

Diplomitöö

POLLIUNIOONIDEST ÜLEVAL

ja ESTI-LÄTI OMAST ERITI

TARTU ULIKOOLI õigusteaduskonna
majandusosakonnale ettepannud
I järgu diplomiks saamiseks
VILLIBALD RAUD.

Villibald Raud

Diplomitöö
473547

TOLLIUNIOONIDEST ÜLEÜLDSE JA EESTI-LÄTI OMAST

ERITI.

Ac

7693; 7694.

lk. 10 - 20

I. Sissejuhatus

lhk. I - 4-a

Definitsioon. Tolliunioonide tekkimisemöte ja huvi. Protektsionismuse vool/üksikutes maades. Vabakaubandusline vool. Kaitsetolli nõrgendamise püüded: vabad sadamad, vabad maaalad ja tolliunioonid. Määratu suurte tollimaaalade asutamise tendents.

II. Ajalooline ülevaade

lhk. 4-a - 16

- I. Arvamised antiik ilma amfiktsioonide kohta.
2. Esimene tolliuniooni kava 1522 a.
3. Saksa tolliunioon 1834 a.
 - a/ tema eeltingimised
 - b/ läbiviimine
4. Union du Midi
5. Brucki kava / Austria-Ungari, - Saksa- Itaalia/.
6. Molinari Kesk-Euroopa tolliuniooni kava
7. Hiljemad kavad
8. Lõuna-Afrika tolliunioon 1903.
9. Austraalia " 1901.
10. Ameerika tolliuniooni kava 1854 a.

III. Teoreetiline osa

lhk. 16 - 26

- I. Tolliunioon poliitilisest vaatekohast:
 - a/ tolliunioon, kui poliitiline võim
 - b/ tolliunioonide jaotus poliitiliste vaatepunktide järele: 1/ sisemine tolliunioon, 2/ väline tolliunioon.
2. Tolliunioon majanduslisest vaatekohast:
 - A/ Tolliunioonide majandusline tähendus:
 - a/ vabakaubandusline tolliunioon
 - b/ kaitsetolliline "
 - I/tolliunioon pealetungimise otstarbel
 - " kaitse otstarbeks

B/ Tolliunioonide jaotus majanduslistest vaatekoh-
tadest:

a/ Täieline tolliunioon

1/ Tolliuniooni eeltingimised

2/ Tolliuniooni tehniline läbiviimine

3/ Tolliuniooni positiivsed küljed

4/ Täielise tolliuniooni negatiivsed kül-
jed

b/ mitte täieline tolliunioon ehk majandus
ühendus

c/ üldised ja osalised tolliunioonid

d/ koloniaal tolliunioonid

IV. Eesti-Läti tolliunioonist eriti

lhk.27 - 51

I/ Uniooni iseloom ja ulatus, 2/ praktilised lä-
biviimise võimalused ja raskused, 3/ välis-
tollide ühtlustamine, 4/ vahetõrje meie teiste
kaubalepingutega /Soome, Prantsuse, Ungari/,
5/ Eesti-Läti tolliunioon, kui eelsamm rajarii-
kide /Leedu, Poola, Soome/ liginemisele ja koon-
dumisele.

A/ Kodumaa tööstuse, kaubanduse ja rahanduse sei-
sukord, võrreldes Lätiga.

I/ Tööstus: a/ Suurtööstus, peale sisemaa ka eks-
pordi jaoks töötav /praegu ja are-
nemise võimalused/.

b/ kesk- ja väiketööstus peasjal.
sisemaa jaoks töötav /praegu ja
arenemise võimalused/.

2/ Kaubandus:

a/ Kaubanduse tähtsusest Eesti-Läti
tollunioonis üldse.

b/ Praegune Eesti ja Läti väliskau-
bandus.

c/ Soodustused, mida Riia, kui suurem Lääne Euroopale ligemal seisev sadama linn väliskaub. Tallinna ees pakub.

d/ Eesti-Läti sadamate tegevus praegu ja enne sõda.

e/ Meie jõukama maaosa, Lõuna-Eesti, Riia kaubanduse mõjupiirkonda langemine.

Eeldused selleks:

I/ Odavam ja soodsam importkaupade vedu Lääne Euroopast Riiga, kui Tallinnasse.

2/ Riia-Valga ja Tallinna- Valga raudteeliini pikkusvahe.

f/ Laevandus ja transport.

g/ Juutide küsimus.

3/ Rahandus.

B/ Läti ja Eesti, kui vastastikku kaubaturud.

a/ Läti turu mahutus ja tähtsus meie huvide seisukohalt.

b/ Eesti " " " " Läti " "

C. Fiskaal huvid: a/ Raudtee tulud
Sadama "

V.

Kokkuvõte: a/ Eesti-Läti tolliuniooni positiivsed küljed

b/ " " " negatiivsed "

TOLLIUNIOONIST ÜLEÜLDSE JA EESTI-LÄTI
OMAST ERITI.

Enne ülesseatud teema peale vastamist anname kõige pealt tolliuniooni definitsiooni: Tolliuniooni all mõistame meie: kahe või rohkem tollipoliitiliselt iseseisva territooriumi täielist ühinemist ühte tollipiirkonda väljamaa suhtes, kaotades ära kõik sisemised vahetollid, sisemise vabakaubanduse põhialusel.

See definitsioon näib kaunis lihtne ja arusaadav olevat. Kahel territooriumil A ja B on iseseisvad tollisisseseaded. Olles naabrid, on igal ühel omad tollipiirid, omad tariifid, oma tollivalitsus ja ametnikud. Kujutame endile ette, et need kaks riiki sõlmivad teine-teisega tolliuniooni lepingu ja vaatame, missuguseid tagajärgi see endaga kaasa toob.

Tollipoliitiline vahesein, mis nende kahe territooriumi vahel oli, kaob ära; sünnib tariifide ja tollivalitsuse kokkusulamine ja kokkuliitumine; tolli sissetulekud saavad ühte üldisesse kassasse kogutud ja vastava kokkuleppe järele jagatud. Teoreetiliselt näib sarnase tolliuniooni loomine õige lihtne asi olevat, kuid praktilisest küljest annab tolliunioonide ajalugu vastupidise otsuse.

Enne tolliuniooni teoreetilist käsitamist tuleb läbi vaadata need motiivid ja põhjused, milledega tolliunioonide tekkinine on põhjendatud. Selleks otstarbeks tuleb meil minna tagasi 19. aastasajasse ja vaadelda üksikute riikide tollipoliitilisi liikumisi ja tendentse. Nagu teada, olid 19. aastasajal kokku pörganud kaks majanduspoliitilist vaatepunkti: üks neist pooldas proteksionismi, teine - vabakaubandust. Need kaks voolu on alatasa teineteisega võitluses olnud, kuid 19. aastasaja lõpul ja 20. aastasaja algul oli teine (vabakaubandusline vool) lõpulikult alla jäänud.

Vaadates üksikuid maid nende tollipoliitilisest seisukohast, võiks nende arenemises järgmisi tähtsaid momente tähele panna.

Saksamaa, 1892 a. peale, hakkas köitma hulgalisi kaubalepinguid teiste riikidega: Itaaliaga, Austria-Ungariga ja Belgiaga 6 dets. 1891, Schveitsiga 10 dets. 1891, Venemaaga märts. 1894, kuid see näitlik liberalism ei vasta tõeale. Saksamaa on alatasa oma tollitariifisid tõstnud, nimelt 1879, 1881, 1884. ja 1885. a. 1902. a. 25. dets. astus jõusse uus Saksa tollitariif, mis veel kõrgemaid tollimäärasid ette näeb, kui seda ennem olnud. Eriti suuri muudatusi tollipoliitiliselt seisukohalt tõi endaga kaasa Saksamaa tollikõrgendus tera vilja peale, mis tegelikult Venemaa, Austria-Ungari ja Ameerika Ühisriikide konkurentsi vastu sihitud.

Kuid võidule pääsis protektsionism mitte üksi Saksamaal, vaid ta võtab maad ka Austria-Ungaris. 1879 a. kaitsetollisid võib Austria-Ungaris keskmisteks lugeda. Kuid 1882 ja 1887 a. võetakse tollide kõrgendusi ette. Kaubalepingud tasandasid küll natukene tollimäärasid, kuid 1903 a. 28. jaanuaril, vastusammuks Saksamaa tollide tõstmisele, kõrgendas Austria-Ungari märksa oma tollisid, eriti Saksamaa tööstussaaduste peale.

Uued kõrgendatud tollitariifid Saksamaal ja Austria-Ungaris ei võinud muidugi Venemaa ükskõikseks jätta. Venemaa teravili, mis Saksamaal hääd turgu leidis 1894. a. köidetud kaubalepingu põhjal, kaotas nüüd oma väljaveo võimaluse Saksa maale. See asjaolu kutsus välja ka kategoorilisi samme Vene valitsuse poolt, kes ennast Saksamaa kaupade eest tollimüüriga kaitses. Sellest tekkiski Vene-Saksa tollisõda, mis protektsionismile krooni pähe pani.

Itaalia on kauemat aega kaitsetolliga kaitstud olnud, ehk ta küll põllumajandusline maa on. Ta tõstis oma tollisid 1883. 1887. ja 1895. a.

Huvitav on ära märkida, et protektsionism sai võidu ka sarnastes maades, kus pikemat aega vabakaubandus valitses. Nendest maadest oleks nimetada Schveitsi ja Belgiat. Schveitsis sai 1903. a. 15. märtsil referendumiga maksma pandud uus suurte kaitsetollidega tariif. Belgia, kes kaua aega vabakaubandusli-

ne maa oli, andis järele üldisele protektsionismi voolule ja võttis 1895 a. tarvitusele uue kaitsetollilise tariifi.

Skandinaavia riikidest peab tähendama, et nendes võrdlemisi tagasihoidlik kaitsetoll maksmas oli.

Ameerika Ühisriigid, kui hiigla suure ja rikka territooriumiga maa, püüdsid ennast igatpidi kõrgete tollimüüridega kaitsta, mis kuulsas Mac-Kinley tariifi nime all 30 sept. 1890 a. tuttavaks sai. Nende kaitsetoll kõikus 40-50% vahel sisseveo kaupade üldväärtusest.

Protektsionismile vastu seades vabakaubanduse, tuleks nimetada 19. aastasaja lõpul ja 20. aastasaja algul Inglismaad, Hollandit ja Türgimaad.

Inglismaal sai vabakaubandusline vool võidule 19. aastasaja keskel. Ta ohverdas oma põllumajanduse tööstusele. Hollandil tööstust ei ole, mida tal oleks kaitsta vaja ja lopsakalt välja arenenud põllumajandus seda ei nõua. Tema tollitariif oli selle tõttu puht fiskaalne. Türgimaal ei olnud 20. aastasajaks kindlat majanduslist sihtjoont. Temal oma tööstust ei olnud, mille tõttu sisseveo tollid ainult fiskaalsed olid.

Peale ilmasõja on kõik tollipoliitilised konjunktuurid suuresti muutunud. Praegu ei ole enam ühtegi maad, kes vabakaubandusliselt alal püsib. Ka Inglismaa, kes oma hästi väljaarenenud tööstuse tõttu 19. aastasaja teisest poolest peale, ilma mingisuguste kaitsetollideta seisis, seadis 1921. a. kaitsetollid teatavate tööstussaaduste, nagu piiritus, lukusepa tööstussaadused jne.. sisse. Ta läks üle "free trade'ilt" "fair trade'ile". Niisama on loobunud vabakaubandusest Holland ja Türgimaa. Üldiselt peab tähendama, et praegune maailmas valitsev tollipoliitiline tendents on protektsionismi äärmuseni välja arendada.

19. aastasaja teisest poolest peale, kus võitlemine protektsionismi vastu raugema hakkas, püüti ainult tema mõju vähendamisele abi leida, misjuures kõiksugu kõrvalisi abinõusid tarvitati. Selleks otstarbeks hakati asutama vabasadamaid, vabamaalasi. Sama tähtsus on ka tolliunioonide asutamisel, kus-

juures tolliühenduse läbi loodeti luua teatavat poliitilist, majanduslist ja sotsiaalset vastukaalu seisukorrale, mida proteksionism esile oli kutsunud.

Ajalooliselt on rahvamajandus selle peale tähelepanu juhtinud, et kaitsetolli süsteemi hädaoht seda suurem on riigi majanduslisele elule, mida vähem on tema tollimaaala.

Võib kergesti arusaamisele jõuda, et sarnased riigid, nagu seda Ameerika Ühisriigid ja Venemaa on, võivad kergesti ennast rahuldada ise oma tollipiirides. Teine lugu on aga väiksete riikidega, kes kliimaatiliste ja maapõue varandusliste põhjuste ning rahvaarvu vähesuse tõttu ei suuda oma rahvamajanduse nõudeid täita. Kaitsetolli müüridega piiratud, on sarnasel riigil raske oma olemasolu eest võidelda. Et need väited õiged on, leiavad tõendust selles, et maad, kes hiigla tollidega kaitstud, on just lõpmata suurte maaaladega riigid: Ameerika Ühisriigid ja Venemaa. Sellevastu on aga Belgia, Hollandi, Rootsi ja Daani vabakaubanduslises voolus tähtsat osa mänginud.

Tolliunioon on abinõu suurema, ennast rahuldada võiva territooriumi loomiseks. Edaspidisel Saksamaa tolliuniooni ajaloo käsitlemisel jõuame selgusele, kuidas väiksetest riikidest nõrga majanduslise tagaseljaga tolliuniooni kaitmise läbi tekkis Saksa maailmariik.

Seega näib tolliunioon olevat üks keskpunkt vabakaubanduse ja proteksionismi vahel. Ta nõrgen-

dab protektsionismi mõju sarnase riigi peale, kes muidu kitsastesse tollipiiridesse pigistatud on. Teiseks võivad tolliunioonis olevad riigid mõnda üksikut ainet üldise tollitariifiga kaitsta.

Tolliuniooni peale ei pruugi ka vabakaubanduse esitajad viltu vaadata, sest nemad võivad selles näha sammu piirita vabakaubanduse poole.

Üldiselt peab tähendama, et 19. aastasajal on märgata tendentsi gruppeerimiseks tolliunioonidesse, missugune tendents mitte ainult Euroopas, vaid ka Ameerikas vastukaja leidis, sest et tolliuniooni asutamine on samm edasi ühiskondlise ideaali saavutamisel, missugune rahvaste hääd käekäiku maailma rahus kindlustada tahab. Kuivõrd aga see tolliühenduste idee on läbiviimist leidnud, selgub edaspidises tolliunioonide ajaloo käsitamises.

T o l l i u n i o o n j a t e m a i d e e d a j a l o o s .

Mõned tolliunioonide ajaloo uurijad näevad tolliliidu algust juba antiik ilmas ja nimelt Greeka amfiktsioonides. Kuid see arvamine näib täiesti ebaõige olevat, sest et amfiktsioonide liit oli asutatud ainult usuliste kommete läbiviimiseks.

Esimeseks tolliühenduse kavaks võiks vahest nimetada Rooma keiserriigi valitseja Karl V ettepanekut 1522. aastal. Ta pani ette fiskaalses mõttes

Saksa rahvaste päralt olevates maaalades sisemisi tollipiirid edasi lükata keiserriigi välispiirideni. Kuid siin astusid vahele linnad, kes Hansa liitu kuulusid ja oma vaba-kaubandust ohverdada ei tahtnud. Sellepärast jäi keiser Karl V kava tolliuniooni luua tagajärjeta ja tolliühenduste idee sai ligi 300 aasta peale kolikambri pandud.

Kui quasi-tolliunioonist võiksime rääkida Napoleon I poolt läbi viidud kontinentaal blokaadist 1806 a. Napoleon I, kes lootis maailma valitsejaks saada, tahtis hävitada Inglismaa üleolevat kaubandust ja tööstust ning selleks otstarbeks püüdis Inglismaad blokaadi läbi isoleerida. Kas võiksime kontinentaal blokaadis ühte tolliuniooni näha? Vaevalt küll, sest et tollipiirid jäid Euroopa riikide vahel püsima. Nagu Br. Bose ja Fr. List arvavad, oli kontinentaal blokaadi läbikukkumise põhjus just selles, et blokaadi kuuluvate riikide vahel tollipiirid alles jäid; teist tähtsat põhjust näeb List Napoleoni eriti suures tähelpanu avaldamises Prantsusmaa tööstusele, kuna teised riigid täiesti tema poolt unustusesse olid jäetud.

Asume nüüd läbivaatamisele, missugustel tingimistel tekkis kuulus Saksa tolliunioon ja missugused eeltingimised tal olid.

Saksamaal võtab tollipiiride kaotamises Preisimaa algatuse oma peale, kõrvaldades 1818. a. siseriigis alalhoidunud vahepealsed tollipiirid, ning luues ühes sellega Preisi kuningriigile ühise tollipiiri. Poliitiliselt oli Saksamaal küll juba varemalt 35 iseseisvast riigist liit loodud, kuid majandusliselt olid osariigid tollipiiride läbi üksteisest lahutatud. Ühise Preisimaa tollipiirkonna loomisega tõusis päevakorraks ka kogu Saksa rahvusliku majanduspiirkonna ühendamine. Preisimaa võttis selle ülesande teostamise algatuse juba sellega enese peale, et ta end teistest liidu maadest tollipiiriga eraldas ja transiit-tollid niivõrd kõrgeid määras, mis naabrite-

le kaupade läbiveo merele peaaegu võimatuks tegi. Mõne aasta jooksul kujunes liidu maades meelega niisuguseks, et Saksa kaupmeeste ja töösturite selts märgukirjaga liidu maapäeva poole pööras, kus seisukorda järgmiselt kujutati: "38 tollipiirkonda halvavad Saksa siseturu läbikäimist ja avaldavad Saksa liidu tegevuses peaaegu samasugust mõju, kui köidetaks inimesel kõik kehaliikmed kinni, et veri ühest liikmest teise ei saaks voolata. Et Hamburgist Austriasse, Berliinist Helveetsiasse kaubelda, peab 10 riiki läbi rändama, 10 tolli ja seadust läbi uurima ning 10 korda tolli maksma. Kes aga õnnetuseks piiril juhtub elama, kus kolm või neli riiki kokku satuvad, see peab kogu oma elu vaenuliste tolliametnike ja piirivalvurite hulgast mööda saatma ning temal pole kodumaad". Edasi seletatakse, kuidas Saksa kaupmehed kadedusega üle Rheini Prantsusmaale vaatavad, kus vabalt kaubeldakse Põhjamerest Vahemereni, ja Rheinist Pürenei mägedeni, ning märgukirja lõpus tähendatakse, et nende samade sakslaste jõud, kes Hansa ajajärgus ilmakaubandust sõjalaevade kaitsel oma kätes pidasid, sumbub nende tollivallide rägastikku ära.

Mis Saksamaa tolliuniooni kaudu võitis, sellele küsimusele annab Motz järgmise vastuse: suurel maaalal, mis enesesse 27 miljoni elanikku mahutab, on siseturu läbikäik tähtsam kui väliskaubandus: esimeses võib kapitaal aastas kolm ringkäiku teha, kuna väliskaubanduses ainult kord. Üksikute Saksa osariikide siseturg laienes tolliliidu läbi 20-200 korda. Sellele seltsivad veel rahaasjanduslised edud ning kolmandaks - poliitiline võit. Kui see riigiõigusline tõde on, et tollid ainult poliitilise eraldumise tagajärg on, siis peaks see ka tõde olema, et nende riikide tolli- ja majanduslik ühinemine ühel ajal ka poliitilise süsteemi ühtlustamise kaasa toob. Suurema jao Saksa osariikide vahelised tollimüürid langesid ööl vastu 1. jaanuari 1834. Sündmust tervitati rahvahulkade poolt suure vaimustusega: tee Saksa majanduslikule arenemisele ja alus rahvuslikule ühinemisele oli näidatud.

Helveetsias olid kantonaaltollid kuni 1832 aastani maksvad. Ka siin sündis ühise tollipiirkonna loomine Saksamaaga ühesugustel motiividel ning 1848. aastal vastuvõetud liidu põhiseadus lõi Helveetsiast majanduslise ja poliitilise üksuse.

Kogu majanduslik ja poliitiline vool tüüris läinud aastasaja algul selle poole, et killustatud maaalaid ühte liita, mis kogu oma olemise, rahvusliku ühistunde ning ajaloolise arenemise läbi ühte pidid kuuluma. Hollandi ja Belgia, kui kaks majandusliselt täiesti erinevat osa, said Viini kongressi poolt kunstlikult kokku liidetud, kuid juba 1830. aasta viis nad uuesti lahku. Hollandi asus vabakaubanduse radadele, kuna Belgia enesele kaitsetollid ümber tõmbas. Kui selle järele Belgias majanduspiirkonna kitsus end kohe tunda andis, hakati turu laiendamise võimalusi otsima, ning see oli üks põhjustest, miks Belgia ja Prantsuse tolliuniooni kava päevakorraks kerkis, mille kohta vist öelda võib, et see esimene kavatsus oli - kahte täiesti iseseisvat ja suveräänset riiki tolliuniooni heita. Missugune oli aga tol ajal Prantsuse sisemine seisukord? Juuli revolutsiooni järele asus monark troonile, kes oma majandusliku programmi esimeseks teesiks rahvusliku tööstuse loomise seadis, et Prantsusmaal inglise kaupade sisseveost päästa. Sellelt seisukohalt juhiti ka kaubanduspoliitikat kaitse- ja isegi keelutollide abil, et siseturгу omamaa tööstuse jaoks alal hoida. Sarnases olukorras taheti siis Belgias tolliuniooni abil Prantsusmaale Hollandi läbi kaotsi läinud turgu tagasi võita. Kava üksikasju kõrvale jättes, tähendame, et Prantsuse töösturid sellele otsekohe oma veto peale panid, rõhutades, et kava maksmapanek Prantsuse kudumis- ja rauatööstusele kadu tähendaks. Rakendati rida teadusmehi tööle, kes seletasid, et Belgia ja Prantsuse majandusliku liitumise korral saaks Belgia neutraliteet rikutud, sest tolliunioon olevat ettevalmistus poliitilisele unioonile. Kava kaitsetasid ja toetasid Prantsusmaal vabakaubanduslased. Kuna aga poliitiline võim töösturite kätes seisis, siis lükati Belgia ettepanek Prantsuse tööstuse huvides

ilma tõsisele kaalumisele võtmata tagasi. Vabakaubanduslased said vast ainult järele mõtelda, et majanduslises ja poliitilises elus tegelik jõudude vahekord võidu otsustab, mitte aga puupaljad ideaalid. Belgia ja Prantsuse tolliunioon oli vaevalt saanud Prantsuse vabakaubanduslaste päevakorrast kaduda, kui üks nende poolehoidjatest 1837. aastal "Revue des deux Mondes'is" uute kavatsustega esile tuli, mille järele Prantsusmaa, Belgia, Helveetsia ja Hispaania omavahel n.n. Lõuna uniooni pidiid looma (Union du Midi). Kava kokkuseadja oli Leon Faucher. Selle kava teostamisega pidi Faucher arvates küll Euroopa solidariteedi poliitikale alus pandame, kuid ometi ei jõudnud kava teoreetiliste arutamiste vallast kaugemale.

Lõpetades sellega läinud aastasaja esimese poole tolli- poliitiliste ühinemiste vaatlust, võime seda ajajärku järgmiselt iseloomustada: alates Prantsusmaaga ja lõpetades Saksaga, Helveetsiaga, Belgiaga jne. oli igal pool majanduspoliitiline kurs sinna poole sihitud, et rahvuspoliitilisi jõude konsolideerida. Igal pool püüti rahvusliselt ühineda, et rahvusliku tööjõu viljakat jaotust läbi viia.

Aastasaja keskel, nimelt 1849-50. a. tõstetakse Austria poolt tolliliidu küsimus Austria-Ungari, Saksa liidu ja Põhja-Itaalia vahel päevakorradele. Arutuste aluseks saab Austria kaubandusministri Brucki kava, mis oma kokkuseade poolest kõikide hilisemate tolliuniooni plaanide eeskujuks on seisnud. Tolliuniooni teostamine pidi algama kaubalepingu sõlmimisega, mis järkjärgulist tollide ühtlustamist neljas perioodis ette nägi, millele lõpuks täielik tolliühendus pidi järgnema. Üleminek täieliku tolli ja kaubandusliku ühinemisele pidi võimalikult lühema aja jooksul sündima. Saksamaal, eriti aga Preisimaal, ei leidnud Brucki kava kuigi suurt poolehoidu, kardeti nimelt, et Austria tolliuniooniga nagu tagant ukse kaudu Preisi mõju Saksa liidus oma kätte püüab kiskuda. Austria tööstus oli tol ajal võrdlemisi nõrgalt arenenud ning püsis riikliste abisummade ja kaitsetollide kunstlikul toetusel. Austria oli aga

iseenesest veel enam kui Preisimaa põllumajanduslik riik ning suurema osa rahva juures ei leidnud kaitsetollid poolehoidu. Kuid valitsus tugenes Böömimaa, Sileesia ja Lõuna-Austria kodanlusele, kes oma ettevõtetele kaitsetolli nõudsid. Saksa maal oldi selle vastu Põhja põllumajanduslikus ringkonnas ja kaubanduses vabakaubanduse poolehoidja ning ka väljaveo võimaline tööstus ei olnud selle vastu. Ainult Lõuna-Saksas püsiti kaitsetollide juures. Et Brucki tolliuniooni kava järele unioon kõrgete tollidega pidi ümbritsetud saama, siis asus Preisimaa Austria vastu vabakaubandust kaitsma. Preisimaa juhtivad ringkonnad Bismarckiga eesotsas otsustasid tolliuniooni sõlmimisega viivituspoliitikat ajada. Selleks sõlmiti 1853 a. esialgne kaubandusleping, kuna tolliunioon pidi 1860 a. järgnema. Kui 1860. a. lähenes, ei tahtnud Preisimaa tolliunioonist enam midagi teada: Saksamaa tööstus oli vahepeal suuri edusamme teinud, üksikud tööstusharud pidasid ilmaturul juba edukat võistlust, ning kaitsetollidele baseeruv tolliliit Austriaga ei pakkunud Saksamaa tööstusele enam suuremat huvi. 1862. a. sõlmiti Prantsusmaaga tingimisteta enamsoodustuse alusel kaubaleping, sellega võeti Austria-Saksa tolliuniooni sõlmimisel igasugune võimalus ära, sest Austriale antavad hõlbustused oleks erandita ka Prantsusmaale üle läinud. Austria protesteeris küll 1853. a. lepingu rikkumise vastu, mis ka Lõuna-Saksamaal (Baieris) toetust leidis, kuid Preisimaa (Bismarck) hoolis vähe nendest protestidest. Saksa-Austria tolliuniooni nurjamineku põhjust nähti majandusteadlaste ringkondades kokkuvõetult järgmises. Tolliliitu kõlbavad ainult sarnased maad, kelle majanduslised ja poliitilised huvid kestvalt ühised püsivad, seda möödapääsemata eeldust ei olnud aga Saksa-Austria tolliuniooni juures mitte. Poliitiliselt koosnes Austria väga mitmesugustest rahvustest, sellepärast ei olnud Austrias ka rahvuslist poliitikat, mida aga Preisimaal kindlasti eeti. Ka valmistus ja tarvitamisvõimised polnud Austria Saksaga ühesugused ning lisaks sellele kannatasid Austria rahaasjandus

ja valuutaolud alaliste kriiside all.

Läinud aastasaja seitsmekümnendast aastast muutusid olud tolliuniooni mõttele veel vähem soodsaks; rahvuslike majanduspiirkondade loomine oli selleks ajaks Kesk- ja Lääne-Euroopas oma lõpuliku kuju omanud. Rahvusliku majanduse kindlustamise ja konsolideerimise peaabinõud hakati kõige pealt iseseisvas kaitsetollide poliitikas nägema, mille juures rahvaesitus ega valitsus ennast mingil viisil teiste riikidega sellel alal ei tahtnud siduda. Pealegi said tollid riikide maksu- ja rahanduspoliitikas üldiselt mõõduandva iseloomu, mis tollide tähtsust rahvamajanduses veelgi tõstis. Sellepärast on arusaadav, et edaspidine ajajärk tolliunioonide kavade täiesti majandusteadlaste kabinettidesse surub, kuna tegelikkude poliitika-meeste programmidest neid enam leida ei ole.

See järsk majanduspoliitilise kursi muutus rahvuslikus kaitsetollide sihis sundis vabakaubanduslasi uute tolliunioonide kavadega esinema.

Nii avaldas 1879 krahv Molinari "Journal des Débats" Kesk-Euroopa tolliuniooni kava, kusjuures ta Saksa tolliunioonist välja läheb, mis tema arvates samuti hulga iseseisvaid riike mitmesuguse tarvitamis- ja maksujõuga ühendas. Kas ei peaks siis võimalust olema tolliuniooni ka Kesk-Euroopas läbi viia? Fiskaalselt ei kaotaks ühinenud riigid mitte palju, sest et suurem osa tollisissetulekuid väljaspoolt Euroopat sisseveetavatelt kaupadelt saadakse, kuna ülejäänud tolli sissetulekute osa tollipiiride valveks niikuinii ära kulutatakse. Et sarnase tolliliidu loomine raskustega seotud, seda ei salga ka Molinari, sest selgeks näiteks on siin isegi Saksa liidu juures ettetulnud raskused; tema kava põhjaltuleks aga liituda nii tõu kui ka keele poolest lahkuminevatel rahvastel, ning kelle vahel sõbralikkude vahekordade loomine vaevalt mõeldav oleks. Kuid kas kõik need raskused siis tõesti ülepääsmatud on? küsib Molinari.

Tä toob näiteks raha-, posti-, telegraafi-unioonid, kus nendest raskustest üle on saadud, miks ei peaks siis see tolli-

uniooni juures võimalik olema. Ka ühise tollitariifi väljalootamine ei tohiks raskust sünnitada, kuna liiduosalised maad peaaegu kõik ühesugusel arenemisastmel seisavad. (Liitu oleksid pidanud kuuluma Prantsusmaa, Belgia, Hollandi, Daani, Austria ja Helveetsia). Kava arutamiseks loodi viimasel maal isegi vastav komitee, kuid et sellest ainult kohalikud tööstus- ja kaubandusesitajad osa võtsid, siis ei annud komitee töö mingisuguseid tagajärgi. Kava saadeti Molinari poolt isegi Bismarckile läbivaatamiseks, kuid viimane lükkas esituse tagasi, tähendades, et rahvuslistel tööstustel on niivõrd erinevad huvid ning tolliseadusandlused üksteisest nii lahkuminevad, mis kokkuleppel igasugused alused ära võtab. Et selle kava maksmapanekul mingisuguseid lootusi ei olnud, seda näitab juba Helveetsia liidunõukogu poolt vastuvõetud otsus, mis just samal ajal tehti, kui Molinari kava komitees arutusel oli, ja mille järele kaitsetollide maksmapanek samuti tarvilikuks peeti, nagu see muudes maades läbi oli viidud, et madala tollitariifiga piiratud Helveetsia turgu väliskaupade üleujutamisest ära hoida.

Samuti tunnistas nõukogu tollitariifi tõstmise riigisissetulekute suurendamise otstarbel tarvilikuks. Olgugi et Molinari kava veel paaril kongressil arutusele tuli, kuid poolehoidu ei võitnud ta ühegi riigi poliitikameeste poolt, sest kõikide riikide tolleaegne majanduspoliitiline hüüdsõna seisis iseseisvas kaitsetollide poliitikas.

Kuna täielikkude tolliunioonide kavade esitajatel õnne ei olnud, siis leidis ka majandusteadlasi, kes majanduspoliitiliste olukordadega tõsisemalt arvestasid ning kes täieliku tolliuniooni asemel sellele sarnanevaid ettepanekuid tegid. Tüübilise tolliuniooni surrogaadina esineb Ungari maj.-teadlase Matlekovits'i kava Saksa ja Austria liitumise kohta. Mõlemad moodustaksid omavahel niisuguse tollipoliitilise ja majanduslise üksuse, et kaupade sissevedu Saksa-Austria-Ungari tolliliidu piirkonda ühisele tollitariifile alluks. Eraldatud saaks ainult monopoliseeritud ja aktsiisi alla kuuluvad kaubad. Nende kaupade

jaoks jääks igal maal eraldi tariif ja nende kohta oleks ka sisemine tollipiir maksma jäänud. Muu seas sisaldas kava nõuet, et kaubalepinguid võiks Austria ja Saksa pärast liidu teostamist ainult ühiselt sõlmida. Kui raske aga selle kava läbiviimine oleks olnud, tähendab Dr. Pentmann, seda tõendab juba harilikkude kaubalepingute sõlmimine, kus mõne tollialanduse juures kuude kaupa istuti, enne kui kokkulepet suudeti luua. Arusaadavalt oli sel kaval sama vähe edu, kui eelmistel.

Nagu eelpool kirjeldatud kavadest näha, oli tolliunioonide ülesandeks esiteks, kiirelt ja väga teraval kujul võimule pääsenud kaitsetollide poliitika muutmine, ning, teiseks väljapääsu leidmine majandusliselt kitsaks jäänud rahvuslistest piiridest ning püüd kõige pealt naaberriikides laienemise võimalusi otsida. Need eesmärgid jäid aga tolliunioonide abil saavutamata, kuna riikide rahvuslised ja majanduslised huvid selleks üleliia vastolus seisid.

Tegelik poliitika valis tolliuniooni asemel rahvusliku majanduspiirkondade laiendamise abinõuks kaubalepingu, mida iga riigi majanduslikkudes huvides palju paenduvamalt ära võis kasutada, kui üldist tollipoliitilist ühinemist.

Meie ei puuduta siin küsimust, missugust osa Kesk-Euroopa riikidel läinud aastasaja lõpul turgude võitmise mõttes nende koloniaal-poliitika etendas, meie tähendame ainult seda, et selle poliitika head tagajärjed omalt poolt muul määral kaasa mõjusid, et tolliunioonid majanduspoliitilises ilmas oma endise tähenduse kaotasid. Ainult põllumajanduslistel kongressidel kõneldi veel vahete vahel tolliunioonist Euroopa riikide vahel, et Ameerika viljale takistusi teha. Kuid sarnase uniooni teostamise võimalusse uskusid ka nendest kõnelejad ise vaevalt.

Tõsisemalt tuli tolliuniooni küsimus aastasaja vahetusel veel Inglismaal tema asumaadega päevakorrale, ja peasjalikult selle tõttu, et tolliunioonis Saksa eeskujul Briti riigi konsolideerimise tõsist abinõu nähti.

"
TOLLILIIDUD VÄLJASPOOL EUROOPAT.

Omal ajal, kui Briti tolliliidu küsimus päevakorral seisis, kujunesid asumaades enestes ühised majanduspiirkonnad, Juba 1867. oli Kanaada majanduspiirkond loodud, hiljem Lõuna-Aafrika tollipiirkond, ning 1901. ühinesid kuus iseseisvat Austraalia asumaad, kusjuures sisemised tollipiirid ära kaotati ning ühine tollivalitsus loodi. Kuid Austraalias ei ole mitte ainult tollipoliitilise ühinemisega tegemist, vaid ka seadusandline, kohtu- ja täidesaatev võim luuakse liidule ühine. Mõõduandvateks liidu loomise teguriteks tuleb siin pidada ühelt poolt üksikute asumaade ühiseks rahvuslikuks riigiks liitumist. Siin on tolliuniooni teostamine Saksaga ühiste olukordade ja püüete juures sündinud.

Läinud aastasaja viimasel veerandil tõusis tolliuniooni mõtte ka Põhja- ja Lõuna-Ameerika vahel päevakorradele. Mõtte algataja oli P.A. Ühisriikide riigi sekretäär Blain, kes 1884 aastal kõigile Ameerika riikidele ettepaneku tegi ühist konverentsi kokku kutsuda, et mitmesuguseid poliitilisi ja majanduslisi küsimusi arutada, mis Ameerika riikide koostöösse puutuvad. Konverentsi kutses tähendatakse muu seas: "Meie välispoliitika peaks Ameerika poliitika sõna laiemas mõttes olema, poliitika mis rahu, sõprust ja kaubanduslist arenemist võimaldaks." Konverentsi eesmärgiks seati tolliuniooni sõlmimise võimaluste kaalumine Põhja- ja Lõuna-Ameerika riikide vahel. Konverentsi komisjonis töötati ka resolutsioon välja, mille järele mitmesuguste Ameerika rahvaste ühinemine ühte tolliuniooni ette oli nähtud, kusjuures ühine tollitariif maksma oleks pidanud ning tollisissetulekud kõikide riikide vahel ühetaoliselt ära oleks jaotatud, kuid täiskoosolekul tunnustati komisjoni kava vastuvõtmatuks. Hilisematel konverentsidel tehti veel katseid tolliuniooni vahevormidega, kuid ka nendel katsetel ei olnud mingisugust tagajärge. Tolliuniooni sõlmimise nurjamineku põhjuseid tuleb siin Ameerika riikide lahkumisevates poliitilistes ja fiskaalsetes huvides otsida. Nii Lõuna- kui ka Kesk-Ameerika

vabariigid olid niivõrd oma iseseisvuse külge köidetud, et nad oma kaubanduspoliitikas, eriti aga rahapoliitikas, tegevuse vabadust milgil tingimisel kitsendada ei tahtnud. Miks nad Blaini sõnu uskuda ei saanud, et Ameerika riikide vahelist poliitikat mitte jõud vaid sõprus peaks juhtima, on poliitilistest tõdedest ilma seletusteta selge. Kuid poliitiliste raskuste korral ei olnud ka majanduslised takistused mitte vähem ülepääsematud.

Lõuna- ja Kesk-Ameerika riigid seisavad väga elavas kaubanduslisest ja veel elavamas rahanduslises läbikäimises Euroopa suurriikidega; oleks nad Põhja-Ameerikaga majanduslikku liitu astunud, siis oleks nad endid varsti Põhja-Ameerika majandusliku surve all tunnud. Põhja-Ameerika tööstusringkond oleks muidugi tolliuniooni abil heameelega Lõuna-Ameerika turud oma saadustele monopoliseerinud, kuid Põhja-Ameerika põllumehed oleks teiselt poolt, tolliunioonile kogu jõuga vastu hakanud, et mitte oma huvivid tööstuse omadele ohvriks tuua. Sellest näeme, kuidas Ameerika tolliuniooni kavatsused õieti samasuguste raskuste juures kokku varisesid, nagu see Euroopas oli sündinud: iga riik kaitsku oma majanduslist iseseisvust, loogu oma majanduslisele seisukorrale vastav tollitariif ning turgude leidmiseks sõlmitagu kasulikud kaubalepingud, ilma et tolliuniooni peale oma majanduspoliitilisi võituseid tarvitseks rajada, - nii oli tolleaegne majanduspoliitiline hüüdsõna.

Käesoleval aastasajal on veel üksikutes majandusteadlaste ringides tolliunioonidest kõneldud, kuid siin ei ole enam uute kavadega esinetud, mis tähelpanu ärataks, vaid on katsutud teoreetiliselt selgitada neid põhjuseid, miks senised tollipoliitiliste ühinemiste katsed õnnestanud ei ole.

Selles lühikeses ajaloolises ülevaates ei olnud võimalik pikemalt ülelageda nende tolliunioonide kavade nimestikku, mis läinud aastasajal ja käesoleva aastasaja algul esitatud, kuid võib julgelt ütelda, et nende nimekiri mitmedkümned korrad suurem on, kui elusse viidud tolliliitude oma. Viimastest tungivatest soovidest üht Lääne-Euroopa tolliuniooni luua, võiks ära

tähendada veel Schverin-Lövitzi oma. Ei tohiks ka nimetamata jätta prof. Jastrovi töid Austria-Saksa tolliühenduse kasuks juba sõja aegadel.

Ajalugu ei tunne üleüldse ühtegi tolliuniooni teostamist, kus selle teostamise juhtijaks mitte rahvusliku riigi loomise püüd pole olnud. Nii Saksa kui ka Austraalia tolliliidu juures, siis Helveetsia kui ka Itaalia majanduspiirkondade liitumise juures ühinesid sarnased maaalad, mis tugeva rahvusliku ühistunde ja osalt ühise keele läbi ning aastasadasi kestnud ajaloolise ühtekuuluvuse kaudu nagu tolliuniooniks loodud olid; kuna teiste tolliunioonide kavatsuste juures need eeldused puudusid, siis tuleb nende kavatsuste tagajärjeta jäämise peapõhjusest just nimetatud asjaoludes näha, mille juure seltsivad ka veel järgmised kõrvalpõhjused: 1) Ükski riik ei soovi majanduslises alal oma iseseisvusest tolliuniooni kasuks loobuda; 2) ühise tollitariifi väljatöötamine on väga raske, kuna kaitsetollide tarvilikkus kõigis maades kaugeltki ühesugune ei ole; 3) ühine tollipiir eeldab ka ühist tollivalitsust ning tollisissetulekute ärajaotamist üksikute liidu liigete vahel, mis mõlemad väga rasked teostada.

Ainukeseks esineb senini Euroopas Luksemburg - Belgia (varem Luksemburg Hollandi) tolliunioon, kus kaks iseseisvat riiki tolliuniooniks ühinenud, kuid Luksemburgi peale vaadatakse kui iseseisva riigi varju peale, mis ainult ajaloolistel põhjustel oma iseseisvuse nime alal on hoidnud, tegelikult seisis tema aga majanduslises varem täiesti Hollandi mõju piirkonnas, rahu- lepingust saadik aga Belgia mõju all.

Praeguse poliitilise konjunkturi tõttu on raske ette aimata, kas tolliuniooni idee jälle nii põnevalt üles tõuseb, kui läinud aastasajal. Ilmasõda viis Euroopa riigid oma tasakaalust välja ja võib olla selle tasakaalu saavutamiseks hakatakse vahest abinõusid otsima ja ehk pörgatakse uuesti tolliuniooni idee peale. Raske on seda küll oletada, sest et kõik Euroopa riigid on äärmiselt kaitsetollipoliitika peale üle läinud.

Igatahes ajalugu jälgides võiksime meie küll liig pessimist-
lise arvamise juure tulla tolliuniooni tegeliku läbiviimise
suhtes.

Asume nüüd tolliunioonide teoreetilise osa läbi-
vaatamisele.

Nüüd, peale tolliunioonide tekkimise arutuse ja
ajaloo käsitamise, asume tolliunioonide üksikasjalise jaotu-
se läbivaatamisele poliitilistest ja majanduslistest vaate-
kohtadest.

Riigimajanduse avaldused on niivõrd seotud riiklise
poliitilise eluga, et raske on näha otsekohest mõju polii-
tiliste vahetõrgete peale. Vanematel aegadel mängisid need
asjaolud kahtlemata suuremat mõju, kuid tulevikus saavad
tollionid küll peamiselt majandusliste vahetõrgete
peale mõjuma. Ei ole kahtlust selle juures, et läinud aas-
tasajal saavutatud tollionid peamiselt poliitilisest
seisukohast vaadatuna asutatud said. Võib olla ehk Saksamaa
tollionide tekkimisel oli peamiselt majandusliste küsimus-
te peale langenud. See juures näib, et poliitiline tähendus
tollionide juures koguni halvavalt tollionide plaan-
ide peale võib mõjuda.

Funck-Brentano ja Sorel'i arvamise järele saab tol-
lion ühe nõrga ja vägeva riigi vahel esimesele kahtlemata
hädakohtlikuks tema iseseisvuse mõttes. Võib olla ongi see
kartus - enda poliitilist iseseisvust kaotada - pea komistus-
kiviks olnud, et mõned Saksa osariigid ei astunud alguses
tollionide ja, et tollionid Prantsusmaa ja Belgia vahel,
Hollandi ja Saksamaa vahel, niisama Saksamaa ja Austria-Ungari
vahel pooleli jäi. Kui aga ühinevad ühte tollionide kaks
poliitiliselt ja majandusliselt ühejõulist riiki, siis ei
ole kahtlust, et osavõtjad saavutavad tollionidest suurt
vastupaneku jõudu jõukamatele riikidele. On võimalik, et
sarnasest majanduslisest ühendusest täielik majandusline ja
poliitiline kokkusulamine, nagu see Saksamaaga oli, sündida
võib.

Poliitilisest vaatekohast väljamineks võib tolliunioon olla sisemine ja väline. Sisemine tolliunioon on sarnane, kus ühe riigi territooriumil on olemas üksikud maaalad, mis teine teisest lahutatud tollidega, kuna välisriikide vastu tema teatava üldise tollitariifiga esineb. Praegusel ajal sarnaseid tolliunioone enam ei ole, kuid 18 ja 19. aastasaja algul oli neid mitu. Nii oli sisemine tolliunioon Prantsusmaal, mis 1790. a. kaotati, samuti jäid ka Saksamaal, peale üldise tolliuniooni asutamise, lühikese aja peale üksikud tollid osariikide vahel teatavate kaupade peale maksma.

Väline tolliunioon on niisugune, kus kaks täiesti iseseisvat riiki tolliühendusse astuvad. Sarnast tolliuniooni on kahtlemata raske läbi viia nõnda, et kumbki pool poliitiliselt ja majandusliselt kannatada ei saaks.

Läheme nüüd üle tolliuniooni vaatlemisele tema majanduslisest seisukohast. Kõige pealt peame mõni sõna tähendama tolliuniooni majanduslisest tähtsusest. Meie peame vaatlema tolliuniooni kahest seisukohast: esiteks vabakaubanduslise voolu vaatepunktist, siis protektsionistide seisukohast.

Esimesest seisukohast väljamineks peame arvestama vabakaubanduslise tolliuniooniga. Nagu eelpool tähendatud, näevad vabakaubanduse teoreetikud tolliunioonis ühte abinõu nende ideaali kättesaamiseks, üht tollita kaubandust. Molinari, Prantsusmaa tähtsam vabakaubanduslise voolu esitaja, seadis vastava kava ühe Kesk-Euroopa tolliuniooni asutamiseks. Desarmeerimine, Euroopa Ühisriigid, universaal tolliunioon - kõik need kõrged ideed on aga kahjuks läbiviimatuks jäänud ja jäävad veel pikemateks aegadeks unistuseks.

Protektsionismi seisukohast võime tolliuniooni üle rääkida kahest seisukohast: niisugusest, kui pealetungimise abinõust ja kui kaitseabinõust. Tolliunioonist, kui pealetungimise abinõust tuleb sarnaselt aru saada, et teatavad riigid, kes tolliühenduse loovad, oma tollipoliitika abil paremini survet võivad avaldada mõne teise välisriigi peale.

Sarnasel korral tekib tollisõda ja ei ole kahtlust, et see pool sellest sõjast paremini välja tuleb, kelle territoorium suurem ja kes ennast rohkem majandusliselt rahuldada suudab. See idee on leidnud rohkem tähelepanu äratavat läbiviimist Napoleon I kontinentaal blokaadis, mis enesest mitte muud ei kujutanud, kui hiigla tolliuniooni pealetungimise otstarbeks, et Inglismaa kaubanduslist üleolekut hävitada.

Kõige tagasihoidlikum tolliuniooni liikidest on tolliunioon kaitseabinõuna. Ta on midagi, mis rahuldada võiks vabakaubanduslist kui ka protektsionistlist voolu ja sisaldab eneses tervet ideed, kui see idee ainult praktiliselt läbiviidav on. Tolliunioonidele pakub ta neutraalset ala, mille peal vabakaubanduse ja kaitsetolli pooldajad teineteisele kätt anda võivad.

Majanduslisest vaatepunktist jagunevad tolliunioonid järgmiselt: täieline tolliunioon, mitte-täieline tolliunioon, üldine ja osaline tolliunioon, koloniaal tolliunioon.

Asume kõige rohkem kõne all olnud ja rohkem tarvitusel ~~olava~~ täielise tolliuniooni läbivaatamisele. Niisuguse tolliuniooni juures kaks riiki, hoides alal oma poliitilise iseseisvuse, kaotavad ära omad tollitariifid ja loovad üldise tolliühenduse. Endiste lahusolevate tollitariifide asemele saab üldine tollitariif seatud ja tollipiirid mõlemate riikide vahel kaotatud. Mõlemad tollivalitsused liituvad kokku. Tollimaksud saavad mõlemate riikide tollipunktidest ühte kassasse üle antud ja nende jaotus saab teatava jaotusmooduse järele läbi viidud. Sarnane tolliuniooni tüüp on kõige rohkem käsitatud ja kirjeldatud. Seda mõeldakse harilikult tolliuniooni all, sest see tüüp vastab kuulsale Saksa tolliunioonile.

Kui täieline tolliunioon luuakse kahe riigi vahel, kelledest üks väike ja teatavas mõttes rippuvuses suuremast lepinguosalisest, siis võiks sellest tolliunioonist aru saada, kui tolli juureliitumisest (Zollanschluss). Sarnane tolliunioon sai 1865. a. Prantsusmaa ja Monako vahel läbi viidud. Selles tolliliidus on selge, et Monako tollide alal täiesti

uniooni loomise võimalused. Selle raassilise vahekorra kõrval mängib tähtsat osa ka keeleline moment. Richelot arvamise järele: "Ühtlase keele või suguluses olevate keelte tarvitamine kergendab rahvaste seas ühinemist, mõjub teatava ühtlase mõtlemisviisile kaasa, seab nende olemise ühtlastesse raamide".

Kuid territoriaalsete, rahvusliste ja majandusliste eeltingimiste kõrval peab ka olema poliitiline kokkuliitumise soov. Sarnane tung ühineda poliitiliselt oli Saksamaal 19. aastaja esimesel poolel ja osariikide õuekondade ja vürstide vastuoleku peale vaatamata, sündis hiljem ka täieline poliitiline ühinemine. Austria-Saksa tolliuniooni küsimus jäi selle tõttu lahtiseks, et Preisimaa ja Austria vahel valitses poliitiline kadedus võimu üle.

Kui sarnased ülevaltoodud eeltingimised olemas on, mis soodsat pinda tolliuniooni loomisele võimaldavad, kerkivad üles teised raskused, mis uniooni tehnilist läbiviimist takistavad. Need oleks järgmised:

1. Kõige pealt tuleb välja töötada üldine tollitariif, mis tolliuniooni astuvate riikide piiril tarvitusele peab võetama. See ei ole mitte kerge asi. Siin peame arvestama sellega, et juba üksikus riigis mõnesuguste tollimäärade sisseseadmise juures tekivad suuremad lahkkelid, eriti just põllumajanduslise ja tööstuse klassi vahel. Missuguste takistustega tuleb aga tolliuniooni ühtlase tollitariifi loomise juures arvestada, kui mõlemad uniooni osalised vahest oma majanduse väljakujunemise poolest täiesti lahku lähevad, seda võib juba enesele ette kujutada. Kahtlemata jõuaks tollitariifi ühtlustamine kiiremalt oma sihile, kui tema puht fiskaalne oleks. Kuid see see viga ongi, et siin on peaaegu igalpool tolliunioonide ajaloos ettetulnud juhtumistel tegemist kaitsetollidega ja vaevalt on loota, et sarnane kaitsetoll, mis ühele riigile kõlbab, ka teisele vastuvõetav oleks. Kuid selle tollitariifi ühtlustamise küsimuse alal ei pruugi ka mitte

just pessimist olla. - siin võime ju ikka ettetoodava näite, nimelt Saksa tolliuniooni peale tähendada.

2. Teine asjaolu, mis tolliuniooni asutamist takistab, on segadused, mis tollipiiride ära kaotamine üksiku riigi majanduselusse kaasa toob. Harva juhtub, et kahe riigi rahvamajandus täiesti ühel arenemisjärgul ja tasapinnal püsib. Tihemini on tähel panna, et üksikus riigis mõned majandusharud eriti väljakujunenud on. Et sellest üle saada, korraldatakse järk-järgulist tollitariifide lähenemist. Selleks üldise tariifi peale üleminekuks võeti siis kas pikem või lühem aeg, võttes arvesse kahe tolliuniooni astuvate riikide majanduslist lahkuminekut. See idee ei ole mitte uus. Austria kaubandusminister Bruck, kes 1849. a. Saksa-Austria tolliuniooni kavaga esines, nägi ette sarnast ülemineku aega 4-as järgus, mis mitme aasta jooksul läbiviidud pidi saama. Pealegi oli tolliliitlastel õigus seda aega mõlemate poolte soovil veelgi 1-2 aasta peale pikendada.

3. Kolmas takistus on tarviduses luua ühte ühist tollivalitsust mõlema lepinguosalise riigi vahel, ametisse määrata ühte üldist valitsuse orgaani, kellele usaldatakse tollivahekordade reguleerimine. Ka sarnase üldise valitsuse instantssi loomisel võivad teatavad raskused tekkida, kuid sellest punktist on ikka kergem üle jõuda, kui kahest esimesest. Siinkohal võiks jällegi näiteks tuua Saksa tolliuniooni.

4. Raskem on küsimus, mis käsitab tolli sissetulekute jagamist tolliliidus olevate riikide vahel. Täielises tolliunioonis lähevad kõik tolli sissetulekud üldisesse kassasse. Tekib küsimus: kuidas oleks nende summade jagamine õiglasem? Kui jagada tolli sissetulekuid proportsionaalselt rahva arvule, siis näib, et see riik, kelle tarvitamise jõud (Konsumkraft) suurem on, kannatab selle all. Kui riik A ja B on tolliliitu astunud ja ^Aveab sisse ühte ainet nii palju, et tolli sissetulek temast on 10 miljoni, kuna B tarvitab teda vähem ja tema peale langev tolli sissetulek on 1 miljon, siis jagades

üldist sissetulekut - 11 miljoni pooleks (kui rahva arv on ühesuurune), saab iga asjaosaline pool ehk 55 miljoni. Sarnane jagamine on kahtlemata ülekohtune. Kui jagada tolli sissetulekuid proportsionaalselt üksiku riigi maapinnale, siis võime sattuda veel suuremale eksiteele: väiksed riigid, kellede elanikkude arv tihe ja tarvitamise jõud (Konsumkraft) suur, kannatavad raskelt selle all.

Kui aga igale lepinguosalise riigile jätta need tollisissetulekud, mis tema oma piiril võtab? See seisukoht oleks aga jällegi vale. Võib juhtuda, et ühel tolliliitlasel väliseid tollipiire ei olegi. Ehk jälle seisab üks lepinguosaline riik ilmaturgudele lähemal ja valdab paremaid juurepääsuteid, sadamaid jne. Siin näeme, et ka see tolli sissetulekute jaotuse süsteem kusagile ei kõlba.

Kõige õigem oleks jaotada tollisissetulekuid üksiku liitlase tarvitamise jõu (Konsumkraft) järele. Kuid tekib raskus asjaosaliste tarvitamise jõu kindlakstegemisel. Veel raskemaks muutub tarvitamise jõu kindlaks tegemine tema alaliste vanakumiste tõttu.

Lõppude lõpuks jääb üle ainult üks võimalus - jagada tollisissetulekuid proportsionaalselt rahva arvu järele; kuid siinjuures ei pea sugugi arvama, et tema ideaalne on, kuid ta on siiski parem, kui teised moodused. Proportsionaalset tolli sissetulekute jagamist on tarvitatud ka Saksa tolliunioonis. Kui aga sarnase tolli sissetuleku jagamise juures ühe lepinguosalise rahva tarvitamise jõud suurem on, siis võib arvata selle riigi ühte kodanikku $1 \frac{1}{3}$ ja koguni 2 teise vähema tarvitamise jõuga riigi kodaniku vastu. On ka veel võimalus ühele riigile ette anda teatavat summat enne tolli sissetulekute jagamist, s.o. nõnda nimetatud "praecipium". Lõppude lõpuks võib ka tarvitusele võtta differenttsiaal tollisid ehk n.n. "Übergangsabgaben". Need on need tollid, mida võetakse ühe lepinguosalise piirist teise ülemineamise ajal. Kuid see toob uusi raskusi ja segadusi. Sarnane kava differenttsiaal tollidega sai esitatud v. Matlekovitsi poolt. Sarnasel kombel saavad need raskused, mis tolli-

uniooni loomisel ette tulevad, kahekordseks.

5. Täielik tolliunioon nõuab ka niisama aktsiisimaksude ja monopolide ühtlustamist ja see ei ole ka mitte kerge täita. Jällegi siin tuleb kokkuleppe mittesaavutamise korral tarvitusele võtta n.n. "Übergangsabgaben" ehk differenttsiaal tollisid. See differenttsiaal tollide printsiip sai läbi viidud ka Saksa tolliunioonis ja ainult 1867. a. suudeti ühtlast ölle, viina, soola ja tubaka aktsiisi sisse seada. Samuti ka riikliste monopolide alal peab tolliunioonis ühtlustamine läbi viidud saama, või neid hoopis ära kaotama või jällegi "Übergangsabgaben" s.o. differenttsiaal tollisid sisse seadma.

Nendes viies punktis on ära tähendatud need raskused, millega on köidetud täielise tolliuniooni loomise küsimus. Nagu näha, ei ole nendest takistustest ülesaamine sugugi nii kerge. Kuid siinjuures peab tähendama, et nende raskuste äravõitmine toob kaasa tolliuniooni saavutamise järele mitmed plus'sid.

1. Tolliunioon on midagi kompromissi taolist vabakaubanduse ja kaitsetolli süsteemide vahel, kaitseb ühtlasi teataval määral mõlemate voolude huviseid. Sellest on juba eelpool tähendatud.

2. Tollipoliitilisest seisukohast vaadates suudab tolliunioon teiste maade suhtes kergemini vääriliselt üles astuda, kui seda varem üksik lepinguosaline oleks võinud teha. Tolliunioonil on võimalik oma tollipoliitilisi sihtjooni teistele riikidele ette kirjutada ja omale eesõigusi saavutada. Üldise lööksõnaga võib neid kasusid ära tähendada: "Ühinemises on jõud".

3. Finants küljest peab tähendama, et tolliunioon võimaldab riikliste väljaminekute vähendamist ametnikkude arvu ja salakaubavedamise vähenemise näol. jne.

4. Lõpuks näib tolliunioon ka veel üldiste kaudsete maksude, rahade, mõõdu ja kaaludega seotud olevat; igatahes mõjub ta kaasa riikide lähenemisele, kommete ühtlustamisele jne., nii et mitmed rahvad võivad ühte suure majanduslise ja polii-

tilise jõuga rahvasse ära sulada.

Missugune tulevik saaks siis sarnastel tolliunioonidel olema? Kas siin on tegemist ainult unistustega, või on loota, et need kavad ka reaalses elus läbi viidud saavad? Nende küsimuste peale tuleb vist Francke sõnadega vastata, mis kokkuvõetult nii kõlavad: Iga riik, olgu ta monark^{ia}/või vabariik, saab, kui ta ennast küllalt tugevana tunneb, ühte individuaalset poliitikat ajama ja mitte kunagi oma iseseisvat kaubandus- ja tollipoliitikat kellegi teise riigi kasuks ohverdama, kui suured ka üldsuse huvid ei oleks. Sarnasel pessimistlikel seisukohal täielise tolliuniooni suhtes on ka Dr. Bose. Tema toob hulk näiteid tolliunioonide idee ajaloost ja toonitab, et sarnast täielist tolliuniooni, nagu seda Saksamaa 1834 a. läbi viinud, vist küll tulevikus kunagi loodud ei saa. Tema arvamise järele oleks üksik läbiviidav tolliuniooni vorm - mittetäieline tolliunioon.

Asume siis nüüd mittetäielise tolliuniooni vaatlusele. Mittetäieline tolliunioon võib kanda mitmekesisist laadi ja ta kujutab enesest ühte kaugeulatusega majandusliitu. Sellelaadilised tolliunioonid kannavad ühte üldist tandemärki: nad sisaldavad eneses midagi rohkem kui ühte kaubalepingut, nad toovad esile majandusliste huvide ühinemist, mis võimaldab edaspidist täielist majandus-poliitilist kokkukulamist. Toome esile ühe sarnase mittetäielise tolliuniooni tüübi: Mõlemal tolliliitu astuval riigil jääb omavaheliseks kaubanduseks oma eraldi tollitariif. Peale nende tariifide on olemas üldine tollitariif, mille alla käivad kõik kaubad, mis teistest mitte tolliliitu kuuluvatest riikidest tulevad või sinna lähevad. Seega võimaldab see üldine tollitariif ühte erakordset kaitset kolmandate riikide vastu, kellede võistlus paistaks eriti kardetav olevat.

On selge, millest mittetäieline tolliuniooni konstruktsioon täielisest lahku läheb. Viimase saavutamisel kaovad tollipiirid liitu astuvate riikide vahel; siin aga jäävad tolliliinid lepinguosaliste vahel püsima ja nõrgem liitlane ei pruugi olla igaveses kartuses, saada nullifitseeritud. Kuid siinjuures pakub mittetäieline tolliunioon väärilist kaitset kolmandate riikide eest.

Sarnane organisatsioon kõrvaldab ka tervet rida praktilisi raskusi, missugused tekivad täielise tolliuniooni sõlmimisel. Et tollipiirid lepinguosaliste vahel püsima jäävad, ei ole tarvis aktsiisi ja monopoli ühtlustada ja need raskused, missugused täielise tolliuniooni sõlmimisel selle juures tekkisid, kaovad ära. Pealegi saab kindlasti palju kergem olema jagada tolli sissetulekuid. Kõige suurem raskus sarnase majanduslepingu sõlmimisel on ühtlase tollitariifi kokkuseadmine.

"Üks on kindel, et sarnase tolliliidu sõlmimine palju kergem on ja tema loomisel palju väiksemast raskuste arvust ülesaama peab, kui täielise tolliuniooni juures. Vaadates teoreetilisest seisukohast, tuleme veendumusele, et mittetäielistel tolliunioonidel on suuremad väljavaated läbiviimisele, kui täielikkudel, missugused ähvardavad nõrgema lepinguosalise majanduspoliitilist iseseisvust.

Kuid siin ei või tähendamata jätta, et mittetäielikud tolliunioonid saavad köidetud teataval määral enamsoodustuse klauseliga.

Mittetäieliste tolliunioonide all vaatleb Dr. Bosc ka läinud aastasaja viimase kümne saavutusi. Need olid Kesk-Euroopa kaubalepingute süsteem: Saksamaa, Austria-Ungari, Schveitsi, Itaalia ja Belgia vahel. Nendes kaubalepingutes nägi tolleaegne Austria-Ungari kantsler krahv Caprivi "üht kristallisatsiooni punkti järgnevateks lepinguteks". Kuid kahjuks ei läinud tema ennustused täide ja juba 20. aastasajast peale hakkasid tollisõjad peale, mis kõikidele sarnastele lepingute kavadele oma mõjuva kriipsu peale tõmbas.

Majanduslise kokkusulamise vaatepunktist välja minnes võisime tolliuniooni kui täielikku ja osalist vaadelda. Nende vaatluste tagajärjel võime otsusele tulla, et on olemas tendents tolliuniooni ulatust piirata. On olemas riikidevahelisi lepinguid, mida võiks osalisteks tolliunioonideks nimetada - sarnased, mis loovad vahekorra ainult üksiku artikli kohta. Mitmed teoreetikud näevad selles eelsamme ühinemisele tulevi-

kus ühte täielisse tolliuniooni.

Sarnaste osaliste tolliliitude näiteks võiks tuua lepinguid suhkru alal. Siin astus teatav arv riike Brüsselis kokku ja reguleeris omi tollipoliitilisi vahakordi suhkru alal. Kui sarnaseid vahakordi juure luuakse esimese järgu tarbeasjade peale, nagu suhkur, teravili jne., - siis võime selles näha teatavat täielise tolliuniooni embriooni. Igatahes peab tähendama, et see kõige viimati toodud tollipoliitiline süsteem näib eelpool läbivaadatutest kõige kergemini läbiviidav olevat. Kuid ei tohi tähendamata jätta, et ka siin omad raskused läbiviimiseks on.

Viimaks lõpetades teoreetilise osa, peaks veel paar sõna tooma nõnda nimetatud asumaade tolliunioonide kohta. Siin lähivad teadusmeeste arvamised lahku. Ühed arvavad, et asumaa oma metropooliumiga ei või tolliunioonis olla, sest et ta olla rahvusvaheliselt metropooliumi osa ja näevad selles paremal juhtumisel üht sisemist (intern) tolliuniooni. Teiste arvamise järele, mida eriti toonitab Robert Giffen, ei või siin üleüldse mingisugusest tolliunioonist juttu olla, sest et tolliunioon tema arvates eelistab lepinguosaliste naabrust.

Saades lühikese ülevaate tolliunioonide üle ajalooliselt, nii ka teoreetiliselt, võime nüüd kergemini läbiharutada kavatsetava Eesti-Läti tolliuniooni saavutamise võimalused ja väljavaated.

EESTI-LÄTI TOLLIUNIOONIST ERITI.

Peale Vene revolutsiooni vabaks ja iseseisvaks saanud rajariigid olid sunnitud oma majanduslise ja riiklise elu rajamiseks endid tollide müüri taha tõmbama. Tuleb tunnistada, et ka kõige tulisemad vabakaubanduse poolehoidjad ei saa eitada toetus- ehk kaitsetollide tähtsust arenevas ja alles ülesehitatavas tööstuses. Ka vabakaubanduse ema - Inglismaa - on seda teed käinud ja viimasel ajal "free trade'ilt" "fair trade" põhimõttele üle läinud. Tollide müür oli ka Eestis ja Lätis tarvilik, kuigi ta, nagu juba esimeses osas tähendasin, riikidevahelises läbikäimises takistavalt mõjub. Nende kitsaste territoriaal raamide pigistust oleme meie kui ka teised naaberriigid tunda saanud; on aru saadud vastastikku liginemise ja ühinemise suurest majanduslisest ja poliitilisest tähtsusest ning seda mitmel Baltiriikide konverentsil alla kriiputatud.

Juba Eesti-Vene rahulepingus on meile naaberriikidega tolli või teiste liitude sõlmimise võimalus ette nähtud. Selle erandi vormel tuleb harilikult ette ka kõikides meie poolt sõlmitud kaubalepingutes. Eesti-Läti vahelise kaubanduse ja üldise majanduse elustamiseks kaubalepingu sõlmimise ideed tekkisid juba 1920. a., kuid ametlikult algasid nad rahaministri kirjaga 15.VI.1922. a. Läbirääkimised kestsid kuni 1. nov. 1923 a. millal "Majandus ja tolliuniooni eelleping Eesti ja Läti vahel" meie ja Läti välisministrite poolt alla kirjutati ning Riigikogu poolt 20. dets. 1923. a. ratifitseeriti. (Avaldatud R.T. Nr 8/9 - 18.1.24. a.).

Nagu pealkiri näitab, on see ainult eelleping majandus- ja tolliunioonile Eesti ja Läti vahel. Eellepingu 7. artikkel näeb ette majandus- ja tolliuniooni teostamise viisi. Pariiteedi alusel loodud segakomisjon pidi ühise tollitariifi ja ühtlustatud tolli seadusandluse mõlema maa jaoks välja töötama ja niipea kui see tehtud ja kompetentsete asutuste

poolt ratifitseeritud, vabastatakse mõlemate lepinguosaliste maade maasaadused, põllumajanduse- ja tööstussaadused, peale nende, mis on riigi monopool ja mis alluvad aktsiisi või kaudsetele maksudele (piiritus, vein, õlu, pärm, tubak, tikud jne), teise lepinguosalise poole territooriumil kõigist sisse- või väljaveo tollidest. Väljaarvatud saadused ei saa selle eesõiguslise korra osaliseks enne, kui seadusandlus riigi monopoolide ja kaudsete maksude kohta pole sama segakomisjoni poolt ühtlustatud ja erikokkulepe mõlema lepinguosalise poolt seadusandliste asutuste poolt ratifitseeritud.

Nagu sellest eellepingus ettenähtud majandus- ja tolliuniooni teostamisviisist näha, on kavatsetud ainult mõlemate lepinguosaliste maade maa-, põllu- ja tööstussaadusi tollist vabastada, kuna väljast importeeritavate saaduste peale Eesti ja Läti vahel ikkagi toll püsima jääks.

Tähendab, tolliuniooni sõlmimise korral selles ulatuses, nagu seda eelleping ette näeb, saaksid ühtlustatud välis- tollid, teatavad seadused ja maksud ning kaupade vahetamine Eesti-Läti vahel võiks sündida ainult päritolu tunnistustega, või kaupade juures, millede Eestist või Lätist päritolu selge ja kahtlust ei ärata, ka ilma tunnistuseta.

Peale niisuguse kitsa kava on veel teine variant, laiem ehk täieline unioon, võimalik. Sel korral on ette nähtud ka väljast importeeritavate kaupade tollivaba vedu Eestist Lätisse ja Lätist Eestisse. Niisugusel unioonil on tingimata palju laiem tulude või kahjude amplituud ja palju rohkem võimalusi ühel riigil võidule pääseda ja teist majandusliselt orjastada.

Eelpool käsitan peaaesjalikult ainult seda teist, laiemat varianti ja ainult mööda minnes puudutan eelmist kitsamat tolliuniooni kava.

Mis puutub sarnase tolliuniooni praktilisesse teostamisesse Eesti ja Läti vahel, siis peab tähendama, et see, kui mitte võimatu, siis vähemalt hiiglasuurte raskustega seotud.

1) Välistollide ühtlustamine ühise majanduse kursi ja enam-vähem ühesuguse jõukuse ja majanduslise arenemise tõttu on võimalik.

Nagu teada, baseerub Eesti kui ka Läti rahvamajandus põllumajandusele. Põllumajanduse arendamine on peasjalikult mõlemate maade majandusliseks sihiks ja ta ei nõua, nagu meil nii ka Lätis, tollide kaitset. Kuna mõlemal maal tööstus enam-vähem ühetaoliselt arenenud ja ühtemoodi tooressaadustega varustatud, ei või ka siin välistollide ühtlustamine suuremat raskust sünnitada, nad saavad suuremas hulgas ühetaolist tollide kaitset nõudma. Suureks hõlbustuseks on ka see, et meil juba tolli jaoks ühine kaupade nomenklatuur ja tollimäärad (kuldfrankides) on olemas, millega äriringkonnad praktiliselt tuttavad ja harjunud.

2) Tuleb arvestada ainult tööstuse ja kaubandusega, kuna põllumajanduses võistlust karta ei ole.

Eesti-Läti tolliuniooni juures põllumajanduse saaduste vahelist võistlust karta ei tule. Siin saab mõlemaid huvitama peasjalikult ainult välisturg, kuhu kallima hinna eest piima- ja lihasaadusi ekspordeeritakse. Ainukeseks tähtsamaks põllumajanduse saaduste sisseveo aineks Lätist võib meile saada aiavili: õunad, pirnid ja marjad, mis meile aga, kui areneva veinistööstuse tooressaadused, suuremat kahju ei või sünnitada. Vähemal arvul võib meile Lätist ka linnakse otri sisse tulla. Mis tööstusesse ja kaubandusesse puutub, siis on võistlus ja konjunkturi muutumine siin võimalik. Enne kui mingisuguseid praktilisi sammusid teha, peab siin võimalikud täpsed kalkulatsioonid ja andmed muretsetud olema.

3) Tollisissetulekute jagamise ainukeseks mooduseks oleks siin proportsionaalne jagamine riikide vahel rahva arvu järele, missugune viis ka omal ajal Saksa riikides tollisissetulekute jaotamisel tarvitusel oli. Et selle juures aga tülidega ja õigluse printsiipide rikkumisega tegemist tuleb, on kindel, seda näitab meile ka Saksa riikide tolliunioonide

ajalugu. Tolli sissetulekute jagamiseks, välistollide kui ka teiste seaduste muutmiseks ja vaieluse all olevate küsimuste lahendamiseks peab riikidevaheline orgaan loodud saama.

4) Vahekord meie teiste kaubalepingutega (Soome, Prantsuse, Ungari). Meie oleme lühikese iseseisvuse aja jooksul suutnud välisriikidega terve rea kaubalepinguid sõlmida, mis majanduselu arenemise peale oma mõju avaldamata jätnud ei ole. Tähtsamad nendest on Eesti-Soome, Eesti-Prantsuse ja Eesti-Ungari kaubalepingud. Kõige kasulikum nendest on meile Soome kaubaleping olnud ja alles hiljuti sõlmitud Eesti-Ungari kaubaleping, kuna Prantsuse kaubaleping meie kaubandusele soodustusi sel määral ei paku, nagu see meie poolt Prantsusmaale antud; majandusliselt on ta meile mitmekordselt vähem kasu toonud kui oodati. Nagu ma juba eelpool tähendasin, on kõikides meie poolt sõlmitud kaubalepingutes eraldatud need hõlbustused, mis meie praegu või edaspidi enesega tolliühenduses või mõnes muus liidus olevale riigile anda võime. Tähendab, juriidiliselt Läti-Eesti tolliuniooni loomine teiste riikide poolt mingisuguseid vastulauseid tekitada ei või. Teistsugused on aga tolliuniooni praktilised järeldused. Tingimata ühes Eesti-Läti tolliuniooni sõlmimisega tuleb meil üles öelda kõik varem seotud kaubalepingud. Siin tuleb meil tulevikus juba Lätiga koos ja käsikäes toimida. Tuleb maksma panna maksimaal ja minimaal tollitariifid, enamsoodustused maadele, ning praegustest konventsionaal tariifidest loobuda. Soome kaubalepingu ärakaotamise või vähemalt muutmise juures tuleb meil tingimata teatava kaotusega arvestada.

5) Eesti-Läti tolliunioon, kui eelsamm rajariikide (Leedu, Poola ja Soome) liginemisele ja koondamisele. Meie valitsus, kui ka teatavad seltskonna kihid, on tihti toonitanud rajariikide koondamise ja ühinemise poliitilist kui ka majanduslist tähtsust. Selleks on mitmed Baltikiikide konverentsid ärapeetud ja teatavaid tagajärgi poliitilisel põllul ka saavutatud. Majanduslisel alal ei ole aga üksikutest kaubalepingutest kaugemale jõutud. Läti-Eesti majandus- ja tolliunioon tahab olla esimeseks

pääsukeseks sellel alal, millest osalt ka tingitud need suured praktilised uniooni teostamise raskused. Et Eesti-Läti tolliunioonil ka teiste Baltiriikide majanduslise liginemise peale mõju on, selle juures ei tule kahelda. On juba mitu korda allakriipsutatud Eesti-Leedu majanduslise liginemise tarvidust. Leedu on maa, kus mõned meie tööstusharud praegu õige kergesti oma saadustele turgu võiksid leida. Natsionaal tööstus on arenemata. Poolaga praegu valitsev terav rahvusline vaen ligemaid sidemeid ei lase luua. Saksamaa tööstussaadused on liiga kallid. Sõnaga, praegu Leedus valitsev majandusline konjunktuur on meile soodne ja Eesti-Läti tolliunioon tooks meid jälle sammu ligemale kavatsitavaale ja nii tarvilikule Eesti-Leedu kaubalepingule.

Asume nüüd lähtepunktide läbivaatamisele, milledest küsimuse käsitamise juures tuleb välja minna.

A. Kodumaa tööstuse, kaubanduse ja rahanduse seisukord.

I. Tööstus: a) Suurtööstus, töötav peale sisemaa, ka ekspordi jaoks.

Meie tähtsamad suurtööstused on endisest Vene ajast pärit ja peaaesjalikult laia Vene turu jaoks loodud ja tema nõuete kohaselt sisse seatud. Iseenesest mõista, Vene turu kaotamisega sattusid nad liiga raskesse seisukorda. Eesti turg oli kitsas ja ei võinud neid kaugeltki mitte rahuldada, kuna Lääne-Euroopasse pääsemiseks terava võistluse ja teistsuguste turunõuete tõttu võimalus puudus. Turu puuduse tõttu tekkis teatavates tööstusharudes (tekstill, metall, paberi, tsemendi) kriis ja tuntav produktsiooni vähenemine. Et Vene turu peale ligemas tulevikus mingisuguseid lootusi panna ei või, siis algas meie tööstus järkjärgulist kohanemist Lääne-Euroopa turu nõuetele. Ja tuleb tunnistada, et lühikese ajaga on siin suuri saavutusi tehtud. Paljud meie suurtööstused on suutnud endid viimaseaja tehnika nõuetekohaselt sisse seada ja Lääne-Euroopa kui ka meretagustel mail oma saadustele turgu leida. Tingimata tuleb siin suurte raskustega ja terava väljamaa tööstuse võistlusega arvestada. Ilmasõja tagajärjel on rahva ostujõud vähenenud ja sellega tööstuses võistluse iseäranis teravaks ajanud. Et meil peale iseseisva

riigi loomise teatavad tööstusharud (tubaka, saapa) pea täitsa puudusid, siis tuli neid uuesti luua. Nende uute tööstuste arv on muidugi palju suurem väike- ja kesktööstuses kui suurtööstuses. Tuleb seda seletada kapitaali vaesuse, turu kitsuse ja vilunute ettevõtjate puudusega.

Käesolevate andmete järele (Stat.kuuk.Nr 29) töötas meil 1. juunil 1924 a. 291 suurtööstust, mille all niisugusi tööstusi mõistetakse, kus on vähemalt 20 töölist jõumasinate olemasolul või 30 ilma jõumasinata. Nende töötavate tööliste arv oli 28.034, kokku teenijate ja ametnikkudega aga 32.527.

Meie suuremad ja tähtsamad tööstusettevõtted ei saa täielise produktsiooni võimega töötada, vaid turu ja kapitaali puuduse tõttu peavad ainult mõnekümne protsendilise normaalprodukt-siooniga leppima.

Meie peame kõik abinõud äratarvitama, et oma kodumaa tööstusele arenemise võimalusi luua ja tema produktsioonivõimet tõsta. Tuleb esiteks selgusele jõuda, missugustel meie tööstusharudel, ja kui suurel määral üldse arenemise võimalusi ja eeltingimusi on, ning teiseks - kas kavatsetav Eesti-Läti tolliunioon eriti neid võib meile pakkuda.

Ettevõtte sisseseade ja tema normaal produktsioonivõime järele kõige suuremad arenemise võimalused on meie puuvilla-tööstusel. Meie suurema puuvillavabriku "Narva Kreenholmi" põhikapitaal oli enne sõda 6 miljoni kuldrubla (praegu 12 m.Emarka), turbiinide kogujõud 8.500 h.j., värtnate arv ketruse jaoskonnas 470.000 ja korrutamise jaosk. - 13.000. Kudumise masinaid on 3100 tk. 1913-14 a.a. leidis vabrikus 10.000 töölist tööd ja töötati kuus 100.000 pd. puuvilla ümber. Praegu on töölisi 2000 inimest ja töötatakse kuus 12.000 pd. puuvilla ümber. Kreenholmi puuvillavabriku 1913/14 a. koguproduktsioon oli 70.772.000 ars. riidet ja 868.768 puuda lõnga, kui seda võrrelda vabriku produktsiooniga viimastel aastatel, siis näeme, et siin on suured arenemise võimalused.

"Kreenholmi" puuv.vabriku produktsioon oli:

	1921 a.	1922 a.	1923 a.
Puuvillast riidet	6.775.316 ars.	13.300.000 ars.	20.642.000 ars.
Lõnga	31.608 pd.	83.500 pd.	132.111 pd.

Käesolevate andmete järele on võimalik näidata, et ka paljudel teistel meie suurtööstustel tehnilise sisseseade poolest suurend arenemisvõimalused on.

Üldse on puuvillatööstuses:

värtnaid	-	570.542
kudumistelgi	-	5.931
mehaan. jõudu	-	10.420 HP.
töölisi normaal ajal	-	13.000
1.VI.24 a.	-	4.273 (ühes ametnikkudega).

Meie kalevivabrikutes on üldse:

värtnaid	-	30.100
kudumistelgi	-	638
mehaan. jõudu	-	3.018 HP.
töölisi normaal ajal	-	2.830
1.VI.24 a.	-	1.948.

Meie kalevivabrikud valmistavad praegu umbes üks kolmandik ennesõjaaegsest normist: 1922 a. 417.853 ars. kalevit (1913 a. 1.306.300 ars). Peale selle valmistab ka Sindi kalevivabrik kaunis suurel arvul puuvillast riidet, mille trükkimiseks temal ainukene sisseseade kogu Eesti, Läti ja Leedu jaoks olemas.

Arvesse võttes olukorda, et olemasolevad vabrikud oma saadustele ainult siis turgu leiavad, kui sisseseadeid täiendavad ja turu muutunud nõuetele vastavat kaupa valmistavad, hakkas tekstiiltööstus tarvitisi samme tähendatud sihis astuma. Neist tähelepanuväärilisem on pleekimise, värvimise, trüki ja õmblusniidi jaoks kondade ellukutsumine. Mitmesuguste tehniliste uuenduste läbiviimine ühelt poolt, mis võimaldas saaduste sorte mitmekesisemaks teha, ja ülemalnimetatud jaoks kondade ellukutsumine teiselt poolt, andis võimaluse saadusi turu nõuetele vastavalt lõpulikult valmis töötada. See haru meie

suurtööstusest on kaunis edukalt arenenud ja peale siseturu ka välisturul tekstiiltööstussaadustega järjeklikasse võistlusesse astunud. saates saadusi Läti-Leedu-Soome-Saksa ja Skandinaavia riikidesse. Iseäralist tähelepanu väärrib "Balti puuvillavabriku" poolt valmistatav õmblusniit, mis siseturult välismaade niidi peaaegu täiesti välja on tõrjunud ja välisturul edukalt võistleb. Kokkuvõttes tuleb meie tekstiiltööstuse kohta öelda, et mitmekümne aastane praktika ja moodne sisseseade on nende elujõukuse ja võistlusvõime tagatiseks.

Mis Läti tööstusesse puutub, siis tuleb konstanteerida, et tema peajoontes meie omaga üht arenemisteed on käinud. Läti suurtööstus, nagu meie oma, oli endise Vene turu jaoks ja selle nõuete kohaselt rajatud. Sõja ja revolutsiooni tagajärjel kaotas ka Läti Idas turu, millele ta baseerus ja pidi Läänes turgusid otsima, kus Lätile aga olud samuti võõrad kui meile. Peab tunnistama, et Läti suurtööstuse pärandus Venemaalt suurem ja mitmekesisem oli kui meie oma. Riia, enne sõda oma poolemiljonilise elaniku hulgaga oli üheks tähtsaks sadama ja tööstuslinnaks kujunenud. Käesolevate andmete järele (M. Skujeneeks. Latvia Zeme un eedzivotaji, Riga 1922) oli Riias 1910.a.- 394 suurtööstust 61.220 töölisega, kuna sel ajal kogu Läti kohta 782 suurtööstust 93.345 töölisega tuli. Läti suurtööstuse pärandus on suurem ja ka mitmekesisem, kuid oma üksuste poolest keskpärasem. Lätis ei ole tööstust, kus, nagu meie "Kreenholmi" vabrikus, 11.000 töölise võiksid tööd leida. Lätis oli tervelt 52 suurtekstiiltööstust, kuid nende töölise arv oli meie omast siiski tuntavalt väiksem.

Kui küsida, kas Eesti või Läti suurtööstus on selle lühikese iseseisvuse aja jooksul suutnud rohkem areneda ja turu nõuetele kohaneda, siis võib küll mitte eksides vastata, et see rohkem meie kui Läti suurtööstusele korda on läinud. Esi- teks sellepärast, et meil päritud suurtööstusi vähem oli, kuna suur hulk meie suurtööstusest Eesti iseseisvuse aja saavutus on. teiseks sai Läti tööstus palju rohkem sõja ajal kannatada, ja paljud evakueeritud tööstused jäid Venemaale.

Et niisuguses lühikeses ülevaates kõikide tööstus-

harude jälgimine võimata ja ka mina seda oma ülesandeks ei pea, siis võrdlen edaspidi ainult neid tööstusharusid, millel Eesti-Läti tolliuniooni sõlmimise korral kaaluvam ja otsustavam tähtsus saab olema.

Puuvillatööstuses on täieline ülekaal meie käes, mida meie kui ka Läti puuvillatöösturid tunnustavad. Läti puuvillavabrikute värtnate arv ulatab praegu 30.000 peale, kuna meie, nagu eelpool nägime, üle 570.000 värtna tegevusesse võime panna. Selge on, et meie puuvillatööstus tolliuniooni läbi võib, kuid missugusel määral? Meie tekstiiltöösturid arvavad, et Läti, nagu meie, aastas vähemalt ühe miljardi marga eest puuvillatööstuse saadusi ära tarvitab. Ei või müdugi oletada, et ainult meie puuvillatööstus terves selles ulatuses saab Läti turgu varustama, kuid selle juures ei tule kahelda, et meie puuvilla-saaduste väljavedu Lätisse mitmekordselt kasvab. Läänud aastal oli see 226 miljoni marka. Läti puuvillatööstuse tootmine, nagu sissetoodud puuvilla hulgast oletada võib, on meie omast mitmekordselt vähem. Statistiliste andmete järele toodi 1924 a. I-sel poolel meile 1.386.000 klg. - 404.219.000 m. väärtuses puuvilla sisse, kuna sellesama aja eest Läbi ainult 329.700 kg. - 1.059.000 lati väärtuses puuvilla sisse tõi.

Kokku kõikide tekstiilkaupade sissevedu oli 1923 I-sel poolel

Eestisse 1.062.000 klg. - 506,6 milj. mk.

Lätisse 1.979.000 " - 19,6 " latti.

Väljavedu:

Eestist 1.400.000 klg. - 542,9 " mk.

Lätist 60.103 " - 246.600 lati eest.

Need andmed näitavad selgelt, et meie tekstiiltööstus, iseäranis puuvilla, on palju tugevam kui Läti.

Kalevitööstus samuti kui puuvillatööstus, ei karda Läti võistlust. Läti kalevitööstus on hävinenud ja alles hakkab ennast uuesti üles ehitama, kuna meie Sindi ja Narva kalevifabrikud, tänu uuema aja sisseseadele ja pikaajalisele praktikalale oma saadustega ka välisturul võistelda võivad. Meie kale-

vivabrikud rehkendavad uniooni korral mõne miljonilise ekspordi võimalusega, kuid siiski lisavad juure, et välistoll ei peaks mitte saama sisseveetavate villaseriide kaupade pealt alandatud.

Praegu on Läti villatööstus tollidega kõrgemalt kaitstud kui meie oma.

Puuvillatööstus on aga Lätis praegu vähem tollidega kaitstud kui meil. Kuidas läheb meil korda välistollide asjus lätlastega kokku leppida, on muidugi raske öelda. Meie siht peab aga olema, neile tööstusharudele, mis meil, ja peasjalikult meie ekspordis esimese järgu tähtsusega, võimalikult paremat tollide kaitset kätte saada. Esimeses järgus just meie tekstiiltööstus, mille peale meie tolliuniooni korral oma pealootused rajame, peab välisvõistluse eest väärilist tollide kaitset leidma. Välistollide kokkuleppe juures tuleks ka seda silmas pidada, et esimese järgu tarbeainete peale erakordselt kõrged Läti tollid alandatud saaks. Edaspidi peaks ka ainult sisemaa jaoks produtseerivate tööstuste jaoks praegused kõrged, kogunisti keelutollideni ulatavad, kaitsetollid alandatud saama (tubaka ja osalt saapa), sest kartellide loomisel võivad nad sisemaa elukallidust tõsta, tarvitajate arvel omale hiigla kasusid võttes. Niisuguste tööstuste jaoks peaks välistollide kokkuleppel ainult väljakalkuleeritud toetus, aga mitte keelutoll maksmapandud saama.

Paberitööstus on tekstiiltööstuse järele üks suurematest ja tähtsamatest meie tööstusharudest. See on tööstusharu, mille jaoks meil omal ka tooresaine olemas. Puumassi ja tselluloosi peavad siiski meie paberitööstused sisse vedama, sest peale "Põhja paberi- ja puupapivabriku" meil tselluloosi ei valmistata.

Läinud aastal toodi meile sisse tselluloosi 236.000 kilo 80 miljoni marga eest ja paberimassi 45.500 kilo 9,1 miljoni marga eest. Peasisseveo maad olid Soome ja Rootsi.

Läti paberivabrikud on selle poolest ehk natuke soodsamates tingimistes, et nendel mitmed omad paberimassi ja tselluloosivabrikud olemas, ning Lätis ka paberipuu tagavarad suuremad on. Osa meie paberitööstusest (Põhja paberi- ja puupapivabrik)

Nagu nendest andmetest näha, on meil paberi väljavedu mitu korda suurem kui Lätis, kuna sissevedu peaaegu ühesuurune. Võib olla, et meie "Räpina" paberivabrik, mis paremaid paberisorte valmistab, saab uniooni tõttu kannatada, kuid tema produktioon on ainult 16 miljoni mk. väärtuses (100 töolist), nii et sellel suurt tähtsust ei ole. Paberossipaberit saab ka Lätist sisse tulema, kuid "Ligat'i" ja meie "Põhja puupapivabriku" omanik on üks, mille tõttu siin iseäranis halba mõju tööstuse peale karta ei ole.

Kolmas tähtsam ja ekspordivõimeline tööstusharu on meil puutööstus. Läänud aasta lõpul oli meil puutööstuses tegevad 37 suur-, 137 kesk- ja 177 väiketööstust. Suurem jagu nendest kuulub muidugi saeveskite alla, mis valmistavad metsamaterjaali väljaveoks. Saeveskid vaatluse alla ei tule, sest neid Eesti-Läti tollileping palju ei puuduta. Tähtsad on siin teised (mööbli-, vineeri, aamide- jne.) vabrikud.

Esimesel kohal meil siin seisab mehaaniline puutööstus A/S. "Luther". Praegune toodang on ennesõjaaegsest veel üle. 1923 a. toodang oli 23.100.000 rjalga vineeri ja 1913 a. 53.000.000 r.j. Teistel mööblivabrikutel, arvu poolest 7, ei ole ekspordi jaoks suuremat tähtsust, nende produktioon on võrdlemisi väikene, kuid oma kvaliteedi poolest võivad nad võistelda.

Ka Läti puutööstusest kuulub suurem osa saeveskite alla (450 tk. 7.500 töölisega). Läti vineeri- ja mööblitööstus ei või muidugi "Lutheri" vabrikule võistlejaks olla, kuna Lätimaa kui vineerituruga ei saa üldse arvestada, vaid lootusi võime rajada ainult kartongide peale, mis Lätis tingimata turgu leiavad. Suurema tähtsusega saab siin aga tooresaine (lehtpuupakkude) sisseveol olema, millest meil juba suurt puudust tuntakse. Sõnaga, meie puutööstus, peasjalikult vineeri, võidab tolliuniooni korral turu, nii ka tooresaine leidmises.

Metallitööstust võib tõesti meie suurtööstuse valulapseks nimetada, Ta on Vene ajast päritud ja laialiste omamaa nõuete rahuldamiseks rajatud. Suuremad ja tähtsamad on siin laeva-

ehituse- ja sadamatehased (Vene-Balti, Peetri tehased ja Tallinna sadamatehased). Nendes leidis normaalajal ligi 8.000 töolist tööd. Vene-Balti tehas on üks suurematest ja moodsalt sisseseatud universaal metallitööstusest kogu Läänemere rannikul ja tal on lootust oma kätte saada Vene kauba- ja sõjalaevastiku parandustööd. Kui meie metallitööstus varem niihästi tooresmaterjaali kui ka kütte asjus sisseveost olenes, on seisukord praegu teine. Meil on odav kodune kütteaine põlevkivi näol olemas, mis meie tööstuse odavamaks ja võistlusvõimeliseks teeb. Vene-Balti tehasel on praegu Eestis kõige suurem jõujaam, mis käib läinud aasta aprilli kuust saadik põlevkivi küttega.

Peale nende on meil veel üks suurem ja vanem vagunitehas A/S. "Dvigatel" olemas, mis normaalajal ligi 2000 töolisega töötab. Ülal ettetoodud tööstustele ei sünnita Läti metallitööstus mingisugust kardetavat võistlust, ümberpöörduvalt, meie laeva- ja vagunehitustehased võivad hõlpsamini omale tööd leida. Kardetavamaks võivad meile mitmesugused masinaehitus-, põllutööriistade- ja igasuguse teise peenikese metallkauba vabrikud saada. Neid on Lätis tingimata palju rohkem ja nad, kui vanemad ettevõtted, baseeruvad kindlamale majanduslisele alusele kui meie omad.

Läti metallkaupade väljavedu käesoleval poolelaastal on enam kui 10 korda meie omast suurem. Iseäranis rohkesti on naelu välja veetud, millest 21.000 pd. meile on toodud. Selle nähtusega tuleb igatahes arvestada. Kokkuvõttes võib öelda, et metallitööstus mõnes osas meil saab kannatama, kuid selle kompensatsioonis võib meie laeva- ja vagunitehaste seisukord paraneda. Väljaspool võistlust on ka meie telefonivabrik, millel juba praegu oma saaduste jaoks Lätis turg olemas.

Tsemenditööstus. Meil on 2 suuremat tsemendivabrikut - "Port-Kunda" ja "Asserini". Mõlemate vabrikute tehniline sisseseade lubab produktsiooni tõsta kuni 1000 tonnini päevas. Tooresaine on nendel omamaa sees. Meie tsemenditööstus Eesti-Läti tolliuniooni korral võib ainult võita, võistlust Läti poolt karta ei ole. Eestist on Lätisse ka tsementi juba läi-

nud (1923 a. 114.600 pd). Suurt kasu meie tsemenditööstusel siiski loota ei ole, sest ka praegu on Lätisse Portland tsemendi sissevedu vaba.

Keemiatööstus. Peab tunnistama, et keemiatööstus on meil suuremas enamuses nõrk, ta püsib ainult kõrge kaitsetolli müüri taga. Meie tollid on ka Läti omadest siin märksa kõrgemad, mõnes aines koguni 3-4 korda suurem.

Meie vanem keemiatööstus A/S. "Mayer" töötas enne sõda 360 töölisega, kuna meil praegu kogu 8 mitmesuguses keemiatööstuses (peale tikkude) ainult ligi 500 töölist tööd leiavad. Et meie keemiatööstus nii viletsas seisukorras on, siis ei või ta muidugi mingisugusest Eesti-Läti vahelisest tollide ärakaotamisest juttugi teha ja protesteerib niisuguste kavatsuste vastu. Siin tuleb tingimata enne selgusele jõuda, kui tugev on Läti keemiatööstus ja kas ei karda meie keemiatöösturid lihtsalt praeguste kõrgete kaitsetollide ärakaotamist.

Keemiatööstuses eraldi seisab tikutööstus, mis oma produktsiooni üle ennesõjaaegse normi on suutnud tõsta ja osalt nendele ka väljamaal turgu leidnud (Inglismaal). Mõned meie tikuvabrikomanikud kardavad, et tolliuniooni korral võivad Läti tikutööstused, mis suuremalt jaolt ühe Rootsi trusti käes, nendele hädaohtlikuks saada.

Klaasitööstus on esitatud meil 4 vabrikuga, neist kaks aknaklaasi ("Vändra" ja "Järvakandi") ja kaks pudelite ja klaasnõude ("Meleski" ja "Lelle-Eidapere"). Rahuajal oli nende kogutoodang 40.000 pd. aknaklaasi ja 1 miljon pudeleid ja klaasnõusid. Sõja ajal nad jäid seisma ja said tublisti kannatada, kuid nüüd on nad jälle endise toodanguni jõudnud. 1923 a. kogutoodang oli 39.346 pd. aknaklaasi ja pudeleid ning klaasnõusid 2.840.000 tk.

Läti klaasi, iseäranis pudelite tööstus, on rohkem arenenud kui meie oma, sellest siis osalt ka tingitud meie klaasivabrikute kartus. Meie klaasivabrikud on praegu ka tollidega natukene paremini kaitstud kui Läti omad. Eksporteerida oma

saadusi meie klaasitööstus ei ole veel suutnud, siseturg on te- male küllalt veel lai, tollid annavad head kaitset, sellest siis ka puudub meie klaasivabrikute huvi tolliuniooni loomises.

Nahatööstus. Meie nahatööstus on üks nendest, kes tolli- uniooni vastu on. Sellel alal on meil 17 suur- ja 47 kehtöös- tust. Ettevõtted on suuremalt jaolt meie iseseisvuse päivil pä- rit, ja sellepärast ka kardavad vana ja suuremat Läti nahatööstu- se võistlust. Kuid iseäralisi looduslisi soodustusi Läti naha- tööstusel meie nahatööstuse ees ei ole ja sellepärast peab oletat- ma, et siin võistlus võimalik on.

Meie saapatööstused ("Unioon" ja "Estoking") protesteeri- sid läinud aastal kõvasti Eesti-Läti vaheliste tollide ärakaota- mise vastu ja katsusid kõigiti näidata, et see nendele surmav saab olema.

Lätis on küll kaunis suured saapavabrikud, nagu "Vilden- berg'i" ja "Petrovi" omad, kuid kas nad just meie saapatööstuse- le saatuslikuks võivad saada, on küsitav. Mis puutub praegustes- se sisseveotollidesse, siis on meie saapavabrikud paremini kaits- tud kui Läti omad.

Tubakatööstus. Meie tubakatööstus on küll noor, kuid te- mal on kõrgete kaitsetollide all korda läinud ennast õige tuge- vasti jalule seada ja kogunisti omavahelisest võistlusest kar- telli loomise abil kõrvale hoida. Meie tubakatööstusel muidugi tolliuniooni korral võistlust karta ei ole.

Läti tubakavabrikute tollikaitse on meie omast tuntavalt vähem, kuid nad söandavad tubakasaaduste eest siiski veel kõr- gemat hinda võtte kui meie tubakavabrikandid. Siin on tollide alandamine nende ühtlustamise korral tingimata tarvilik.

Ka meie shokolaaditööstusel on paremaid väljavaateid tolli- uniooni loomise korral.

Iseäranis tublisti on Lätis savikivitööstus arenenud, ehk ta küll praegu ainult 20% ennesõjaaegsest produktsioonist (250 miljoni kivi) annab. Läti on ka savikiva eksporteerinud meile, Inglismaale ja kogunisti Ameerikasse. Kuid ka meie savikivi-

tööstusel on kõik eeltingimised arenemiseks olemas.

Portselaanitööstust meil ei ole ja see kaup saab muidugi tolliuniooni korral peasjalikult ainult Lätimaalt tulema.

Mis meie piiritustööstusesse puutub, siis on loota, et meie piiritus Lätis saab turgu leidma. Tuleb ainult järele kaaluda, missugusel määral Läti turg suudab seda vastu võtta.

b) Kesk- ja väiketööstus, peasjalikult sisemaa jaoks töötav.

Mis puutub meie kesk- ja väiketööstusesse, siis peab tunnistama, et see omas suures enamuses meie iseseisvuse aja saavutus on. Kesktööstuste arv läinud aasta lõpul ulatas 863 ja väiketööstuste arv 4839 peale. Kui nii mitmedki meie suurtööstuse harud turupuuduse all kiratsevad, siis on meie väike- ja kesktööstus elujõudu üles näidanud ja kiirel tempol oma areenimise rada käinud. See on ka praeguste oludega kooskõlas. Suurtööstus nõuab laiemat kapitaali, head tehnilist sisseseadet, osavaid ja õppinud töölisi, häid vilunud organiseerijaid ja maailma kaubaturu tundmist.

Kõiki neid eeltingimisi, mis eduka suurtööstuse areenimiseks väga tarvilikud, meil praegu ei ole. Väike- ja kesktööstus oleneb aga rohkem isiklisest initsiatiivist, ei tarvita nii suurt kapitaali ja produtseerides ainult sisemaa jaoks, lubab kergemini ja paremini turu nõudeid ja mahutust hinnata. Väike- ja kesktööstusel on tingimata suur tähtsus rahvamajanduses, iseäranis noores areenimisastmel olevas ja kapitaalivaeses riigis. Eesti-Läti tolliuniooni sõlmimise juures tuleb tingimata ka sellega arvestada ja mitte kõita kõike oma tähelepanekut puuvilla- või mõnele muule suurtööstusele. Kesk- ja väiketööstus, siia juure arvatud ka need, mis praeguse maksuseaduse järele äritunnistust ei ole kohustatud lunastama, loovad hiigla varandusi, mida kahjuks ainult liiga raske arvudes kindlaks teha. Nagu ma eelpool tähendasin, on Läti kesk- ja väiketööstusel minevik olemas ja ta on mõnes kohas meie omast praegu tugevam, kuid tuleb uskuda, et kui meie väike- ja kesktööstu-

rid sama, eestlasele omase, visaduse ja usinusega edasi töötavad, siis on lähemal ajal Läti väike- ja kesktööstuse võistlushädaoht kõrvaldatud.

2. K a u b a n d u s .

a) Kaubanduse tähtsusest Eesti-Läti tolliunioonis üldse.

Kui kõnelda Eesti-Läti tolliunioonist niisugusel laialisel kujul, nagu ta meil praegu vaatlemise all on, siis omab kaubandus esimese järgu, peaaegu otsustava tähtsuse. Meie kui ka Läti tööstuse vaatlemisel võis tolliuniooni kasu- või kahjulikkusest vaielda ja mitte kindlale otsusele tulla, kuna kaubanduse juures kahte arvamist olla ei või. Kui tööstus küsimuse lahtiseks jättis, siis paneb kaubandus meie poolt oma halastamata veto peale. Ka importkaupade jaoks Eesti-Läti vahelise tolli ärakaotamine oleks niisama hea kui Lätile meie rahvamajanduse ja riiklise olemasolu ohvriks toomine. Kogu jõukam pool meie maast saaks majandusliselt Tallinnast ära lõigatud ja Riia mõju alla antud. Meie oma rahva ja riigi majanduse arvel ehitaksime Riia linna ja ta sadamat, kuna Tallinn oma sadamaga peaks aeglaselt kõdunema ja surmale uinuma. Et nendel oletustel tõesti reaalne alus on, näitab alljärgnev üksikasjaline vaatlus.

b) Praegune Eesti-ja Läti väliskaubandus.

Eesti ja Läti väliskaubandus on praegu arvuliselt tasakaalus, mis tõendab enam-vähem ühtlast rahva ostujõudu ja majanduslist jõukust ning arenemist. Võrdluseks toon Eesti ja Läti väliskaubanduse 1924. a. ja 1923. a. I. poolel.

S i s s e v e d u .

1924 a. I poolel		1923 a. I poolel.	
Arvud 1000 kilogr. ja 1000 markades (lattides)			
kg	mk. (lt).	kg.	mk. (lt).
Eesti : 179.179,8 : 12 elusl.	4.124.261:--	153.156,7 : 196 elusl.	4.240.235:--
Läti : 360.970,8 : 24.061 elusl.	115.895,9	217.824,4 : 7.495 elusl.	91.592,8

V ä l j a v e d u .				
1924 a. I poolel		:	1923 a. I poolel.	
arvud 1000 kilogr. ja 1000 markades (lanttides).				
Klg.	Mk.(lt.)	:	Klg.	Mk. (lt).
Eesti	145.202,5	3.138.392	94.233,2	2.688.110
	+ 3433 elusl.		+ 5199 elusl.	
Läti	234.599,7	60.471,7	348.390,3	80.116,2
	+ 5536 elusl.		+ 1157 elusl.	

Nagu sellest tabelist näha, on nagu meie, nii ka Läti sissevedu suur - märksa suurem kui väljavedu. Tähendab, tolli tuludel on nagu meie, nii ka Läti riigi sissetulekutes tähtis koht, neid ei või üks riik teisele ohverdada. Et meil tolliuniooni korral sellega rehkendada tuleb, näeme allpool.

c) Soodustused, mida Riia, kui suurem ja Lääne-Euroopale ligemalseisev sadamalinn, väliskaubandusele Tallinna ees pakub.

Kui meie vaatleme maade järele Eesti ja Läti väliskaubandust, siis näeme, et siin esimesel kohal seisavad Saksamaa, Inglismaa ja teised Lääne-Euroopa riigid, mis Riiale ligemal, kui Tallinnale. Riia linn on suurem ja sadamaolud paremad. See kõik kokku loob Riiale Lääne-Euroopaga läbikäimiseks palju soodsamad elltingimised kui Tallinnale. Kuigi kord ka Ida turg tõsisemalt päevakorrade tuleb, ei too Eesti-Läti tolliunioon meile lätlaste ees mingisuguseid soodustusi. Ule Eesti territooriumi Vene kaubad Lätimaale millaski minema ei saa, kuna Lääne-Euroopa kaupadel küll loomulik ja kõige lühem tee üle Läti Lõuna-Eestisse on.

d) Eesti ja Läti sadamate tegevus praegu ja enne sõda.

Riia oli enne sõda kõige suuremaks Vene Baltimere sadamaks kujunenud. Nüüd on tema tegevus mitmekordselt vähenenud, kuid lätlased nähtavasti ei loobu mõttest tõsta Riia sadamat jälle endisele õitsevale seisukorradele ja näevad selleks üht paremat ja radikaalsemat abinõu - Eesti-Läti tolliuniooni loomist. Tallinna

sadam ei jõudnud enne sõda kaugeltki Riiaga võistelda, temal ei olnud õitseaega, kuid ka niisugust järsku langemist ei ole ta läbi elanud. Et praegusest Tallinna ja Riia sadamate tegevusest pilti saada, toon järgmise tabeli.

	1922 a.		1923 a.	
	Laevade arv	Netto rgt.	Laevade arv	Netto rgt.
Tallinna sadam	1.766	749.193	1.650	668.076
Riia	1.382	548.249	1.823	740.852.

Nagu sellest tabelist näha, on praegune Riia sadama tegevus kokkuvõttes 2 aasta jooksul Tallinna omast väiksem. Osalt tuleb seda sellega seletada, et Lätil peale Riia veel 2 suuremat sadamat (Liibav ja Vindav) on, millede tegevus praegu kokku Riia sadamaga võrdne on. Meil aga mängivad teised sadamad täitsa kõrvalist ja väikset osa. Nähtavasti ei saa lätlased kuidagi selle haleda Riia sadama seisukorraga leppida, kuna see ju nende pealinna lihasse ja luusse tungib.

Et sellest pilti saada, missuguses vahekorras olid Vene Baltimere sadamad enne sõda, toon alljärgneva tabeli (Tallinna majandus 1905-1915, linnaval. väljaanne).

		1895-1899.	1900-1904	1905-1909.
Tallinn ja Baltiski	Sissevedu	54.276.261	54.397.726	61.364.160
	Väljavedu	25.445.816	26.562.108	18.370.121
	Läbikäik	79.722.077	80.959.834	79.734.281
Riia	Sissevedu	48.253.735	71.148.029	102.195.564
	Väljavedu	67.195.613	96.301.101	146.141.031
	Läbikäik	115.449.347	167.449.130	248.336.595
Liibav	Sissevedu	16.981.068	20.155.050	20.743.942
	Väljavedu	33.538.283	46.510.440	38.425.679
	Läbikäik	50.519.351	66.665.490	59.169.621.

Märkus: Arvud näitavad kaupade väärtust kuldrublades.

Sama küsimuse valgustuseks toon veel teise tabeli.

(Statistitschesk. Eshegodn. na 1913 g. Sovjeta Sjesdov predstavit. prom. i torg.).

Andmed käivad 1911 a. kohta.

	Tuli sisse.		Läks välja.	
	Laevu	Laaditud kaupa 1000 puudades	Laevu	Laaditud kaupa 1000 puudades
Tallinn	605	24.800	574	13.255
Riia	2.294	76.872	2.328	133.363
Liibav	1.341	28.864	1.334	49.163.

Ülaltoodud tabelid näitavad väga selgelt, missuguses õitsevas seisukorras kord Riia sadam oli. Sadama tegevus andis ka linnale elu ja tõstis kuni 500.000 in. ta elanikkude arvu.

e) Meie jõukama maaosa, Lõuna-Eesti, Riia kaubanduse mõjupiirkonda langemine.

Odavam ja soodsam importkaupade vedu Lääne-Euroopast Riiga, kui Tallinna. Eeldused selleks:

Nagu ma juba eelpool tähendasin, langeb meie Lõuna-Eesti tolliuniooni korral majandusliselt täitsa Riia võimkonda. Geograafiline asetus on selle nähtuse kõige kindlamaks tagatiseks. Meie import ja eksport Lõuna-Eestist ei saa enam Tallinna kaudu, vaid Riia kaudu sündima. Ka praegu tuleb juba sellega, kui halva ja majandusliselt kurva nähtusega arvestada, tolliuniooni korral kaotaksime aga poole omast jõukamast maaosast täiesti.

Peale nende ülesmääritud soodustuste, mis Riia väliskaubandusele Tallinna ees pakub, aitab Riiale, meie Lõuna-Eesti kaubanduse oma kätte võtmiseks ka raudteeliinide pikkus tublisti kaasa. Riia on Tallinnast 100 versta Valgale ligemal ja seda kaugusvahe ei hävita mingisugused raudteetariifid. Meie Tallinna-Valga raudtee ei suuda võistelda Riia-Valga raudteega - see on selge. Ainukeseks abinõus on, nii mitmeltki poolt juba toonitatud Pärnu sadama korraldamine ja tema Lõuna-Eestiga uue raudteeliini abil ühendamine. Praegune kitsarööpline, millest pool Läti käes, ei vasta nõuetele. Pärnu-Valga liin saaks peale 40 versta lühem, kui Riia-Valga ja oleks Rööbinskit Baltimerega ühendava sirgjoonelise laiarööplise liini loomulikuks jatkuks. Peale väiksete puhastustööde annab Pärnu sadam 20-22 jala süga-

vusega laevadele sildumise võimaluse. Pärnu-Tartu raudteeliinil ei saa meie majanduses nii suurt tähtsust olema, kui Pärnu-Valga või Pärnu-Antsla liinil. Seni, kui need raudtee ehituse plaanid teostamata, tuleks meil Lõuna-Eesti peale Riia mõju vähendamiseks katsuda Lätiga transiittariifide ärakaotamises kokkuleppele jõuda. See tendents on meie praeguses ühises raudteepoliitikas olemas, mida tarvis oleks ainult kiirendada ja varem teostada. (Praegu Lõuna-Eestisse Riiaast tulevad kaubad saavad veel transiittariifide näol suured soodustused).

Eesti-Läti tolliunioon niisugusel kujul saaks ka väga halvavalt meie laevanduse, kui ka sadama ja raudtee tegevuse peale mõjuma. Riia sadama tegevuse kasvamisel kahaneks meie sadamate tegevus: laevad jääksid ilma prahita ja sadamamaksud võtaks Läti. Tallinna-Valga raudtee tegevus ja sissetulekud väheneksid tuntavalt.

Eesti-Läti tolliuniooni sõlmimisel peab veel juutide sissetungimise ja kaubanduse oma kätte kiskumise hädaohuga arvestama. Nad on pea täieliselt peremehed Riia kaubanduses ja valitsusel tuleb väga palju tegemist teha, et neid õiglaste riigimaksude ja kohustuste täitmisele sundida. Igatahes juudid on element, mis riigi ja rahvamajanduses ennem negatiiv, kui positiiv küljena esineb.

3. R a h a n d u s .

Mis meie ja Läti rahandusesse puutub, siis peab tunnistama, et lätlased praegu siin natukene paremates tingimistest on, kui meie. Üheks tähtsamaks abinõuks ja toeks Läti majanduselu ülesrajamisel oli riigi raha stabiliseerimine, mis 4 aasta jooksul Läti emissioonpanga kaudu läbi viidi. Uuesti loodud rahaüksus "latid" (oma väärtuses võrdne kuldfrangile), on võrdlemisi küllalt ringkäigus ja ta on 220% kulla ja kallismetallidega kindlustatud. Sellega on baasikindel valuuta, majandusliseks arenemiseks antud. Ka riigi eelarvet läks lätlastel korda juba 1922/1923 a. tasakaalu

viia, ning asuti riigi võlgade kustutamisele ja metallraha välja andmisele, mis endised rublanimelised kassatähed ringkäigust juba suuremal arvul tagasi on toonud.

Krediidi olud on siiski ka Lätis rasked ja viimasel ajal, on nad veel rohkem halvenenud. Diskonto protsent on nagu meilgi kõrge. Vekslid tuleb protesti mitte vähemal arvul kui meil. Väliskapitaali on Lätis siiski rohkem kui meil ja tolliuniooni sõlmimise korral on tema voolamist Riiga tingimata oodata. Riia pakub kapitaalimahutamiseks palju rohkem võimalusi kui Tallinn. Tolliunioon ei aita meil väliskapitaali sisse tuua, kuna Lätist ta selleks tublisti kaasa saab aitama. Läti ise on aga kapitaalivaene ja tema käest meil midagi loota ei ole.

B. Läti ja Eesti kui vastastikkused kaubaturud.

a) Läti turu mahutus ja tähtsus meie huvide seisukohalt.

Läinud aastal ei ole meie väljavedu Lätisse mitte iseäranis suur olnud; kogu meie väljaveost Läti turule on ainult mõni protsent läinud. Aastate järele kujunes meie väljavedu Lätisse järgmiselt:

	Puudad.	%%	Margad.	%%
1920 a.	159.912	1,9	----	--
1921 a.	96.859	1,4	----	--
1922 a.	483.991	2,6	310.969.000	6,5
1923 a.	437.243	2,5	460.724.000	8,0.

Lätlaste andmete järele ulatas Läti vabariigi elanikkude arv 1. jaanuaril 1924 a. 2.552.000 inimese peale, kuna meil rahvalugemise järele ainult 1.110.000 elanikku on. Tähe-
dab. Läti turu mahutust võib teoreetiliselt 2 korda meie omast suuremaks arvata, kuid tegelikult ta seda ei ole. Tolliunioo-
ni korral meie väljavedu Lätisse saab tingimata kasvama, kuid missugusel määral, seda on raske ette ütelda.

b) Eesti turu mahutus ja tähtsus Läti huvide seisukohalt.

Lätist meile sissevedu ei ole ka mitte suur olnud,

kui ta ka kaalu järele väljaveost natukene suurem on, siis jääb ta väärtuse järele sellest maha. Aastate järele kujunes Lätist sissevedu järgmiselt:

	Puudad.	%%	Margad.	%%
1920 a.	79.358	1,5	---	--
1921 a.	143.759	1,5	---	--
1922 a.	524.201	2,7	248.798.000	4,5
1923 a.	525.495	2,4	344.838.000	3,8.

Lätist sisseveetud kaupade hulka on ka Läti kaudu meile tulnud väljamaa kaubad arvatud, nii et Läti omamaa saadusi ja kaupasad tegelikult vähem on.

Nagu nendest andmetest näha, oleme meie oma kaupasad rohkem Läti turule suutnud mahutada, kui lätlased meile. Lätist veetakse sisse niisuguseid kaupasad, mida meil üldse ei valmistata (linoleum, portselaan), ehk meie oma produktsioon ei rahulda turunõudeid (klaas, korgid). Tolliuniooni korral saab niisuguste kaupade sissevedu tingimata kasvama. Ka mõned raudkaubad, iseäranis naelad, saavad suuremal arvul sisse tulema.

Fiskaal küljest kaotame meie raskesti tolliuniooni saavutamisel raudtee tulude alal.

Eelpool sai juba kord alla kriipsutatud, et tolliuniooni korral meie raudteel mingisugust lootust ei ole suurema veo ja laiemategevuse peale. Ümberpöörduvalt, Tallinna-Valga kui ka Pärnu-Valga raudteede vedu saab tuntavalt vähenema. Peale otsekoheste fiskaal huvide kannatavad veel töölised, ja kaubaveo vähenemise tõttu saavad raudtee kulud raskemalt veetava kauba üksuse peal lamama. 1923. a. oli raudtee sissetulek 686.481.000 marka. Võiksime siinkohal arvestada 100-150 miljonilise kahjuga, mis Läti taskusse läheks.

Samuti saavad ka vähenema sissetulekud sadamatest.

K O K K U V Õ T E .

a) Eesti-Läti tolliuniooni positiiv küljed.

Niisuguse tolliuniooni kohta, mis ka väliskaupade tolli-

vaba vedu Eesti-Läti vahel ette näeb, on tõesti vähe positiivset meie huvide seisukohalt ette tuua. Enam-vähem tähtis võib ta meile ainult poliitiliselt olla, näidates meie ühinemise tendentsi ja seega ka suuremat majanduslist ja poliitilist mõju, usaldust ja kaalu Läänes kaasa tuues. Osalt võib ta ka tõuget anda ja kaasa aidata rajariikide liginemisele ja koondumisele. Majandusliselt aga vaevalt saab niisugune unioon meile kasu tooma. Suuri lootusi meie tööstussaaduste väljaveo peale Lätisse panna ei tule. Kuigi meie tekstiilkaubad ja mõned teised uniooni korral suuremal arvul Lätisse saavad minema, on teatavatel Läti tööstusharudel (metall, portselaan, klaas) samal määral lootusi oma saadustega meile tungida. Iseäranis suuri võidulootusi ei ole meie ega ka Läti tööstusel. Asi pöörab aga kommunisti teise lehekülje ja omab teise tähtsuse, kui meie vaatusse alla võtame need võimalikud konjunktuuride muudatused, mis tolliunioon meie kaubanduses, iseäranis väliskaubanduses, esile kutsub.

b) Eesti-Läti tolliuniooni negatiiv küljed.

Omal kohal peatasin ma nende pahede juures, mis sarnasel tolliunioonil meie majandusel on, pikemalt, siin kokkuvõtlikult märgin nendest ära ainult mõned üksikud ja tähtsamad.

Nagu ma oma ülevaate esimeses osas tähendasin, on niisuguse uniooni loomulik ja loogiline järeldus - kahe iseseisva riigi liitumine ja ühinemine. Kui see kord ka Eesti ja Läti vahel teostuda võiks, siis kompenseeruksid need ajutised ühe poole kaotused tulevikus terviku võidus ja edukas arenemises. Kuid eestlaste ja lätlaste ühinemisest ei julge keegi tõsiselt vist juttugi teha. Kaks tõugu, teineteisest mitte jagusaava keelega ja tuntavalt lahkumineva iseloomuga, ei saa ja ei võib vabalt liituda. Tähendab, neid lootusi ühinemiseks, mis kord Saksa riikidel oli, meil lätlastega ei või olla.

Luues majandus- ja tolliuniooni Lätiga, meie anname oma rahvamajandusele täitsa iseäralise ja omapäralise arenemiskäigu,

mis tingitud kahe majanduslise üksuse koosarenemisest. Meie majandus võib omale ajajooksul niisuguse vormi võtta, milles temal kord tulevikus, kui unioon murtud saab, liiga raske on iseseisvalt ära elada. Algab jälle rahvamajanduses revolutsioon jõudude ja kapitaalide nõuetekohane ümberpaigutamine, mis majandusliselt muidugi suurte kahjude ja kuludega seotud.

See oleks niisuguse uniooni kaugem - nii öelda, tuleviku hädasoht, kuna tema esimesed hoobid palju sügavamalt meie riigi ja rahvamajanduse lihasse ja luusse löikavad. Esimehe ohver Riiale oleks Tallinn. Teine oleks Lõuna-Eesti, siis raudtee ja sadama tuludest ilma jäämine ja tollide kokkuleppe tõttu riigi majanduspoliitika liiga raskeks ja paindumataks tegemine.

Nende raskustele peab veel juure lisama ka aktsiiside ja monopoolide ühtlustamise küsimus.

Optimistlikult asja peale vaadates loodame Eesti-Läti tollikomisjonide töö hea edu peale, kuid arvata on, et Eesti-Läti täielist tolliuniooni kuidagi saavutada ei saa, siin võiks jutt olla lähemal tulevikul ainult mittetäielisest tolliliidust.

N. Raud

Tallinn, 22 detsembril
1924.a.

Käesoleva kirjatöö valmistamiseks olen tarvitanud järgmised hallikad:

Dr. L. Bose, Zollalliancen und Zollunionen in ihrer Bedeutung für die Handelspolitik der Vergangenheit und Zukunft, 1907.

Dr. J. Pentmann, Die Zollunionsidee und ihre Wandlungen im Rahmen der wirtschaftspolitischen Ideen und der Wirtschaftspolitik des 19. Jahrhunderts bis zur Gegenwart, 1917

Prof. Dr. J. Jastrow, Die mitteleuropäische Zollannäherung und die Meistbegünstigung, 1915.

Eesti Statistika Keskbüroo kuukirjad, aastaraamatud ja bülletenid.

"Eesti Majandus", - majandusline ajakiri- üksikud numbrid.

Kaubandus-Tööstusministeeriumi informatsioonid.

Tööstuse aruanded.

Tallinna linna majapidamine 1915. a. Tallinna linnavalitsuse väljaanne.

"Rigasche Rundschau" - Läti ajakiri.

Eesti Riia konsuli aruanded.

Special Latvian Number, July 1924.

Eesti ja Läti tollitariifid.

N. Raud