

РАЗВИТИЕ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ
В XIX — НАЧАЛЕ XX ВЕКА
THE DEVELOPMENT OF RUSSIAN ECONOMY
AT THE TURN OF THE 20th CENTURY

DOI 10.15826/izv2.2022.24.1.011
УДК 94(470)“1855/1865” + 330(09) +
+ 625.1(09) + 338.24.021.8

С. А. Нефедов
Институт истории и археологии УрО РАН
Екатеринбург, Россия

**ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ
СТРОИТЕЛЬСТВО В ПРАВЛЕНИЕ АЛЕКСАНДРА II (1855–1865)**

Статья посвящена анализу экономической политики российского правительства в 1855–1865 гг. в контексте мир-системной теории И. Валлерстайна. Середина XIX в. была временем расширения мир-системы Модерна, когда промышленно развитые страны «центра» втягивали в мировой рынок аграрные страны в качестве поставляющей сырье «периферии». После поражения в Крымской войне Россия стала объектом давления со стороны «центра», носившего как дипломатический, так и идейный характер (в виде приобретающего популярность фритридерского направления экономической мысли). С другой стороны, российские землевладельцы были заинтересованы в поставках зерна на мировой рынок; это требовало строительства «вывозных» железных дорог из внутренних районов к морским портам.

Включение в мир-систему позволяло привлечь к строительству дорог иностранный капитал, однако условием такого привлечения был отказ от протекционизма. В 1857 г. правительство пошло на резкое уменьшение таможенных пошлин. Импорт дешевого металла и железнодорожного оборудования лишил заказов российские заводы. В то время как на Западе железнодорожное строительство было драйвером развития промышленности, российская промышленность была лишена этих стимулов и все более отставала от стран «центра».

Однако отказ от протекционизма не помог привлечь иностранные инвестиции. Созданное с участием французских банкиров «Главное общество российских железных дорог» не смогло распространить свои акции на Западе. Неудачные меры по распространению этих акций в России вызвали падение курса кредитного рубля, а дальнейшие попытки стабилизировать курс привели к тяжелым финансовым потерям. В результате строительство «вывозных» дорог и окончательное вхождение России в мировой рынок было отсрочено на десять лет.

© Нефедов С. А., 2022

Ключевые слова: Иммануил Валлерстайн; мир-системный анализ; свобода торговли; Россия; XIX век; экономическая отсталость; экономические реформы; железнодорожное строительство; промышленность

Цитирование: *Неведов С. А.* Экономическая политика и железнодорожное строительство в правление Александра II (1855–1865) // Известия Уральского федерального университета. Сер. 2: Гуманитарные науки. 2022. Т. 24, № 1. С. 165–180. <https://doi.org/10.15826/izv2.2022.24.1.011>

Поступила в редакцию: 11.01.2021

Принята к печати: 25.01.2022

Sergei A. Nefedov

*Institute of History and Archaeology, UB of the RAS
Ekaterinburg, Russia*

ECONOMIC POLICY AND RAILWAY CONSTRUCTION UNDER ALEXANDER II (1855–1865)

This article analyses the economic policy of the Russian government between 1855 and 1865 in the context of Immanuel Wallerstein's World Systems Theory. The mid-nineteenth century saw an expansion of the modern world system, when the industrialised countries of the "centre" pulled the agrarian countries into the world market as the "periphery" supplying raw materials. Following its defeat in the Crimean War, Russia became an object of pressure from the "centre", which was both diplomatic and ideological in nature (in the form of an increasingly popular principle of free trade). On the other hand, Russian landowners were interested in supplying grain to the world market; this required "export" railways from the interior to the seaports to be constructed.

Inclusion in the world system made it possible to attract foreign capital to the construction of roads, but only on condition of rejecting protectionism. In 1857, the government drastically cut customs duties. The import of cheap metal and railway equipment deprived Russian factories of orders. While in the West railway construction was the driving force of industrial development, the Russian industry was deprived of these incentives and increasingly lagged behind the countries of the "centre".

However, abandoning protectionism did not help attract foreign investment. The Principal Society of Russian Railways, created with the participation of French bankers, was unable to spread its shares in the West. Unsuccessful measures to spread these shares in Russia caused a drop in the rate of the credit rouble, and further attempts to stabilise the exchange rate led to heavy financial losses. As a result, the construction of export roads and the final entry of Russia into the world market was delayed by a decade.

Keywords: Immanuel Wallerstein; world systems analysis; freedom of trade; Russia; nineteenth century; economic backwardness; economic reforms; railway construction; industry

For citation: Nefedov, S. A. (2022). Ekonomicheskaja politika i zheleznodorozhnoe stroitel'stvo v pravlenie Aleksandra II (1855–1865) [Economic Policy and Railway Construction under Alexander II (1855–1865)]. *Izvestiya Uralskogo federalnogo universiteta. Seriya 2: Gumanitarnye nauki*, 24(1), 165–180. <https://doi.org/10.15826/izv2.2022.24.1.011>

Submitted: 11.01.2021

Accepted: 25.01.2022

Историки называют XIX в. периодом «Великого расхождения» — это было время, когда страны Запада, вырвавшись вперед в экономическом развитии, оставили далеко позади остальной мир. Вплоть до конца столетия Россия оставалась на периферии этого развития, а к 1880-м гг. отставание приняло драматический характер. Наиболее выразительным показателем это отставания было производство металла. Выплавка металла характеризовала уровень производства машин, промышленного и транспортного оборудования, а также производство вооружения. Она отражала не только уровень технического развития, но и уровень обороноспособности страны.

Выплавка чугуна, млн т*

Страна	1800	1825	1835	1845	1855	1865	1880
Англия	0,16	0,59	1,00	1,50	3,30	4,90	7,50
США	0,04	0,08	0,22	0,57	0,71	0,84	3,90
Германия	—	0,04	0,14	0,18	0,42	0,99	2,70
Франция	—	0,20	0,30	0,44	0,85	1,20	1,70
Россия	0,12	0,16	0,17	0,19	0,27	0,30	0,45

* Источник: [Мендельсон, т. 2, с. 523–524, 578, 734].

В 1800 г. по выплавке чугуна Россия лишь немного уступала Англии, в 1825 г. она еще опережала США и Германию (в границах 1880 г.). Однако к 1880 г. ситуация кардинально изменилась: теперь в России производилось металла в 6 раз меньше, чем в Германии, в 9 раз меньше, чем в США, и в 17 раз меньше, чем в Англии.

Каким образом, почему Россия стала отставать в промышленном развитии — в особенности в тяжелой промышленности? Отставание резко проявилось уже к концу правления Николая I, к 1855 г. Германия и США по выплавке чугуна намного опередили Россию, отставание от Франции было трехкратным, а от Англии — двенадцатикратным! К 1865 г. положение еще более ухудшилось. Почему это произошло?

В историографии имеются работы, посвященные отдельным аспектам этой проблемы: финансовому вопросу [например: Блюх, 1882; Мигулин] железнодорожному строительству [например: Блюх, 1878; Кислинский; Лизунов;

Соловьева, 1975], таможенной политике [например: Лодыженский; Струве], экономическим циклам [например: Мендельсон]. Многотомные исследования Блюха, Мигулина, Мендельсона содержат огромные массивы не подвергавшейся до сих пор сомнению статистической информации; столь же обширные исследования Кислинского и Лодыженского передают содержание многочисленных архивных источников (часть которых не дошла до нашего времени); те и другие представляют собой вполне надежную источниковую базу. Анализ достоверности этих источников был проведен в ряде позднейших работ [Лизунов; Елютин; Соловьева, 1975].

Однако при всем богатстве и многообразии материала до сих пор отсутствуют исследования, которые рассматривали бы проблему комплексно и позволили бы восстановить цепочку причинно-следственных связей, обусловивших неудачу проводившейся в этот период экономической политики. Это в значительной степени обусловлено методологическими проблемами. Большинство отмеченных выше работ написано еще в XIX в.; их авторы были лишены возможности применения компаративного анализа, сравнения экономических процессов в России с процессами, происходившими позже в развивающихся странах. С другой стороны, в работах советского периода попытки проанализировать причины экономического отставания наталкивались на ограниченные объяснительные возможности марксистской идеологии. Так, богатая фактическим материалом работа А. М. Соловьевой в части выводов демонстрирует очевидную слабость аргументации. Соловьева видела искомую причину в сохранении «крепостнических пережитков» и цитировала В. И. Ленина, который утверждал, что «чем больше земли получили бы крестьяне при освобождении... тем быстрее, шире и свободнее шло бы развитие капитализма в России» [Соловьева, 1990, с. 268; Ленин, с. 536]. Но в другом месте она утверждала, что именно недостаточность полученных при освобождении наделов заставляла крестьян идти на заводы и опять же цитировала Ленина, писавшего, что «русский капитализм не мог бы никогда развиваться до современной высоты... если бы экспроприация мелких производителей не создавала многомиллионной массы наемных рабочих» [Соловьева, 1990, с. 194; Ленин, с. 584].

Что касается исследований постсоветского времени, то в них рассматривались лишь частные вопросы железнодорожного строительства или финансовой политики [Елютин; Лизунов; Мачерет]. Авторы этих работ не ставили перед собой задачу выяснения причин формирования феномена экономической отсталости России; применительно к периоду 1855–1865 гг. эта проблема рассматривается в данной статье впервые.

Необходимо отметить, что теоретическая проблема «Великого расхождения» стала объектом исследования лишь во второй половине XX в.; она представлена, например, в переведенных на русский язык работах Р. Аллена, И. Валлерстайна, Д. Аджемоглу и Дж. А. Робинсона [Аллен; Валлерстайн; Аджемоглу, Робинсон]. Однако авторы широкомасштабных теоретических исследований уделяли

лишь минимальное внимание истории России, обосновывая свои концепции на материале других стран.

Таким образом, возникает задача рассмотрения проблемы происхождения отсталости России с опорой на современные методологии. Представляется, что наиболее перспективным является использование теории мир-систем И. Валлерстайна. Согласно этой теории, мир-система Модерна состояла из промышленно развитых стран «центра», которые снабжали промышленными товарами аграрную «периферию», получая в обмен сырье и продовольствие. В XIX в. происходило расширение мир-системы, при котором «центр» втягивал в товарообмен новые страны из «внешней сферы» европейского мира, причем правила товарообмена внедрялись «в определенном смысле насильственно», путем дипломатического или военного давления [Валлерстайн, т. 3, с. 211]. Включенные в мир-систему страны становились новой периферией. «Это подразумевало обмен периферийных сырьевых материалов на производимые в центре мануфактурные товары. Для того чтобы периферийные зоны сконцентрировались на экспорте сырьевых материалов, в их производственных процессах должны были произойти перемены в двух направлениях. Во-первых, это создание или значительное расширение товарного сельского хозяйства (и аналогичных форм первичного производственного сектора), продукция которого предназначена для продажи на рынке капиталистического мира-экономики, а во-вторых, сокращение или устранение местных мануфактурных видов деятельности» [Там же, с. 170]. Валлерстайн иллюстрирует эти процессы на примере Османской империи: в 1838 г. Англия обусловила оказание помощи османам в борьбе с Египтом подписанием торгового договора, открывавшего империю для свободной торговли. Наплыв английских промышленных товаров привел к упадку турецких мануфактур; Турция превратилась в поставщика продовольствия и сырья [Там же, с. 218–219].

Валлерстайн отмечает, что Россия, так же как и Турция, постепенно включалась в мир-систему, однако в правление Николая I протекционистские таможенные тарифы позволяли ей защищать свой внутренний рынок от торговой экспансии «центра» [Там же, с. 187–188]. Американский историк уходит от анализа ситуации в последующий период, предоставляя эту задачу позднейшим исследователям.

Переходя к этому анализу, необходимо отметить, что включение России в мир-систему Модерна затруднялось транспортной изолированностью внутренних районов страны. Ввиду больших затрат на перевозку хлеб Центрального Черноземья не мог вывозиться к портам и поступать на мировой рынок. Начавшаяся с появлением железных дорог Великая транспортная революция должна была в корне изменить ситуацию. Но Россия запаздывала со строительством железных дорог. В 1855 г. в России насчитывалось 1 004 км железнодорожных путей, во Франции — 4 536 км, в Германии — 7 540 км, в Англии — 12 914 км [подсчитано по: Мендельсон, т. 2].

Почему же в николаевской России не уделялось достаточного внимания строительству железных дорог? Иногда утверждают, что в России не хватало

капиталов, что их владельцы не проявляли активности, поскольку предпочитали рискованным предприятиям вклады в государственные банки («кредитные установления»), которые давали гарантированные 4 % ежегодного дохода. В действительности капиталы имелись, но их использовали на другие цели. В 1866 г. министр финансов М. Х. Рейтерн писал:

Целый почти век сбережения народа стягивались в руки правительства или принадлежащих ему кредитных установлений. Из сих последних они переходили, в виде ссуд, частью к помещикам, частью к правительству и самая незначительная только часть, менее 30 млн из миллиарда, обращалась в торговле и промышленности. Между 1831 и 1865 гг. правительство израсходовало, сверх своего дохода, почти 1 600 млн; в то же время помещикам было роздано в ссуду не менее 400 млн, не считая сумм, которые они позаимствовали у частных лиц и которые определить невозможно. Много ли из этих 2 млрд руб. серебром употреблено производительно? Конечно, только малейшая часть, все остальное пропало бесследно для народного богатства. Если бы только половина этой суммы была употреблена производительно, то Россия была бы покрыта сетью железных дорог, имела бы сильную промышленность, деятельную торговлю, богатое народонаселение и цветущие финансы [Рейтерн, с. 151–152].

Таким образом, капиталы, собранные в государственных банках, использовались не на производительные цели, а на субсидирование правительства — в основном на военные расходы. Это была плата за великодержавную политику Николая I. Правительство заимствовало в банках средства на финансирование этой политики, поэтому оно стремилось предотвратить перетекание капиталов вкладчиков в акционерные общества, сохранить их для себя [Головнин, с. 415]. Лишь после долгих дебатов министры Николая I согласились выделить деньги на строительство стратегической железной дороги Петербург — Москва. Что касается «вывозных» дорог, то правительство придерживалось протекционистских принципов и не торопилось с включением России в мировой рынок.

Валлерстайн указывал, что «включение в капиталистический мир-экономику никогда не было инициативой тех, кого туда включали» [Валлерстайн, т. 3, с. 159]. В российском случае решающим толчком стало поражение в Крымской войне. Как известно, во время обсуждения условий Парижского мира Наполеон III занял более благожелательную позицию к России, чем Англия и Австрия. Между императором и главой русской делегации графом (впоследствии князем) А. Ф. Орловым происходили конфиденциальные совещания, и Орлов, по-видимому, чувствовал необходимость каким-то образом заплатить за французскую поддержку. В. И. Ден писал, что некоей «секретной конвенцией, заключенной в одно время с миром, предписано было принять с благодарностью французскую компанию концессионеров на сооружение целой сети железных дорог, под названием: “La grande société des chemins de fers russes” (“Главное общество российских железных дорог”))» [Ден, с. 187]. Как впоследствии говорил главноуправляющий Министерством путей сообщения К. В. Чевкин, «дело с французами было отлажено и условлено в Париже князем Орловым во время заключения мира» [цит. по: Кокорев, с. 20]. Посол Наполеона III герцог Морни

в личной беседе с Александром II призвал его поддержать «Главное общество» и отменить тарифы на ввоз иностранного железа и железнодорожного оборудования. В конце 1856 г. был подписан концессионный договор с «Главным обществом», а в 1857 г. Комитет по пересмотру тарифов резко понизил пошлины на железо и на ряд других товаров [Лодыженский, с. 265–266; Соловьева, 1975, с. 65].

Настойчивые усилия Наполеона III объяснялись тем, что ведущую роль в «Главном обществе» играли французские банкиры, братья Перейра, связанные с императором финансовыми делами. Что касается требования о понижении тарифов, то братья Перейра собирались покупать более дешевое железнодорожное оборудование на Западе, не уплачивая таможенных пошлин.

Если пользоваться современной терминологией, то речь шла о включении России в «мир-систему Модерна» в качестве новой периферии, об отмене протекционистских пошлин, переходе к относительно свободной торговле, о свободе действий для иностранного капитала, допуске промышленных товаров «центра» на внутренний рынок и строительстве железных дорог для поставки необходимых «центру» продовольствия и сырья. «Главное общество» должно было построить четыре железные дороги, в том числе дороги Москва — Феодосия и Орел — Ливава, предназначенные для вывоза хлеба Центрального Черноземья к портам. Это был важнейший шаг к включению России в мир-систему и мировой рынок. Поскольку цены на мировом рынке были значительно выше, чем в России, это должно было увеличить прибыли производителей товарного зерна, по большей части помещиков и зажиточных крестьян. А. В. Головнин писал, что «потребность железных дорог ощущается более и более и особенно в южной России, в хлебобродных губерниях, отделенных от портов Черного моря непроходимыми грязями. Там ожидают дорог с каким-то лихорадочным нетерпением» [Головнин, с. 207].

Таким образом, включение в мир-систему стимулировалось очевидной выгодой землевладельцев и дипломатическим давлением Франции. Имело место также и мощное идеологическое воздействие, либеральная пропаганда, которая привела к тому, что идея свободной торговли стала модной. Эту идею пропагандировали большинство газет и журналов («Русский вестник», «Отечественные записки», «Современник» и т. д.). В частности, указывалось, что при отсутствии пошлин цены на многие товары были бы ниже и каждая семья сэкономила бы до 10 руб. в год (покупающие основную массу таких товаров зажиточные слои населения сэкономили бы намного больше) [Лодыженский, с. 259]. «Это была весна идеи свободной торговли, когда ею увлекались во всех странах», — писал П. Б. Струве [Струве, с. 211]. Всеобщее увлечение привело к тому, что председателем упомянутого Комитета был назначен член Государственного совета, известный экономист Л. В. Тенгоборский (очевидно, не случайно мы видим его и в Совете управления «Главного общества»). Тенгоборский был ярким приверженцем свободной торговли, готовым принести ей в жертву русскую тяжелую промышленность. «Так как Россия не в состоянии сравниться, — писал

Тенгоборский, — или превзойти другие страны на поприще мануфактурной промышленности... то мы должны преимущественно стараться о распространении тех отраслей промышленности, которые наиболее соответствуют положению нашей страны, в высшей степени земледельческой» [цит. по: Струве, с. 196].

Резкое понижение тарифов вызвало протесты заинтересованных в протекционизме русских промышленников. Уполномоченные от российских мануфактуристов в феврале 1857 г. подали министру финансов прошение, в котором предостерегали правительство «от увлечения европейскими политико-экономическими учениями, разрушительными для русского народного хозяйства» [цит. по: Берлин, с. 105]. Такого рода прошений было множество, однако они остались без внимания. Более того, в 1859 г. было произведено новое уменьшение пошлин, а в 1861 г. разрешен беспошлинный пропуск металла для механических заводов. Поскольку отследить назначение металла было невозможно, то фактически весь его импорт стал беспошлинным. Известный экономист, директор Горного департамента К. А. Скальковский писал позднее, что «премудрость» фритрейдеров «в результате привела к уничтожению многих производств, особенно химических, к закрытию нескольких сотен фабрик, разорению десятков тысяч рабочих» [Скальковский, с. 471].

Это было обычное следствие включения в мир-систему, — правда, последствия были не столь тяжелыми, как в Турции. Благодаря высокому качеству уральское железо частично сохранило рынок сбыта, и к 1870 г. производство было восстановлено. Пошлины на хлопчатую пряжу были уменьшены не так сильно, как на металл, и, несмотря на то, что треть пряжи теперь ввозилась, внутреннее производство все же росло [Лодыженский, с. 291].

Однако имелась и другая сторона проблемы. Современные экономисты показали, что строительство железных дорог было главным драйвером промышленного развития стран Запада [Мачерет]. Это строительство потребовало создания новых производств, нового машиностроения и новой техники. Это хорошо понимали общественные деятели середины XIX в., непосредственно наблюдавшие происходившие в экономике перемены. «Построение железных дорог было, можно сказать, исключительным поводом тому громадному развитию металлической и механической деятельности, которому мы не престаем удивляться в настоящее время», — писал в 1864 г. известный экономист В. А. Полетика [Полетика, с. 95].

Так было на Западе. А в России? Что дало для развития русской промышленности строительство железных дорог «Главным обществом»? Правительство передало обществу заказ на 1,5 млн пудов рельсов, ранее размещенный им на нижнетагильских заводах Демидовых, и такой же заказ, размещенный на алапаевских заводах Яковлевых. Однако пуд русских рельсов стоил 1 руб. 50 коп., а английских — 86 коп., поэтому в условиях свободной торговли «Главное общество» размещало свои заказы в Англии, Бельгии и Франции. Было заказано 9,9 млн пудов рельсов, чугунные трубы, металлические мосты, локомотивы, вагоны и т. д., всего на 11,1 млн руб. [Памятная книжка..., с. 48–49].

Разумеется, материалы и оборудование за границей заказывало не только «Главное общество». Но и взятые в отдельности, заказанные в Англии 9,9 млн пудов рельсов составляли значительную величину: в 1861 г. все производство железа в России равнялось 11,9 млн пудов [Мендельсон, т. 2, с. 736]. Будучи размещенным в России, такой большой заказ был бы серьезным стимулом к увеличению внутреннего производства. В конечном счете, преодолев первоначальные трудности, заводы Демидовых и Яковлевых до конца 1861 г. произвели 3,35 млн пудов рельсов хорошего качества. Но дальнейших заказов не последовало (необходимые рельсы уже были доставлены из Англии). Завод Яковлевых ликвидировал рельсовое производство, а заводу Демидовых через три года был дан лишь небольшой заказ на 300 тыс. пудов рельсов в год [Кеппен, с. 24, 35].

Конечно, уральские горные заводы испытывали определенные трудности, связанные с ростом цен на хлеб и подорожанием рабочей силы после реформы 1861 г. Однако, как свидетельствует инспектировавший их В. П. Безобразов, «многие частные горные заводы находятся и в хозяйственном, и в техническом отношении, в цветущем положении» [Безобразов, с. 316]. Именно этим заводам было отказано в правительственных заказах.

Нужно отметить, что перспективы организации производства рельсов имелись и на юге России. В 1856 г. богатый одесский коммерсант А. Е. Масс предложил организовать акционерное общество с капиталом 6,5 млн руб. для строительства чугуноплавильного и рельсопрокатного завода, который использовал бы донецкий каменный уголь. Условием была гарантия заказов на 1 млн пудов рельсов в год по цене 1 руб. 50 коп. в течение 10 лет. Как видим, для организации современного рельсового производства требовались не такие уж большие деньги — на порядок меньше затрат на строительство железных дорог. Однако главноуправляющий путями сообщения К. В. Чевкин отклонил это предложение, заявив, что «поставка компанией рельсов в течение 10 лет не может быть ей предоставлена, ибо для устройства главной сети железных дорог допущен привоз рельсов из-за границы, и притом объявленная г. Массом цена по 1 руб. 50 коп. серебром за пуд слишком в полтора раза дороже цен заграничных» [цит. по: Кеппен, с. 30]. Таким образом, производство рельсов, стимулировавшее развитие тяжелой промышленности на Западе, в соответствии с восторжествовавшими фритрейдерскими идеями было признано в России невыгодным.

Что касается машиностроения, то в России уже имелись заводы, производившие локомотивы и вагоны. В 1853 г. правительство заказало на механическом заводе герцога Лихтенбергского 100 паровозов для дороги Петербург — Варшава. Однако, «в 1859 г. с передачей постройки Варшавской железной дороги Главному обществу российских железных дорог, это общество, чтобы избавиться от контракта, купило завод и затем уничтожило его, найдя, ввиду личных расчетов строителей, более выгодным выписать весь подвижной состав из заграницы...» [Историко-статистический обзор..., с. 14–15]. В дальнейшем, в 1860-е гг., российские железные дороги заказывали локомотивы преимущественно у немецкой фирмы «Борзиг» [Дельвиц, с. 91].

Согласно концепции Валлерстайна, включение России в мир-экономику предполагало, что промышленные товары, в том числе и железнодорожное оборудование, будут импортироваться из стран «центра». Не только «Главное общество», но и большинство других компаний в условиях свободной торговли размещали заказы за рубежом. Ситуация была такой же, как в колониальной Индии, где обширное железнодорожное строительство способствовало процветанию не индийской, а английской промышленности [Аллен, с. 91]. Таким образом, российская тяжелая промышленность была лишена главного стимула к развитию; заказы уходили в Англию и Германию. В то время как российская металлургия стагнировала, выплавка чугуна в Германии в 1855–1865 гг. увеличилась более чем вдвое; разрыв в промышленном развитии все более возрастал.

Нужно отметить, однако, что включение в мир-систему имеет и положительные стороны. Главным аргументом сторонников свободной торговли является привлечение иностранных капиталов — считается, что ради этого можно пойти на жертвы и обречь на гибель многие местные предприятия. Рассмотрим более подробно, как реализовывалась эта идея в России. «Главное общество» должно было послужить каналом для притока капиталов; предполагалось, что оно разместит, в основном на Западе, акции в общей сложности на 275 млн золотых рублей. Ведущую роль в «Главном обществе» играли братья Перейра, основатели знаменитого банка «Креди Мобилье». Это был первый банк, созданный специально для финансирования промышленного и железнодорожного строительства; он вкладывал деньги в строительство дорог в различных европейских странах, и поначалу эта деятельность была вполне успешной [Мендельсон, т. 1, с. 541]. По мнению К. В. Чевкина, «результат предстоял блистательный: в Россию сыпался металл в 275 млн руб.» [цит. по: Семевский, с. 377].

Однако в данном случае ожидания привлечения инвестиций не оправдались. Организаторы «Главного общества» опоздали с распространением акций: к концу 1856 г. положение на финансовых рынках ухудшилось, а в 1857 г. начался экономический кризис, вызвавший волну банкротств. Нуждающиеся в деньгах предприниматели не только не покупали новые акции — они распродавали старые; к концу 1857 г. курс акций «Креди Мобилье» упал в 2,8 раза [Мендельсон, т. 1, с. 558].

Иностранные учредители «Главного общества» не могли реализовать выделенные им акции. Между тем, в России были капиталы, к середине 1857 г. в государственных банках хранились вклады на 1 276 млн руб., на которые начислялись 4 % годовых. Как отмечалось выше, эти капиталы использовались непроизводительно. Указом 20 июля 1857 г. процент по вкладам частных лиц был уменьшен с 4 до 3 %. Предполагалось, что держатели вкладов станут изымать их и приобретать более выгодные акции «Главного общества». В 1857 г. было востребовано вкладов на 239 млн руб., в 1858 г. — на 299 млн руб. Эти огромные деньги искали нового помещения, и почти весь первый тираж акций «Главного общества» (на 75 млн руб.) был распродан в России [Мигулин, т. 1, с. 205–207; Соловьева, 1975, с. 69–70].

Разумеется, деньги, изгнанные из государственных банков, вкладывались не только в акции «Главного общества». Россию охватила «грюндерская лихорадка». В 1856–1860 гг. было учреждено 108 акционерных компаний с капиталом 317 млн руб., в том числе восемь железнодорожных компаний (177,8 млн руб.), пять пароходных (30,9 млн руб.), 52 промышленных компании (39,3 млн руб.). Правда, деньги, инвестируемые в промышленность, шли в основном в хлопчатобумажную отрасль, где уровень прибыли был выше, чем в других отраслях [Соловьева, 1990, с. 109].

Однако проблема заключалась в том, что эти выплеснувшиеся на рынок кредитные билеты не имели золотого или серебряного обеспечения; в апреле 1857 г. разменный фонд составлял только 120 млн руб. Между тем, обнаружилась утечка золота за границу: за 1857–1859 гг. она составила 73 млн руб. вместо 14 млн руб. в предыдущее трехлетие. Такое развитие событий могло привести к истощению резервного фонда и дефолту по международным платежам. А. М. Соловьева обвиняет во всем «Главное общество»: «Огромные железнодорожные заказы за границей... привели к резкому падению актива платежного баланса предреформенной России» [Соловьева, 1975, с. 71]. Однако это не так: в 1857–1859 гг. общество оплатило за заказы лишь 11,1 млн руб. [Донесение..., с. 18]. Истинная причина утечки золота состояла в слишком поспешной и непродуманной операции по понижению процентов в государственных банках. В числе востребованных из государственных банков вкладов около 150 млн руб. принадлежали иностранцам, и многие из них предъявили кредитные билеты к размену на золото для вывоза за границу. Кроме того, часть вкладов обратилась на скупку облигаций государственных займов, цена которых резко возросла. Иностранцы держатели этих облигаций стали высылать их для продажи в Петербург, а полученные кредитные билеты опять же предъявлялись к размену. Еще одна причина утечки золота заключалась в том, что либеральное правительство облегчило выезд за границу; число «путешественников» возросло с 17 тыс. в 1857 г. до 276 тыс. в 1860 г., и они увозили с собой ежегодно до 20 млн руб. Наконец, с понижением таможенных пошлин резко возрос ввоз импортных товаров, для оплаты которых также требовалось золото. В 1859–1860 гг. только вина, фруктов и шелковых изделий было ввезено на 38,1 млн руб. [Мигулин, т. 1, с. 284–286; Скальковский, с. 471–474; Государственная внешняя торговля..., с. 5].

В марте 1858 г. министр финансов П. Ф. Брок получил отставку. Новый министр А. М. Княжевич был вынужден приступить к кардинальной банковской реформе. 31 мая 1860 г. был учрежден Государственный банк; старые банки передавали ему все вклады и больше не проводили банковских операций. Чтобы избежать дальнейшего изъятия вкладов, вкладчикам выдавали 5-процентные банковские билеты — и это устроило большинство вкладчиков. Таким образом, остатки средств, хранившихся в государственных банках, были вновь заморожены — но ценой повышения процентной ставки. Чтобы расплатиться с вкладчиками, востребовавшими свои деньги ранее, пришлось заключить два

займа в Лондоне, давшие 30 и 25 млн. руб. золотом, и напечатать кредитные билеты на 68 млн руб. [Мигулин, т. 1, с. 209–217].

Эти цифры показывают, что убытки, связанные с проведением ошибочной экономической политики, были огромны. Но это было еще не все. Ввиду истощения резервного фонда казна остановила размен кредитных билетов на золото внутри страны; кредитные билеты теперь продавались на петербургской бирже и курс рубля в мае 1859 г. упал до 83 коп. золотом [Блиох, 1882, с. 51]. Чтобы предотвратить подобное падение на иностранных биржах, правительство пыталось поддерживать вексельный курс (стоимость российских кредитных билетов за границей), отправляя золото в Лондон для оплаты предъявляемых к продаже русских векселей. На эти цели в 1858–1861 гг. было потрачено 81,5 млн руб. «Эта поддержка вексельных курсов, однако, не могла привести к благоприятным результатам и составила только источник совершенно бесполезных расходов для государственного казначейства», — констатировал П. П. Мигулин [Мигулин, т. 1, с. 288].

В январе 1862 г. министр финансов А. М. Княжевич подал в отставку и его преемником стал М. Х. Рейтерн. Так же как Княжевич, Рейтерн считал, что «иностранные капиталисты согласятся помещать свои капиталы в России только тогда, когда постоянный вексельный курс обеспечит им возможность безубыточного перевода капитала за границу» [Рейтерн, с. 157]. С помощью взятого в Лондоне кредита в 15 млн фунтов стерлингов Рейтерн пополнил резервный фонд и попытался восстановить конвертируемость рубля — однако фонд оказался недостаточен, деньги были потрачены, но операция закончилась неудачно. Дальнейшие попытки восстановления размена были оставлены; в 1865 г. курс рубля на петербургской бирже составлял в среднем 82 коп. золотом [Мигулин, т. 1, с. 297–306].

Суммируя приведенные цифры, можно оценить общие размеры финансовых потерь, вызванных непродуманной экономической политикой в 1855–1865 гг., примерно в 250–300 млн руб. Это была цена попытки привлечения иностранных инвестиций, ради чего Россия пошла на введение свободной торговли и вступление в мир-систему Модерна. Правда, какая-то часть этих денег ушла на выкуп (по спекулятивной цене) государственных ценных бумаг, но в нормальной ситуации этот выкуп был бы отодвинут на десятилетия и не привел бы к кризису.

При всем том изгнание денег из государственных банков привело к основанию акционерных обществ с капиталом в 317 млн руб. В том числе и «Главное общество» получило необходимые 75 млн акционерного капитала, что вместе с займами составило капитал в 112 млн руб. Можно было приступить к строительству железных дорог. Хотя капитал собрали главным образом в России, делами общества руководили Парижский комитет и братья Перейра; соответственно, строительство вели французские инженеры во главе с главным инспектором мостов и дорог Франции К. Колиньоном. Пользуясь своей неподконтрольностью и стараясь сэкономить, французские инженеры нарушали технические регламенты: шпалы кое-где клали прямо на грунт, вместо восьми шпал

под каждый рельс укладывали четыре, насыпи и выемки не имели достаточной ширины и т. д. Дорога из Петербурга в Варшаву, начатая казной в две колеи, была продолжена «Главным обществом» в одну колею. Возражая против таких методов строительства, Чевкин вступил в конфликт с Колиньоном, но ничего не смог сделать [Дельвиг, с. 59, 184; Семевский, с. 381]. Тем не менее, несмотря на описанную выше «экономию», строительство оказалось чрезвычайно затратным, дорога из Петербурга в Варшаву обошлась в 104 тыс. руб. за версту, т. е. примерно так же, как капитально построенная двухпутная Николаевская дорога [Гейлер, с. 285]. На что были потрачены эти деньги? Ревизионная комиссия, рассмотрев отчет «Главного общества» за 1859 г., констатировала, что «основания расходов... большей частью произвольные, *существенного, действительного контроля в 1859 г. не было*» (выделено комиссией. — С. Н.) [Донесение..., с. 10]. Узнав о назначении ревизии, главный бухгалтер компании («директор счетоводства») Остер поспешно уехал во Францию и отказался возвращаться [Там же, с. 14].

Между тем, в 1859 г. в Россию пришел экономический кризис. Деньги, изгнанные из государственных банков, были вложены в различные предприятия и теперь обнаружилась нехватка средств. Не рассчитавшие свои силы акционеры продавали купленные ранее акции, и биржевая цена акций «Главного общества» упала на 45 %. Около 100 тыс. акций ($\frac{1}{2}$ от общего числа) были заложены в Коммерческом банке по курсу 87 (вместо 125) руб. — и не выкуплены их владельцами. Многие акционеры разорились [Лизунов, с. 122–126].

Колебания вексельного курса сделали невозможными привлечение иностранных вкладчиков и новые тиражи акций «Главного общества». В 1859 г. общество решило продолжать работы лишь на двух линиях (Петербург — Варшава и Москва — Нижний Новгород), однако денег не хватало и на достройку этих двух линий. В такой ситуации правительство было вынуждено предпринять экстренные меры по спасению общества от банкротства. Обществу был выделен заем в 28 млн руб., но Парижский комитет был упразднен, и к руководству пришли лица, назначенные правительством [Донесение..., с. 10; Соловьева, 1975, с. 75].

Кризис ударил не только по «Главному обществу», разорились многие акционерные общества, основанные в период «грюндерской лихорадки». Обанкротилось общество Московско-Саратовской железной дороги, имевшее утвержденный капитал в 45 млн руб. Железнодорожное строительство фактически остановилось: в 1861–1862 гг. было введено в строй 1 890 км железных дорог, в 1863–1864 гг. — только 110 км [Мендельсон, т. 2, с. 737; Соловьева, 1975, с. 79–80]. По признанию Чевкина, было решено не строить железные дороги до восстановления вексельного курса [Дельвиг, с. 203]. Таким образом, «вывозные дороги» так и не были построены; окончательное присоединение России к мир-системе было отложено на десять лет. Дальнейшее продвижение в этом направлении было связано с деятельностью министра финансов М. Х. Рейтерна [Чернуха].

Подводя итоги, можно констатировать, что целью экономической политики правительства Александра II было включение России в мировой рынок. Это соответствовало интересам как русских землевладельцев, так и западных правительств, стремившихся к установлению более интенсивного товарообмена в мир-системе. Для интенсификации товарообмена (а также из стратегических соображений) требовалось строительство железных дорог, которые связали бы внутренние районы с морскими портами. Программу строительства дорог предполагалось реализовать с помощью западного капитала, ради привлечения которого (а также из идейных соображений) Россия была открыта для относительно свободной торговли. В то время как на Западе строительство железных дорог было драйвером промышленного и технического прогресса, российская промышленность была лишена этого стимула, так как в условиях свободной торговли заказы уходили за границу. В итоге, в то время как Запад быстро развивался, российская тяжелая промышленность стагнировала.

С другой стороны, надежда на привлечение западного капитала оказалась обманчивой. «Главное общество» не смогло распространить свои акции на Западе, а распространение их в России вызвало падение курса кредитного рубля. Попытки восстановить конвертируемость, чтобы продолжить привлечение западных капиталов, привели к большим финансовым потерям. В итоге, до 1869 г. «вывозные» железные дороги так и не были построены.

Источники

Безобразов В. П. Уральское горное хозяйство и вопрос о продаже казенных заводов // Русский вестник. 1868. Т. 76, № 7–8. С. 301–324.

Блюх И. С. Влияние железных дорог на экономическое состояние России : в 5 т. СПб. : Тип. М. С. Вольфа, 1878.

Блюх И. С. Финансы России XIX столетия : в 4 т. СПб. : Тип. Стасюлевича, 1882.

Гейлер И. К. Сборник сведений о русских процентных бумагах (фондах, акциях и облигациях) России. СПб., 1871.

Головин А. В. Записки для немногих. СПб. : Нестор-История, 2004.

Государственная внешняя торговля в разных ее видах за 1860 год. СПб. : Тип. департамента внешней торговли, 1861.

Дельвиг А. И. Мои воспоминания : в 2 т. М. : Изд. Московского и Румянцевского музея, 1913. Т. 2.

Ден В. И. Записки. СПб. : Русская старина, 1890.

Донесение Ревизионной комиссии и объяснение Совета управления Главного общества Российских железных дорог по отчету на 1859 г. СПб. : Тип. Вульфа, 1861.

Историко-статистический обзор промышленности России : в 3 т. СПб. : Тип. Киришаума, 1886. Т. 2.

Кислинский Н. А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров : в 2 т. СПб. : Изд. канцелярии Комитета министров, 1902.

Кокорев В. А. Экономические провалы. М. : Общество кушцов и промышленников России, 2005.

Ленин В. И. Полное собрание сочинений : в 56 т. М. : Изд-во полит. литературы, 1971. Т. 3.

Памятная книжка Главного общества российских железных дорог на 1859 год. СПб. : Тип. Безобразова, 1859.

Полетика В. А. О железной промышленности в России. М. : Изд. Н. П. Рейхельта, 1864.

Рейтерн М. Х. Секретная записка М. Х. Рейтерна Александру II «О мерах по улучшению финансового и экономического положения государства» // Судьбы России. Проблемы экономического развития страны в XIX — начале XX вв.: документы и мемуары государственных деятелей / подгот.: Л. Е. Шепелев. СПб. : Спас : Лики России, 2007. С. 139–188.

Исследования

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

Аллен Р. Глобальная экономическая история. Краткое введение. М. : Изд-во Института Гайдара, 2017.

Берлин П. А. Русская буржуазия в старое и новое время. М. : Книга, 1922.

Валлерстайн И. Мир-система Модерна : в 4 т. М. : Русский фонд содействия образованию и науке, 2016.

Елютин О. Н. Вопросы железнодорожного строительства в общественном мнении России, 1830-е — 1880-е гг. : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.00, 07.00.02. М., 2000.

Кептен А. Материалы для истории рельсового производства в России. М. : Тип. Министерства путей сообщения, 1899.

Лизунов П. В. Санкт-Петербургская биржа и российский рынок ценных бумаг (1703–1917 гг.). СПб. : Блиц, 2004.

Лодыженский К. История русского таможенного тарифа. СПб. : Тип. Балашева, 1886.

Мачерет Д. А. Создание сети железных дорог и экономический рост // Мир транспорта. 2011. № 1. С. 164–169.

Мендельсон Л. А. Теория и история экономических кризисов и циклов : в 3 т. М. : Изд-во социально-экономической литературы, 1959.

Мигулин П. П. Русский государственный кредит (1769–1899) : в 2 т. Харьков : Печатное дело, 1899.

Семевский М. И. К. В. Чевкин. Главноуправляющий путями сообщения и публичными зданиями (1855–1862) // Русская старина. 1885. Т. 45, № 2. С. 365–384.

Скальковский К. А. Наши государственные и общественные деятели. СПб. : Тип. Суворина, 1890.

Соловьева А. М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX века. М. : Наука, 1975.

Соловьева А. М. Промышленная революция в России в XIX в. М. : Наука, 1990.

Струве П. Б. Торговая политика России. Челябинск : Социум, 2007.

Чернуха В. Г. Программная записка министра финансов М. Х. Рейтерна // Вспомогательные исторические дисциплины. 1978. Т. 10. С. 269–284.

References

Acemoglu, D., & Robinson, J. (2016). *Pochemu odni strany bogatyie, a drugie bednye. Proiskhozhdenie vlasti, protsvetaniia i nishchety* [Why Nations Fail: The Origins of Power, Prosperity, and Poverty]. Moscow: AST.

Allen, R. (2017). *Global'naia ekonomicheskaiia istoriia. Kratkoe vvedenie* [Global Economic History. A Very Short Introduction]. Moscow: Izdatel'stvo instituta Gaidara.

Berlin, P. A. (1922). *Russkaia burzhuaziia v staroe i novoe vremia* [Russian Bourgeoisie in the Old and New Times]. Moscow: Kniga.

Chernukha V. G. (1978). Programmnaia zapiska ministra finansov M. Kh. Reiterna [Programme Note of the Minister of Finance M. von Reutern]. *Vspomogatel'nye istoricheskie distsipliny*, 10, 269–284.

Elyutin, O. N. (2000). *Voprosy zheleznodorozhnogo stroitel'stva v obshchestvennom mnenii Rossii, 1830-e — 1880-e gg.* [Questions of Railway Construction in the Public Opinion of Russia, 1830s–1880s] (doctoral dissertation). Moscow.

Keppen, A. (1899). *Materialy dlia istorii rel'sovogo proizvodstva v Rossii* [Materials for the History of Rail Production in Russia]. Moscow: Tipografiia Ministerstva putei soobshcheniia.

Kislinsky, N. A. (1902). *Nasha zheleznodorozhnaia politika po dokumentam arkhiva Komiteta ministrov* [Our Railway Policy according to the Documents of the Archive of the Committee of Ministers] (Vols. 1–2). St Petersburg: Izdanie kantseliarii Komiteta ministrov.

Lizunov, P. V. (2004). *Sankt-Peterburgskaia birzha i rossiiskii ryнок tsennykh bumag (1703–1917 gg.)* [St Petersburg Stock Exchange and the Russian Securities Market (1703–1917)]. St Petersburg: Blitz.

Lodyzhensky, K. (1886). *Istoriia russkogo tamozhennogo tarifa* [History of the Russian Customs Tariff] (Vols. 1–2). St Petersburg: Tipografiia Balasheva.

Macheret, D. A. (2011). Sozdanie seti zheleznykh dorog i ekonomicheskii rost [Creation of the Railway Network and Economic Growth]. *Mir transporta*, 1, 164–169.

Mendelson, L. A. (1959). *Teoriia i istoriia ekonomicheskikh krizisov i tsiklov* [Theory and History of Economic Crises and Cycles] (Vol. 1–2). Moscow: Izdatel'stvo sotsial'no-ekonomicheskoi literatury.

Migulin, P. P. (1899). *Russkii gosudarstvennyi kredit (1769–1899)* [Russian State Credit (1769–1899)] (Vols. 1–2). Kharkov: Pechatnoe delo.

Semevsky, M. I. (1885). K. V. Chevkin. Glavnoupravliaiushchii putiami soobshcheniia i publichnyimi zdaniiami (1855–1862) [K. V. Chevkin. Chief Superintendent of Roads and Public Buildings (1855–1862)]. *Russkaia starina*, 45(2), 365–384.

Skal'kovsky, K. A. (1890). *Nashi gosudarstvennye i obshchestvennye deiateli* [Our State and Public Figures]. St Petersburg: Tipografiia Suvorina.

Solovyova, A. M. (1975). *Zheleznodorozhnyi transport Rossii vo vtoroi polovine XIX veka* [Railway Transport of Russia in the Second Half of the 19th Century]. Moscow: Nauka.

Solovyova, A. M. (1990). *Promyshlennaia revoliutsiia v Rossii v XIX v.* [Industrial Revolution in Russia in the 19th Century]. Moscow: Nauka.

Struve, P. B. (2007). *Torgovaia politika Rossii* [Trade Policy of Russia]. Chelyabinsk: Sotsium.

Wallerstein, I. (2016). *Mir-sistema Moderna* [The Modern World-System] (Vols. 1–4). Moscow: Russkii fond sodeistviia obrazovaniuu i nauke.

Нефедов Сергей Александрович

доктор исторических наук, доцент,
ведущий научный сотрудник
Институт истории и археологии УрО РАН
620108, Екатеринбург, ул. С. Ковалевской, 16
E-mail: hist1@yandex.ru

Nefedov, Sergei Aleksandrovich

Dr. Hab. (History), Associate Professor,
Leading Researcher
Institute of History and Archaeology,
UB of the RAS
16, S. Kovalevskaya Str.,
620108 Ekaterinburg, Russia
Email: hist1@yandex.ru
<https://orcid.org/0000-0003-0136-5020>
ResearcherID: Q-1642-2015
Scopus AuthorID: 40861593700