

РОССИЙСКИЙ КАПИТАЛ В СРЕДНЕЙ АЗИИ НА РУБЕЖЕ XIX–XX В.*
(Рец. на кн.: Китанина Т. М. Проникновение крупного российского
финансового капитала в экономику Средней Азии в конце XIX —
начале XX в. (финансово-промышленная группа А. И. Путилова
и железнодорожное строительство).
СПб.: Гуманитарная академия, 2018. 222 с.)

doi: 10.30759/1728-9718-2020-4(69)-145-147

Центральной темой в научном творчестве Таисии Михайловны Китаниной стала деятельность концерна Путилова — Стахеева — Батолина. Ей были посвящены кандидатская диссертация, написанная на ее основе первая монография,¹ ряд статей,² а также последнее монографическое исследование, которое вышло в свет через 60 лет после издания первой книги. Если первая монография освещает весь спектр деятельности концерна, то последняя сосредоточена на одном, сравнительно слабо изученном, аспекте — проникновении концерна в Среднюю Азию через участие в строительстве железных дорог. Если первая монография была написана преимущественно на архивном материале, то в последней, помимо архивных

источников, важное место заняли историографические материалы. Она подводит определенный итог изучению темы в отечественной историографии.

Книга состоит из введения, семи глав, заключения и двух приложений. Первые три главы дают читателю общее представление о концерне Путилова — Стахеева — Батолина, его происхождении (история торгового дома Стахеевых) и месте, где разворачиваются основные события (Средняя Азия, в которой есть свои особенности строительства железных дорог). Последние четыре главы посвящены собственно участию концерна в строительстве железнодорожных магистралей в Средней Азии. Основной текст монографии дополняют приложения: программа деятельности торгово-промышленного товарищества «Иван Стахеев и К^о», документы о национализации торгового дома «И. Г. Стахеева наследники», документы о деятельности концерна.

В первой главе дается панорама коммерческой деятельности торгового дома Стахеевых. Для него, как подчеркивает Т. М. Китанина, характерен универсализм торговых операций, присущий восточноевропейским и сибирским фирмам. Дом Стахеевых занимался торговлей зерном, нефтью, лесом, мануфактурой, с 1908 г. он стал проявлять интерес к торговле хлопком, скупая плантации в Средней Азии. Масштабы его деятельности огромны, его отделения находились в 14 губерниях восточной России. Хлебная торговля велась в 23 городах России и Финляндии. Центральная контора находилась в заштатном городе Елабуге: она располагаясь «на месте слияния трех судоходных рек Камы, Белой и Вятки, являлась естественным транспортным узлом...» (с. 18).

Во второй главе рассматривается процесс создания торгово-промышленного товарищества «Иван Стахеев и К^о» в 1913–1916 гг. В него вошел «весьма характерный триумвират, объединивший предпринимателей нового

¹ Китанина Т. М. Военно-инфляционные концерны в России 1914–1917 гг. Концерн Путилова — Стахеева — Батолина. Л., 1969.

² Она же. Крупный российский капитал и хлопкообрабатывающая промышленность Средней Азии в начале XX века (Акционерное общество «Фергана») // XIX Петровские чтения (история, политология, социология, философия, экономика, культура, образование и право): материалы Всерос. науч. конф. с междунар. участием. СПб., 2018. С. 7–13; Она же. Проникновение крупного российского капитала в Среднюю Азию 1917 г. (договор товарищества «И. Стахеев и К^о» с эмиром Бухары) // XVIII Петровские чтения (история, политология, социология, философия, экономика, культура, образование и право): материалы Всерос. науч. конф. с междунар. участием. СПб., 2017. С. 38–43; Она же. Проникновение российского финансового капитала в железнодорожное строительство Средней Азии (Русско-Азиатский банк, А. И. Путилов и Семиреченская магистраль) // Мавродинские чтения 2018: материалы Всерос. науч. конф., посвящ. 110-летию со дня рождения проф. В. В. Мавродина. СПб., 2018. С. 343–347; Она же. Развитие концерна Путилова — Стахеева — Батолина и трансформация его финансово-промышленной стратегии в годы Первой мировой войны // Очерки истории российских фирм: вопросы собственности, управления, хозяйствования. СПб., 2007. С. 172–412; Она же. Российский финансовый капитал и железнодорожное строительство в Средней Азии: Ферганская железная дорога (1904–1918) // Веков неспешный ход: проблемы социально-экономической и политической истории России: сб. статей к 70-летию проф. В. Н. Никулина. СПб., 2018. С. 242–253; Она же. Русско-Бухарский банк в 1917 г. (к вопросу о проникновении российского финансового капитала в экономику Средней Азии) // XX Петровские чтения: материалы Всерос. науч. конф. с междунар. участием. СПб., 2019. С. 14–17.

* Работа выполнена при поддержке РФФИ, проект № 18-09-00427 «Фронтальная модернизация в России имперского периода: модели развития и закономерности трансформации» (рук. И. В. Побережников)

поколения, новой генерации» (с. 33) — глава торгового дома Стахеевых И. И. Стахеев, его давний деловой партнер П. П. Батолин и глава Русско-Азиатского банка А. И. Путилов. По мнению Китаниной, каждый из них преследовал свои цели. И. И. Стахеев пошел на создание торгово-промышленного товарищества для того, чтобы, «взяв торговый дом под свое покровительство и сохранив его функциональную независимость в качестве представителя традиционной старорусской универсальной торговли», заняться «новым направлением деятельности — промышленным предпринимательством» (с. 32). Выгода А. И. Путилова заключалась в том, что «сращивание с группой Стахеева — Батолина позволило ему значительно расширить сферу своих интересов, распространив их на хлебную торговлю, текстильную промышленность, лесное дело и производство хлопка» (с. 34). П. П. Батолин, выступая посредником, видел свой интерес в обеспечении делового контакта между двумя успешными предпринимателями. Деятельность концерна «Иван Стахеев и К^о» охватывала металлургию и машиностроение, текстильное и хлопковое производство, лесные и бумагоделательные предприятия, хлебозакупочные, торгово-транспортные и экспортные фирмы. Территориальный контроль осуществлялся отделениями тесно связанных банков: Русско-Азиатского, Петроградского международного коммерческого, Петроградского частного коммерческого, Русского банка для внешней торговли, Волжско-Камского, Московского соединенного и др. В 1917 г. «с целью обслуживания территорий проникновения» группой созданы Русско-Бухарский, Дальневосточный коммерческий, Русско-Норвежский банки. Для организации и управления производственными отраслями были привлечены научные кадры. «Столь масштабного отраслевого объединения и такого продуманного и рационального управленческого аппарата российские монополистические союзы еще не знали. Это была, по сути, высшая ступень развития финансового капитала» (с. 39). Завершается глава описанием жизненного пути руководителей концерна: Путилова, Батолина и Стахеева.

В третьей главе рассматривается политика властей по вопросу развития сети железных дорог в Средней Азии. Строительство железных дорог в этом регионе прежде всего диктовалось военно-стратегическими интересами; к ним присоединялись соображения необходи-

мости соединения изолированных друг от друга областей и протекторатов; а далее возникла задача соединения Средней Азии с Европейской Россией и Сибирью. Т. М. Китанина подчеркивает, что в конце XIX в., когда началось активное железнодорожное строительство в азиатской части империи, изменился сам способ проектирования железных дорог: правительство решило следовать канадской (австралийской) модели, отводящей строительству магистралей пионерную роль в комплексном освоении территорий.

Интересны размышления Т. М. Китаниной о роли железных дорог в отношениях между центром и периферией. Она подчеркивает, что касательно национальных окраин применялась дифференцированная политика, учитывавшая их природную специфику, исторические традиции, уровень экономического освоения, этноконфессиональные и цивилизационные особенности. Железные дороги, сглаживая экономические различия, обеспечивали выход окраин на общероссийский и мировой рынки; содействовали миграции из центра страны на периферию и тем самым снижали социальное напряжение в центре, но создавали его на периферии; способствовали проникновению финансового капитала на окраины страны. Проникновение крупного капитала в железнодорожное строительство Туркестанского края стало наблюдаться лишь накануне Первой мировой войны и особенно после 1915 г. Важную роль в этом сыграл Русско-Азиатский банк. Приобретение концессий на строительство дорог в Средней Азии было сложным делом, так как зависело от решения военных властей.

Четвертая, пятая и шестая главы посвящены истории строительства Семиреченской (в 1911–1918 гг.), Ферганской (в 1904–1918 гг.) и Бухарской (в 1913–1918 гг.) железных дорог под патронажем Русско-Азиатского банка. Эти дороги возводились по одному сценарию: на начальном этапе возникал синдикат крупнейших петербургских коммерческих банков, одновременно или спустя небольшое время путем переговоров создавался синдикат зарубежных, преимущественно французских, банков, с которыми непосредственно был связан Русско-Азиатский банк. Затем путем сложных финансовых операций железная дорога оказывалась в подчинении торгово-промышленного товарищества «Иван Стахеев и К^о». Некоторое исключение из этого правила представляла

Бухарская дорога. Еще до начала ее строительства товарищество сумело заключить с Бухарским эмиром договор о развитии экономики края на паритетных началах.

В последней главе рассматривается хозяйственная колонизация территорий, прилегающих к железным дорогам. Группа Путилова — Стахеева — Батолина была заинтересована прежде всего в расширении хлопковых плантаций. До Первой мировой войны половина хлопка-сырца, перерабатываемого российскими предприятиями, поставлялась из-за границы. Разрыв хозяйственных связей во время войны заставил обратить внимание на внутренние ресурсы. В 1914 г. для производства и переработки хлопка товариществом «Иван Стахеев и К^о» было создано акционерное общество «Фергана». В 1916–1917 гг. концерн с помощью Русско-Азиатского банка установил контроль над успешными предприятиями, занятыми в переработке хлопчатника: Андреевским хлопковым торгово-промышленным товариществом, товариществом Вадыевых, трестом «Салолин — Саломас», товариществом К. М. Соловьева.

Заключение к работе построено нетрадиционно: вместо преподнесения однозначных выводов, автор пытается вписать свою работу в дискуссии современной историографии о роли различных акторов в развитии национальных окраин. Автор приводит ряд утверждений о вкладе правительства, которые, как нам представляется, прямо или косвенно, вступают в рассогласование с тем, что раскрывается в самой монографии: мнение Е. А. Правиловой о том, что «избранная правительством модель централизации не способствовала развитию областей» (с. 186); вывод Б. А. Алимджанова о том, что «главной особенностью имперского управления России в регионе была идеологическая “легитимация присутствия России”, вследствие чего центральное правительство не вмешивалось в формы ведения хозяйства» (с. 188). Автор соглашается с распространенным тезисом о том, что в финансовом отношении присоединение к России среднеазиатских

территорий было для империи убыточным. Затем приводится мнение исследователей о роли банков: она оценивается исключительно как положительная. Банковский капитал способствовал экономической экспансии, привнесил «новые способы управления, ведения коммерческих дел, ускорял развитие кредитной системы края, способствовал становлению новых для среднеазиатских земель промышленных отраслей, создавал дополнительно рынок товаров и рабочей силы» (с. 190). Такое противопоставление «реакционного» государства «прогрессивным» банкам представляется утрированным, особенно если принять во внимание, что в тексте книги прямо указывается, что частный, в том числе банковский, капитал был допущен к строительству железных дорог в Средней Азии прежде всего в интересах государственной политики.

Работа не лишена некоторых недостатков. В названии работы в качестве хронологических рамок указаны конец XIX — начало XX в. Но в тексте книги можно найти лишь несколько упоминаний о конце XIX в., которые с финансовым капиталом и его проникновением в Среднюю Азию никак не связаны. Описывая историю подготовки проектов строительства Семиреченской дороги, автор делает странный пассаж: «В конечном итоге был принят вариант, предложенный министром А. Н. Куропаткиным: Оренбург — Акмолинск — Казалинск — Перовск — Туркестан — Ташкент, утвержденный правительством в 1901 г.» (с. 82). Какое отношение имела дорога, проведенная от Ташкента на северо-запад, к дороге, которая должна была быть проложена на восток от него?

Несмотря на высказанные замечания, монография Т. М. Китаниной представляет собой образец качественного исследования, проведенного на очень скудном источниковом материале. Она закрывает серьезную лауну в истории российского капиталистического предпринимательства и проливает свет на высшую фазу в его развитии, прерванную событиями 1917 г.

*к.и.н. К. И. Зубков, к.и.н. Г. Н. Шумкин
Институт истории и археологии УрО РАН (г. Екатеринбург)*