



РЕЦЕНЗИЯ НА МОНОГРАФИЮ:

НЕФЕДОВ С. А. Как Россия стала отсталой страной. Факторы формирования феномена промышленного отставания в России XIX века. – [б. м.] : Издательские решения, 2024. – 288 с.

THE REVIEW ON THE MONOGRAPH:

NEFEDOV S. A. How Russia Became a Backward Country. Factors of Formation of the Phenomenon of Industrial Backgrowth in Russia in the XIX century. – [b. M.]: Publishing solutions, 2024. – 288 p.

В. В. Запарий

*Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б. Н. Ельцина
(Екатеринбург, Россия), e-mail: vvzap@mail.ru*

Аннотация

Рецензия написана на книгу профессора С. А. Неведова, в которой он дает свою трактовку широко обсуждающейся в исторической и общественной литературе проблемы, связанной с устоявшимся мнением о том, что в XIX в. Россия стала отсталой страной, и рассматривает факторы формирования феномена промышленного отставания в России. Подробно занимаясь экономической историей нашей страны в последние десятилетия и являясь автором большого числа обобщающих трудов, он дает авторскую концепцию данного процесса, рассматривая ее в дискуссии с рядом авторов. Монография носит дискуссионный характер и заставляет по-новому взглянуть на сложившуюся давно научную проблему.

Ключевые слова: Россия в XIX в., промышленное отставание, причины, характер экономического развития.

V. V. Zapariy

*Ural Federal University named after the first President of Russia B. N. Yeltsin
(Ekaterinburg, Russia), e-mail: vvzap@mail.ru*

Abstract

The review is written on the book by Professor S. A. Nefedov, in which he gives his interpretation of the problem, widely discussed in the historical and social literature, associated with the established opinion that in the 19th century Russia became a backward country and examines the factors of formation of the phenomenon of industrial backwardness in Russia. Having studied the economic history of our country in detail in recent decades and having written a large number of general works, he gives his own concept of this process, examining it in a discussion with a number of authors. The monograph is of a debatable nature and makes one take a fresh look at a long-established scientific problem.

Keywords: Russia in the 19th century, industrial backwardness, reasons, nature of economic development.

В рамках проекта «Регион в контексте российской истории: ландшафты и акторы (концептуально-методологические и источниковедческие аспекты)» была опубликована монография С. А. Нефедова «Как Россия стала отсталой страной. Формирование феномена промышленного отставания России в XIX веке». Идея монографии возникла в связи с предложенным академиком РАН В. В. Алексеевым исследовательским проектом «Большие вызовы в истории имперской России (XVIII – начало XX вв.)».

В Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации в качестве одного из приоритетов заявляется обеспечение «возможности эффективного *ответа* российского общества на *большие вызовы* с учетом взаимодействия человека и природы, человека и технологий... в том числе применяя методы гуманитарных и социальных наук»¹. Проблема вызовов, с которыми встретила Россия, не нова и не является чем-то специфическим для XXI в. В связи с этим возникает задача анализа *больших вызовов*, которым на протяжении последних веков противостояло российское общество, и осмысления ответов, которые оно дало на эти вызовы.

Большой вызов XIX в. – это была промышленная революция, пришедшая в Россию с Запада и принесяшая с собой целый комплекс проблем, на которые нужно было дать ответ. Важнейшим компонентом этого вызова было военное давление западной цивилизации – и ответ подразумевал создание современной военной промышленности, что было невозможно без развития металлургии и машиностроения.

С. Коткин контрастно обозначил встававшие перед страной альтернативы: «Либо в вашей стране будет современная сталелитейная и оружейная промышленность с необходимым для нее массовым образованием, наукой и всем, что их обеспечивает... либо к вам без спроса явятся те, у кого все это уже появилось»². В этом контексте важную роль играет анализ развития уральской металлургии и выявление факторов и обстоятельств, препятствовавших этому развитию.

Методологической основой исследования является один из вариантов теории модернизации, так называемый акторный подход, предложенный известным российским специалистом в области методологии членом-корреспондентом РАН И. В. Побережниковым. Этот подход рассматривает процесс модернизации в контексте взаимодействия различных акторов, при этом под актором может подразумеваться как индивид, так и группа лиц, социальная страта, организационная структура, предприятие, общественное движение и т. д. При этом отмечается, что действия индивидуальных акторов могут определяться субъективными установками и даже случайными влияниями³. Таким образом, вопрос о том, какие силы и каким образом препятствовали индустриализации России, может быть переформулирован в вопрос о роли различных акторов в процессе индустриализации.

И. В. Побережников уделяет большое внимание рассмотрению процессов диффузии идей и инноваций. В частности, отмечается, что «индустриализация, развернувшая первоначально в Великобритании во второй половине XVIII в. также осуществлялась во многом в результате диффузии, а не независимого развития в рамках отдельных сообществ»⁴.

Механизм диффузии инноваций в XVIII–XIX вв. был подробно описан в известной работе Е. В. Алексеевой. Он включает такие каналы, как военные действия, ди-

¹ Указ Президента Российской Федерации от 28.02.2024 г. № 145 «О Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации». URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/50358> (дата обращения: 04.01.2024).

² Цит. по: Дерлугьян Г. Как побитый жизнью грузин Сталин стал эталонным диктатором. URL: <https://gorky.media/reviews/kak-pobityj-zhiznyu-gruzin-stalin-stal-etallonnyj-diktatorom/>

³ См.: Акторы российской имперской модернизации (XVIII – начало XX в.): региональное измерение / отв. ред. И. В. Побережников. Екатеринбург, 2016. С. 22–27.

⁴ Побережников И. В. Переход от традиционного к индустриальному обществу. М., 2006. С. 20.

пломатия, торговля, обучение, деловые поездки, печать и т. д.⁵ Таким образом, важно проследить, каким образом диффузия идей влияла на поведение различных акторов, в особенности индивидов, в процессе российских реформ.

XIX в. известен в экономической истории как период перехода от традиционного общества к индустриальному. Это было время промышленной революции, когда западноевропейские страны и США совершили резкий экономический скачок, намного опередив в промышленном развитии остальной мир. Этот феномен получил название Великого расхождения. Вплоть до конца столетия Россия оставалась на периферии промышленной революции, а к 1880-м гг. отставание приняло драматический характер. Наиболее выразительным показателем это отставания было производство металла, который в то время считался «хлебом промышленности».

Действительно, если брать общий объем производства, то в 1800 г. по выплавке чугуна Россия лишь немного уступала Англии; в 1825 г. она еще опережала США и Германию (в границах 1880 г.). Отставание резко проявилось к концу правления Николая I, к 1855 г. Германия и США по выплавке чугуна уже намного опередили Россию, отставание от Франции было трехкратным, а от Англии – двенадцатикратным! В 1880 г. в России производилось в 9 раз меньше металла на душу населения, чем во Франции, в 12 раз меньше, чем в Германии, в 15 раз меньше, чем в США, и в 47 раз меньше, чем в Англии.

Обобщающим показателем промышленного развития является доля промышленных рабочих в самодеятельном населении. В 1860 г. в русской фабричной промышленности было занято 1,8 % населения; к 1900 г. эта доля увеличилась только на 0,9 % и равнялась 2,7 %. В западных странах промышленные рабочие составляли не менее четверти населения, а даже в Англии – 74 %.

Каковы были причины этого отставания в индустриализации? Выдающийся экономист М. И. Туган-Барановский полагал, что причиной отставания тяжелой промышленности было крепостное право и протекционистская политика министров Николая I⁶. Напротив, многие современники считали, что причиной этого явления является отказ от протекционизма и резкое понижение таможенных тарифов в 1857 г., сделавшее неконкурентоспособной продукцию российских заводов и мануфактур⁷. Однако сторонники свободной торговли отрицали негативное влияние фритредерской тарифной политики⁸.

Историки XX в. отчасти соглашались с влиянием «крепостнических пережитков». А. Гершенкрон писал, что «авторы российской реформы либо считали индустриализацию нежелательной, либо относились к ней в лучшем случае с полным равнодушием...»⁹. Д. Аджемоглу и Дж. А. Робинсон утверждают, что под угрозой потери политической и экономической власти российское правительство активно сопротивлялось индустриализации¹⁰. Но авторы не дают пояснений, каким образом российские элиты сопротивлялись индустриализации, в каких формах выражалось это сопротивление.

Современные российские историки уклоняются от ответа на вопрос о причинах отставания. Л. В. Куприянова считает, что развитие шло своим чередом, а сме-

⁵ См.: Алексеева Е. В. Диффузия европейских инноваций в России (XVIII – начало XIX в.). М., 2007.

⁶ Туган-Барановский М. И. Избранное. Русская фабрика в прошлом и настоящем. М., 1997. С. 138–139.

⁷ См., например: Мевюс А. Ф. Будущность горнозаводского промысла на Юге России. СПб., 1867; Скальковский К. А. Наши государственные и общественные деятели. СПб., 1890.

⁸ См., например: Бушен А. Сборник сведений по вопросам о снабжении русских железных дорог рельсами, подвижным составом и прочими принадлежностями. СПб., 1876; Радциг А. А. Железодельная промышленность всего света. СПб., 1900.

⁹ Гершенкрон А. Экономическая отсталость в исторической перспективе. М., 2015. С. 148–149.

¹⁰ См.: Аджемоглу Д., Робинсон Дж. А. Почему одни страны богатые, а другие бедные. Происхождение власти, процветания и нищеты. М., 2016. С. 74.

на тарифной политики в 1880-х гг. была вызвана не осознанием катастрофического отставания, а финансовым кризисом и фискальными нуждами правительства¹¹. Б. Н. Миронов полагает, что «экономика, общество... особенно в пореформенное время, достаточно успешно развивались»¹².

Лишь В. В. Алексеев и Д. В. Гаврилов, авторы фундаментальной монографии об уральской металлургии, в общем плане указывают на то, что отставание в металлургии было вызвано тем, что правительство, Горный департамент и горнозаводчики «не смогли выработать правильную стратегию развития российской металлургии на длительный срок, не приняли энергичных мер к внедрению новых технических открытий»¹³.

Таким образом, вопрос о конкретном механизме формирования феномена отсталости остается непроясненным. Какие силы и каким образом препятствовали индустриализации России?

Современные экономисты с применением математических методов доказывают, что драйвером промышленной революции было строительство железных дорог. Это было очевидно уже в середине XIX в. Комиссия для изыскания средств к развитию железного производства в России, созданная в 1852 г., пришла к выводу, что причиной медленного развития металлургии является недостаточный спрос на железо внутри страны, что при наличии спроса со стороны железных дорог производство может быть увеличено в достаточном объеме. В 1855 г. в России насчитывалось 1 004 км железнодорожных путей, во Франции – 4 536, в Германии – 7 540, в Англии – 12 914 км. Железные дороги создавали основной спрос на продукцию металлургии и машиностроения. Металлурги не могли выплавлять больше чугуна, чем требуется. В итоге, соответственно размерам железнодорожного строительства, в России производилось в 3 раза меньше металла, чем во Франции, и в 12 раз меньше, чем в Англии.

В исследовании показано, что причина обозначившегося к середине XIX в. промышленного отставания России заключалась не в крепостном праве и не в таможенном протекционизме, а в неверной железнодорожной политике. Акторный подход демонстрирует, насколько важную роль может играть деятельность отдельных политических акторов в формировании этой политики. Результат этого взаимодействия определялся не только групповыми акторами, сословиями и классами, но и – часто субъективной – позицией индивидуальных акторов.

В первую очередь речь идет об императоре Николае I, министре финансов Е. Ф. Канкрине и главноуправляющем путей сообщения К. Ф. Толе, которые не понимали важности строительства железных дорог для развития промышленности и технического прогресса. Во вторую очередь речь идет о генерал-инженерах из Корпуса путей сообщения, которые обосновывали сравнительную рентабельность водных путей сообщения в то время как их французские коллеги видели перспективу железнодорожного строительства.

Как показано в исследовании, многие возможности были упущены по причинам субъективного характера. Между тем возможности имелись: в России были капиталы, которые можно было бы направить на строительство железных дорог. Эти капиталы принадлежали по большей части помещикам, которые держали деньги в государственных банках («кредитных установлениях»). Банки давали 4 % по вкладу, и в стране, где практически не было акций, это был самый простой и выгодный способ хранения и приумножения денег.

¹¹ *Куприянова Л. В.* Таможенно-промышленный протекционизм и российские предприниматели (40–80-е годы XIX века). М., 1994. С. 87.

¹² *Миронов Б. Н.* Благополучие населения и революции в имперской России: XVIII – начало XX века. М., 2010.

¹³ *Алексеев В. В., Гаврилов Д. В.* Металлургия Урала с древнейших времен до наших дней. М., 2008. С. 409.

В 1852 г. российские банки имели на хранении капитал в 773 млн руб. – больше, чем все банки Лондона. Но лишь незначительная часть этих средств использовалась для кредитования коммерческих операций; создание акционерных компаний было затруднено, и железные дороги строились на государственные средства. Правительство препятствовало оттоку средств из государственных банков потому, что основная их часть (помимо ипотечных кредитов помещикам) предназначалась для негласных займов казне.

Причиной такого положения был хронический дефицит бюджета из-за огромных военных расходов. Это была плата за великодержавные амбиции николаевской России, имевшей армию, превосходящую по численности объединенные армии Пруссии и Австрии. В годы Крымской войны из этих банков было негласно позаимствовано еще 229 млн руб., и общая сумма долгов казны достигла 521 млн руб. Иными словами, деньги, которые могли бы быть использованы на строительство железных дорог и развитие промышленности, были растрачены на содержание в мирное время огромной армии, а потом на Крымскую войну. При этом, как показывают некоторые историки, эта война не была фатально predetermined, и при менее амбициозной политике ее можно было бы избежать.

Отставание в развитие металлургии и машиностроения имело не только количественный, но и качественный характер. Это роковым образом сказалось во время Крымской войны. Уральские заводы не могли наладить производство ствольной стали (ленточного дамаска) для нарезных ружей (штурцеров). Гладкоствольные ружья русских солдат имели прицельную дальность в 4 раза меньше, чем у английских штурцеров «Энфилд». Это позволяло неприятелю издали расстреливать атакующие русские колонны. Еще более разительным было превосходство противника на море. Русский парусный флот не мог противостоять паровым линейным кораблям противника и был затоплен в Севастопольской бухте.

Последствия поражения в войне были тяжелыми: дипломатическое давление победителей заставило новые власти отказаться от поддержки основных отраслей промышленности. Требования Наполеона III передавались через его посланника графа Шарля де Морни и нашли понимание у председателя Тарифного комитета «гражданина мира» Л. В. Тенгоборского. Таким образом, был принят тариф 1857 г., намного уменьшивший таможенные пошлины; а затем ввоз чугуна и железа стал практически беспошлинным.

Дипломатическое давление подкреплялось мощной идеологической экспансией. Диффузионистская теория гласит, что военное поражение приводит к перениманию не только военной техники, но и идеологии противника. Англия энергично пропагандировала либеральные идеи, частное предпринимательство и свободную торговлю. В пропаганде «фритрейда» непосредственно участвовал английский консул Т. Митчель, а его помощниками были задававшие «экономические обеды» либеральные бюрократы Н. А. Милютин, Д. А. Оболенский, Е. И. Ламанский, А. И. Бутовский, Ф. Г. Тернер и др.

К этой активной группе примыкали высокие сановники: главноуправляющий путями сообщения К. В. Чевкин, князь А. Ф. Орлов, министр иностранных дел А. М. Горчаков, великий князь Константин Николаевич. Большинство изданий («Русский вестник», «Отечественные записки», «Современник» и т. д.) выступали на стороне пропагандистов свободной торговли.

В исследовании показано, что одним из активных воздействующих на экономическую политику акторов была группировка либеральных бюрократов. Она пользовалась поддержкой так называемых достаточных классов – граждан, которые могли покупать импортные потребительские товары и были заинтересованы в снижении цен при свободной торговле. Либералам противостояли бюрократы-«государственники» (министры путей сообщения П. П. Мельников, министр финансов А. М. Княжевич) и протестовавшие против «фритрейда» промышленники. Среди последних преобладали московские хлопчатобумажные фабриканты-славянофилы (А. П. Шипов, Т. С. Морозов, И. А. Лямин и др.).

Диффузия либеральных идей была процессом, охватившим всю Европу. В 1860 г. фритредеры достигли решающего успеха, добившись подписания договора Кобдена – Шевалье, открывшего для свободной торговли Францию, а затем большинство европейских стран. Вскоре после этого А. М. Княжевича сменил на посту министра финансов М. Х. Рейтерн, и экономическая политика правительства приобрела ярко очерченное либеральное направление. По инициативе М. Х. Рейтерна в 1866 г. была принята концессионная программа строительства железных дорог частными обществами; государственные дороги приватизировались. Протестовавший против такой политики П. П. Мельников был вынужден подать в отставку.

Железнодорожные общества получали право на распространение своих акций и облигаций, по которым правительством гарантировался установленный (обычно 5 %) дивиденд. Часть облигаций поступала в специальный фонд из железнодорожного фонда, который пополнялся за счет зарубежных займов и из которого общества получали средства на строительство дорог. Сметы были завышенными, контроль практически отсутствовал, и концессионеры строили дороги «вчерне», «на живую нитку», получая огромные барыши за счет «сэкономленных» против сметы средств.

Такой порядок послужил почвой для распространения коррупции. Чтобы получить концессию, учредители давали «влиятельным лицам» взятки, которые подчас исчислялись миллионами рублей. «Влиятельные лица» не только протезировали концессионерам, но и препятствовали установлению какого-либо порядка в железнодорожном деле.

Группа «влиятельных лиц» была еще одним важным актором формирования экономической политики. Из наиболее известных персонажей в нее входили управляющий Государственным банком Е. И. Ламанский, министр почт и телеграфа И. М. Толстой, великий князь Николай Николаевич, министр двора граф А. В. Адлерберг, фаворитка императора княжна Е. М. Долгорукова. Много говорили о коррумпированности высших чиновников Министерства финансов. Наконец, обвинения раздавались в адрес императора Александра II.

В связке с «влиятельными лицами» действовала группа «железнодорожных королей», за взятки получавших концессии и подряды. Наиболее известными из них были П. Г. фон Дервиз, К. Ф. фон Мекк, С. С. Поляков, П. И. Губонин. Князь Мещерский писал: «Никто не мог понять, почему такие люди, как Мекк, Дервиз, Губонин, Башмаков и прочие, которые не имели, во-первых, ни гроша денег, а, во-вторых, никаких инженерных познаний, в два-три года делались миллионщиками»¹⁴.

Железнодорожные общества получали право на беспошлинный ввоз железнодорожного оборудования, в том числе рельсов. Английские рельсы были примерно вдвое дешевле уральских. До недавнего времени считалось, что при беспошлинном импорте уральские заводы не могли конкурировать с английскими и именно поэтому заказы уходили за границу, а уральская металлургия стагнировала. Говорилось также о трудностях доставки металла в отсутствие железных дорог и об отсутствии перспектив у древесноугольной уральской металлургии.

Однако проведенное исследование показало, что в действительности продукция уральских заводов была конкурентноспособной. Благодаря легирующим примесям в железной руде рельсы из уральского металла были намного прочнее английских и намного выгоднее в эксплуатации. Если бы рыночная экономика функционировала нормально, то заказы оставались бы в России. Это были огромные деньги, можно было увеличить производство, освоить новую технику, построить железную дорогу на Урал и упростить доставку металла.

¹⁴ Цит. по: Берлин П. А. Русская буржуазия в старое и новое время. М., 1922. С. 118.

Заказы уходили на Запад потому, что наживавшиеся на «экономии» концессионеры покупали самые дешевые и некачественные английские рельсы. Они получали сиюминутную прибыль, а дальнейшее их не интересовало. Разумеется, построенную «вчерне» дорогу приходилось постоянно ремонтировать, она не давала дохода, но акционеры не оставались внакладе: 5 % годового дохода по акциям и облигациям обеспечивала казна.

Конечно, уральские заводы испытывали целый комплекс трудностей, в том числе связанных с ростом заработной платы, наличием посессионного права, накладными расходами на содержание населения и т. д. Но в итоге, при всех этих проблемах, при всей своей технической отсталости уральская металлургия была все же конкурентоспособной – за счет высокого качества железной руды. Ей не давала развиваться коррупция, скрывавшаяся за личиной «свободного рынка».

В 1866–1875 гг. на русских заводах было произведено 19,4 млн пудов рельсов, из них 14,3 млн – на передельных заводах, переплавлявших старые рельсы. 4,2 млн рельсов было произведено на Нижнесалдинском заводе, который, несмотря на неблагоприятные условия «концессионной лихорадки», все же получал небольшие частные заказы железнодорожных обществ. Но подавляющая часть частных заказов уходила за границу, в 1866–1875 гг. было импортировано 107,4 млн пудов английских и бельгийских рельсов.

Подводя итоги исследования, можно констатировать, что причины российской отсталости имели двойственный характер. Драйвером промышленного подъема в странах Запада было широкомасштабное железнодорожное строительство. Однако при Николае I строительство железных дорог было стеснено нехваткой средств, которые аккумулировались правительством для финансирования великодержавной политики. После смерти Николая I к власти пришли либеральные министры, делавшие ставку на привлечение иностранных капиталов. Они использовали концессионную систему, которая в условиях коррупции и отсутствия контроля превратилась в средство обогащения концессионеров путем экономии на строительных расходах.

Хотя уральские рельсы были выгоднее в эксплуатации, концессионеры приобретали дешевое английское оборудование; российская промышленность оставалась без заказов и stagnировала. После 1887 г. резкое увеличение таможенных тарифов заставило предпринимателей покупать железнодорожное оборудование в России. Началось бурное развитие российской промышленности. Уральская металлургия увеличила производство в 4 раза, показав, что она была способна к росту и в 1860-х гг. Однако порочная экономическая политика прошлого привела к тому, что упущенное время так и не удалось догнать.

Поступила 03.03.2025.

Сведения об авторе

Запарий Владимир Васильевич – доктор исторических наук, профессор, профессор кафедры истории России Уральского федерального университета имени первого Президента России Б. Н. Ельцина (Екатеринбург, Россия). Сфера научных интересов: металлургия, техника. Автор более 1 000 научных и учебно-методических работ. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9558-4173>.

E-mail: vvzap@mail.ru

Submitted 03.03.2025.

About the author

Vladimir V. Zapariy – Doc. Sci. (History), Professor, Department of History of Russia, Ural Federal University named after the First President of Russia B. N. Yeltsin (Ekaterinburg, Russia). Research interests: metallurgy, engineering. The author of 1 000 scientific and educational works. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9558-4173>.

E-mail: vvzap@mail.ru