

С. А. Нефедов
**О ПРИЧИНАХ ОТСТАВАНИЯ УРАЛЬСКОЙ МЕТАЛЛУРГИИ
В ПОРЕФОРМЕННЫЙ ПЕРИОД***

doi: 10.30759/1728-9718-2024-1(82)-91-98

УДК 94(470.5)“1860/1875” ББК 63.3(235.55)522

Статья посвящена рассмотрению причин отставания России в процессе Великой дивергенции. В этой связи важную роль играет анализ факторов, обусловивших замедленное развитие тяжелой промышленности в 1860–1875 гг., в период интенсивного строительства железных дорог. Во всех странах Запада строительство железных дорог давало мощный импульс развитию тяжелой промышленности, но в России этого не произошло. Среди причин этого явления обычно указывают ограниченность лесных ресурсов, которые могла использовать древесноугольная металлургия Урала, трудности с транспортировкой продукции, невозможность конкуренции с дешевым английским металлом в условиях беспошлинного импорта. В статье демонстрируется, что эти причины не были главными. Как показал прогресс уральской металлургии в конце XIX в., при условии экономного использования лесных ресурсов было достаточно. При ближайшем рассмотрении оказывается, что, несмотря на трудности доставки и относительно высокую цену, уральские рельсы из высококачественного металла были более выгодными в эксплуатации, нежели английские. Причина, по которой уральские заводы получали мало заказов, лежала вне рыночной экономики и заключалась в искажении концессионной системы коррупционными влияниями. Концессионеры, пользуясь отсутствием контроля, завышали сметную стоимость дороги, затем строили дорогу «вчерне», используя самые дешевые английские рельсы, и зачисляли сэкономленные средства в свой доход.

Ключевые слова: *Великая дивергенция, промышленная отсталость, металлургия Урала, производство рельсов, концессионная система*

Промышленная революция XIX в. изменила картину мира, вызвав Великую дивергенцию, когда группа стран Запада вырвалась вперед в промышленном развитии, оттеснив другие страны на периферию мировой экономики. Четыре державы, Англия, США, Германия и Франция, а также меньшая по размерам Бельгия, сформировали индустриальный «Центр» новой цивилизации. Основой современной промышленности стало производство металлов и машин; новые технологии обеспечивали рост выпуска продукции и ее постоянное совершенствование. Мощным стимулом для развития индустрии было строительство железных дорог, которое требовало организации массового производства рельсов, паровозов, вагонов.

Наиболее ярко процесс Великого расхождения отражался в показателях роста производства металлов, в частности в увеличении выплавки чугуна. Данные, приводимые далее

в таблице, показывают, что Россия все более отставала от индустриальных стран «Центра».

В то же время из таблицы видно, что к 1875 г. в России было построено 18,9 тыс. км железных дорог, но это строительство не вызвало резкого роста металлургического производства, как это было в других странах. Производство металла и машин стагнировало и в сравнении с быстро развивавшимися индустриальными державами «Центра», Россия становилась отсталой страной периферии. Чем объясняется такое развитие событий? Была ли альтернатива этому негативному сценарию?

Современники обвиняли в стагнации российской тяжелой промышленности ошибочную политику правительства, разрешившего беспошлинный ввоз дешевого английского металла. Обвинения такого рода раздавались уже в 1860-х гг., до начала интенсивного строительства железных дорог. К. А. Скальковский (в будущем директор Горного департамента) и Д. М. Краевский в 1866 г. издали книгу под характерным названием «Стоит ли поощрять русскую промышленность?».¹ «Везде сооружение железных путей, как известно, было могущественнейшим толчком к развитию

*Нефедов Сергей Александрович — д.и.н., доцент, г.н.с. Центра методологии и историографии, Институт истории и археологии УрО РАН (г. Екатеринбург)
E-mail: hist1@yandex.ru*

* Автор выражает признательность за ценные консультации академику РАН В. В. Алексееву и к.и.н. Г. Н. Шумкину

¹ Скальковский К. А., Краевский Д. М. Стоит ли поощрять русскую промышленность? СПб., 1866.

Таблица

Выплавка чугуна и длина железных дорог²

Страна	Год								
	1825	1845	1860	1865	1870	1875	1880	1860	1875
	Выплавка чугуна, млн т							Длина ж. д., тыс. км	
Англия	0,59	1,5	3,9	4,9	6,1	6,5	7,5	16,8	26,8
США	0,08	0,57	0,83	0,84	1,7	2,1	3,9	49,3	119,7
Германия	0,04	0,18	0,53	0,99	1,4	2	2,7	11,1	28
Франция	0,2	0,44	0,9	1,2	1,2	1,4	1,7	9,5	21,6
Россия	0,16	0,19	0,34	0,3	0,36	0,43	0,45	1,6	18,9

промышленности, — констатировали авторы, — у нас же последствием его был... полный подрыв нашей горной промышленности и задержка в развитии механической».³

В России, в отличие от других стран, интенсивное строительство не привело к оживлению промышленности. В 1879 г. была создана Комиссия для пересмотра таможенной политики, которая констатировала: «Во всех государствах, в которых присутствие минеральных богатств делало возможным существование собственного, внутреннего железного производства постройка железных дорог вызывала необыкновенное оживление этого производства... Сооружение железных дорог в России не имело подобных результатов. Все наши железные пути построены почти исключительно из иностранных материалов, привезенных в широком размере, беспошлинно. Право пользования иностранными материалами включалось во все концессии железных дорог...»⁴

Министерство финансов поначалу пыталось оправдаться. В 1876 г. был издан «Сборник сведений...»,⁵ в котором перечислялись заказы, сделанные Министерством для поддержания российской промышленности. В «Сборнике» приводились данные о том, что производство металлов все же росло: «Нельзя признать, что горное дело в России упадет, будто бы разоряемое иностранной конкуренцией, как утверждают некоторые заводчики».⁶

² См.: Мендельсон Л. А. Теория и история экономических кризисов и циклов. М., 1959. Т. 2. С. 523, 524; Соловьева А. М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX века. М., 1975. С. 83.

³ Там же. С. 25, 26.

⁴ Антипов А. Обзор правительственных мероприятий по развитию в России металлической промышленности. СПб., 1879. С. 29.

⁵ Бушен А. Сборник сведений по вопросам о снабжении русских железных дорог рельсами, подвижным составом и прочими принадлежностями. СПб., 1876.

⁶ Там же. С. II, 22.

Допущение беспошлинного ввоза объяснялось тем, что «внутреннее производство... никак не может удовлетворить громадному спросу», вызванному железнодорожным строительством. Утверждалось, что замедленное развитие металлургии связано с использованием древесного угля и «более быстрого развития горного дела едва ли следует ожидать, доколе оно не распространится в тех местностях, которые изобилуют минеральным топливом».⁷ Таким образом, Министерство принципиально отрицало возможности древесноугольной уральской металлургии по части расширения производства.

В дальнейшем эта позиция оправдания политики правительства была принята советской историографией. Так, А. М. Соловьева и И. Ф. Гиндин утверждали, что уменьшение пошлин на металлы объяснялось стремлением удешевить железнодорожное строительство, нужды которого металлургия Урала была не в состоянии удовлетворить.⁸

В постсоветское время позиция историков претерпела некоторые изменения. Авторы фундаментальной монографии об уральской металлургии, В. В. Алексеев и Д. В. Гаврилов, писали, что отставание уральской 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».⁹ То есть при иной экономической политике

⁷ Там же. С. II, 25.

⁸ См.: Соловьева А. М. Промышленная революция в России в XIX в. М., 1990. С. 178; Гиндин И. Ф. К вопросу об экономической политике царского правительства в 60–80-х годах XIX в. // Вопросы истории. 1959. № 5. С. 68.

⁹ Алексеев В. В., Гаврилов Д. В. Металлургия Урала с древнейших времен до наших дней. М., 2008. С. 409.

отставание можно было предотвратить — или по крайней мере отчасти компенсировать негативные тенденции.

Об утерянных возможностях говорили и современники. Д. М. Менделеев, который был не только великим химиком, но и известным экономистом, подсчитал, что общая стоимость ввезенных рельсов и другого оборудования в 1869–1880 гг. превзошла 1,1 млрд руб. «Каждый год ввоз составлял в среднем 100 млн. Плата на эти займы, за 1 млрд, взятый за границей, составляет ежегодно в среднем 50 млн. Если бы на развитие русской каменноугольной и железной промышленности каждый год клали не по 50, а по 5 млн руб. — все бы давно было свое».¹⁰

Действительно, могла ли российская металлургия обеспечить потребности железнодорожного строительства в 1860–1870-х гг.? Рассмотрим сначала положение в 1850-х гг. В 1852 г. была учреждена особая Комиссия для изыскания средств к развитию железодельного производства в России, которая работала до окончания Крымской войны. Заключение Комиссии гласило: «События последнего времени подтвердили, что металлов у нас достаточно. Возникавшие, по случаю войны, огромные требования на чугун и железо удовлетворялись без особенного повышения цен... Возбужденная в то же время разными требованиями деятельность частных горных заводов доказала возможность довести производительность их до обширных размеров».¹¹ В частности, в 1856–1860 гг. Нижнесалдинский завод Демидовых и Алапаевский завод Яковлевых произвели 3 250 тыс. пудов рельсов для строившейся Петербургско-Варшавской железной дороги.¹²

За счет присутствующих в руде легирующих добавок уральское железо превосходило по качеству английское, но выплавляемое на каменном угле английское железо было более дешевым. В конце 1850-х гг. в Петербурге пуд русских рельсов стоил 1 руб. 50 коп., а английских — 86 коп., при этом стоимость доставки с Урала составляла 30–40 коп. за пуд.¹³ Кроме

того, караваны с металлом по уральским рекам могли сплавляться лишь раз в год, в апреле, а доставка руды и дров на заводы могла производиться только зимой, вследствие чего выполнение заказов растягивалось на срок до двух лет.¹⁴

После поражения в Крымской войне Россия была вынуждена уступить экономическим требованиям Англии и Франции. Эти требования касались, в частности, резкого снижения таможенных пошлин. В 1857 г. был принят новый таможенный тариф. Председатель Тарифного комитета Л. Тенгоборский признавал, что тариф призван «облегчить торговые сношения наши с Европой и удовлетворить, сколь возможно, многочисленные по сему предмету требования... иностранных правительств».¹⁵ Кроме того, по свидетельству хорошо информированного генерала-майора свиты В. И. Дена, «секретною конвенциею, заключенною 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») на условиях, которые в настоящее время не только были бы отвергнуты, но и, конечно, возбудили бы негодование».¹⁶ Прибывший вслед за заключением мира в Петербург чрезвычайный посол и сводный брат Наполеона III герцог Шарль де Морни настаивал, чтобы «Главному обществу» было предоставлено право на беспошлинный ввоз рельсов и железнодорожного оборудования — и это требование было удовлетворено.¹⁷

Утвердившись в России, «Главное общество» способствовало прекращению производства паровозов и сократило заказы на рельсы, данные ранее уральским заводам. К 1861 г. старые заказы закончились, и рельсопрокат был остановлен.¹⁸ Паровозы и рельсы теперь закупались за границей.

Таким образом, изначально понижение тарифов на металлы и беспошлинный ввоз железнодорожного оборудования, обусловившие

заводская промышленность России и в особенности ее железное производство. СПб., 1872. С. 128.

¹⁴ См.: Кешпен А. Горная и соляная промышленность // Историко-статистический обзор промышленности России. СПб., 1883. Т. 1. С. 68.

¹⁵ Семенов Л. С. Россия и Англия: экономические отношения в середине XIX в. Л., 1975. С. 149.

¹⁶ Ден В. И. Записки. СПб., 1890. С. 187.

¹⁷ См.: Соловьева А. М. Железнодорожный транспорт России... С. 64.

¹⁸ См.: Бушен А. Б. Указ. соч. С. II, 30.

¹⁰ Менделеев Д. И. Толковый тариф или Исследование о развитии промышленности России в связи с ее общим таможенным тарифом 1891 года. СПб., 1892. С. 83.

¹¹ Цит. по: Тарасов Р. С. Деятельность Комиссии для изыскания средств к развитию железного производства в России: к вопросу о состоянии черной металлургии и таможенной политики середины XIX века: дис. ... канд. ист. наук. Саранск, 2006. С. 174.

¹² См.: Бушен А. Указ. соч. С. II, 30, 43, 44.

¹³ См.: Памятная книжка Главного общества российских железных дорог на 1859 год. СПб., 1859. С. 48; Туннер П. Горно-

стагнацию российского производства, были навязаны российскому правительству победителями в Крымской войне. Однако, оберегая свой престиж, правительство скрывало это обстоятельство и выдвигало на первый план иные причины. Тарифный комитет утверждал, что производство металла на Урале ограничено нормой вырубки лесов и не может быть значительно увеличено. Кроме того заявлялось, что вследствие трудности доставки железа с Урала цена на него всегда будет оставаться высокой.¹⁹

Эти аргументы были надуманными. Главный начальник горных заводов генерал-лейтенант В. А. Глинка еще в 1851 г. показал, что при текущем уровне производства железа на Урале его можно было без ущерба для лесов увеличить в 2,5 раза.²⁰ Эти расчеты в 1864 г. подтвердил горный инженер В. А. Полетика.²¹ В условиях беспошлинного ввоза производство чугуна на Урале увеличивалось очень медленно, в 1860 г. оно составляло 14,5 млн пуд, в 1875 г. — 17,7 млн пуд. Но после увеличения тарифов в 1887 г. оно стало быстро расти и к 1900 г. достигло 50,2 млн пуд. При ограниченности лесных ресурсов такие результаты были достигнуты в основном за счет экономии древесного угля в передельном производстве и перевода его на низкосортное древесное топливо.²² По сделанным в 1899 г. расчетам Главного начальника уральских горных заводов П. П. Боклевского, можно было даже без внедрения новой техники увеличить производство чугуна до 90 млн пуд.²³

Таким образом, быстрый рост выплавки металлов после 1887 г. показал, что вопреки официальным утверждениям, уральские заводы имели огромный потенциал расширения производства — при условии отмены беспошлинного импорта и увеличения тарифов. Однако необходимо пояснить, что отдельные заводы в действительности испытывали недостаток лесных ресурсов — но не потому, что их не было, а потому что власти искусственно огра-

ничивали к ним доступ. В 1864 г. П. П. Демидов обратился к министру финансов М. Х. Рейтерну с просьбой о покупке дополнительных лесных участков, пообещав втрое увеличить производство и снизить цену. Ходатайство было поддержано министром путей сообщения П. П. Мельниковым, однако Рейтерн ответил отказом.²⁴

Возвращаясь к аргументации Тарифного комитета, нужно признать, что, конечно, уральские рельсы были дороже английских — в значительной мере из-за стоимости перевозки. «Само дело указывало, что надобно было спешить с устройством горной Уральской дороги, чтобы получать оттуда рельсы, железные мосты и прочее... — писал известный промышленник В. А. Кокорев. — Покойный директор горного департамента В. К. Рашет, отлично знавший Урал, как управлявший некогда заводами Демидовых, тотчас после Крымской войны представил ко всем властным лицам проект сооружения Уральской горнозаводской железной дороги с ясными доказательствами необходимости построить эту дорогу прежде других линий, дабы воспользоваться недрами Уральского хребта для выделки рельсов и прочих принадлежностей железных дорог. Более 15 лет Рашет хлопотал о приведении своей мысли в исполнение, но стену равнодушия пробить не мог и в 70-х годах умер».²⁵ О строительстве Уральской дороги ходатайствовали также и многочисленные депутации от городских обществ и земств; в январе 1869 г. в Петербурге собралось пять таких депутатий, которым Рейтерн ответил, что к строительству «не может быть приступлено в ближайшем будущем» и что вопрос о направлении ее «до настоящего времени не был еще правительством рассмотрен... потому, что в этом не предстояло неотлагательной необходимости».²⁶

В обоих случаях, в деле о дополнительных земельных участках и в вопросе о строительстве Уральской дороги, позиция Рейтерна объяснялась тем, что он был принципиальным противником производства рельсов на Урале. Отвечая на ходатайство Демидова, Рейтерн писал, что основание рельсового производства на древесном угле обходится чрезвычайно дорого, что заводы надо строить на Каме, снабжая

¹⁹ См.: Лодыженский К. Н. История русского таможенного тарифа. СПб., 1886. С. 306, 307.

²⁰ См.: Тарасов Р. С. Указ. соч. С. 105.

²¹ См.: Полетика В. А. О железной промышленности в России. М., 1864. С. 121.

²² См.: Шумкин Г. Н. Топливо-энергетические ресурсы черной металлургии Урала в конце XIX — начале XX вв. (по материалам «Сборников статистических сведений горнозаводской промышленности России» 1882–1911 гг.) // Genesis: исторические исследования. 2019. № 9. С. 55–70.

²³ См.: Боклевский П. П. Перспективы уральской горной промышленности. Екатеринбург, 1899. С. 4.

²⁴ См.: Кеппен А. Материалы для истории рельсового производства в России. СПб., 1899.

²⁵ Кокорев В. А. Экономические провалы. М., 2005. С. 31.

²⁶ Мильман Э. М. История первой железнодорожной магистрали Урала: 70–90 годы XIX века. Пермь, 1975. С. 76.

их доставляемым за тысячи верст донбасским углем.²⁷ Эта идея разрабатывалась его австрийским консультантом, профессором фон Тунером, который предлагал закрыть на Урале все переделные цеха, оставив только доменное производство.²⁸ Однако такое развитие не представлялось делом ближайшего будущего, поэтому Рейтерн ориентировался на импорт.

В первой половине 1860-х гг. в правительстве шла борьба вокруг вопроса о методах строительства железных дорог. «Главное общество» фактически обанкротилось, не сумев реализовать планы по созданию железнодорожной сети. Министр путей сообщения П. П. Мельников был решительным сторонником казенного строительства; он добился высочайшего разрешения на строительство нескольких железных дорог, в том числе дороги Москва–Курск. Рельсы и оборудование для этой дороги закупались в России; в связи с этим решением в 1864 г. Нижнесалдинский завод Демидова получил заказ на 1,3 млн пудов рельсов и возобновил производство.²⁹

М. Х. Рейтерн был противником казенного строительства, он придерживался либеральных взглядов о свободном рынке и преимуществах частного предпринимательства. На аргументы П. П. Мельникова о перспективах казенного строительства он возражал, что в казне нет средств, а получение кредитов на Западе затруднено из-за напряженной международной обстановки.³⁰

Весной 1865 г. была создана Особая комиссия для выработки планов железнодорожного строительства. Заседания происходили в период после польского восстания, вызвавшего международный кризис, чреватый новой войной. Комиссия подчеркивала, что «правительство не должно останавливаться даже перед значительными пожертвованиями для ускорения постройки дорог... нужно торопиться, пока еще не упущено время».³¹ Имелась и другая, чисто финансовая, причина спешки — необходимость увеличения экспорта с целью поддержания курса рубля. Ввиду резкого падения курса Рейтерн подвергали ожесточенной критике, ему грозила отставка, и он был заинтересован в скорейшей нормализации ситуации. В такой

обстановке министр финансов всецело поддержал концессионный эксперимент П. Г. фон Дервиза, построившего дорогу Рязань–Козлов за рекордно короткий срок в полтора года.³²

В 1866 г. по инициативе М. Х. Рейтерна была принята концессионная система строительства железных дорог. Железнодорожные общества получали концессии на строительство дорог с правом выпуска акций и облигаций, доход по которым (обычно 5 %) гарантировался правительством. В случае, если общество не показывало достаточной прибыли, процент по акциям и облигациям выплачивался государством. С 1869 г. большая часть облигаций оставалась за казной, которая взамен выдавала обществам на строительство дороги капитал, соответствующий номинальной стоимости облигаций. Эти деньги поступали из «железнодорожного фонда» пополнявшегося главным образом за счет зарубежных займов. М. Х. Рейтерн утверждал, что западные страны не дадут кредиты правительству, но не будут возражать против распространения казной «консолидированных облигаций российских железных дорог». Таким образом до 1875 г. было получено 69 млн ф. ст. Началось интенсивное железнодорожное строительство.³³

Создаваемые железнодорожные общества имели право на беспошлинный ввоз материалов и заказывали рельсы и паровозы на Западе.³⁴ «России необходимы железные дороги, — писал Рейтерн, — останавливать сооружение железных дорог впредь до достаточного развития рельсового промысла, только что начинающегося, очевидно, невозможно».³⁵ По инициативе П. П. Мельникова в 1868 г. концессионеров все же обязали заказывать какую-то часть материалов в России. Но, как отмечалось выше, заказ рельсов на уральских заводах в лучшем случае выполнялся в течение полутора–двух лет, и это служило для обществ предлогом, чтобы уклоняться от своих обязательств.³⁶ Нижнесалдинский завод получал множество формальных предложений такого рода с завидомо нереальными сроками выполнения.³⁷

²⁷ См.: Кепшен А. Материалы для истории... С. 36, 37.

²⁸ См.: Туннер П. Горнозаводская промышленность России и в особенности ее железное производство. СПб., 1872. С. 157, 213.

²⁹ См.: Бушен А. Указ. соч. С. II, 31.

³⁰ См.: Кислинский Н. А. Наша железнодорожная политика. СПб., 1902. Т. 3. С. 2.

³¹ Там же. С. 177, 178.

³² См.: Кончаков Р. Б. П. Г. Дервиз и «провинциалы» в деле строительства Рязано-Козловской железной дороги // Научные ведомости Белгородского государственного университета. Сер.: Экономика. Информатика. 2011. № 13 (108). С. 126–133.

³³ См.: Мигулин П. П. Русский государственный кредит (1769–1899). Харьков, 1899. Т. 1. С. 391–394, 447.

³⁴ См.: Бушен А. Указ. соч. С. II, 96.

³⁵ Цит. по: Кислинский Н. А. Указ. соч. Т. 4. С. 225.

³⁶ См.: Бушен А. Указ. соч. С. II, 96, 97; III, 121, 141, 142.

³⁷ См.: Белов Д. В. Исторический очерк Уральских горных заводов. СПб., 1896. С. 105.

А. М. Соловьева пишет, что «древесноугольный чугун Урала, связанный с большими издержками производства, не соответствовал развитию массового рельсопрокатного производства. Железные рельсы, выделяемые из древесноугольного чугуна, отличались слабой прочностью, хрупкостью и быстро изнашивались, требуя ежегодной замены».³⁸ Это фактически неверное утверждение искажает саму суть экономической ситуации того времени. Реальность была прямо противоположной. На Московско-Рязанской дороге за 5 лет эксплуатации (1870–1874) был заменен только 1 % уральских рельсов, — за это же время вышла из строя почти половина английских рельсов. Английский рельс в среднем выходил из строя после проезда по нему поездов с 2,8 млн осями, а уральский — с 40,5 млн, то есть служил в 15 раз дольше английского. Опрос администрации семи железных дорог показал, что, несмотря на их высокую цену, использование уральских рельсов было более выгодным.³⁹

В условиях свободной рыночной экономики концессионеры даже при беспошлинном ввозе должны были бы покупать уральские рельсы: раз их эксплуатация была более выгодной. Это обеспечило бы уральским заводам нарастающий объем заказов и стимулировало бы резкое расширение и модернизацию производства. Российская промышленность развивалась бы так же быстро, как западная. Почему же этого не произошло? Предложенная Рейтерном концессионная система ранее применялась во многих странах и в условиях жесткого правительственного контроля приводила к положительным результатам, способствуя развитию отечественной промышленности. Но в России она приняла искаженные формы, связанные прежде всего с отсутствием контроля. По схеме, впервые реализованной фон Дервизом, концессионеры намного завышали исходную смету проекта; получали деньги за акции и облигации, а затем строили дорогу «вчерне», на живую нитку, кладя сэкономленные средства себе в карман.⁴⁰ В случае с дорогой Рязань–Козлов сметная стоимость составляла 76 тыс. рублей серебром за версту, а реальная — 30 тыс. за версту.⁴¹ После сдачи дороги ее приходилось достраивать и перестра-

ивать; это делалось за счет эксплуатационных расходов. Разумеется, такая дорога обычно не давала прибыли, но акционеры не оставались внакладе: 5 % годового дохода по акциям и облигациям обеспечивала казна.

Искаженный вариант концессионной системы был основан на коррупции. Когда выяснилось, что, получив концессию, можно быстро стать миллионером, в борьбу за концессии включились «влиятельные лица», выдвигавшие своих ставленников и получавшие свою долю наживы. Началась «концессионная лихорадка». «Железнодорожное поприще открылось всякому, кто умел сделаться приятным... влиятельным людям... — признавал в предсмертной записке фон Дервиз. — Заботы влиятельных лиц сосредотачивались уже не в соблюдении государственного интереса, а единственно на том, как бы устроить свои личные дела... При таких обстоятельствах в железнодорожном мире выработалась своя особая практика, которую следует назвать систематическим расхищением государственной казны».⁴² Размах и механизмы коррупции подробно описаны в работах исследователей, поэтому мы не будем останавливаться на этой теме.⁴³

Поскольку почти каждое влиятельное лицо желало иметь «свою» дорогу, то расширение железнодорожной сети приняло стихийный характер. «Дороги строятся без общего плана, часто ненужные, по предложению неких посредников, связанных с влиятельными лицами», — писал фон Дервиз.⁴⁴ По утвержденному в 1866 г. плану П. П. Мельникова, требовалось построить 3 374 версты дорог первой очереди и 3 382 версты второй очереди, то есть всего 6 756 верст железных дорог. Такое постепенное строительство в значительной степени могло быть обеспечено рельсами и оборудованием российского производства. Действительно, на версту дороги обычно укладывалось 4,2 тыс. пудов рельсов,⁴⁵ так что для дорог первой очереди требовалось 14,1 млн пуд. П. П. Демидов в 1864 г. утверждал, что Нижнесалдинский завод уже тогда мог производить 1,4 млн пуд. рельсов,⁴⁶ то есть за десять лет завод мог произвести 14 млн пуд., обеспечив снабжение дорог первой очереди. Но ведь возможно было

³⁸ Соловьева А. М. Железнодорожный транспорт России... С. 127.

³⁹ См.: Бушен А. Указ. соч. С. I, 49–51.

⁴⁰ См.: Кончаков Р. Б. П. Г. Дервиз и «провинциалы»...

⁴¹ См.: Гавлин М. Л. Из истории российского предпринимательства: династия фон Мекк. М., 2000. С. 15.

⁴² Дервиз П. Г. Одна из предсмертных записок Павла Григорьевича фон Дервиза // Русская старина. 1885. № 6. С. 598.

⁴³ См., напр.: Соловьева А. М. Железнодорожный транспорт России... С. 103–112.

⁴⁴ Дервиз П. Г. Указ. соч. С. 597.

⁴⁵ См.: Бушен А. Указ. соч. С. I, 35.

⁴⁶ См.: Кеппен А. Материалы для истории... С. 6.

расширение завода, а кроме того, существовали еще Алапаевский, Катав-Ивановский и другие заводы, способные возобновить или наладить рельсовое производство. Так что, если бы заказы не уходили за границу, то обеспечение строительства важнейших дорог русскими материалами было вполне реальным. Но в обстановке «концессионной лихорадки» строились часто ненужные дороги; к концу 1874 г. были розданы концессии на строительство 16 141 версты дорог.⁴⁷ Это лихорадочное строительство «вчерне» многих ненужных дорог становилось аргументом в пользу широкого беспошлинного импорта.

Разумеется, при строительстве «вчерне» закупались самые дешевые английские рельсы. Даже при строительстве Уральской горнозаводской дороги (которое все же началось в 1875 г.) использовались в основном английские рельсы; уже через год эксплуатации они стали приходить в негодность, и постепенно их заменили уральскими.⁴⁸

Конечно, уральские заводы испытывали целый комплекс трудностей, в том числе связанных с ростом заработной платы, наличием помещичьего права, накладными расходами на содержание населения и т. д. Но в конечном 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 личной «свободного рынка».

В 1866–1875 гг. на русских заводах было произведено 19,4 млн пуд. 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 подавляющее большинство частных заказов уходило за границу: в 1866–1875 гг. было импортировано 107,4 млн пуд. английских и бельгийских рельсов.⁴⁹

В конце концов масштабный импорт некачественных рельсов привел к кризису.

К 1875 г. поток вышедших из строя рельсов достиг огромных размеров, поэтому правительству волей-неволей пришлось прекратить беспошлинный импорт и расширять передельную промышленность.⁵⁰

К этому времени «концессионная лихорадка» закончилась, железнодорожное строительство резко сократилось, спрос на рельсы упал. Поскольку концессионеры (за малыми исключениями) не платили железнодорожному фонду по облигациям, то его средства были почти исчерпаны, и выдача концессий прекратилась. «Систематическое расхищение государственной казны» прекратилось в силу истощения казны. В итоге, как констатировала вышеупомянутая Комиссия для пересмотра таможенной политики, истраченная громадная сумма «оказала услугу не развитию нашего внутреннего производства, а металлической промышленности иностранных государств. Значение этого факта тем серьезнее, что при таком положении дела для поднятия *металлической промышленности России был упущен самый благоприятный момент, который впредь уже повториться не может* [курсив наш — С. Н.]».⁵¹

Упущено было не только время, когда ассигнования на оборудование железных дорог могли обеспечить резкий рост уральской металлургии. Упущено было время, когда уральские рельсы благодаря своему качеству обладали конкурентными преимуществами и эти преимущества могли стимулировать расширение и модернизацию производства.

Подводя итоги, можно заключить, что причина катастрофического отставания России в развитии тяжелой промышленности заключалась не в отсталости древесноугольной металлургии Урала и не в недостатке лесных ресурсов. Даже в условиях беспошлинного ввоза дешевого английского металла уральские рельсы были более выгодными в эксплуатации. Причиной застоя уральской горной промышленности была искаженная форма рыночной экономики, в которой принципы свободной конкуренции деформировались из-за всепроникающей коррупции.

⁴⁷ См.: Кислинский Н. А. Указ. соч. Т. 1. С. 187–190.

⁴⁸ См.: Мильман Э. М. История первой железнодорожной магистрали... С. 125.

⁴⁹ См.: Кеппен А. Материалы для истории... С. 118–131.

⁵⁰ См.: Там же. С. 66, 67.

⁵¹ Антипов А. Указ. соч. С. 29.

Sergey A. Nefedov

Doctor of Historical Sciences, Institute of History and Archaeology, Ural Branch of the RAS (Russia, Ekaterinburg)

E-mail: *hist1@yandex.ru*

ON THE REASONS FOR BACKWARDNESS OF THE URAL METALLURGY
IN THE POST-REFORM PERIOD

The article considers the reasons for Russia's lagging behind in the process of the Great Divergence. In this regard, an important role is played by the analysis of the factors that caused the slow development of heavy industry in 1860–1875, during the period of intensive railways construction. In all Western countries, the construction of railways gave a powerful impetus to the development of heavy industry, but this did not happen in Russia. Among the reasons for this phenomenon, they usually point to the limited forest resources that could be used by the metallurgy of the Urals, difficulties in transporting products, and the impossibility of competing with cheap English metal under duty-free imports. The author demonstrates that these reasons were not the main ones. As the progress of the Ural metallurgy at the end of the 19th century showed, there were enough forest resources provided they were used economically. Upon closer examination, it turns out that, despite the difficulties of delivery and the relatively high price, the Ural rails made of high-quality metal were more profitable to operate than the English ones. The reason why the Ural factories received few orders lay outside the market economy; this reason was the distortion of the concession system by corrupt influences. The concessionaires, taking advantage of the lack of control, overestimated the cost of the railroad, then built it using cheap English rails, and credited the savings to their income.

Keywords: *Great Divergence, industrial backwardness, Ural metallurgy, rail production, concession system*

REFERENCES

- Alekseev V. V., Gavrilov D. V. *Metallurgiya Urala s drevneyshikh vremen do nashikh dney* [Metallurgy of the Urals from Ancient Times to the Present Day]. Moscow: Nauka Publ., 2008. (in Russ.).
- Gavlin M. L. *Iz istorii rossiyskogo predprinimatel'stva: dinastiya fon Mekk* [From the History of Russian Entrepreneurship: The von Meck Dynasty]. Moscow: INION RAN Publ., 2000. (in Russ.).
- Gindin I. F. [On the Economic Policy of the Tsarist Government in the 60–80s of the 19th Century]. *Voprosy istorii* [Issues of History], 1959, no. 5, pp. 60–75. (in Russ.).
- Kokorev V. A. *Ekonomicheskiye provaly* [Economic Failures]. Moscow: Obshchestvo kuptsov i promyshlennikov Rossii Publ., 2005. (in Russ.).
- Konchakov R. B. [P. G. Derviz and “Provincials” in Building the Ryazano-Kozlovskaya Railway]. *Nauchnyye vedomosti Belgorodskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Ekonomika. Informatika* [Scientific Bulletins of the Belgorod State University. Series: Economics. Computer science], 2011, no. 13 (108), pp. 126–133. (in Russ.).
- Mendelson L. A. *Teoriya i istoriya ekonomicheskikh krizisov i tsiklov: v 2 t.* [Theory and History of Economic Crises and Cycles: in 2 vols]. Moscow: Izd-vo sotsial'no-ekonomicheskoy literatury Publ., 1959, vol. 2. (in Russ.).
- Milman E. M. *Istoriya pervoy zheleznodorozhnoy magistrali Urala: 70–90 gody XIX veka* [History of the First Railway Line of the Urals: The 70–90s of the 19th Century]. Perm: Permskoye kn. izd-vo Publ., 1975. (in Russ.).
- Semenov L. S. *Rossiya i Angliya: ekonomicheskiye otnosheniya v seredine XIX v.* [Russia and England: Economic Relations in the Mid-19th Century]. Leningrad: Izd-vo Leningr. un-ta Publ., 1975. (in Russ.).
- Shumkin G. N. [The Problem of Quality of Consumer Goods in USSR during the 1955–1975 (On the Materials of Clothing Industry of Krasnodar Krai)]. *Genesis: istoricheskiye issledovaniya* [Genesis: Historical Studies], 2019, no. 9, pp. 55–70. DOI: 10.25136/2409-868X.2019.9.30640 (in Russ.).
- Solovyova A. M. *Promyshlennaya revolyutsiya v Rossii v XIX v.* [Industrial Revolution in Russia in the 19th Century]. Moscow: Nauka Publ., 1990. (in Russ.).
- Solovyova A. M. *Zheleznodorozhnyy transport Rossii vo vtoroy polovine XIX veka* [Railway Transport in Russia in the Second Half of the 19th Century]. Moscow: Nauka Publ., 1975. (in Russ.).
- Tarasov R. S. *Deyatel'nost' Komissii dlya izyskaniya sredstv k razvitiyu zheleznogo proizvodstva v Rossii: k voprosu o sostoyanii chernoy metallurgii i tamozhennoy politiki serediny XIX veka: kand. diss.* [Activities of the Commission to Find Funds for the Development of Iron Production in Russia: On the State of Ferrous Metallurgy and Customs Policy in the Mid-19th Century: Diss. Cand.]. Saransk, 2006. (in Russ.).

Для цитирования: Нефедов С. А. О причинах отставания уральской металлургии в пореформенный период // Уральский исторический вестник. 2024. № 1(82). С. 91–98. DOI: 10.30759/1728-9718-2024-1(82)-91-98.

For citation: Nefedov S. A. On the Reasons for Backwardness of the Ural Metallurgy in the Post-Reform Period // Ural Historical Journal, 2024, no. 1(82), pp. 91–98. DOI: 10.30759/1728-9718-2024-1(82)-91-98.