

"Век акций, рент и облигаций": пореформенная экономика

Барабанную дробь
 Заглушают сигналы чугунок,
 Гром позорных телег –
 Громыхание первых платформ.
 Крепостная Россия
 Выходит
 С короткой приструнки
 На пустырь.
 И зовётся
 Россией после реформ.
(Борис Пастернак. Девятьсот пятый год)

"Развитие капитализма в России" – так называлась книга, вышедшая в 1899 году – толстая, основанная на скрупулёзном анализе обширной статистики. Её автор (укрывшийся под псевдонимом "Владимир Ильин") доказывал, что развитие российской экономики идёт именно по западному, капиталистическому, пути (и значит, с надеждами на российскую общинную самобытность надо проститься). Сто лет спустя это положение стало общепризнанным. Но вызывает споры вопрос: Россия двигалась по этому пути так же, как Запад, или существенно иначе? Являлась ли Россия в начале XX века развитой капиталистической страной?

I. Общий взгляд

Город и село.

Первая (и последняя до революции) всероссийская перепись населения, проведённая в 1897 году, позволяет оценить состав населения. На рубеже веков 3/4 россиян составляли сельские жители, лишь десятая часть была занята в промышленности, причём только треть этого числа обычно относят к пролетариату в полном смысле этого слова (рабочие на крупных фабриках, заводах), остальные были заняты в мелкой и кустарной промышленности. Таким образом, на всю 125-миллионную Россию фабричные рабочие составляли 3–4 млн человек.

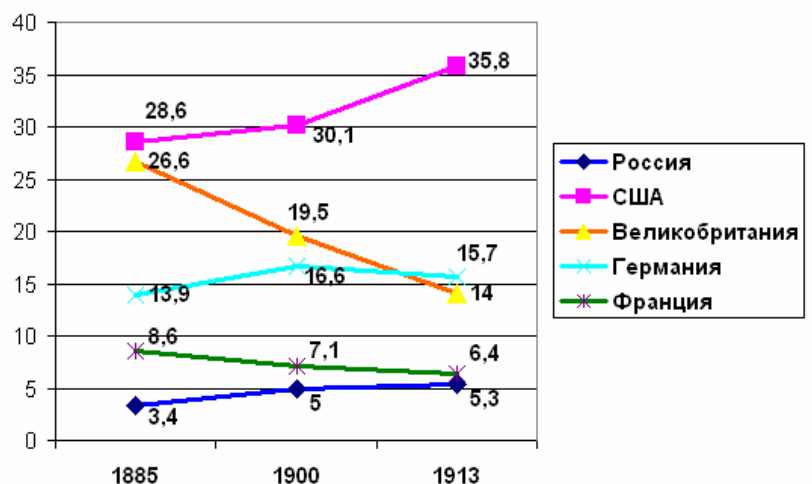
Преобладание деревни видно и при сравнении стоимости основных фондов, используемых различными отраслями народного хозяйства. Несмотря на колоссальное различие в цене между простыми крестьянскими телегами, лошадьми и плугами с одной стороны и современным заводским оборудованием – с другой, промышленность уступала сельскому производству. В то же время, если сравнивать не всю накопленную сумму производственных фондов различных отраслей, а только прирост их в начале XX в., выяснится, что промышленность опережает сельское хозяйство с четырёхкратным отрывом.

Россия в мире.

Внутренние показатели дополняются данными о месте России в мировом производстве. В начале XX века Россия являлась крупнейшим мировым экспортёром хлеба. Впрочем, вывоз хлеба сочетался с полуголодным существованием значительной части крестьян, регулярными неурожаями (раз в пять лет; раз в десять – сильный голод) и гораздо более низкой урожайностью по сравнению с развитыми хлебопроизводящими странами. "Недоедим, но вывезем" – такими словами описывал российский хлебный экспорт И.А. Вышнеградский, предшественник С.Ю. Витте на посту министра финансов.

Доля России в мировом промышленном производстве оставалась относительно низкой, но увеличивалась. Пример Великобритании, стремительно

Доли ведущих стран
в мировом промышленном производстве, %



теряющей вес в мире (несмотря на продолжающийся рост её промышленности), показывает, что увеличение роли страны в мировом производстве являлось трудной задачей. Замедление относительных темпов роста России в начале XX века связано с революцией 1905–1907 годов, которая продолжила в России экономический кризис 1900–1903 годов, в то время как на Западе в эти годы уже шло восстановление после кризиса.

В начале XX века Россия оставалась сельскохозяйственной (аграрной) страной, однако локомотивом развития уже выступала промышленность. Новое качество уже вполне проявило себя, но ещё не успело победить количественно.

II. Сельское хозяйство

В сельском хозяйстве пореформенной России происходила перегруппировка производителей. По итогам реформы 1861 года в сельском производстве образовались две большие группы – крестьяне (обладатели мелких хозяйств, ведущихся в основном собственным трудом) и помещики (владельцы более или менее крупных хозяйств, своими руками не работающие).

Расслоение помещиков.

Помещики в большинстве своём пытались сохранить барщинные традиции. Крестьянам предлагалось запрячь своих лошадей и своими орудиями выполнить на поле помещика все необходимые работы от вспашки до молотбы; помещику оставалось лишь запереть наполненный амбар и рассчитаться с крестьянами. Зачастую для этого даже не требовалось денег – рассчитывались частью урожая (это называлось "издольщина" – работа за долю урожая). Такая система была выгодна барину тем, что обеспечивала сохранение прежнего уклада жизни, не требовала вникать в подробности земледельческих технологий. Но для крестьянина она означала необходимость в горячее страдное время обслуживать помещика в ущерб собственному хозяйству. Поэтому крестьяне нанимались к помещику лишь в случае крайней нужды – например, чтобы получить право аренды земель, которых им не хватало для ведения своего хозяйства. Работа крестьян была в таких случаях вынужденной и потому малопродуктивной, ведущиеся таким образом хозяйства помещиков клонились к упадку. За 1861–1915 годы дворянское землевладение сократилось более чем в 2 раза – с 87 до 40 млн десятин. Десятки тысяч потомственных дворян разорялись и переходили в разряд служащих (на государственной или частной службе).

Но не у всех помещиков дела шли плохо. Из 17,5 млн десятин земли, проданной дворянами за 1906–1914 годы, 7,3 млн дес. было куплено дворянами же. В ходу у публицистов было понятие "культурное хозяйство". Это означало – земледельческое или скотоводческое хозяйство, где используется современная техника, удобрения, севооборот и иные передовые технологии. "Культурные хозяйства" составляли лучшую часть "экономий" – имений, в которых дело велось на основе собственного инвентаря. Работали в экономиях крестьяне-бедняки и батраки.

Расслоение крестьян.

Батрак – это крестьянин, не имеющий собственного хозяйства и работающий по найму в чужом. По существу, батрак – такой же рабочий, как и на фабрике, только работа у него более привычная, крестьянская.

Противоположность батрака – кулак, по крестьянскому выражению – мироед ("мир" – община, крестьянское общество). Из описаний А.Н. Энгельгардта: "Каждый мужик при случае кулак, эксплуататор, но пока он земельный мужик, пока он трудится, работает, занимается сам землей, это еще не настоящий кулак <...>. Конечно, он воспользуется нуждой другого, заставит его поработать на себя, но не зиждет свое благосостояние на нужде других, а зиждет его на своем труде. <...> У такого земельного мужика есть и любимый непродажный конь". Настоящий же кулак "ни земли, ни хозяйства, ни труда не любит, этот любит только деньги. Этот не скажет, что ему совестно, когда он, ложась спать, не чувствует боли в руках и ногах, этот, напротив, говорит: "Работа дураков любит", "Работает дурак, а умный, заложив руки в карманы, похаживает да мозгами ворочает". Этот кичится своим толстым брюхом, кичится тем, что сам мало работает: "У меня должники все скосят, сожнут и в амбар положат". Этот кулак землей занимается так себе, между прочим, не расширяет хозяйства, не увеличивает количества скота, лошадей, не распахивает земель. У этого все зиждется не на земле, не на хозяйстве, не на труде, а на капитале, на который он торгует, который раздает в долг под проценты".

И батраки, и кулаки в чистом виде – явное меньшинство, считанные проценты от всего крестьянства. Это полюса, в направлении которых размывается основная масса крестьянства. Бедняки всё большую часть времени работают по найму, но ещё не забросили собственное хозяйство. Зажиточные крестьяне в горячую пору уже нанимают на помощь бедных соседей, а то

и содержат постоянного помощника, но и сами ещё работают впереди других. Принято считать, что в начале XX века зажиточные (богатые) хозяева составляли 20 % крестьян, бедняки – 50 %.

Оставшаяся треть – середняки. Средняк воплощает традиционный крестьянский идеал: он честно работает и твёрдо стоит на собственных ногах, ему не нужна помощь, он сам по хозяйству управляется. Однако эта группа сокращается.

Даже скудная зарплата пролетария, положению которого ужасались образованные современники, существенно превышала средний доход наемного работника в сельском хозяйстве (в 1901 г. – соответственно 197 и 62 рубля в год, в 1910 г. – 233 и 143 рубля). "Выталкивание" крестьян из деревни за счёт малоземелья сочеталось с их "вытягиванием" промышленностью, которая нуждалась в рабочих.

Новые технологии.

К началу XX века развитие агротехники дошло до того, что "усовершенствованные орудия" стали принадлежностью любого сколько-нибудь успешного хозяйства. В одной только Полтавской губернии в 1910 г. 5,5 тыс. частновладельческих хозяйств располагали десятками тысяч железных плугов, тысячами сеялок, жаток, веялок, сотнями паровых молотилок. За один только 1913 год российские заводы выпустили 739 тыс. плугов, 68,3 тыс. сеялок, 111,2 тыс. уборочных машин, 110,4 тыс. молотилок; показатели пятилетней давности при этом были превышены в 3–6 раз. Устойчивый сбыт имели в России также европейские и американские производители машин.

Крестьяне в пересчёте на десятину пашни оказывались обеспечены техникой не хуже помещиков. Но крупные экономии всё же играли ключевую роль в использовании самых современных технологий. Если в хозяйствах размером от 50 до 100 десятин 90 % всех молотилок работали на конном приводе и 90 % жаток относились к простейшему типу ("лобогрейки"), то в крупных имениях (латифундиях) площадью свыше 1000 десятин 96 % молотилок приводились в движение локобилем (паровой двигатель), 40 % жаток составляли передовые жнеи-сноповязалки.

Новые хозяева.

В 1887 г. дворяне держали в своих руках две трети всей частновладельческой земли (67%), в 1911 г. – меньше половины (44,5%). За то же время в 1,4 раза выросло землевладение купцов и почётных граждан, в 2,4 раза – крестьян и казаков. В 1911 г. крестьяне и купцы по совокупности имели больше земли (даже не считая надельную), чем дворяне. С учётом наделов площадь крестьянского землепользования к 1915 г. достигла 167,5 млн десятин; из них 47,7 млн десятин составляли земли в частной собственности отдельных крестьян, крестьянских товариществ и обществ.

Распространилась аренда помещичьей земли. Часть арендаторов составляли нуждающиеся крестьяне, которые не могли продолжать хозяйство без отрезков, потерянных ими по реформе 1861 г. Обычно эта аренда оплачивалась летними отработками в хозяйстве помещика. Но были среди арендаторов и зажиточные крестьяне, готовые выделить часть своих доходов для расширения хозяйства. Наконец, были арендаторы-предприниматели, которые снимали землю сотнями и тысячами десятин и вели хозяйство чужими руками.

Так постепенно подготавливалось вытеснение понятия "помещик" понятиями "земледелец" и "хозяин".

III. Инфраструктура рынка

Акционерные общества.

Экономический публицист пореформенной России Владимир Безобразов вспоминал 1855 и 1856 годы как апогей "коренного оживления" промышленности и коммерции в России. "И простые рабочие, и фабричные, и фабриканты, и купцы всюду говорили нам об этом времени: "Мы тогда озолотились"". В немалой степени это было связано с военными заказами и свежееотпечатанными деньгами, выброшенными на рынок в годы Крымской войны.

Самым привлекательным товаром для падкой на сенсации публики стали акции. За пятилетие 1856–1860 гг. была учреждена без малого сотня акционерных обществ: в полтора раза больше, чем за предыдущие 20 лет. До сих пор акционерные общества оставались экзотикой (например: Общество водолазной по Финскому заливу компании); теперь же большинство созданных обществ предназначалось для торгово-промышленных занятий. Это означало, что российская промышленность начала переход на акционерную форму. Её преимущество перед единоличной собственностью – то, что десять тысяч человек среднего достатка соберут больший капитал, чем один миллионер: такой капитал, без которого невозможно закупить современную технику.

За десять лет с 1863 по 1872 год сложилась и система частных кредитных учреждений. Наибольший вес (по сумме капиталов) имели здесь полсотни акционерных коммерческих банков. Именно они занимались кредитованием крупнейшей российской промышленности и размещением промышленных акций на рынке.

Со временем акции и облигации получали всё большее значение в российской экономической жизни. В годы следующего акционерного подъёма (1868–1872), создавалось уже до сотни компаний ежегодно, а на пике подъёма 1893–1899 гг. – более 300 компаний в год. Торговля ценными бумагами столь усилилась, что в 1901 г. правительство приняло особые правила для Фондового отдела Санкт-Петербургской биржи. В XX веке началось акционирование даже некрупных торговых и промышленных предприятий.

Акционерный принцип был необходимым организационным условием создания передовой крупной промышленности, и российская экономика вполне освоилась с ним на протяжении второй половины XIX века.

Железные дороги.

Общее для первых двух акционерных подъёмов – то, что львиная доля капиталов учреждённых обществ приходилась на общества, созданные для строительства железных дорог. В немалой степени это объяснялось политикой государства, руководители которого уже не сомневались в важности нового вида транспорта. Вопрос о железнодорожном строительстве ставился ребром: "Далее нам медлить невозможно, иначе мы лишимся многих рынков Европы для наших произведений [то есть производимых товаров] и можем утратить своё политическое значение".

Но денег на строительство в казне не было, и возможность собрать необходимые капиталы на российском рынке выглядела сомнительной. Поэтому в 1857 г. было учреждено Главное общество российских железных дорог, имевшее задачей привлечь капиталы с Запада. Предварительными переговорами с иностранными капиталистами руководил придворный банкир Александр Людвигович Штиглиц, вошедший в руководство общества. Предполагалось соединить железными дорогами три столицы (Санкт-Петербург, Москва, Варшава), два моря (Чёрное море – порт Феодосия, Балтийское – Либава) и хлебное Поволжье. Но из выпущенных акций ценой 75 млн руб. удалось продать едва более половины, и те за незначительным исключением – на российском рынке. Построив за четыре года лишь шестую часть запланированного, общество оказалось на грани краха. Программа строительства была резко сокращена, дело закончено за счёт казённых субсидий. Другие железнодорожные общества тоже действовали без особого успеха, вплоть до полного банкротства.

Сделав вывод, что частный рынок неспособен обеспечить Россию железными дорогами, правительство решило строить за счёт казны. Самый яркий пример такого рода – Московско-Курская дорога, выстроенная в 1864–1868 гг. Делом руководил главноуправляющий путями сообщения (с 1865 г. – министр путей сообщения), в прошлом инженер, Павел Петрович Мельников. Работы отчасти сдавались подрядчикам, отчасти выполнялись бесплатными руками солдат и арестантов. Дорога получилась дешёвой, но настолько "костоломной", что немедленно пришлось начинать дорогостоящие ремонты и переделки. Самостоятельное казённое строительство тоже показало себя неподходящим способом решения задачи.

Пришлось вернуться к идее частного строительства, сделав упор на льготы от казны, закрепляемые концессионным договором между государством и учредителем общества. Среди этих льгот – беспошлинный ввоз всех необходимых для строительства материалов и техники, а главное – государственная гарантия дохода по акциям и облигациям железнодорожных обществ на уровне доходности банковского вклада (4,5–5 % годовых). Если общество действовало успешно, акционеры получали больше. Если общество терпело убытки, то доход по "гарантированным ценным бумагам" оплачивался казначейством. Такова была приманка для покупателей акций. Практика показала, что ещё большую выгоду могут получить учредители. За счёт биржевых махинаций и удешевления строительства на каждой дороге наживались сотни тысяч, а то и миллионы рублей. Концессии немедленно стали объектом конкуренции, в которой большую роль играли личные связи.

Самый известный из "железнодорожных королей" эпохи "концессионной горячки" – Самуил Соломонович Поляков. Успех этого прежде незначительного содержателя почтовых станций во многом определялся случайным личным знакомством с Иваном Михайловичем Толстым. Став министром (почт и телеграфов), граф не отказал земляку в "мелкой услуге" и протектировал ему при получении первой концессии.

Десятки миллионов казённых рублей прилипли к рукам учредителей концессий, протежирующих им чиновников и многочисленных подрядчиков. Но Россия покрылась железнодорожной сетью. В 1855 г. совокупная длина российских железных дорог составляла 1 тыс. вёрст, 20 лет спустя – 19 тыс.

IV. Промышленные районы

Освобождение крестьян по-разному повлияло на промышленное развитие российских регионов.

Уральский район.

Сдал позиции Урал – металлургическая база дореформенной России. В абсолютных цифрах производство на Урале росло: с 1867 по 1902 г. – в 4 раза. Но доля региона сократилась: в 1867 г. здесь плавилось 65 % российского чугуна, в 1902 – лишь 28 %. Главное – сохранялись отсталые технологии. В начале 1870-х гг. на Урале не было ни одной доменной печи, действующей горячим дутьём (тогда как в Европе трудно было найти домну, действующую дутьём холодным). За счёт этого производительность труда не удалось существенно повысить, несмотря на замену приписных крестьян вольнонаёмными работниками.

Значительных новых заводов на Урале не возникло, а ветераны отрасли не смогли конкурировать с новыми заводами Европейской России. Урал сосредоточился на снабжении чугуном и железом восточных районов страны. Именно уральским железом в значительной мере (а после постройки Транссиба – полностью) снабжалась Сибирь.

Санкт-Петербургский район.

Другие старые промышленные районы Европейской России развивались более успешно. В каждом из них действовали предприятия разных отраслей, и всё же каждый имел особый облик. Лицо Санкт-Петербурга – машиностроение. Самый известный завод этого профиля был реконструирован в 1860-х годах Николаем Путиловым, почему впоследствии получил название Путиловского (с 1934 г. – Кировский). В 1868 году он необычайно быстро освоил производство прочных и дешёвых рельсов, затем начал выпускать также вагоны, пароходы, паровозы. Уже в 1870-е гг. российские паровозы производились не по западным чертежам, а по собственным разработкам. Со временем российские машиностроители освоили экспорт паровозов в Европу. Накануне Первой мировой войны Путиловский завод запустил производство самых совершенных в мире миномосцев; выполнял и другие военные заказы.

Московский район.

К числу крупнейших производителей паровозов и пароходов принадлежали также Коломенский и Сормовский заводы (Московский промышленный район). Главная же особенность этого района – текстильное производство, сильное здесь ещё с дореформенных времён. Самая известная фамилия в этой отрасли – Морозовы. За счёт Морозовских фабрик на месте двух посёлков вырос город Орехово-Зуево. Здесь располагалось самое известное предприятие Морозовых – Никольская мануфактура (традиционное для текстильных предприятий название "мануфактура" применялось и к фабрикам). После "Морозовской стачки" 1885 года (когда к управлению предприятием пришёл Савва Морозов) Никольская мануфактура стала не только крупнейшим текстильным предприятием, но и одним из самых благоустроенных по части условий труда.

Западный край.

Предприятия лёгкой и тяжёлой промышленности успешно развивались в Западном крае, особенно – в Польше. Варшава соперничала с Петербургом по части финансовой развитости (здесь велась биржевая торговля акциями). Из промышленных центров крупнейшим был стремительно растущий город Лодзь; хлопчатобумажные ткани местного производства доходили до Китая. Наличие в Польше собственных запасов угля (Домбровский бассейн) облегчало развитие металлургической промышленности.

В Риге с 1869 года действовал Русско-Балтийский вагонный завод (Руссобалт). Помимо пассажирских и товарных вагонов, он производил трамваи, с 1909 – также автомобили; здесь же произведены первые русские серийные самолёты ("Илья Муромец").

Бакинский район.

Новые районы промышленного развития оказались связаны с Югом. Ещё в 1850-е годы началась добыча нефти в районе Баку. Изначально этой добычей занимались отечественные предприниматели, среди них – Василий Кокорев, ранее сделавший имя и деньги на внедрении новой системы винных откупов. Поначалу дело двигалось медленно из-за системы нефтяных откупов: нефтеносные участки сдавались на короткие сроки, без долгосрочных капиталовложений

дело велось кустарно. Российская нефтедобыча стремительно отставала от американской, появившейся позже, но развивавшейся свободно (на начало 1870-х гг. Россия добывала в 40 раз меньше нефти).

В 1872 году откупную систему в нефтедобыче наконец отменили, аренда нефтяных земель стала долгосрочной. Промышленники немедленно начали заменять неглубокие нефтяные колодцы буровыми скважинами, вскоре на них появились паровые двигатели. В считанные годы добыча нефти увеличилась на порядок. Объём добычи 1881–1885 годов в 4,7 раза превзошёл показатель предыдущего пятилетия, в 27 раз – цифры 1-й половины 1870-х годов.

Сменились и действующие лица. В Баку пришли обрусевшие шведские предприниматели Нобели, отличавшиеся вниманием к техническим новинкам (например, нефтепровод вместо перевозки бочками). "Товарищество нефтяного производства братьев Нобель" ("Бранобель") в конце XIX века было явным лидером отрасли. Закавказские (а потом и кавказские) нефтяные месторождения позволили России соперничать с США за звание крупнейшего в мире производителя нефти.

Развивалась и нефтепереработка. Керосиновые лампы быстро вытеснили деревянную лучину. Другой продукт нефтяной промышленности – солярное топливо – использовалось в дизельных двигателях, которые Нобели стали производить первыми в России на специальном заводе "Людвиг Нобель" (будущий "Русский дизель").

Южный район.

Впечатляющую историю успеха являет южный промышленный район, включавший Донбасс и Южную Украину. Появление здесь тяжёлой промышленности связано с приходом опытного английского инженера и предпринимателя Джона Юза. В 1869 году Юз взял концессию (заключил договор с российским правительством) на создание на юге России рельсового завода. При этом англичанин выяснил, что Донецкий бассейн содержит не только уже известные залежи угля, но и прежде не разрабатывавшиеся месторождения железной руды. Это избавляло от необходимости возить уголь издалека и создавало отличные условия для металлургического производства. С 1873 года Юзовский завод работал по законченному металлургическому циклу – выплавка чугуна, производство железа, прокат рельсов. Все операции от добычи сырья и топлива до изготовления конечной продукции находились под единым управлением, что увеличивало устойчивость компании. Созданный вместе с заводом посёлок Юзовка (ныне – город Донецк) стал одним из крупнейших промышленных центров украинских губерний.

Но потребовалось целых два десятилетия, чтобы Донбасс занял место главной металлургической базы страны. В отличие от машиностроения, пореформенная металлургия долго не могла встать на путь успешного развития. Рельсы, вагоны и паровозы, выпускавшиеся российскими заводами, на 2/3 производились из импортного металла. Темпы роста российской металлургии не превышали нескольких процентов в год.

Правительство воспринимало это как проблему. В 1880 году собрали представителей чугуноплавильных и сталелитейных заводов: "Что делать?". Те ответили: повысить таможенные ставки, отменить покровительственные казённые заказы для избранных заводов, расширить сеть железных дорог.

Всё это было сделано. С 1883 года начался быстрый рост таможенных пошлин на чугун, железо, сталь, каменный уголь, машины, продукцию химической промышленности. Прекратились льготные заказы передельным заводам (переплавляющим чужой металл без производства собственного). К 1884 г. была построена Екатерининская железная дорога, соединившая Донбасс с богатейшими криворожскими месторождениями железных руд и давшая дополнительные выходы на железнодорожную сеть страны.

После этого на юге Украины началось строительство сразу нескольких новых заводов. Они вступили в строй к началу 1890-х годов. Мартеновские печи, бессемеровские конвертеры и другие передовые технологии обеспечивали высокое качество продукции; число и размеры плавильных печей и прокатных станов превосходили масштабы крупнейших уральских заводов.

Так частные капиталисты создали в Донбассе передовую промышленность после того, как государство создало инфраструктуру и благоприятный таможенный климат.

V. Переход количества в качество

Промышленный переворот.

Наряду с количественным развитием промышленности происходило и качественное. Новые производства росли в основном уже не за счёт мануфактур, а за счёт фабрик. Мускульная сила человека и привод, работающий от водяного колеса, сменялись паровым машинным двигателем.

Переход от преобладания мануфактуры к преобладанию фабрики в промышленности той или иной страны называется промышленным переворотом. В России этот переход к преобладанию машинного производства можно считать состоявшимся не раньше 70-х и не позже 90-х годов XIX века. В XX век Россия вступала уже с фабричной промышленностью.

Монополии.

Одна из характеристик новой промышленности – объединение предприятий в группы, как правило, включённые в единую производственную цепочку. Например: добыча угля – добыча железной руды – железоплавильный завод (сжигая уголь, он переплавляет железную руду в железо) – завод машиностроительный (использующий железные детали) – железная дорога (одновременно потребитель и перевозчик угля и металлических изделий). Иногда такого рода группы включали и банк или даже несколько банков, за счёт которых обеспечивалось финансирование проекта. Южноукраинский магнат Алексей Алчевский руководил двумя банками, угледобывающим и металлургическим предприятиями. Покровитель искусств Савва Мамонтов для развития своего железнодорожного дела приобрёл Невский судостроительный и механический завод в Петербурге и Гурьевский металлургический завод в Западной Сибири.

Компании Алчевского, Мамонтова и многих других разорились на рубеже веков. То было начало общеевропейского экономического кризиса 1900–1903 годов. Бурный рост производства, особенно стремительный в 1893–1899 годах, привёл к избытку промышленных товаров, которые стало труднее продать, и к нехватке капиталов, которые оказались уже "завязаны" в действующих предприятиях. Между тем предприниматели по-прежнему начинали новые дела, создавали новые компании в расчёте на привлечение новых средств. Пытаясь удержаться на плаву, хозяева предприятий вынуждены были снижать цены в борьбе за покупателя, иногда даже ниже себестоимости. Но долго существовать в таких условиях производство не может.

Выход был найден в создании монополий, хорошо известных по западному опыту. До кризиса Россия была знакома в основном с начальной стадией монополии: картель – договор производителей о единых ценах. В годы кризиса распространилась более высокая форма объединения: синдикат. Участники синдиката не просто договаривались о ценах, но отказывались от самостоятельной торговли продукцией. Всеми вопросами сбыта ведала головная контора.

В 1902 году появилось "Общество для продажи изделий русских металлургических заводов", более известное как "Продамет". Оно объединило крупнейшие заводы своей отрасли и 4/5 металлургического производства от Урала до Прибалтики, от Петербурга до Крыма. Штрафуя участников за превышение квоты производства, "Продамет" смог добиться роста цен при умеренном сокращении производства, тем самым обеспечивая выживание предприятий. Образование синдикатов, укрепление их роли в российской экономике продолжилось и после кризиса: "Продуголь", "Гвоздь", "Медь". Предприятия по производству резиновых изделий объединились под маркой "Треугольник". Крупная российская промышленность вышла на новый уровень организации.

Кооперация.

Новое появлялось и в жизни мелких производителей. Начало XX века (особенно годы между двумя российскими революциями) стало временем стремительного развития кооперации. Объединяя свои скромные капиталы и привлекая дополнительные займы, простые крестьяне и горожане (не предприниматели) объединялись в потребительские, сбытовые и кредитные кооперативы. Число кооперативов быстро достигло тысяч, кооператоры исчислялись миллионами.

Кооперативы начинали с того, что объединяли продажу производимых кооператорами товаров или закупки необходимых им материалов. Вскоре переходили к созданию собственных, кооперативных, складов, цехов, заводов. Особую знаменитость получили сибирские маслодельные кооперативы. Обычные мелкие деревенские хозяева, крестьяне, выступали здесь и поставщиками сырья, и совладельцами производства. Кооперативные заводы производили более половины всего сибирского масла, экспорт которого составлял 16 % мирового рынка сливочного масла. Вывозимое из Сибири масло по цене вдвое превосходило добываемое на восток от Урала золото. В 1907 году в г. Кургане появился Союз сибирских маслодельных артелей; в 1913 году он создал специальную фирму для торговли сибирским маслом за рубежом.

Стремительный рост кооперативов привёл к их централизации. В 1912 году во главе крестьянской кредитной кооперации встал Московский народный банк, в 1916 году появился всесибирский союз кооперативных союзов "Закупсбыт", на следующий год – подобное всероссийское объединение: "Центросоюз". Ещё раньше, в 1910 году, возник Центральный банк обществ взаимного кредита – учреждений, по духу и по существу своему близких к кооперации.

Общества взаимного кредита между двумя революциями росли столь стремительно, что их доля в кредитном рынке увеличилась, даже несмотря на быстрый рост операций акционерных коммерческих банков.

Начало XX века отчётливо показало, что "мелкое производство" и "отсталое производство" – не одно и то же.

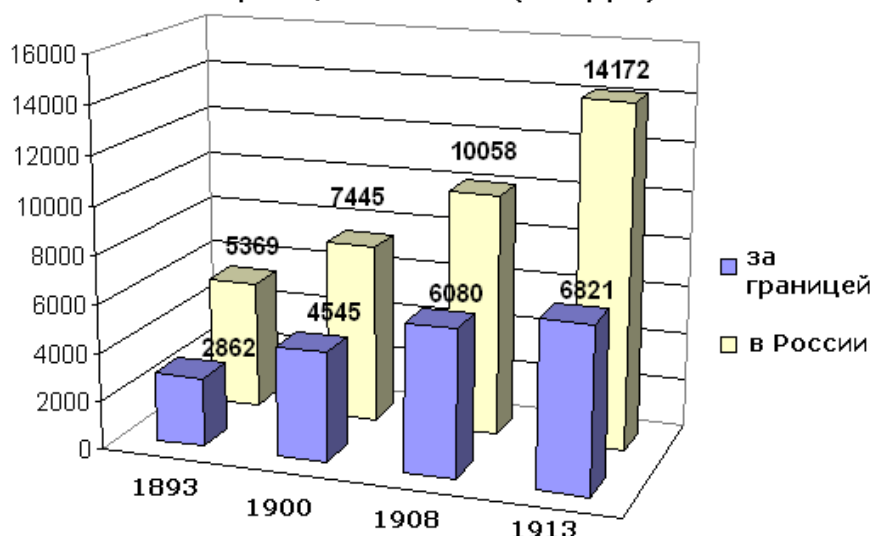
VI. Иностраный капитал

Много копий сломано историками по вопросу о роли иностранного капитала в дореволюционной России: находилась ли Россия в зависимости от иностранных капиталистов?

Одна из форм проникновения иностранного капитала в русскую промышленность – строительство здесь заводов иностранными компаниями. Яркий тому пример – американская фирма "Зингер", швейные машинки которой использовались десятилетиями даже при советской власти. Однако полностью иностранные предприятия на территории России и по численности, и по суммарному капиталу на порядок уступали российским.

Иностранцы покупали часть акций российских акционерных обществ, и это была вторая форма их проникновения в отечественную промышленность. Представленные на диаграмме цифры дают приблизительное представление о роли иностранного капитала. Участие иностранного капитала было значительным, но не преобладающим; в начале XX века наметилось его сокращение.

Российские ценные бумаги, размещённые за границей и в России (млн руб.)



Из 6,8 млрд иностранных вложений 1913 года лишь 1,2 млрд были направлены в частные бумаги; остальное по большей части – в государственные займы. В то же время внутри России частных акций и облигаций было размещено на 3,9 млрд руб. Полностью на отечественном капитале действовало мелкое, не акционированное производство.

VII. Государство: регулирование экономики

Ещё один ключевой для описания российской экономической системы вопрос связан с ролью государства. Она проявлялась двояко. Во-первых, государство вмешивалось в работу частных предпринимателей, выступало регулировщиком экономики.

Таможенные пошлины.

Уже в 1870-е годы стало ясно, что следует отказаться от льготных таможенных тарифов, установившихся к этому времени, и защитить отечественных производителей от иностранной конкуренции высокими сборами за импорт промышленных товаров. Со второй половины 1870-х годов министры финансов М.Х. Рейтерн, Н.Х. Бунге и И.А. Вышнеградский начали повышать таможенные тарифы, однако апогея протекционизм достиг при Витте. В начале 1890-х годов дело дошло даже до "таможенной войны" против Германии, которая пыталась заставить Россию снизить пошлины на ввозимые немцами машины, повышая пошлины на провоз через немецкую границу российского хлеба. Витте тогда удалось отстоять российский интерес.

Сталкиваясь с высокими (в десятки процентов) пошлины на промышленные товары, производимые в России, иностранцы отказывались от ввоза своих товаров, зато приходили к мысли об экспорте в Россию капитала (покупке российских акций). Такой подход Витте старался поощрять. Именно на привлечение иностранного капитала была направлена наиболее известная реформа Витте – золотовалютная.

Золотой рубль.

Эта реформа связана с идеей "свободного размена" – обязательного обмена государством ассигнаций (бумажных денег) на золотые или серебряные монеты (которые имеют ценность независимо от номинала). "Свободный размен" существовал накануне Крымской войны, но в её ходе было напечатано много ассигнаций, и у государства не хватило драгметаллов, чтобы поддержать свободный размен. Получилось, что монета и ассигнация с одинаковой надписью "один рубль" имеют на самом деле разную цену (к началу 1890-х годов установилось соотношение на уровне 2:3). Это подрывало доверие к устойчивости русского рубля, поэтому усилия министров, начиная с Рейтерна, были направлены на восстановление размена. Завершить долго готовившуюся реформу выпало Витте.

В 1895–1897 годах произошло долгожданное восстановление размена. Курс рубля не повысился (нежелательность колебаний курса валюты в любую сторону уже была известна). Но государство стало принимать от всех желающих российские бумажные рубли, выдавая в обмен золотые деньги. Таким образом правительство показало свою уверенность в устойчивости российских ассигнаций, что должно было усилить приток капиталов в Россию.

Объясняя цели и суть проведённой им реформы, сам Витте писал: "Благодаря установленному мной доверию заграничных сфер к русскому кредиту Россия получила несколько миллиардов <...> рублей иностранных капиталов. Нашлись люди, и теперь их немало, которые ставили и ставят мне это в вину. О глупость и невежество! Ни одна страна не развилась без иностранных капиталов".

Спасание частных предприятий.

Государство не раз приходило на помощь предприятиям, оказавшимся на грани краха, путём выдачи государственного заказа или даже кредита. Такие ссуды назывались неуставными – ведь по уставу Госбанк должен был кредитовать наиболее выгодные проекты; предприятия на грани краха к таковым не относятся. Отказ от этого ограничения был одним из главных мероприятий реформы Госбанка, проведённой в 1894 г.

Пример чрезвычайной государственной поддержки – реакция правительства на банкротство Московского коммерческого и ссудного банка, потерявшего 7 млн рублей из-за мошеннических операций его директоров. Во избежание паники среди вкладчиков Госбанк начал переучёт векселей от всех московских банков и выдачу кредитов под "вкладные билеты" разорившегося банка (из 40–50 %).

Накануне экономического кризиса 1900–1903 годов, когда уже начались перепады цен на бирже, по инициативе С. Ю. Витте появился "Биржевой красный крест". Это объединение из 15 крупнейших коммерческих банков действовало до 1911 года. Оно скупало акции предприятий, которые оказывались под угрозой вследствие спекулятивных колебаний курса (и продавало после того, как угроза предприятию миновала). Непосредственную работу выполняли коммерческие банки, источником капитала выступал Госбанк.

Не всякое кризисное предприятие получало поддержку Госбанка и Министерства финансов. Явно безнадёжные предприятия казной не финансировались. Харьковский акционерный земельный банк, на грани ликвидации купленный группой Рябушинских, государственную поддержку в виде льгот и кредитов получил, а группа предприятий Саввы Мамонтова – не получила.

Вмешательство в частное производство.

Принимая на себя ответственность за состояние дел частных предпринимателей, государство брало себе и право вмешиваться в их дела. Одно из проявлений этого вмешательства – разрешительный (а не явочный) принцип акционерного учредительства, сохранившийся вопреки ходатайствам предпринимателей до последних дней империи. Устав каждого нового общества, даже составленный в соответствии с официальным образцом, должен был утверждаться императором, что занимало, по меньшей мере, месяцы и не соответствовало ритму экономической жизни.

Начиная с 1872 года, принимались ограничительные законы для кредитных учреждений. Ограничивая число создаваемых банков, сумму вкладов и размер кредита на одного клиента, правительство иной раз искусственно сокращало операции банков. Затяжной кризис городских банков в 1880–1890-е годы стал следствием подобных ограничений.

Значительное государственное регулирование испытывали частные железные дороги. Конкуренция обществ, которые разрабатывали самые разные тарифы, дала два отрицательных результата. Во-первых, заниженные тарифы на перевозку товаров иной раз "съедали" протекционистское воздействие таможи. Во-вторых, иногда оказывалось дешевле везти товар не

прямым путём, а более длинным – что было непроизводительно с точки зрения интересов страны в целом. В ответ государство принялось само регулировать тарифы на частных железных дорогах. В 1889 году был специально создан Департамент железнодорожных дел во главе с Витте. Тогда же появились государственная монополия на тарифы, финансовый надзор за деятельностью железнодорожных обществ. Правительство соединило их в несколько крупных объединений, так чтобы исключить конкуренцию. Не было такой меры, которую государство не смогло бы провести с этими вроде бы независимыми предприятиями.

VIII. Государство: участие в экономике

Железные дороги.

Железные дороги стали той отраслью, где ярко проявилось не только участие государства в качестве "регулирующего движения", но и в качестве "участника движения".

В 1881 году выяснилось, что из 37 железнодорожных обществ только пять не требуют приплат правительства по гарантии. Долг компаний государству превысил 1 млрд рублей.

Ответом казны стало огосударствление дорог – принудительный выкуп их в казну одновременно со строительством новых уже за казённый счёт. Активно заниматься этим начал И. А. Вышнеградский, продолжил С. Ю. Витте. В итоге только с 1881 по 1894 год протяжённость российских железных дорог выросла с 21 тыс. до 32 тыс. вёрст, а дорог в казённой эксплуатации – с 57 вёрст до 17 тыс. вёрст. Государственное строительство только за 1892–1901 годы стоило более 1 млрд рублей (что соответствует годовому бюджету страны в середине 1890-х годов). К началу XX века в руках российского государства оказалось две трети железных дорог страны (в США – 50 %, в Германии – 93 %).

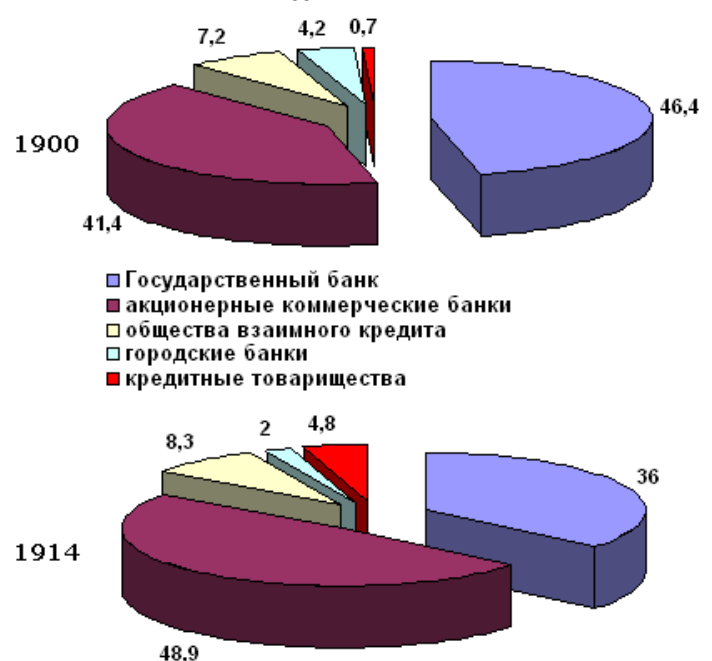
Венцом железнодорожного строительства Российской империи стала Транссибирская магистраль. Строить "Великий Сибирский путь" начали в 1891 году одновременно с Урала и из Владивостока. Двенадцать лет спустя открылось постоянное движение через Китай (по Китайско-Восточной железной дороге – КВЖД). 1916 – дата завершения строительства Транссиба: теперь от Петербурга до Владивостока можно было доехать, не покидая территории России.

Казённый кредит.

Особая роль государства в экономике объяснялась тем, что государство выступало крупнейшим капиталистом страны. Общим местом в работах экономистов и выступлениях предпринимателей начала XX века является мысль о нехватке в России собственных капиталов. Наглядное подтверждение этой мысли – повышенные в 1,5–2 раза против европейского уровня кредитные ставки. В этих условиях государственный бюджет оказывался исключительно важным источником промышленного развития.

Роль государства на рынке капиталов характеризует сравнение активов Государственного банка и других учреждений частного кредита. Даже несмотря на сокращение своей доли, Госбанк оставался на порядок мощнее, чем любой из самых крупных акционерных коммерческих банков.

Рынок коммерческого кредита в России, доли в %



Итак, дореволюционная российская экономика – это частные хозяева, частные предприятия. Но это и повышенная по сравнению с Европой роль государства. Кто же из них стал двигателем капиталистического развития страны – частник или государство? Ответ на этот вопрос важен не только для понимания дореволюционной России, но и для оценки тех изменений, которые произошли на протяжении всего XX века.