товаре. Стандартизация документооборота в такой перспективе становилась неизбежной.

Заметим, что международное публично-правовое и частно-правовое сопровождение коммерческих сделок на тот момент времени до конца еще не сложилось. В этих условиях акт внешнеторговой зерновой сделки оказывался в поле самых разных отношений: политических (дипломатические отношения между странами), экономических (себестоимость, цена, доходность сделки, конъюнктура рынка и т.д.), организационных (перевозки, хранение, поиски покупателей), публично-правовых (таможенная политика, страхование), частно-правовых (партнерство фирм и индивидуальных предпринимателей), региональных (знание условий торговли, местных сортов зерна, языка), личных (личные связи) и т.д. Учесть все эти обстоятельства и условия было невозможно, а потому риски таких международных сделок были значительны.

---

<sup>139</sup> качество товара; выемка образцов; количество; обозначение цены; транспортировка товара морем; морское страхование; предоставление товара в распоряжение покупателя; выгрузка товаров в иностранных портах назначения; пропорциональное распределение сборных хлебных грузов в иностранных портах; предварительная и окончательная фактура; платеж; брокерское и маклерское вознаграждение; неисполнение контрактов; арбитраж.

Революционной инновацией (организационной, финансовой) можно рассматривать, с одной стороны, значительное упрощение процесса регистрации сделки, с другой, - сильную заорганизованность и увеличение транзакционных издержек и накладных расходов при реализации хлеба. Сделки «сиф» получали все большее распространение в начале XX в., на бирже «Балтик» они получили наибольшее распространение с целыми **грузами (cargoes)** для европейского континента, т.е. для посреднических сделок. Так Франция до войны заключала посредством Лондона большинство сделок с зерном из заокеанских стран. Только в Лондоне можно было купить северо-американский, австралийский, индийский хлеб<sup>140</sup>.

Присоединение стран к этим международным стандартам ставило всех участников в ситуацию выбора: либо согласиться и принять без изменений систему, разработанную лидерами мировой торговли, либо разработать на ее основе свою (автономную), либо кардинально не меняя английское предложение внести свои коррективы. Одним из таких вариантов коррекции английского типа договоров были германско-нидерландские хлебные контракты, содержание которых разрабатывалась на международных хлебных конференциях. Первая международная хлебная конференция была созвана в 1904 г. по инициативе Бранденбургской Торговой палаты (Германия), которая создала специальную Комиссию по написанию германско-нидерландского хлебного контракта. Работа по утверждению и введению в практику зерновой торговли германско-нидерландского хлебного контракта продолжалась в течение десяти последующих лет<sup>141</sup>.

В международном экономико-правовом поле начала XX в. в Германии, хлеботорговые ассоциации других европейских стран. Важно отметить, что вопросы хозяйственного частного и публичного права еще находились на

---

<sup>140</sup> Волков А.Ф. Курс международной хлебной торговли. М., 1928. С. 92.

<sup>141</sup> Международные контракты для хлебных сделок России с Германией и Голландией. Краткий исторический очерк и перевод контрактов (с справочными постановлениями и правилами) с предметным указателем. СПб., 1912. 73 с.



стадии формирования<sup>142</sup>, по инициативе хозяйствующих субъектов были созданы новые организации, которые формировали новые правила и институты торговли. Международные хлебные конференции – один из таких институтов. Их правовой статус пока сложно обозначить, но они заявляли о себе действиями по созданию в противовес английскому договору германско-нидерландских контрактов типа «сиф». Мы полагаем, что работу этих международных форумов можно рассматривать как важный международный институт, деятельность которого свидетельствовала о наступлении качественно нового этапа международных экономических взаимоотношений. В Германии действовал Союз хлеботорговцев Гамбургской биржи, собирались совещания Торгово-промышленной палаты и т.д.

Подобные вопросы решались на Марсельской, Итальянской (Средиземноморской) хлебных ассоциациях. В ряде стран создавались информационные бюро, собиравшие информацию не только о тенденциях мирового рынка, но и о торговцах, их кредитоспособности и т.д.

Помимо хлеботорговых ассоциация в Европе действовали и другой направленности организации, связанные с мировой торговлей и оказывавшие влияние на мировой рынок. Среди них Международный Транспортно-страховой союз, Дунайская страховая комиссия и другие подобного рода и типа организации. Работа этих профессиональных бизнес-сообществ свидетельствовала о широком распространении новых форматов проведения сделок по купле-продаже зерна. Все эти новации свидетельствовали не только о повышенном внимании к зерновой торговле, но и значительном увеличении транзакционных издержек. В совокупности с необходимостью уплачивать таможенные пошлины, гербовые сборы и т.д. выросли и уровни цен на продаваемое зерно. Однако это совершенно не означало, что накладные расходы (как их называли в ранней советской истории) вели к росту закупочной цены, которая могла стать доходом (не говоря уже о прибыли) производителя зерна.

---

<sup>142</sup> Лунц Л.А. Курс международного частного права. В 3 т. М., 1975. Т. 1.

Российский зерновой бизнес оказался вовлеченным в этот процесс<sup>143</sup>.

Экономическая культура и ее влияние на зерновую торговлю. К вопросу о неформальных института мирового рынка.

Хлеб и неформальные институты В большинстве культур хлеб, зерно – основа жизни человека. Эта базисная составляющая современной цивилизации сформировалась еще в древние времена, на заре цивилизации Пророк Юсуф в исламе (целомудренный Иосиф в христианстве) в древнем Египте, примерно в 4 тыс. до н.э. был смотрителем государственных хранилищ зерна (Коран Сура 12, аят 55-56). В Евангелии притчи о хлебе насущном, о важности посевов зерна (зерен) в метафорической форме фиксировали фундаментальную составляющую человеческого труда и жизни. Зерно важно было вырастить и сохранить. В Древнем Риме существовали практики бесплатной раздачи хлеба неимущим в целях сохранения социального спокойствия и благополучия.

Другим базисным элементом не только европейской, но мировой культуры было уважительное отношение к обмену и торговле. Торговля должна была быть честной, без обвешиваний и обмериваний. Священные писания (Евангелие, Коран) осуждают ростовщичество (кредит с ростом) и лихоимство. Уважение к торговцу (купцу) основывалось на его знаниях традиций разных народов, языков, торговых практик и хозяйственного поведения (этоса), потребностей потребителей и возможностей продавцов. Жажда обогащения, стремление получить больше богатства или прибыли, конечно, имела место и в древности. Однако это было порицаемой, не поддерживаемой религией нормой.

Кардинальные перемены в отношении общества к богатству, накопительству и прибыли произошли в эпоху, которую называют периодом первоначального накопления капитала (в экономике), Великими

---

<sup>143</sup> Тагирова Н.Ф. Международные хлебные конференции и Россия: К изучению институтов мирового рынка начала XX века//История и современное мировоззрение. Том 7. 2025. Номер 3. С. 79-86.

географическими открытиями (в географии), Возрождения (в живописи и архитектуре), Реформации (в истории религий). В течение примерно 300 лет (8-10 поколений) сознание европейца изменилось кардинально. Пираты, корсары, морские разбойники обрели флер романтизма и придворные звания; проценты, кредиты, рента стали обычной практикой. Рациональное мышление, систематический учет расходов и доходов, аскетический образ жизни и надежды на избранность с возможностями заслужить рай еще при земной жизни отличали, по мнению М. Вебера (1864-1920), европейского предпринимателя-протестанта от предпринимателя (торговца) других эпох и государств<sup>144</sup>.

Наилучшей характеристикой нового мышления, отмечает М. Вебер, была философия Б. Франклина, идеалом которой был «кредитоспособный добропорядочный человек, долг которого рассматривать приумножение своего капитала как самоцель»<sup>145</sup>. При современном капитализме «уже не приобретательство служит человеку средством удовлетворения его материальных потребностей, а все существование человека направлено на приобретательство, которое становится целью его жизни. Этот с точки зрения непосредственного восприятия бессмысленный переворот в том, что мы назвали бы «естественным» порядком вещей, в такой же степени является необходимым лейтмотивом капитализма, в какой он чужд людям, не затронутым его веянием»<sup>146</sup>.

В XIX в. такой рыночный капитализм в соединении с машинными промышленными технологиями занял ведущие позиции и в мышлении, и предпринимательской деятельности, и хозяйственном поведении европейского человека. К этому времени религиозный окрас мировоззрения серьезно ослаб, тогда как, благодаря системе образования и семейного воспитания, рационализм остался его основой.

---

<sup>144</sup> Вебер М. Протестантская этика и дух капитализма написана в 1905 г.

<sup>145</sup> Вебер М. Указ. Соч. С. 22-26.

<sup>146</sup> Там же. С. 36.

Не углубляясь в эту сложнейшую тему, обратимся к торговым международным практикам, которые стали устойчивыми за эти 300 лет.

Известный французский историк XX в. Ф. Бродель, досконально изучавший работу мелких местных рынков Европы и Азии XIV-XVI вв., которые он обозначал как «мир-экономики», выделял особую роль и значение торговцев-негоциантов. Их дело характеризовали ведение оптовой торговли, отсутствие специализации, частое совмещение торговых и дипломатических функций<sup>147</sup>. Однако, такой патриархальный мир торговли стал преобразовываться с началом морских и особенно океанских торговых экспедиций, примерно с конца XV в., на юге Италии раньше. Океанские торговые экспедиции, каждая из которых представляла собой целый проект, перспективный и рискованный, сделали необходимыми коммерческое страхование грузов, судов, оставляемых имуществ. Эта практика, зародившись еще в эпоху средневековых крестовых походов, приобрела новое рациональное содержание и современные формы. Появились и ценные бумаги – векселя, чеки, банкноты. Их учет, проверка на достоверность получали все большее развитие и требовали правовой защиты, специализированных знаний и профессионального обучения этому делу.

К.Маркс называл это время эпохой первоначального накопления капиталов, выделяя стадию формирования торгового капитализма (Капитал. Том. 1. Гл. 24). Одним из важнейших «двигателей» эпохи первоначального накопления К. Маркс считал «жажду золота», толкавшую к завоеванию новых просторов безземельных европейских рыцарей. Но становление капитализма он связывал с превращением средств производства (земли и рабочей силы) в товар.

Многоплановость и разнообразие процессов, экономических, социальных, политических, духовно-религиозных и культурных, происходивших на

---

<sup>147</sup> Бродель Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм XV-XVIII вв. Т. 2. Игры обмена. М. 1988.

европейском континенте на протяжении XVI-XIX вв. настолько велики, что их невозможно охватить в единстве ни одному исследователю<sup>148</sup>.

Обобщая выводы М. Вебера, К. Маркса, Ф. Броделя, отметим лишь, что к началу XX в. в мышлении, сознании, профессиональном образовании, хозяйственном поведении, предпринимательской деятельности европейских и американских участников мировой торговли сформировались устойчивые неформальные и формальные институты, которые определяли фон и основные правила международной торговли, в том числе зерном. Вековые традиции в торговле поддерживали европейские фирмы, передававшие свой бизнес по наследству.

Технико-технологические преимущества стран «первого эшелона капитализма», глубокие институциональные практики вкупе с изменчивой военно-дипломатической, внешнеполитической ситуацией, - вот далеко неполный перечень обстоятельств, условий и ситуаций, в которых осуществлялась экспортная торговля России зерном в начале XX в.

#### **2.4. Институты российского экспорта и акторы интеграционного процесса.**

В этих условиях представители деловых и правительственных кругов Россия стремились к глубокой интеграции и самостоятельному независимому представительству на мировом рынке зерна. Развитие внешней торговли страны, активизация внешнеторговой политики, необходимость участия в обсуждениях злободневных вопросов, возникавших на мировом рынке стимулировали создание в России организаций экспортной направленности, объединению сил бизнес-сообщества для весомого представительства на мировом рынке, а также глубокой перестройке внутренней торговли в стране.

Основными пунктами сбыта российского зерна были порты Балтийского, Черного и Азовского морей. На Балтике это порты Либавы, Рига и Ревель, на

---

<sup>148</sup> Самостоятельный сюжет в этом контексте может представлять и анализ государственной внешнеэкономической политики меркантилизма и протекционизма.

юге Одесса, Николаев, Феодосия, Новороссийск, на Азовском море Мариуполь, Таганрог, Бердянск, Ейск, Херсон. Речной порт Ростова-на-Дону также был «встроен» в мировой рынок. Одессу, Ростов-на-Дону уже в XIX в. называли космополитическими городами.

В России в начале XX в., по неполным данным, работало **94 биржи**. Из них, как свидетельствует справочник по биржевой торговле, изданный для торговых консульств России за рубежом, на зерновой экспорт сделки вели следующие биржи: Калашниковская хлебная (Санкт-Петербург), Московская хлебная, Армавирская (Кубанская обл.), Балашовская (Саратовской губ.), Батумская (Кутаисской губ.), Бердянская (Таврической губ.), Воронежская, Ейская, Екатеринославская, Елецкая (Орловской губ.), Елисаветградская (Харьковской губ.), Курская, Кременчугская (Полтавской губ.), Мариупольская (Полтавской губ.), Моршанская, Николаевская (Херсонской губ.), Николаевская (Самарской губ.), Новороссийская, Одесская, Потийская (Кутаисской губ.), Ростовская-на-Дону, Самарская, Саратовская, Симбирская, Сызранская (Симбирской губ.), Таганрогская (Область Войска Донского), Уфимская, Херсонская, Царицынская, Феодосийская. Всего 30. Закон о биржевом контроле за вывозимое за границу зерно был принят 2 мая 1910 г.<sup>149</sup>

На биржах действовали биржевые маклеры, третейские суды (арбитраж, пионером арбитража был с 1880 г. Одесский биржевой комитет), котировальные, экспертные и другие комиссии. Тенденция «европеизации» бирж проявлялась в использовании современных технических возможностей, распространении на крупных биржах сделок на срок (фьючерсных сделок), но при сохранении отечественной самобытности (биржевые артели, связь с ярмарочной торговлей, активное участие государства в поддержке и регламентации биржевой деятельности)<sup>150</sup>. В активном ходу в начале XX в. были различные способы оплаты сделок с использованием ценных бумаг

---

<sup>149</sup>Жолобова Г.А. Правовое регулирование биржевой торгов-промышленных отношений. С. 18.

<sup>150</sup>Щербинин С.С. Становление и развитие биржевой торговли в России. 1703-1914 гг. Автореферат дис. ...канд. экон. Наук. М., 2011. С. 16.

(векселей, чеков, варрантов и т.д.). Все это подталкивало развитие коммерческого образования, которое набирало очень быстрые темпы. (см. работы А.А. Бессолицына).

Сделки на биржах вели российские торговцы, представители иностранных фирм, банков, российских банкирских и торговых домов. В первой половине XIX в. главными посредниками в российско-английской зерновой торговле были греки и немцы<sup>151</sup>. Греческие и немецкие торговцы из Одессы (Ралли, Скаранга, Родоконати, Маврокардато, Вальяно и др.) контролировали зерновой экспорт на Юге. В 1860-е гг. на рынок вышли еврейские (Дрейфус, Нойфельд) и немецкие (Маас) экспортеры. Л. Дрейфус в 1873 г. открыл представительства в Таганроге и Одессе, в 1880 г. – в Ростове-на-Дону. Учитывая возрастающий городской спрос на зерно в Европе, он развернул активную закупку хлебов в России и центральной Европе (в бассейне реки Дунай). Для перевозок использовал арендованную флотилию (с 1890 г.) из парусных судов и пароходов на Азовском и Черном морях и под российским флагом осуществлял экспорт. Затем (с 1903 г.) он создал собственную флотилию из пароходов, осуществлял перевозку зерна из Одессы до Ливерпуля, проходя через основные порты Средиземного моря. Головная контора его фирмы располагалась в Самаре, а с 1910 г. – в Петербурге. Со второй половины XIX в., как отметил В. Сартор, круг экспортеров расширился за счет российских предпринимателей (С. Морозов, Малютин, Минаев), вошедших в международный торговый бизнес. Но только пять компаний (Ralli, Scamaranga, Rodochanaki, Дрейфуса и Э. г. Barndt) постоянно держали в своих руках около 20-30% внешнеторгового оборота в России, включая Северные порты<sup>152</sup>.

Важным актором интеграционного процесса были торговые и экспортные палаты. раньше всех была создана **Русско-английская торговая палата**.

---

<sup>151</sup> Томпстон С. Указ. Соч. С. 56.

<sup>152</sup> Сартор В. Жизненный узел. Зерновой экспорт России в XIX – начале XX в. Структурные особенности и причины зависимости экономики России//Труды исторического факультета Санкт-Петербургского университета. 2011 № 5. С. 230.

Учреждена в 1908 г. по инициативе В.И. Тимирязева, в 1917 г. в ее составе числилось 1,5 тыс. членов, 8 биржевых комитетов, 26 банков и банкирских контор, в том числе крупнейшие. страховые общества, 17 транспортных предприятий, министры (С.И. Тимашев, Каменка Б.А.). Русско-английская палата имела агентства в Одессе, Варшаве, Москве, Киеве. С 1910 г. работал музей товарных образцов и товарных упаковок. Членство в палате было платным. 25 тыс. справок в год. Палата была членом Международного конгресса торговых палат, вела свою издательскую деятельность<sup>153</sup>.

Одним из интеграционных институтов, созданных в целях расширения внешнеторговой и экспортной деятельности внутри страны, была **Российская экспортная палата (РЭП)**, а также торгово-промышленные палаты, созданные в некоторых регионах Российской империи. Эта организация не имела длительной истории, она стала активно работать за несколько лет до начала Первой мировой войны и не успела оказать существенного влияния на ход российского экспорта. В 1914 г. (до войны) в РЭП получила всего 35 запросов на покупку зерновых хлебов, в том числе 25 - из стран Западной Европы<sup>154</sup> Тем не менее мы рассматриваем этот процесс как один из путей интеграции России в мировое рыночное пространство.

Российская экспортная палата, созданная в 1911 г., начала свою работу в составе четырех отделений – хлеботоргового, мукомольного, лесного и скоропортящихся продуктов. За два года работы число отделений, комиссий и агентств возросло до 26. Представители Российской экспортной палаты начали работу за границей - в Лондоне, Вене, Неаполе, Нью-Йорке, Яссах (Румыния).

Новой организации была обеспечена правительственная поддержка. В состав Совета палаты входили представители правительства из министерств торговли и промышленности, министерства финансов, Главного управления

---

<sup>153</sup> Лачаева М.Ю. Экономическая история России с древнейших времен до 1917 года. энциклопедия в 2 т. М., 2009. Том 2. С. 562.

<sup>154</sup> Российская экспортная палата. Отчет за 1914 год. Часть первая. Общий отчет. Пг., 1915. С. 36. 78 с.



земледелия и землеустройства, министерства имперского двор и уделов, министерства путей сообщения, министерства иностранных дел.

Среди представителей деловых кругов в состав РЭП входили делегаты от всех бирж, в том числе из регионов Поволжья (Астрахани, Казани, Нижнего Новгорода, Нижегородского ярмарочного биржевого комитета, Рыбинск, Симбирска, Самары, Балаково Саратовской губернии, Царицына), представители уездных земских управ из Бугульмы, Камышина, Корсуни, Казани (губернской и уездной), Курмыша, Нижнего Новгорода, Пензенской (уездной и губернской), Рыбинской, Сызранской, Симбирской, Свияжской, Саратовской, Ставропольской, Самарской (губернской), Саратовской (Губернской и уездной), Сарапульской, Чистопольской.

Одним из важных направлений работы экспортной палаты стало изучение общественного мнения и всех заинтересованных сторон в пересмотре статей готовящегося **российско-германского торгового договора**. С той целью экспортная палата организовала и провела несколько областных (региональных) съездов, а также поддержала инициативы отдельных регионов по рассмотрению данного вопроса. Так, в 1911-1913 гг. вопросы экспорта обсуждались в Юго-Западном крае (в г. Киеве, Харькове), Северо-Западном крае (г. Вильно). В процессе подготовки съездов были образованы организационные бюро, в их задачи входило изучение общественного мнения путем анкетирования и опросов земледельцев и других заинтересованных лиц, анализировалось движение экспортных товаров к западным границам страны, изучался опыт других сторон по урегулированию таможенных отношений со странами-партнерами, а также опыт Германии в этом вопросе. Отмечалось, что немцы широко подходят к данному вопросу, даже с учетом ремесла и кустарных промыслов<sup>155</sup>. Одним из результатов такой работы стало осознание наличия собственных интересов, отличных от интересов Германии. На Харьковском съезде говорили о разном понимании и толковании таможенного

---

<sup>155</sup> Лейтес К.Н. Указ соч. С. 35.

законодательства сор стороны России и Германии<sup>156</sup>. На съезде в Вильно как главную опасность отмечали то, что значительная часть путей сообщения «захвачены германской предприимчивостью». Это мнение было составлено на основе анкетирования в шести литовских и белорусских губерниях<sup>157</sup>. На съезде представителей Юго-западного края говорили о необходимости «борьбы с комиссионным делом»<sup>158</sup>.

Широкое представительство в Российской экспортной палате представителей государственной власти, а также регионов свидетельствовало о стремлении палаты широкоформатно представить российские регионы и производимые там товары за пределами страны. В 1913 г. палата обратилась к губернским земствам с предложением «представить принципиальное мнение» о желании представлять за границей товары народного труда. По получении поддержки от регионов, палата приступила к организации **Музея Образцов** таких товаров. В довоенный период Российская экспортная палата имела экспортные музеи в странах, входивших в зону ее коммерческих и торговых интересов – в Софии и Тегеране (на 1914 г.)<sup>159</sup>. Музей образцовых русских товаров был в СПб и Нью-Йорке, созданный при поддержке Русско-американской торговой палаты, входил в состав Российской экспортной палаты. Эта работа была прервана в связи с началом Первой мировой войны. Еще одной формой работы палаты была организация выставок российских товаров (Русских отделов) на Всемирных и региональных выставках за границей.

Российская экспортная палата издавала журнал «Русский экспорт», стремясь не только более широко информировать зарубежного покупателя о российских товарах, но и привлечь к работе возможно широкий круг

---

<sup>156</sup> Лейтес К.С. Ход работ по подготовке к пересмотру торговых договоров в России и Германии за 1913 год. СПб., 1914. С. 14. 76 с.

<sup>157</sup> Лейтес К.С. Указ. соч. С. 14.

<sup>158</sup> Лейтес. Указ соч. С. 11.

<sup>159</sup> Кулишер И.М. Германский экспорт и борьба с ним. С. 41.

заинтересованных сторон в России. Среди них – земства, сельскохозяйственные общества и другие местные организации. При палате действовало справочное бюро.

**Русско-американская торговая палата** – одна из- первых торговых палат, учрежденных в России по инициативе В.И. Тимирязева, в состав палаты входили представители отдела зернохранилищ Госбанка, товарищ министра финансов Н.Н. Покровский С. Мак-Робертсон – вице-президент National City Bank, Нью-Йорк, Д. Уинг – председатель I национального банка г. Бостон В 1917 г. русско-американская торговая палата насчитывала 500 членов. В состав Совета и правления палаты входил видный ученый- экономист И.Х. Озеров, сельскохозяйственную комиссию возглавлял глава Московского общества сельского хозяйства профессор А.И. Угримов.

Палата имела экспертное отделение, которое выдавало справки о кредитоспособности (примерно 3-5 тыс. запросов в год). В 1916 г. издавался Журнал, торговый бюллетень, русско-американский ежегодник<sup>160</sup>.

Пожалуй, можно констатировать, что обсуждение статей готовящегося русско-германского торгового договора активизировало деятельность многих местных сельскохозяйственных сообществ, которые становились акторами интеграции страны в глобальную экономику. Среди них – земства, сельскохозяйственные общества, различные объединения, представлявшие интересы российского бизнес- сообщества.

В Поволжье Казанское губернское земство по собственной инициативе занималось объединением усилий земств Волжско-Камского края в целях изучения ситуации относительно российско-германского таможенного договора. Оно обратилось к 12 областным губернским земским управам с вопросом о проведении съезда с целью обсуждения этого важного вопроса и получило в ответ сочувственные отзывы с согласием<sup>161</sup>. Съезд собрался в

---

<sup>160</sup> Лачаева М.Ю. Русско-американская торговая палата.// Экономическая история России с древнейших времен до 1917 года. Энциклопедия в 2 т. М., 2009. Том 2.С. 561-562.

<sup>161</sup> Лейтес К.Н. Указ соч. С. 18-19..

феврале 1914 г., где обсуждались интересы земств края. Особенный интерес вызвал вопрос о месте Уфимской губернии в германском товарообороте<sup>162</sup>.

Интерес к обсуждаемой в стране теме проявило Санкт-Петербургское сельскохозяйственное общество. район его деятельности распространялся на Петербургскую, Архангельскую, Новгородскую, Псковскую, Тверскую, Олонецкую, Вятскую, Пермскую, Уфимскую, Смоленскую, Костромскую, Витебскую, Ярославскую, Вологодскую губернии. Петербургское общество рассматривало себя центральное в стране общество сельского хозяйства по обсуждению проектов законов о таможенном обложении российско-германской торговли<sup>163</sup>.

Основные предложения, высказываемые на местах по этому «жгучему вопросу нашей торговой политики» состояла в том, что сельскохозяйственный экспорт, важнейшее место в котором принадлежал зерновым культурам, нуждается в государственной поддержке. Отмечалось, что «потенциальная сила нашей пшеницы такова, что преодолевает даже тяжелые нормы германских таможенных ставок», но несмотря на это необходимо стремиться к понижению со стороны Германии пошлин на ввоз к ним пшеницы и ржи. Важно, что представители сельскохозяйственных производителей не отличались узким кругом интересов, связанным исключительно с зерновыми культурами. На съездах говорилось о необходимости ограничить экспорт отрубей и жмыхов (кормовых культур), необходимых для стабилизации и развития собственного скотоводства. Отчетливо звучала мысль и относительно российской муки, которая не выдерживает конкуренции с аналогичным германским товаром. Поэтому, как предлагали общественники с мест, необходимо добиваться в правительстве при подписании договора вывозных премий в размере до 50% от стоимости на мировом рынке<sup>164</sup>.

---

<sup>162</sup> Российская экспортная палата. Отчет за 1913 год. СПб., 1914. С. IX

<sup>163</sup> Лейтес К.С. Указ соч. С. 17.

<sup>164</sup> Лейтес К. С. Указ соч. С. 35.

Интеграции России в мировой рынок зерна также способствовали общественные бизнес - организации (Совет съездов представителей биржевой торговли и сельского хозяйства), банковские учреждения, коммерческие службы железнодорожных обществ. Съезд представителей биржевой торговли и сельского хозяйства – одна из них, она действовала в 1902-1918 гг., наиболее активно – с 1905 г. Эта организация создавалась с целью изучения внешней и внутренней торговли России (особенно хлебной) и выработке мер по ее развитию. В ее состав входили преимущественно представители среднего и крупного капитала, в том числе биржевые общества (В 1917 г. – около 100, Союз горнопромышленников Юга России, съезды стекло заводчиков, съезды мукомолов и местные съезды<sup>165</sup>).

Первый всероссийский съезд представителей биржевой торговли и сельского хозяйства состоялся в 1906 г. Всего их было 7, все – в Петербурге. Съезды обсуждали 5 законопроектов Министерства промышленности и торговли, участвовали в работе свыше 40 представительных совещаний. выпустили свыше 30 наименований изданий. второй

1914 Материалы к съезду были изданы, не известно. состоялся ли

Председатель Совет съездов – исполнительного органа А.Я. Прозоров в 1906-1913 г., В.И. Тимирязев с 1914 г. (до этого, в 1906 г. он был председателем Совета съездов представителей промышленности и торговли. куда входили крупные промышленники – организация создана в 1906).

Главная тематика обсуждаемых вопросов на съезде и в Совете съезда была связана с текущими частными вопросами (стоимость почтовой пересылки, гербовые сборы за выдаваемые векселя и т.д) , а также и прежде всего с важными основополагающими вопросами преимущественно хлебной торговли.

---

<sup>165</sup> Воронцова Е.А. Съезды представителей биржевой торговли и сельского хозяйства // Энциклопедия по экономической истории России с древнейших времен до 1917 г. Т. 2. М, 2009. с. 831.

Государство выступало главным актором интеграционного процесса. Его представляли министерства, межведомственные Особые совещания, созываемые по мере обсуждения возникавших вопросов, Отдел элеваторов и зернохранилищ Государственного банка и другие государственные организации и учреждения. Заграничная сеть торговых организаций за пределами России состояли из правительственных чиновников – консулов, работников дипломатических служб, которые силу своей занятости и экономической неподготовленности занимались сбором информации о торговле, часто запаздывая. Сбор сведений не входил в круг их главных обязанностей. Отсутствие центрального информационного бюро, по мнению И.М. Кулишера, также оставляло без сведений об экспорте и ситуации за границей земства, разбросанные по территории страны.

Изучение темы позволяет констатировать, что в стране наблюдалось стремление к взаимодействию официальной власти, бизнес-сообщества, социальных страт (сельскохозяйственных обществ, земств) в организации лучших условий для обеспечения доступа российского зерна на мировой рынок. Но невероятное многообразие новых шагов, которые необходимо было предпринимать, осознание важности и обязательности профессиональной экспертной оценки и сопровождения зерна к зарубежному покупателю, неизбежность оплачивать каждый шаг на длинном пути хлебного коридора дела чрезвычайно сложным интеграцию страны на мировой рынок зерна. Возникавшие конфликты интересов (между железой дорогой и банком, железнодорожным обществом и биржевиками, между посредниками в торговли сделке и т.д.), непредсказуемые обстоятельства (грузить зерно в мешки или насыпать в вагоны), возникавшие по ходу перестройки внутренней и внешней торговли, - все это необходимо было учитывать и разрешать в процессе работы.

Еще одним важным обстоятельством было сознание того, что пресловутая «засоренность русского зерна» – также сложная и многогранная тема. Она нужна зарубежному покупателю в ходе конкурентной борьбы за товар,

который выгодно покупать по заниженной цене. Помимо этого рекламнопсихологического и имиджевого фактора существовали и внутренние проблемы. Одна из них – плохое качество засеваемых семян обуславливает выращивание засорённого зерна. В то же время, на качество зерна (овса, например, которое целиком поступало на экспорт из Камско-Волжского района) могло влиять непредсказуемые факторы: в 1911 г. Поволжье постиг большой неурожай. РЭАП обратилась в Министерство внутренних дел с прошением об оказании помощи пострадавшим районам поставкой семян. Прощение было выполнено, но поступившее для посева зерно оказалось недостаточного качества, что привело а будущий год к урожаю с большой долей засоренности. И таких непредсказуемых явлений было много. Но осознание того, что интеграция России мировой рынок требует коренной перестройки аграрной экономики в части повышения качества семенного фонда, работы по селекции зерна и выращиванию лучших сортов (особенно овса и ржи), такое осознание стало доступно и представителя биржевой торговли и сельского хозяйства, и Российской экспортной палате и другим акторам, причастным в зерновому экспорту. А эта работа требовала времени, инвестиций, научной проработки вопроса и долгих лет эксперимента.

Без банков осуществлять внешнеторговую деятельность было уже невозможно. «Ведение дела без банковского кредита можно назвать только непонятной ложной гордостью», - писал А.Ф. Волков в Курсе международной хлебной торговли в издании 1910 г.<sup>166</sup> С. Томпстон видит в этом особенность российской внешней торговли.

Активными участниками экспортной зерновой торговли были коммерческие банки (Азовско-Донской, Волжско-Камский и другие)<sup>167</sup>.

---

<sup>166</sup> Волков А.Ф. Курс международной хлебной торговли. СПб., 1910. С. 339.

<sup>167</sup> С.Л.Поляков, уроженец Таганрога, основатель Азовско-Донского банка, по сути бы основателем холдинга имевший холдинг купца Полякова, родившегося в Таганроге, к началу XX века имел прочные личные и деловые связи с восемнадцатью торговыми, промышленными и транспортными акционерными обществами. В разные годы представители семьи Поляковых в Таганроге выполняли функции Персидского Генерального консула, османского Генерального консула, торгового консула Соединенных

Российская экспортная палата изучала различные аспекты участия российских коммерческих банков в хлебной торговле в целом и хлебном экспорте в частности.. По запросу РЭП Русский для внешней торговли банка в лице председателя К. Ландсдорфа представил калькуляцию о себестоимости вывоза одного пуда зерна с внутренних рынков в порты Западной Европы. Стоимость закупки 1 пуда зерна с погрузкой товара в железнодорожный вагон средствами продавца обходилось банку примерно в 1 руб., дополнительные расходы ( куртаж маклеру, экстра-комиссия за аккредитив, железнодорожный тариф, выгрузка их вагона в портовое зернохранилище, хранение (102 месяца), страхование, погрузка в пароход, морской фрахт от русского (северного) порта до порта Западной Европы, морское страхование, куртаж корабельному маклеру, портовый сбор, застилка парохода, контроль груза в иностранном порту, артельные расходы при приемке зерна (погруз- перегруз, провоз на хранение) и проч. работы ( с учетом естественно убыли ) составляли еще примерно 33-35 коп. с 1 пуда.

Дополнительно банк взимал за пользование деньгами 6-7% годовых за время пользования деньгами, оборотную комиссию по всем видам платежей (1/4%). Комиссия агентам- посредникам русским и иностранным (1-1,5%). При инкассо в иностранных городах пароходных документов на погруженное за границу зерно также взимали 1/4%. В совокупности на пуд зерна стоимостью 1 руб. приходилось до 50 коп. накладных расходов<sup>168</sup>

Вопрос об участии банков в хлебной торговле обсуждался отдельным вопросом в заседаниях Российской экспортной палаты летом 1913 года<sup>169</sup>. Отдельно рассматривался вопрос об участии элеваторов Государственного банка в хлебные торговли. В заседании РЭП отмечали, что коренное революционное значение его работы заключается в обезличивании зерна. Это позволяло создавать большие партии зерна, но повышало требования к его

---

Штатов, датского вице-консула и имели разнообразные международные деловые отношения. Это была распространенная практика.

<sup>168</sup> Российская экспортная палата . Отчет за 1913 год. СПб., 1914. С. 58-59.

<sup>169</sup> Российская экспортная палата . Отчет за 1913 год. СПб., 1914. С. 46-49, 58-59.



классификации, определению сорта и т.д. Необходимость постоянного мониторинга состояния зерна (его состояние в процессе хранения могло меняться), выдачи сертификатов о его - все это создавало новые алгоритмы действий для участников торговли, и эта работа повышала стоимость накладных расходов, а значит и цену на хлеб<sup>170</sup>. При международной торговле, где российский экспортёр не мог оказывать влияния на цену товара, высокая внутренняя цена из-за увеличения накладных расходов снижала потенциальные доходы российского торговца.

Итак. Вступление России в качестве основного поставщика зерновых культур (по объему) происходило в условиях установившихся норм и правил (институтов) мировой торговли. Набиравшая обороты конкуренция Германии и Британии, являвшихся главными покупателями российского зерна, и составляла главную атмосферу или среду пребывания для российского экспортного бизнеса. конкурировать на мировом рынке ни по вопросам цены, ни по вопросам транспортировки и юридического сопровождения коммерческой сделки Россия не имела возможности. Но интеграция ее в мировой рынок, безусловно, происходила. Прежде всего она была заметна в освоении крупным российским бизнесом новых финансовых процедур, активом участия и обсуждении возможных изменений в текстах международных хлебных контрактов на соответствующих симпозиумах и собраниях.

Продажа зерна для британских торговцев была технически организованным бизнесом, где учитывались каждая деталь, फिल्мировались потоки движения хлебных грузов, места их транспортировки, хранения, дальнейшего движения. Весь «хлебный коридор» от начального до завершающего пункта был осознан и прописан на бумаге. Практика и опыт межконтинентальной торговли, выработанный годами и даже столетиями, давал неоспоримое преимущество в новом XX столетии. Если техническое превосходство на волне очередной

---

<sup>170</sup> Российская экспортная палата. Отчет за 1913 г од. СП б., 1914. С.. 38.

промышленной революции можно было оспорить, то в технологии организации сделки, разработанных стандартах и нормативах товара, его видов, сортов, классов, формулярах документов, единообразии торговых и финансовых бумаг, где англичане также были родоначальниками, им конкурентов не было. Поэтому Россия, вышедшая активным участником торгов в 1870-е гг., с самого начала оказалась в хорошо организованной системе отношений, заточенных под английские стандарты. Ее участие в качестве игрока на мировом институциональном поле пока было не велико (в отличие от доли продаваемого зерна). Следует отметить, что акторы интеграции России в мировое рыночное пространство зерновой торговли, представление государством и государственными чиновниками (В.И. Тимирязев), бизнес-сообществом в лице Совета съездов представителей биржевой торговли и сельского хозяйства, Российские эскортные палаты, земства и сельскохозяйственные общества по регионам активно изучали опыт в том числе институциональный зарубежных стран, создавали совместными усилиями институты, подобные европейским. Но эл тоне был простой перенос (трансфер) зарубежных институтов на российскую почву. Российские ученые, активные государственные чиновники, представители бизнеса активно изучали зарубежный опыт организации торговли, элеваторного дела. И это был совместный интерес главных акторов интеграции – государства в лице Министерства торговли и промышленности, Министерства финансов и других ведомств и бизнеса, организуемого в биржевые сообщества, Советы съездов представителей биржевой торговли и сельского хозяйства. Совета съездов мукомолов и т.д.. Все эти процессы институциональной интеграции развернулись в первое десятилетие XX в., но времени для их укрепления уже не было. Глубина и всеохватность этого вождения в мировой рынок, неизбежность коренной перестройки внутренней торговли осознавалась российскими деловыми кругами.

Главная особенность происходившего многогранного, еще до конца еще не осознаваемого процесса интеграции России в мировое рыночное

пространство заключалось, как это видится на современном этапе изучения темы, в разном осмыслении, несовпадении или разных главных акцентов и разных доминантах. русская экономическая мысль делала главные акценты на глубоком духовном потенциале экономической интеграции (Д.И. Менделеев, М.В. Кечеджи-Шаповалов, Л.Н. Яснопольский) рассматривали мировой обмен как альтруизм (Д.И. Менделеев), явление нового мирового порядка (М.В. Кечеджи-Шаповалов). Тогда как для западных участников главные акценты были в сфере чисто экономических расчетов и делового оформления. В организации и системности мировой торговли мы. безусловно, проигрывали. – отмечал М.В. Кечеджи-Шаповалов<sup>171</sup>.

---

<sup>171</sup> Кечеджи-Шаповалов М.В. Мировая торговля и участие в ней России. СПб., 1911. С. 8.

### **Глава 3. Региональные акторы интеграции в мировой рынок зерна**

*Аннотация главы.* В заключительной главе монографии дана характеристика экономического развития Поволжья в XIX в., превращения его из внутренней окраины Российской империи в один из хлебопроизводящих центров страны в начале XX в.

#### **Поволжье**

Поволжье в истории России и государств Восточной Европы имеет принципиальное значение<sup>172</sup>. Самая большая река Европы Волга, «царица наших рек» (А.Дюма, 1858) издавна является символом России, своеобразным стержнем в картине мира издревле проживавших на землях великой русской реки тюркских, финно-угорских, славянских народов. На протяжении XIX в. образ Волги и Поволжья стал одним из самых значительных духовно-консолидирующих центров русской культуры<sup>173</sup>.

В отличие от других территорий, недавно вошедших в состав страны, волжские земли в первой половине XIX в. тоже оставались своеобразной окраиной империи, но внутренней.

Ситуация поменялась довольно быстро, на протяжении жизни двух поколений: Реформы 60-х гг. XIX в. ускорили модернизационные процессы как в экономической, так и социокультурной сферах всех регионов России. И в Поволжье шли изменения, коренным образом менявшие облик этих земель и образ жизни живших здесь людей.

#### **НАРОДЫ**

В 1858 г. население волжских губерний (Казанская, Симбирская, Пензенская, Самарская, Саратовская, Астраханская) насчитывало 7,5

---

<sup>172</sup> Трепавлов В.В. Волга-матушка= Ана Идель//Образы регионов в общественном сознании и культуре России (XVII – XIX вв.) Тула: Гриф и К. 2011. С. 14.

<sup>173</sup> Трепавлов В.В. С.37.

миллионов человек (7516,5 тыс. чел., подавляющая часть которого – сельские жители (6962,0 тыс. чел.). Это были автохтонные народы Поволжья – татары, чувашы, мордва, марийцы и с конца XVI в. русские переселенцы: казаки, крестьяне, приходившие из центральных районов страны.

Важнейшей демографической особенностью была полиэтничность населения Поволжья. Русские крестьяне жили совместно с мордвой, чувашами, татарами, марийцами, и между ними не возникали конфликтные ситуации и противоречия. Перепись 1897 г. зафиксировала проживание здесь 7122 тыс. русских, 1180 тыс. татар, 768 тыс. чувашей, 763 тыс. мордвы, 398 тыс. немцев, 384 тыс. украинцев, 122 тыс. марийцев<sup>174</sup>. С конца XVIII в. в Саратовской губернии локально (от Саратова до Царицына) проживали немцы-колонисты, в Камышинском уезде их численность составляла 40,3% населения, а в Новоузенском уезде Самарской губернии – до 2/3. В 1858-1865 гг. прошла вторая волна немецкой колонизации, когда в Самарскую губернию прибыли немцы-колонисты из Пруссии, чуть позже католики и лютеране из Силезии, Лодзи и Радом.

Во второй половине XIX в. полиэтничность населения региона резко возросла за счет возникновения селений украинцев<sup>175</sup>, казаков, русских крестьян из Воронежской, Курской, Тамбовской и других великорусских губерний. Башкиры жили в 3-х восточных уездах Самарской губернии, казахи и калмыки – в Астраханской губернии. Их удельный вес на территории Букеевской орды составлял - 96,52%. а Калмыцкой степи – 95.33%.

Автохтонное население Поволжья и переселенцы из других губерний Российской империи мирно проживали друг с другом, создавая локальные селения, именуемые Татарский Сайман, Чувашский Сайман и другие села. Историческая топонимика отражала реалии взаимовлияния культур.

---

<sup>174</sup> Общий свод по Империи результатов разработки данных Первой всеобщей переписи населения, произведенной 28 января 1897 г. Т.1-2. СПб., 1905.

<sup>175</sup> Украинцы селились преимущественно в Астраханские и Саратовские губернии, а также в Новоузенском, Николаевском и Бугурусланском уездах Самарской губернии

Переселенцы часто селились рядом, создавая очаги русской, немецкой и украинской культуры (село Кинель-Черкассы и др.). Переселенцы, осваивая лесостепные и степные территории обретали здесь новую родину<sup>176</sup>. Все это способствовало осознанию населения как волжан, волжских (поволжских) жителей. Формирование региональной идентичности одновременно подталкивало к сохранению и культивированию своей национальной и конфессиональной принадлежности. Исключительно важным является вывод самарских историков о том, что для всех без исключения переселенцев, прибывших в Поволжье, практически не существовало деления на автохтонное коренное и пришлое население<sup>177</sup>. Все вместе они становились акторами активного процесса – организуемой властью переселенческой политики и освоения земель степной полосы Поволжья.

## СОСЛОВИЯ И РЕФОРМЫ

Первая всеобщая перепись населения 1897 г., так же как и в стране в целом, зафиксировала рост населения в Поволжье до 10672,6 тыс. чел. Сельские жители по-прежнему преобладали (9638,3 тыс.), самый высокий прирост был в Самарской и Саратовской губерниях, а также в Астраханской губернии.<sup>178</sup>

В Поволжье крестьянское население преобладало над другими сословиями: удельный вес дворян был в 2,5 раза меньше, чем в центральной России, купцов и почетных граждан – в 1,5 раза, мещан – в 1,7 раза. Во второй половине XIX в. начался процесс ликвидации дворянского землевладения, в связи с тем, что многие дворяне не смогли приспособиться к формирующимся капиталистическим отношениям. В числе лидеров по

---

<sup>176</sup> Кабытов П.С., Дубман Э.Л. Леонтьева О.Б. «Обретенные родины»: общество и власть в Среднем Поволжье (вторая половина XVII- начало XX в.) Ч.2. Заселение и этногеографическая ситуация.-Самара. Изд-во Самарский университет. 2014.- С.251.

<sup>177</sup> Впервые этот тезис был сформулирован в начале 90-х годов XX в. см.: *Кабытов П.С., Дубман Э.Л.* Среднее Поволжье: проблемы национальных отношений//Регионология. 1993 №2. С.86.

<sup>178</sup> Россия. Полное географическое описание нашего Отечества. Т.6: Среднее и Нижнее Поволжье. СПб., 1901. С.143.

продаже земельной собственности в период с 1862 по 1914 гг. были дворяне Самарской и Саратовской губерний, которые продали в Самарской губернии 76,1%, а в Саратовской-72,6% от общего количества земельной дворянской собственности. По этому показателю они лидировали наряду с дворянами Тверской, Уфимской и Псковской губерний.

Кроме дворянской земельной собственности на территории Поволжья находились земельные владения казны и удела. Они отдавались крестьянам в хозяйственный оборот на условиях аренды.

Во второй половине XIX в. в поволжской деревне сословные и внутри сословные различия сохранялись. Хотя Великие реформы 1860-х гг., освобождали крестьян от крепостной зависимости и способствовали унификации внутри сословия, тем не менее в силу инерции специфические исторические, этноконфессиональные особенности крестьянских хозяйств Поволжья сохранялись. В Казанской губернии было распространено четвертное землевладение служилых татар, в Пензенской губернии и территориях проживания мордвы, чувашей – хозяйства крестьян – лашманов, занимавшихся лесным промыслом (в 1859 г. причислены к категории государственных крестьян). До 1865 г. существовало вотчинное землевладение башкир-вотчинников.

Реформы 1860-х гг. ставили своей целью унификацию этих внутри сословных различий, но изменение правового статуса не означало мгновенной отмены этноконфессиональных и имущественных особенностей. Весь переходный период земледельческие различия сохранялись: были крестьяне общинники, крестьяне-дарственников. Так, в ходе крестьянской реформы 1861 г. в Казанской, Симбирской и Самарской губерниях дарственный надел получили «не менее 95,6 тыс. крестьян (27,3 % от общего числа крепостных, получивших надел)<sup>179</sup> По данным Ю.И. Смыкова в Среднем Поволжье в ходе реализации реформы 1861 г. «у 401 881 крестьянина осталось 1,09 млн. дес.

---

<sup>179</sup> Смыков Ю.И. Крестьяне Среднего Поволжья в период капитализма. Социально-экономическое исследование. М.: Наука.1984. С.62.

земли в среднем про 3,0 дес. на душу.<sup>180</sup> В Казанской губернии душевой надел составлял 2,7 дес. , в Самарской -3,5, в Саратовской 2,8, в Симбирской – 2,7. дес. земли.<sup>181</sup> Крестьяне не акторы рынка в Казанской и Симбирской губ.

В 1863 г. проводилась реформа удельной деревни. Дом Романовых, владевший удельными угодьями, сохранил в Поволжье (Казанской Симбирской и Самарской губерниях) в собственности более 2 млн. дес. земли<sup>182</sup>.

Душевой надел удельных крестьян составлял в среднем в Казанской губернии 3,9 дес., в Самарской - 6,7, в Саратовской - 5,6, Симбирской - 4,2 дес. земли<sup>183</sup>.

Реформа государственной деревни (1866 г.) оставила в собственности государственной казны за собой более 3,3 млн дес. плодородных земель<sup>184</sup>. По итогам этой реформы в Самарской губернии душевой надел государственных крестьян колебался от 7,2 до 15,9 дес., в Саратовской - от 4,8 до 10,3 дес., в Симбирской - от 2,6 до 7,0 дес. земли.

Реформы 60-х гг. сохранили хозяйственную «мозаику», что предопределяло темпы дальнейшей аграрной эволюции в Поволжье. Наличие помещичьего землевладения, владений казны и удела, которые по большей части крестьяне арендовали, вместе с выкупными платежами осложняли развитие крестьянских хозяйств в лесной и лесостепной зонах Поволжья<sup>185</sup>.

Реформы сохранили и хозяйственную, и этническую мозаику.

---

<sup>180</sup> Там же.

<sup>181</sup> Статистика поземельной собственности и населенных мест Европейской России. Вып.1-VIII. СПб.: 1880-1885

<sup>182</sup> См.: Смыков Ю.И. Крестьяне Среднего Поволжья. С. 65.

<sup>183</sup> Статистика поземельной собственности и населенных мест Европейской России. СПб.:1880-1885.

<sup>184</sup>Смыков Ю.И. Крестьяне Среднего Поволжья. С.72.

<sup>185</sup> История татар с древнейших времен. В семи томах. Том VI. Формирование татарской нации. XIX-начало XX в. Казань: Институт истории им. Ш. Марджани АН РТ, 2013. С. 264. – 1172 с. (Раздел III. Глава 1. Тагирова Н.Ф. Социально-экономическое развитие региона С. 228-238).



## ЗЕМЛЯ И ХОЗЯЙСТВО

Демографическая ситуация напрямую была обусловлена историческими и природными условиями. Около 86% населения Поволжья проживало в лесостепной зоне. Волга и ее притоки Кама, Свияга, Сура, Самара вместе с прилегавшими землями были средоточием сельской жизни.

К середине XIX в. территории Казанской, Симбирской и Пензенской губернии были уже освоены и заселены. Здесь была и наибольшая плотность населения, в лесостепных, черноземных уездах находились помещичьи имения. Как правило, верховная власть предоставляла дворянам земли вблизи бывших укрепленных линий и засечных черт, строившихся в XVII – XVIII вв. Дворянское землевладение было органично связано с крестьянскими хозяйствами. В 60-80-е гг. XIX в. завершился процесс освоения лесостепных территорий Самарской и Саратовской губерний.

В степной полосе региона за Волгой этнодемографическая ситуация была иной и плотность проживания - значительно реже. Освоение этих территорий началось в 30-е гг. XIX в., но во второй половине XIX в. приток переселенцев в эти районы еще продолжался. Здесь, активно развивалось торговое зерновое земледелие. В Самарском Заволжье, степных районах Приуралья - уездах Оренбургской и Уфимской губерний формировалась новая российская житница. Фермерские хозяйства, возникавшие в степной полосе, поставляли зерно и муку на всероссийский рынок.

Славу и общероссийское признание волжские земли получают благодаря быстрому освоению именно этих черноземных земель, которые активно стали вводиться в хозяйственный оборот во второй половине XIX в.

Демографическая ситуация, природно-климатические условия определили особенности и хозяйственного освоения региона. В Поволжье есть лесная, лесостепная и степная полосы, которые заселялись и осваивались постепенно. Природные особенности этих земель вдоль берегов Волги, которая пересекает всю Восточно-Европейскую равнину с севера на юг, сильно разнились. В

дельте Волги и южных, юго-восточных землях располагались обширные целинные пространства. Здесь жаркий и сухой климат. Весной и летом степи использовались как пастбища для скота. В середине XIX в. кочевое скотоводство было основным занятием башкир, калмыков. Они гнали гурты и стада баранов овец из южноуральских и калмыцких степей в волжские селения. Здесь скот продавали, далее его отправляли на переработку, а мясо и сало продавали на российском и мировом рынке. Уже тогда это было доходным делом. На его основе впоследствии вырастет предпринимательская деятельность многих купеческих семейств края.

Другое направление «врастания» скотоводства в экономику империи – суконное дело. В 1840-е гг. на основе обработки шерсти развивалась суконная промышленность. В Симбирской губернии в эти годы развивалось мануфактурное производство. Во второй половине XIX в. оно трансформировалось в предприятия фабричного типа, на которых производили разные виды сукна и шерсти. Наибольшую известность в этом бизнесе получила предпринимательская деятельность семьи татарских предпринимателей Акчуриных. К началу XX в. Симбирская губерния станет одним из центров всероссийского значения по производству сукна, которое поставлялось для армии и флота.

Житоводство являлось основой для развития салотопенной, стеариновой, кожевенной, химической промышленности. Производством мыла в середине XIX в. стал заниматься известный казанский фабрикант Крестовников<sup>186</sup>.

Пастбища и степи были собственностью государства, которые сдавались в аренду предпринимателям на выгодных для них условиях - на года. А черноземные земли, как правило, находилась в собственности у дворян. Помещики Казанской, Симбирской, Пензенской Самарской, Саратовской

---

<sup>186</sup> Фан-Юнг Г.Ю. Становление и развитие крупных промышленных предприятий в Казанской губернии во второй половине XIX- начале XX веков (на примере стеариново-мыловаренного завода братьев Крестовников). Дис. ...канд. Ист. Наук. Казань, 2016. 282 с.

губерний. Хозяйства помещиков представляли собой классические дворянские усадьбы, история которых отражена в русской литературе.

Земледелием занималась большая часть населения Поволжья. Местное население культивировало разнообразные виды зерна. В Симбирской, Казанской губерниях, расположенных в северной части региона, где преобладали лесные и лесостепные массивы, было достаточно влажный климат, крестьяне выращивали рожь овес, прядильные растения (лен, конопля), огородные культуры. Хозяйства уже бывших (по реформам 1860-х гг.) государственных, помещичьих крестьян составляли определённую целостность, в которой все было увязано в единый цикл работ, распределяемых равномерно на сельскохозяйственный год. Это, а также локальная экологическая среда, зональные и районные особенности способствовали хозяйственному обособлению, автохтонности.

Наряду с земледелием сельские жители занимались и рыболовством, и охотой, и кустарно-промысловой деятельностью.

Южнее, в степных районах, пока еще малонаселённых, хозяйственное освоение пришлось на 1830-1880-е гг. Переселенцы с самого начала ориентировались на выращивание пшеницы белотурки. Их хозяйства тоже сохраняли комплексный характер (в деревне без лошади и коровы земледельческий труд невозможен), но преимущественно зерновая ориентация их деятельности способствовала эволюции таких хозяйств в монокультурные. Пшеница, ячмень были главными культурами, которые стали выращивать здесь, все больше ориентируясь на возрастающие потребности всероссийского рынка. Такая хозяйственная специализация, обусловленная как спросом на зерно со стороны российского потребителя, так и возможностями производства создавали здесь основу для развития пивоварения, зернового, а затем и мукомольного бизнеса.

Традиционные рожь, овес, крупяные культуры (просо, гречиха и другие) занимали незначительную долю в крестьянском хозяйстве. Землю обрабатывали с использованием тяглового скота (лошадей, волов), что

обусловило включение в севооборот кормовых культур. Земледельческий труд был столь разнообразным, что ему невозможно дать однозначную характеристику. На крестьянских наделах практиковалось и двуполье, и трехполье, и залежная система. Хозяйственную мозаику дополняли и разные агрономические практики. Но они у каждого народа были свои.

Устройство крестьянской работы и жизни в главных своих чертах было похожим. Способы и традиции земледелия были неизменные, передавались из поколения в поколение. Многое зависело от собственных усилий, наличия тяглового скота, но главное - количества засеваемой земли, земледельческих условий, погодных обстоятельств каждого года. Каждая семья учитывала свои возможности и потребности. В лесной зоне — северных уездах Казанской губернии в марийской и чувашской деревне наряду с земледелием кулестыяне занимались кустарным промыслом - (гончарное дело, прядение лыка, лаптей, кулей). В некоторых деревнях, чаще в северных уездах Казанской, Симбирской губерний) мужчины уходили в города на несколько месяцев за дополнительными заработками. Оплата труда в городе была выше, чем оплата сезонного работника в южной степной части Поволжья. Русские, татарские, мордовские села давали наибольшее количество отходников в города и на сельскохозяйственные работы. Население Чувашского края было менее подвижным, и предпочитало отходу занятие земледелием и промысловой деятельностью.

**Административный статус** территории, по мнению исследователей, является наглядным ее маркером. В Поволжье в эти годы в целом был завершён переход к гражданской системе административного управления. Военная администрация сохранялась лишь на окраинах Российской империи – Царстве Польском, Кавказе и в Средней Азии. В Поволжье в 1851 г. левобережные территории Волги были выделены в самостоятельную Самарскую губернию. В 1865 г. ликвидировано кантонное управление башкир-вотчинников. В 1876 г. правительство императора Александра II уравнило немцев колонистов в правах с государственными крестьянами. В

связи с этим немецкие колонии перешли в юрисдикцию губернских властей<sup>187</sup>. Калмыцкая степь вошла в состав Российской империи как особая административная единица на правах обособленной территории Астраханской губернии. В 1867 г. было учреждено Управление государственных имуществ, а отделение по делам калмыцкого народа было реорганизовано в Управление калмыцким народом Астраханского Управления государственных имуществ.

В 1864 г. здесь, раньше, чем в России в целом, было ведено земское самоуправление. Элементы финансовой самостоятельности можно увидеть в деятельности волостных касс, земских банков. И хотя он и не получили большого развития в Поволжье, можно обозначить наметившуюся линию причисления волжских земель к общерусским. На географических картах условная граница между Европой и Азией была перенесена с реки Волги на Уральские горы в 1900 г.<sup>188</sup>, что косвенно свидетельствовало в пользу перемен в историко-культурных ментальных представлениях о Поволжье. Уже не периферия, не отдаленная окраина, где охватывало «мучительное чувство дали» (С.Т. Аксаков), не «захолустье», не опасения нападения разбойников (по воспоминаниям И.Е. Репина), но быстро развивавшаяся российская территория.

Еще одним свидетельством этого явились быстрое развитие **городов**. В Российской империи в конце XIX в. (1897 г.) крупными считались города, имевшие численность населения свыше 100 тыс. человек. Эту отметку перешагнули города Астрахань (113 тыс.), Казань (131,5 тыс.), Саратов с (137,1 тыс.). Быстро развивались Царицын (55,9 тыс.), Самара (91,7 тыс.)<sup>189</sup>. Города Поволжья (их насчитывалось в Пензенской и Казанской губ. по 13, в Самарской и Симбирской - по 8, Саратовской - 10, Астраханской - 5),

---

<sup>187</sup> До этого они находились в ведении Конторы опекунов иностранных поселенцев

<sup>188</sup> История татар. Т VI. С. 265.

<sup>189</sup> Там же. С. 267.

предъявляли возраставший спрос и были главными потребителями сельскохозяйственной продукции, центрами ее переработки и торговли<sup>190</sup>.

Городское население быстрее росло в губернских центрах и в уездных городах - Сызрани, Царицыне, Вольске, которые в период нового промышленного подъема стали новыми центрами промышленного производства. Росли и торгово-промышленные села: Покровская слобода в Саратовской губернии, Балаково, Кинель-Черкасская, Баронская - Самарской губернии, крупные села и деревни были в Астраханской, Самарской и Саратовской губерниях. В первых двух на одно селение к концу XIX в. приходилось более 620 жителей, в Саратовской – 443<sup>191</sup>. В Симбирской губернии было 11 крупных селений с числом жителей более 5 тыс.чел.: села Ключищи, Порецкое, Пронзино, Барышская Слобода, Старое Тимошкино, Старые Костычи и др. Экономический статус территории менялся на протяжении нескольких десятилетий, что было связано с созданием новой транспортной инфраструктуры.

**ТРАНСПОРТ** Обретение городом статуса не только административного, но торгово-экономического, железнодорожного центра было очень важным, за него боролись местные власти, отстаивая в высших кабинетах власти свои интересы. Мультипликативная роль железнодорожных линий отмечена и в современной научной литературе. Правительственная политика 1880-1890-х гг. была нацелена на то, чтобы обе столицы были связаны постоянным круглогодичным транспортным сообщением с главными производящими районами страны. Сибирская железная дорога (ее головной участок, проходивший через реку Волга в районе г. Сызрани) проторила дорогу на восток. Поволжье одновременно становилось своеобразным транзитным пунктом, осуществляя функцию продвижения на восток, в том числе Дальний Восток.

---

<sup>190</sup> Сельское хозяйство России в XX веке. С.12-13.

<sup>191</sup> Россия... Т.6. С.150.

Определенную эйфорию от потенциальных перспектив, которые открывали железные дороги, разделяли коммерческие деятели. В частности, основатель Волжско-Камского банка В.А. Кокорев значительные средства направил на строительство Волго-Донской железной дороги, которая была пущена в 1871 г. и связала регион с Азовским и далее Черным морем. Дорога эта строилась, начиная от Царицына, и способствовала промышленному росту этого уездного города<sup>192</sup>. Однако экспортная торговля в южном направлении не получила большого развития в силу разных причин институционального свойства, но сам факт железнодорожного сообщения в этом направлении по типу «река-море» с помощью железных дорог говорил о разноплановом экономическом вращении Поволжья в глобальное экономическое пространство.

БАНКИ. Экономическая значимость поволжских территорий в общеимперской жизни росла и проявилась также в том, что здесь стали быстро создаваться институты организованного предпринимательства. Отделения Государственного банка, Государственного дворянского и Крестьянского поземельного банков, коммерческие структуры пароходств, транспортные компании, коммерческий Нижегородско-Самарский земельный банк обозначили здесь свои интересы уже в XIX в. . Они, так или иначе взаимодействуя с бизнес-сообществом поволжских губерний, определяли перспективы работы и создавали свою филиальную сеть. Плодородные земли Поволжья становились значимым вложением для тех, кто имел свободные капиталы. Быстро развивавшийся рынок земли за счет вовлечения в торговый оборот бывших государственных земель вел к значительному росту цен, который продолжался и в начале XX в.

---

<sup>21</sup> Tagirova N The Volga-Don Road to the Black Sea: evolution and reality of the 19th century// Between Grain and Oil from the Azov to the Caucasus: the Port- Cities of the Eastern Coast of the Black Sea, Late 18-th –early 20 th Century. Gelina Harlaftis, Victoria Konstantinova, Igor Lyman, Anna Sydorenko and Eka Tchikoidze (eds). Crete, 2020. P. 33-60.

Поволжье во второй половине XIX в. было не просто одним из многонациональных регионов России, оно представляло собой пространство мирного проживания и взаимодействия этносов и культур Восточной Европы, территорией, сочетавшей традиционные основы жизни и интеграции в нее новых экономических явлений, обновления и приспособления к ним всего населения, связанного с развитием сельского хозяйства, промышленности транспорта и торговли. Все это изменяло внутреннюю окраину Российской империи.

Развитие речного судоходства (использованием пароходов с 1840-х гг.), сооружение сети железных дорог, эволюция финансовой инфраструктуры способствовало тому, что внутренняя окраина страны - Поволжье во второй половине XIX в. становилось неотъемлемой частью ядра Российской империи. Волга, её притоки, леса и плодородные земли становились объектом хозяйственной деятельности, как государства, так и дворян, предпринимателей, крестьян и огромного количества мигрантов из центральных великорусских губерний, обретавших новую родину. Природная, этногеографическая, хозяйственная мозаика волжской жизни не исчезла, напротив, она приобрела новые краски и грани. Административное, торгово-экономическое приближение к общероссийскому ядру имело и встречные потоки: от центра к Волге и далее, на юго-запад к Азовскому и Черному морям, восток и юго-восток в районы Средней Азии, Сибирь и Дальний Восток, через верхневолжские территории на север и северо-запад к Балтийскому морю. Железнодорожное сообщение наметило эти новые ориентиры развития и интеграции Поволжья в общероссийское и глобальное экономическое пространство, что явственно проявилось уже в XX в.

Ситуация на Поволжском региональном рынке в начале XX в. рассмотрена нами монографии «Рынок Поволжья (вторая половина XIX- начало XX вв.). М., 1999. Данная работа является логичным продолжением рассмотренной темы.



## **Заключение**

Период 1870-х - 1914 гг., называемый ранней глобализацией, для России стал временем активной интеграции в мирохозяйственные связи. Ее положение на рынке определяли поставки жизненных припасов, среди которых главное место занимало зерно. И хотя доля страны в мировом товарообороте не была определяющей, для внутренних продовольственных рынков европейских стран значение русского хлеба было значительно выше: промышленно ориентированные страны (Британия и Германия) все более зависели от импорта продовольственных товаров и сырья.

Среди других активных участников мирового рынка зерна - США, Венгрия, Румыния, Аргентина, Индия, Египет, находившиеся в разной степени зависимости от европейских империй. Имперский политический фактор взаимоотношений между странами оказывался тесно переплетённым с экономическим. Конкуренция стран имела межимперский торговый характер.

Вхождение нашей страны, в мирохозяйственные интеграционные связи можно сравнить с «головоломкой», или перемещением со множеством неизвестных переменных, далеко идущих, часто непредсказуемых политических последствий. Не случайно современники называли экономические отношения того времени войной, еще более ожесточенной, чем политические и военные баталии. Таможенные войны конца XIX в. – один из примеров этого, а таможенная война Германии и России 1892-1894 гг. оказала очень большое влияние как на внешнюю, так и на внутреннюю торговлю России.

Ранняя глобализация конца XIX – начала XX в. не была мирным интеграционным процессом. В мировой торговле определяющую роль помимо объемов товарооборота стали играть технологические факторы. Для зерновой торговли машинные способы взвешивания, очистки, сортировки, хранения, погрузки-разгрузки товара приобрели существенное значение, превратив

технологии институты торговли в главные факторы темпов, качества и цены товаров и, в конечном счете, экономической конкуренции стран.

В России в начале XX в. было сделано очень много в этом отношении. Создание системы элеваторов было крупным инвестиционным проектом Государственного банка наряду с другими частными проектами, однако до начала Первой мировой войны эти работы не успели развернуться в полной мере.

Еще одним очень важным условием интеграции в международные экономические отношения 1870-х-1914 гг. было правовое обеспечение товарных сделок. Международное торговое право в эпоху ранней глобализации трансформировалось. В этой сфере шла не такая явная, но не менее серьезная конкуренция. Российский деловой мир осознавал значимость этой темы, принимал участие в ее разработке и совершенствовании, однако наши реальные возможности в сфере юридического, страхового, транспортно-фрахтового обеспечения были не велики. В силу исторических причин. сложившихся гораздо раньше, Россия на международном институциональном поле не была главным игроком, в отличие от Британии, затем Германии и Франции. Хлеботорговые ассоциации, выставки товарных образцов, торговые музеи и другие учреждения, задававшие новое направление конкуренции, в России только начали возникать.

Крупная зерновая сделка представляла собой сложный процесс, где помимо рациональных экономических выгод надо было учитывать формальные юридические правила, нормы (неформальные правила). традиции. Международная торговля представляла собой настоящую «головоломку», решить которую в одночасье было невозможно, так же как и учесть все привходящие обстоятельства.

В России в начале XX в. создавались институты, которые были призваны содействовать российскому экспорту жизненных припасов. В регионах-производителях зерна работали хлебные биржи, деловые их члены составляли актив съездов представителей биржевой торговли и сельского хозяйства.

Российские активисты инициировали и при поддержке правительства создали Российскую экспортную палату (1911 г.). Она начала продуктивную работу по всей стране, но для этого требовалось время.

Акторами процесса интеграции России в мировое экономическое пространство в это время становились и ученые, и отдельные государственные деятели, и представители делового мира столичного и регионального уровня. В мировой экономике начала XX в. интеграционные процессы были сильны, и сторонники полноценного равноправного участия в них России действовали. Однако прямо противоположные геополитические, геоэкономические и институциональные факторы оказались в тот момент времени сильнее, что и показала начавшаяся в 1914 г. Первая мировая война. После окончания мировой войны уже Советская Россия должна была решать те же задачи, опираясь на факторы локализации мировой экономики.

Изменения в мировой экономике носили лавинообразный характер, пожалуй, их можно сравнить с приближающимся цунами, сметавшим на своём пути прежние представления, устои, традиции. Нараставшие экономическая конкуренция и политические амбиции государств, борьба за первенство и «место под солнцем» закручивали, брали в плен. Сопротивление этим новациям, модернизациям, технологиям, скоростям было уже невозможно. Разрешить множество «головоломок», возникавших на пути усиления мировых глобальных экономических процессов могла только иная, не экономическая сила. Первая мировая война и революция 1917 г. и стали такой силой, силой цунами, уничтожившим все прежние представления о глобальной экономике.

## Источники и литература:

### Источники

Доклад председателя высочайше учрежденной в 1888 году комиссии по поводу падения цен на сельскохозяйственные произведения в пятилетие (1883-1887) / Пред. комис. В. Плеве. - Санкт-Петербург : Тип. М-ва внутр. дел, 1892. 140 с.

Доклады и материалы по вопросам, включенным в программу Восьмого Всероссийского съезда Представителей биржевой торговли и сельского хозяйства. СПб.: Тип. В.Ф. Киршбаума, 1914. 248 с.

Доклады и материалы по вопросам, включенным в программу Пятого Всероссийского съезда представителей биржевой торговли и сельского хозяйства. СПб., 1911. 224 с

Морозов В.М. Доклад Особому Совещанию при Самарском отделении Государственного банка о сбыте хлеба в связи с организацией элеваторов и зернохранилищ. Самара. 1911.

Краткий исторический очерк развития водяных и сухопутных сообщений и торговых портов в России». СПб., 1900. 372 с.

Международные контракты для хлебных сделок России с Германией и Голландией. Краткий исторический очерк и перевод контрактов (с справочными постановлениями и правилами) с предметным указателем. СПб., 1912. 73 с

Отчет Совета съездов представителей биржевой торговли и сельского хозяйства о его деятельности за время с 1 января 1909 г. по 1 января 1910 г. 53 с.

Отчет совета съездов о его деятельности с 1 января 1911 г. по 1 января 1912 г. Пг., 1912 С. 11-13.

Российская экспортная палата. Отчет за 1913 год. СПб., 1914. 337 с.

Российская экспортная палата. Отчет за 1914 год. Часть первая. Общий отчет. Пг., 1915. 78 с.

Совет съездов представителей биржевой торговли и сельского хозяйства.  
Отчет Совета съездов о его деятельности за время с 1 января 1909 г. по 1 января 1910 г. СПб., 1919. 52 с.

Совет съездов представителей биржевой торговли и сельского хозяйства.  
Отчет Совета съездов биржевой торговли и сельского хозяйства о его деятельности за время с 1 января 1911 г. по 1 января 1912 г. Пг., 1912. 88 с.

Совет съездов представителей биржевой торговли и сельского хозяйства.  
Отчет Совета съездов о его деятельности за 1914 г. СПб, Тип. В.Ф.  
Киршбаума, 1914. 128 с. не полный комплект

Совет съездов представителей биржевой торговли и сельского хозяйства.  
Отчет Совета съездов о его деятельности за 1915 г. Пг.: тип. В.Ф.  
Киршбаума, 1916. 162 с.

Статистические данные к вопросу о сооружении сети зернохранилища в России. Ч.1. Спб., 1913. Табл XXXII.  
Статистический обзор деятельности зернохранилищ Государственного банка.  
Ч. I С. 70.

#### Литература

*Агрономов Е.А., Лучебуль М.Г., Любарский Л.Н.* Государственная хлебная инспекция и качество зерна// Ежегодник хлебной торговли 1925/26 и 1926/27 гг. № 1. М.: Наркомторг, 1928. С. 53-58.

*Аузан А.А.* Культурные коды в экономике. Как ценности влияют на конкуренцию, демократию и благосостояние народа. М., 2022. С. 56 160 с.

*Бродель Ф.* Материальная цивилизация, экономика и капитализм XV-XVIII вв. Т. 2. Игры обмена. М. 1988.

*Бродель Ф.* Материальная цивилизация. Экономика и капитализм. XV-XVIII вв.Т.3 Время мира. М., 1992.

*Волков А.Ф.* Курс международной хлебной торговли. СПб.. Типография Редакции периодических изданий Министерства финансов. 1910.

*Волков А.Ф.* Курс международной хлебной торговли. М., 1928

*Воронцова Е.А.* Съезды представителей биржевой торговли и сельского хозяйства // Энциклопедия по экономической истории России с древнейших времен до 1917 г. Т. 2. М, 2009. с. 831.

Восточный вопрос во внутренней политике России. Конец XVIII – начало XX в. М.: Наука, 1978.

*Гулишамбаров О.* «Всемирная торговля в XIX в. и участие в ней России». СПб., 1898.

*Дэвис Н.* История Европы. Пер. с англ. М., 2004.

*Зеленева И.В.* геополитика и геостратегия России. XVIII- первая половин XIX века. СПб., 2005. 270 с.

*Красин Л.Б.* Вопросы внешней политики. М.-Л., 1928. 432 с.

*Кулишер И.М.* Германский экспорт и борьба с ним. Пг., 1915. 61 с.

*Лангенбек В.* История мировой торговли. Предисловие Д.П. Боголепова. М.-Л., 1927. 160 с.

*Лачаева М.Ю.* Русско-американская торговая палата.// Экономическая история России с древнейших времен до 1917 года. Энциклопедия в 2 т. М., 2009. Том 2.С. 561-562.

*Лизунов П.В.* Банкирский дом «И.Е. Гинцбург» и его владельцы. СПб., 2017.

*Лунц Л.А.* Курс международного частного права. В 3 т. М., 1975.

*Лященко П.И.* Русское зерновое хозяйство в системе мирового хозяйства. К изучению основных тенденций мирового рынка. М., 1927.

*Ольшанская Л.В.* История коммерческого суда как фактор активизации торгово-промышленной жизни России второй половины XIX века// Известия МГТУ «МАМИ». 2014.Том 5. № 4(22) с. 73.

*Парменов И.С.* Мировое хозяйство в таблицах и диаграммах. Вып. 1. Одесса 1914.96 с.

*Повалихива Т.И.* История мировой экономики и международных экономических отношений. Минск, 2006. 256 с.

*Морозан В.В.* Деловая жизнь на Юге России в XIX – начале XX века. СПб., 2014. 616 с

*Роднов М.И.* Пространство хлебного рынка (Уфимская губерния в конце XIX – начале XX в.). Уфа, 2012. 224 с.

Россия и черноморские проливы (XVIII- XX столетия). Отв. ред Л.Н.Нежинский, А.В. Игнатьев. М.: Международные отношения, 1999. 558 с.

Русско-балканская торговля. Публичная лекция». М.В. Кечеджи-Шаповалов. СПб., 1909. С. 28-29.

*Сартор В.* Российский зерновой экспорт XIX-XX веков и торговые дома «Маас» и «Дрейфус»// История предпринимательства в России XIX- начало XX века. Вып. 4. СПб., 2008.

*Сартор В.* Жизненный узел. Зерновой экспорт России в XIX – начале XX в. Структурные особенности и причины зависимости экономики России//Труды исторического факультета Санкт-Петербургского университета. 2011 № 5.

*Синдеев А.А.* Как изучать глобализацию? (О дискуссии, начатой в «Vierteljahrshefte fur Zeitgeshichte»)// Новая и новейшая история. 2022. № 1. С. 18-29.

*Соколов В.В.* Британская империя как геоэкономическая система (1603-1972). М., экономика, 2012. 159 с.

*Тагирова Н.Ф.* Рынок Поволжья (вторая половина XIX- начало XX в.) М., 1999. 312 с.

*Тагирова Н.Ф.* Международные хлебные конференции и Россия: К изучению институтов мирового рынка начала XX века//История и современное мировоззрение. Том 7. 2025. Номер 3. С. 79-86.

*Торшина О.М.* История становления и развития консульской службы//

Вестник РУДН. Серия Юридические науки. 2009. № 3. С. 79-88

*Цыперович Г.* Международные монополии. М.-Л., 1929. 259 с.

*Шумский Д.В.* Хлебные элеваторы в России. Краткий очерк развития

вопроса. М. 1922. 46 с.

*Щербинин С.С.* Становление и развитие биржевой торговли в России. 1703-

1914 гг. Автореферат дис. ...канд. экон. Наук. М., 2011. С. 16.



Основные стадии международной торговой зерновой сделки и необходимые профессиональные навыки для их реализации (начало XX в.)

	Стадия	Основная функция	Профессии
1	Сбор партии зерна,	Подготовка товара к продаже	Коммивояжеры, торговые агенты компаний, маклеры по экспорту товаров (в том числе биржевые маклеры)
2	проверка качества на месте производства	Подготовка товара к продаже	маклеры по экспорту товаров (в том числе биржевые маклеры)
3	Перемещение зерна к крупному российскому пункту, экспортному пункту (порту, ж.д. станции)	Транспортировка торговых грузов	Специалисты коммерческих служб государственных и частных железнодорожных обществ, коммерческие службы парокондуктов, компании по грузоперевозкам
4	Складирование и хранение товара в точке продаж (взвешивание, проверка качества, классификация зерна)	Подготовка торговой сделки	Специалисты (эксперты) элеваторного дела, учета, хранения и складирования товара (приемщик)
5	Подготовка и выдача документов о хранении товарного зерна (в порту, в банке, на жд. станции)		Специалист банка
8	Страхование груза	-«-	Специалисты страховых компаний, страховых операций в банках
9	Стандартизация товара (взвешивание, определение качества, сорта, примерной цены)	-«-	Специалисты в области мер и весов (Палата мер и весов была создана в России в 1893 г.)
10	Торговая экспертиза	-«-	Биржевой эксперт (с 1901 г.)
11	Погрузочно-разгрузочные работы		Грузчики, контролеры
12	Купля-продажа. Торговая сделка.	Согласование цены. Сделка	Покупатель и продавец
13	Финансовое обеспечение сделки	Расчеты по сделке	Банки <sup>193</sup> , специализированные банковские службы, банкирские и торговые дома
14	Перевозка к пункту сбыта зерна. Фрахт	Транспортировка купленного товара	Экспедиторы (экспедиторские конторы), маклеры по найму судов, агенты по морским перевозкам, брокеры судовых компаний

<sup>193</sup> Томпстон С. Называет особенностью России наличие экспортных отделов в ведущих коммерческих банках (Указ соч. С. 28)

15	Правовое сопровождение, международный арбитраж		Юристы, нотариусы, специалисты в области торгового права, в том числе международного. Биржевой арбитраж, третейские суды, коммерческие суды <sup>194</sup>
16	Таможенный контроль, другие формы государственного регулирования	Государственный контроль	Таможенники, юристы, переводчики, смотрители-контролеры
17	Информационно-представительская	Информационно-аналитическая	Средства массовой информации, специализированные газеты и журналы. Консульская служба (В 1911 г. Россия подписала Каракасскую конвенцию о консульских функциях <sup>195</sup> )
18	Информационная аналитика бизнеса		Российско-Английская торговая палата (1908), Российско-Французская торговая палата (1909), Немецко-Русский союз содействия развитию взаимных торговых отношений (1899), Российская экспортная палата (1910)
19	Государственная аналитика внешней торговли зерном (статистический учет международными организациями)		Торговые консулы <sup>196</sup> , торговые представительства Министерства торговли и промышленности (14 агентств в 1912 г.) <sup>197</sup> , дипломатические агенты Министерства финансов

<sup>194</sup> Ольшанская Л.В. История коммерческого суда как фактор активизации торгово-промышленной жизни России второй половины XIX века// Известия МГТУ «МАМИ». 2014. Том 5. № 4(22) с. 73.

<sup>195</sup> Торшина О.М. История становления и развития консульской службы// Вестник РУДН. Серия Юридические науки. 2009. № 3. С. 79-88

<sup>196</sup> Консульский устав (по вопросам торгового мореплавания) был принят в 1858 г., затем дополнялся и корректировался в 1893 и 1903 гг.

<sup>197</sup> Торговые агентства Министерства торговли и промышленности действовали в 1912 г. в Лондоне, Берлине, Вене, Константинополе, Марселе, Генуе, Роттердаме, Франкфурте-на-Майне, Гамбурге, Софии, Вашингтоне, Тегеране, Шанхае, Урге. – См.: Дорохина О. История внешнеторговых представительств в России// Коммерсант. 2013. 20. 05.

