

В. В. Алексеев

РОЛЬ ГОСУДАРСТВА В РЕГИОНАЛЬНОЙ МОДЕЛИ МОДЕРНИЗАЦИИ ИМПЕРСКОЙ РОССИИ*

УДК 94 (470)

ББК 63.3(2)5

Статья посвящена экономическим, стратегическим, мобилизационным функциям государства в процессе модернизации. На примере двух крупных объектов (Уральский металлургический комплекс и Транссибирская железнодорожная магистраль) рассматривается роль государства как актора региональной модели модернизации имперской России. Доказывается, что оно инициировало создание этих объектов с позиций геополитической целесообразности, обеспечивало их ресурсами и законодательными актами, мобилизовывало исполнителей государственного заказа, а после его выполнения нередко передавало в частную собственность для более эффективного использования.

Изученные объекты сыграли выдающуюся роль в истории России имперского и последующих периодов, обеспечив переход от традиционного к индустриальному обществу, национальную безопасность и очаговое социально-экономическое развитие Азиатской России. Более того, они в некотором роде играли пионерную роль в модернизации страны, в результате чего вошли в анналы истории индустриальной цивилизации.

Ключевые слова: *актор, государство, регион, Россия, собственность, модернизация, заводы, индустрия*

Модернизационная парадигма получила широкое распространение в общественных науках. Однако в российской историографии пока еще недостаточно изучены акторы модернизационного процесса. Принято считать, что в условиях догоняющей модернизации доминирующую роль играло государство, но эта проблема рассматривалась преимущественно с классовой точки зрения, тогда как определяющую роль играла собственность. С нее и надо начинать рассмотрение данного вопроса.

Государство в России регулировало почти все, в том числе собственность, паразитируя на этом. Чем больше оно принимало решений по управлению собственностью, тем менее оставалось прав и возможностей у самого собственника. Российское государство постоянно играло роль самостоятельного игрока на экономической сцене, а собственник мало доверял ему, поскольку в любой момент ожидал смены правил игры. Вместе с тем в такой огромной стране, как Россия, с принципиаль-

но различными условиями ее регионов без государственного вмешательства, государственного инвестирования и государственного регулирования собственности не обойтись, но весь вопрос заключается в оптимальном сочетании государственного и частного.

Параметры участия государства в хозяйственной жизни общества менялись в зависимости от экономического строя, уровня технологического развития и особенностей конкретных регионов. Процесс государственного регулирования начался петровскими преобразованиями первой четверти XVIII в., связанными с насаждением казенных мануфактур, и получил широкий размах во второй половине XIX в. в связи с крупным железнодорожным строительством. Полный объем государственной собственности в имперский период, по мнению экономистов, с трудом поддается исчислению. К началу Первой мировой войны, по неполным данным, к госимуществу относились 35% сельскохозяйственных земель, 60% лесов, около 7% национального богатства (стоимость железных дорог, госпредприятий, зданий, сооружений и др.). В России насчитывалось 700 казенных промышленных предприятий; государственные железные дороги охватывали 70% их общей протяженности. Государство имело портовые сооружения, речные суда, почту,

Алексеев Вениамин Васильевич — академик РАН, советник РАН, Институт истории и археологии УрО РАН (г. Екатеринбург)
E-mail: iia-history@mail.ru

* Исследование выполнено по гранту РФФИ № 14-18-01625 «Акторы российской имперской модернизации (XVIII — начало XX вв.): региональное измерение»

телеграф, опытные поля, зернохранилища, элеваторы и т. д. На казенные предприятия приходилось 10 % промышленного капитала, 8 % рабочих и служащих, 7–8 % распределенного национального дохода.¹

В 1913 г. на государственных предприятиях работало около 1 млн человек, которые составляли в бюджет страны 60 % доходов (с учетом ренты от госимущества, винных акцизов и т. д.). Между тем в сфере производства товаров и услуг их доля составляла не более 10 %. На долю государства в 1912 г. приходилось около 20 % всех инвестиций в российскую экономику. Госзаказ в отдельных ее отраслях достигал 30–40 %. В ходе модернизации быстро рос государственный бюджет страны — с 540 млн руб. в 1860-е гг. до 5 070 млн в 1914 г.² Однако эти показатели не идут ни в какое сравнение со всеобщим огосударствлением экономики в советский период.

Тем не менее, надо учитывать, что роль государства как актора модернизационных процессов в имперской России была значительно шире, чем удельный вес государственной собственности в экономике страны и ее отдельных регионов. Проследим это на материалах фронтальной модели имперской модернизации (Урал, Сибирь), в основе которой лежала государственная стратегическая инициатива, преодоление неблагоприятных условий окружающей среды, вовлечение в хозяйственный оборот неосвоенных территорий. Пространственные и ресурсные факторы в условиях технологического отставания России от передовых держав и низкой эффективности ее экономики в значительной степени облегчали процесс модернизации страны, поскольку они обеспечивали условия для привлечения природных богатств вновь осваиваемых регионов, для создания крупномасштабных очагов производства, таких как Уральский металлургический комплекс и Транссибирская железнодорожная магистраль. Рассмотрим их модели в хронологической последовательности, сосредоточившись главным образом на индустриальной составляющей.

Создание Уральского металлургического комплекса в условиях российской протоиндустриализации относится к началу XVIII в.,

когда Россия в войне со Швецией оказалась лишенной ее качественного металла для изготовления оружия, в результате чего московские, тульские, каширские и другие металлургические заводы центральной части страны в силу низкого качества их рудной базы не могли обеспечить русскую армию качественным оружием в нужном количестве. Указами Петра I было «велено в Верхотурском уезде на реках Тагиле и Нейве, где сыскана железная руда, завести вновь железные заводы...» В марте 1700 г. началось строительство Невьянского завода, а летом того же года «с поспешанием» развернулось сооружение Каменского завода.³ Они возводились государственными крестьянами под надзором иностранных мастеров за казенный счет. Заводы были пущены в строй в 1701 г. Этот год считается датой рождения уральской промышленной металлургии.

Вскоре Невьянский завод указом Петра I был переведен в частную собственность тульского оружейника Никиты Демидова, который основал знаменитую династию Демидовых. С 1716 г. они первыми в России начали экспорт железа в Западную Европу. Такое частно-государственное партнерство стало широко распространенной нормой уральской модели региональной модернизации. Правительственная политика, направленная на крупное казенное строительство и поощрение промышленной деятельности частных предпринимателей, дала важные результаты уже в первые годы ее осуществления. Направленные Петром I на Урал в качестве главных горных командиров В. Н. Татищев и В. И. Геннин разработали программу дальнейшего развития уральской горнозаводской промышленности, наметили план возведения сети новых металлургических заводов.

Соотношение между казенными и частными заводами постоянно менялось. Так, в первое десятилетие XVIII в. на Урале преобладали казенные заводы, во второе — частные. За первую четверть XVIII в. здесь было построено более 10 заводов; свыше 50 % российского металла выплавлялось на среднеуральских заводах Демидовых, без государственных субсидий, за счет их предпринимательской деятельности. В дальнейшем казенные заводы все чаще переходили в частную собственность.

¹ См.: Лапина С. Н., Лелюхина Н. Д. Государственная собственность России: некоторые исторические уроки // *Собственность в XX столетии: К 80-летию акад. В. А. Виноградова*. М., 2001. С. 219.

² Там же. С. 220, 221.

³ См.: Алексеев В. В., Гаврилов Д. В. *Металлургия Урала с древнейших времен до наших дней*. М., 2008. С. 296, 297.

К 1760 г. из всех уральских заводов в руках казны осталось только два — Каменский и Екатеринбургский. Таким образом, на стадии protoиндустриализации процесс формирования крупной частной собственности полуфеодального-полукапиталистического характера в уральской металлургии проявлялся очень рельефно и отражал начальную фазу модернизационного перехода.

Управление горнозаводской промышленностью на рубеже XVII—XVIII вв. осуществлял государственный Приказ рудокопных дел, который в 1719 г. заменила Берг-коллегия с широкими полномочиями. На местах действовали бергамты, позднее переименованные в горные начальства. На Урале В. Н. Татищевым в 1720 г. была учреждена Канцелярия горных дел, вскоре переименованная в Сибирское горное начальство. После ряда изменений сложилась трехступенчатая система органов местной горной администрации: заводская контора — горное начальство (бергамт) — Сибирский обер-бергамт (Канцелярия Главного правления заводов). В 1826 г. была учреждена государственная должность Главного начальника горных заводов Хребта Уральского с резиденцией в Екатеринбурге. Этот начальник был полностью независим от местной власти и обладал огромными полномочиями.

Выделим две уникальные особенности Урала — создание горных округов, которые представляли собой многоотраслевые хозяйственные комплексы, и интеграцию горнозаводского производства с аграрной периферией. В ходе модернизации росла численность горнозаводского населения, создавались «города-заводы», что явилось прототипом урбанизации. В первом десятилетии XIX в. их насчитывалось до 70, при этом в трех из них численность населения была более 5 000 чел., в 24 — около 5 000, в 18 — от 600 до 1 000 чел. По данным подворной переписи 1787 г., в горном городе Екатеринбурге проживало 9 276 чел., из них 43% относилось к семьям заводских рабочих и только 9% представляли семьи крестьян.⁴ Со временем некоторые «города-заводы» по численности населения приблизились к губернским центрам или даже опередили их. В 1910 г. в поселке Ижевского завода проживало 47 тыс. чел., тогда как в губернской Вятке — всего 26 тыс.

⁴ Подсчитано по: Горнозаводская промышленность Урала XVIII—XIX вв. Свердловск, 1956. С. 154–293; Иофа Л. Е. Города Урала. Ч. 1. М., 1951. С. 422.

В модели Уральского металлургического комплекса были заложены элементы государственного патернализма, что заметно отличало его от других социально-экономических структур той эпохи. С целью сохранения квалифицированных потомственных рабочих государство освобождало мастеровых от всех податей, рекрутского набора и ряда других повинностей. Им ежемесячно выдавался бесплатно хлебный «провиант». Летом заводская администрация была обязана отпускать рабочих на сенокос, причем денежное жалование и «провиант» выплачивались за это время как за рабочее. Мастеровые получали бесплатную медицинскую помощь, при этом им выплачивалась половина жалования за время болезни, а семьи обеспечивались «провиантом». Льготы были закреплены государственным законом, обеспечены статьями расходов государственного бюджета, передавались по наследству.

После отмены крепостного права многие льготы были упразднены, но некоторые все же остались. В частности, при закрытии завода его администрация была обязана в течение года бесплатно обеспечивать горнозаводское население «провиантом» и наделять рабочих земельным наделом по максимальной норме.⁵ «Нигде в мире нет заводов, обязанных вести дело только для того, чтобы прокормить рабочего, — писал один из крупнейших горнозаводских деятелей пореформенного периода С. П. Формаковский, — а на Урале почти все заводы именно так и поставлены».⁶

В первой четверти XVIII в. Урал занял лидирующее положение в российской металлургии. В 1725 г. здесь выплавлялось около трех четвертей общероссийского чугуна и стали. Это лидерство Урал сохранял до середины 1890-х гг. Россия же превратилась в одну из великих европейских держав. На рубеже XVIII—XIX вв. по выплавке черных металлов она вышла на первое место в мире.⁷ Создание на Урале мощного металлургического комплекса стало важнейшим шагом на пути включения России в мировой модернизационный процесс.

Интенсивность модернизационных преобразований на Урале резко возросла в начале XX в. Уходили в прошлое водяные колеса,

⁵ См.: Железкин В. Г. Государственный социальный патернализм в уральской промышленности XIX века // Модернизация в социокультурном контексте: Традиции и трансформации. Екатеринбург, 1988. С. 82–85.

⁶ Цит. по: Вяткин М. П. Горнозаводский Урал в 1900–1917 гг. М.; Л., 1965. С. 180.

⁷ См.: Алексеев В. В., Гаврилов Д. В. Указ. соч. С. 354.

которые веками служили основой уральской энергетики. На смену им пришли паровые двигатели, электрические моторы, началось внедрение пневматического бурения, появились экскаваторы, воздушные канатные дороги и другая современная техника. Благодаря техническому перевооружению на Урале стала выпускаться конкурентоспособная продукция, повысилась финансово-экономическая эффективность государственных и частных предприятий, совершенствовались социальная и управленческая сферы. Главными принципами коренной организационной и технико-производственной перестройки уральских горных округов в начале XX в. стали специализация и кооперирование, более рациональное размещение предприятий.

Накануне и в годы Первой мировой войны после многих лет господства частной инициативы в развитии уральской металлургии снова усилилась роль государственного руководства. В августе 1915 г. Комиссия Особого совещания по обороне приняла решение: «Урал может и должен немедленно быть привлечен к обслуживанию нужд государства в деле военного снабжения...»⁸ В том же году был создан Уральский областной военно-промышленный комитет, который объединил усилия государства и частных предпринимателей по мобилизации ресурсов Урала на нужды обороны страны.

Под воздействием модернизации в сознании населения Урала шла острейшая борьба между патриархальным и индустриальным, между старым и новым. Крестьянское население считало земледелие святым делом, а «копание земли» с целью добычи скрывающихся в ее недрах богатств казалось ему занятием «от лукавого», оскорблением земли. Люди, ведущие поиск «серебра, золота, камней самоцветных», назывались «бесами погаными». Напротив, мастера горного дела считали, что их труд связан с Божьим промыслом, гордились его результатами и важностью для «интересов государственных». Так, «в домнах переплавлялись не только куски руды в металл, но и представители отдельных социальных и этнических групп в новую общность — горнозаводское население».⁹

После отмены крепостного права процесс модернизации представлял собой классический

пример эволюции старопромышленного района в раннеиндустриальный, который глубоко пустил корни не только в сфере производства, но и в быту, культуре, менталитете горнозаводского населения. Однако Урал до конца имперского периода все же оставался полутрадиционным обществом, где к началу XX в. в сельском хозяйстве было занято 81,5 % населения края, в промышленности — 9,5 %, на транспорте — 9 % (по переписи населения 1897 г.). В 1900 г. на долю торгового оборота сельского хозяйства приходилось 60,6 %, промышленности — только 39,4 %.¹⁰ Поэтому раннеиндустриальную модернизацию Урала нельзя считать завершённой.

Уральский металлургический комплекс убедительно демонстрирует характерную черту модели имперской региональной модернизации — военный фактор. С первых шагов этот комплекс стал базой военной промышленности России. С начала существования первенца уральской металлургии — Каменского завода (1701 г.) — 60 % общего объема производства составляла военная продукция. Невьянский завод тоже предназначался для военных нужд, чтобы «лить пушки, и гранаты, и всякое ружье». В первой половине XIX в. на казенных заводах была проведена комплексная реконструкция в интересах оборонного заказа. К началу Крымской войны на долю уральских казенных заводов приходилось производство около 90 % российских боеприпасов, 100 % холодного оружия, около 30 % стрелкового оружия, значительной части крепостной артиллерии, 20 % корабельных пушек. На Воткинском заводе были построены первые в России военные суда с железным корпусом; на Златоустовском — изготовлены стальные орудия, не уступающие по качеству пушкам Круппа.

Во второй половине XIX в. продолжалось наращивание военного потенциала Урала. После коренной модернизации Ижевского оружейного завода и постройки там сталеплавильного завода они стали обеспечивать оружейными стволами все производство стрелкового оружия в России. В 1891–1914 гг. на заводах Урала было выпущено 12 % полевых и 50 % крепостных орудий, треть винтовок, более 40 % боеприпасов, произведенных в России.¹¹

⁸ Там же. С. 483.

⁹ Голикова С. В. Люди при заводах: Обыденная культура горнозаводского населения Урала XVIII — начала XX в. Екатеринбург, 2006. С. 22.

¹⁰ См.: История народного хозяйства Урала (1917–1945 гг.). Свердловск, 1988. Ч. 1. С. 17.

¹¹ См.: Шумкин Г. Н. Военное производство Урала в конце XIX — начале XX в. (1891–1914 гг.): автореф. дис. ... канд. ист. наук. Екатеринбург, 2002. С. 17.

В начале Первой мировой войны все казенные заводы переключились на выполнение военных заказов, к середине 1915 г. они увеличили выпуск военной продукции в 2–4 раза. Ижевский оружейный завод за годы войны изготовил 43 % всех произведенных в стране винтовок, 52 % винтовочных и 79 % пулеметных стволов. Снарядные заводы были построены в Лысьвенском, Богословском и других округах. Всего за годы войны казенные заводы Урала выпустили более 3 200 артиллерийских орудий, 1,6 млн винтовок, около 8,3 млн снарядов, более 1 млн единиц холодного оружия. К концу войны доля продукции уральских предприятий в военном производстве России составила более 30 %.

Строительство Транссибирской железнодорожной магистрали диктовалось необходимостью закрепления за Россией огромной территории от Урала до Тихого океана, богатой природными ресурсами, но слабо заселенной. Магистраль соединила европейскую и азиатскую части страны в единое целое, обеспечила ускорение развития экономики государства, упрочила позиции России на Дальнем Востоке. Правительство приняло решение о том, что строительство магистрали будет осуществляться за государственный счет, усилиями русских рабочих и инженеров под руководством Комитета Сибирской железной дороги во главе с наследником престола, будущим императором Николаем II. В мае 1891 г. он заложил во Владивостоке первый камень в основание дороги. Все это свидетельствовало о том, что актором важнейшего модернизационного проекта было государство.

Сооружение дороги велось с двух концов — от Челябинска и от Владивостока. Пришлось преодолеть невероятные трудности, связанные с условиями суровой тайги, с обилием гор, рек и болот, с вечной мерзлотой. В пик строительства насчитывалось до 90 тыс. рабочих, занятых преимущественно ручным трудом. Выполнен был огромный объем работ: по состоянию на 1903 г. уложено свыше 12 млн шпал, около 1 млн т рельсов, преимущественно отечественных, перемещено свыше 100 млн м³ земли, построено мостов и тоннелей протяженностью до 100 км. Расходы на сооружение дороги превысили 1 млрд золотых рублей.¹² Магистраль длиной в 10 тыс. км была построена за десять лет. По своей протя-

женности, сложности и скорости сооружения Транссиб не имел равных в мире.

Великий рельсовый путь от Урала до Тихого океана создал важные предпосылки для модернизации Азиатской России. Он открыл выход в Европу для сельскохозяйственной продукции Сибири и удешевил доставку сюда промышленных товаров из европейской части страны. На огромной территории по обе стороны от железной дороги возникали промышленные предприятия и города, что свидетельствовало о переходе от традиционного общества к индустриальному. Были открыты новые месторождения полезных ископаемых, обеспечившие вхождение России в мировую индустриальную цивилизацию.

С вводом в эксплуатацию Транссибирской железной дороги с каждым годом нарастал вывоз хлеба из Сибири в центральные регионы страны. В 1905–1909 гг. урожай зерновых составлял свыше 300 млн пудов в год. В 1917 г. сбор зерновых достиг 600 млн пудов, а по расчетам Переселенческого управления, к 1920-му гг. он должен был составить 1 млрд пудов.¹³ Сибирские мясные и молочные продукты завоевывали российский рынок. Доля сибирского мяса на столичных рынках (Петербург, Москва) приблизилась к 50 %. Особую роль играло сибирское маслоделие. С прокладкой железной дороги оно получило оперативный выход в европейскую часть страны. В 1913 г. из Сибири было вывезено более 5 млн пудов высококачественного сливочного масла, получившего мировое признание.¹⁴ За него на международных рынках было получено больше золота, чем добывалось в сибирских рудниках. «Позвоночный хребет русского великана», как тогда называли Транссиб, сыграл выдающуюся геополитическую роль, закрепив за Россией ее дальневосточную окраину. Это имело принципиальное значение во время Русско-японской войны 1904–1905 гг., не говоря уже о Второй мировой войне.

Таким образом, рассмотрение государства в качестве актора региональной модели модернизации имперской России свидетельствует о том, что эта роль была значима прежде всего там, где решались геостратегические и природно-ресурсные проблемы. При этом важную роль играли законодательные акты, инициатива

¹³ См.: Винокуров М. А., Суходолов А. П. Экономика Сибири. 1900–1928. Новосибирск, 1996. С. 163.

¹⁴ См.: Алексеева В. К. Кооперативное движение в Сибири. Конец XIX — начало XX вв. Новосибирск, 1993. С. 41.

¹² См.: История Сибири. Т. 3. Л., 1968. С. 177–179.

освоения, финансовое обеспечение, государственный патернализм. Взаимодействие русской колонизации Урала и Сибири с европейской модернизацией порождало новое качество жизни в России, обеспечивая в первую очередь ее безопасность и защиту от многочисленных иноземных притязаний. В результате мобилизующей роли государства в России возникала заводская промышленность, которая, хотя и находилась в значительной степени в частной собственности, представляла собой очаги современной по тому времени национальной эко-

номики. Модернизация существенно изменила пространственную картину социально-экономического и культурного развития России. Отмена крепостного права поставила процесс модернизации в зависимость от развития рыночных связей между регионами страны. Патриархальный обмен между ними был постепенно заменен на рыночный, при этом выросла роль государства, особенно вследствие массового железнодорожного строительства, которое с запозданием пришло на Урал, но с опережением экономических возможностей — в Сибирь.

Veniamin V. Alexeyev

Academician of the RAS, Institute of History and Archaeology, Ural Branch of the RAS (Russia, Ekaterinburg)

E-mail: iia-history@mail.ru

THE ROLE OF STATE IN THE REGIONAL MODERNIZATION MODEL
OF THE RUSSIAN EMPIRE

The article deals with the economic, strategic, and mobilization functions of the state in the process of modernization. Using the example of two major projects (building of the Ural's metallurgical industry and the Trans-Siberian railway) the author studied the role of the state as the actor in regional modernization model in the Russian empire. It was demonstrated that the state initiated these projects pursuing primarily its own geo-political interests, supported them with resources and appropriate legal acts, mobilized contractors for the state order, and after the completion of the project often privatized the assets to ensure their more efficient operation.

The two projects played a very important role in the history of the Russian Empire and during further post-imperial periods, facilitating the transition from a traditional to industrial society, national security, and the focal social and economic development in the Asian part of Russia. Moreover, to a certain extent they played a pioneer role in the country's modernization as a result of which they found their place in historical records of industrial civilization in general.

REFERENCES

- Alekseev V. V., Gavrilov D. V. *Metallurgiya Urala s drevneyshikh vremen do nashikh dnei* [Metallurgy of the Urals from the ancient times to the present day]. Moscow: Nauka Publ., 2008, 884 p. (in Russ.).
- Alekseeva V. K. *Kooperativnoe dvizhenie v Sibiri. Konets XIX — nachalo XX vv.* [The cooperative movement in Siberia. End of XIX — early XX centuries]. Novosibirsk: NGU Publ., 1993, 120 p. (in Russ.).
- Golikova S. V. *Lyudi pri zavodakh: Obydennaya kultura gornozavodskogo naseleniya Urala XVIII — nachala XX v.* [People at the plant: Everyday culture gornozavodskogo population Urals XVIII — beginning of XX century]. Ekaterinburg: BKI Publ., 2006, 284 p. (in Russ.).
- Gornozavodskaya promyshlennost Urala XVIII—XIX vv.* [Mining industry in the Urals XVIII—XIX centuries]. Sverdlovsk: Uralskiy filial Akademii nauk SSSR Publ., 1956, 299 p. (in Russ.).
- Iofa L. E. *Goroda Urala* [Cities of the Urals]. Moscow: Geografiz, 1951, Part 1, 422 p. (in Russ.).
- Istoriya narodnogo khozyaystva Urala (1917–1945 gg.)* [History of the National Economy of the Urals (1917–1945 gg.)]. Sverdlovsk: Uralskiy universitet Publ., 1988, Part 1, 251 p. (in Russ.).
- Istoriya Sibiri* [History of Siberia]. Leningrad: Nauka Publ., 1968, Vol. 3, 529 p. (in Russ.).
- Lapina S. N., Lelyukhina N. D. *Sobstvennost v XX stoletii* [Ownership in the XX century]. Moscow: ROSSPEN Publ., 2001, pp. 216–223. (in Russ.).
- Vinokurov M. A., Sukhodolov A. P. *Ekonomika Sibiri. 1900–1928* [Economy Siberia. 1900–1928]. Novosibirsk: Nauka Publ., 1996, 320 p. (in Russ.).
- Vyatkin M. P. *Gornozavodskiy Ural v 1900–1917 gg.* [Mining Zavod Urals in 1900–1917 gg.]. Moscow; Leningrad: Nauka, 1965, 400 p. (in Russ.).
- Zhelezkin V. G. *Modernizatsiya v sotsiokulturnom kontekste: Traditsii i transformatsii* [Modernization socio-cultural context: Traditions and transformations]. Ekaterinburg: UrO RAN; UrGI Publ., 1988, pp. 78–87. (in Russ.).