

И. В. Бойко

Экономические предпосылки революционной ситуации 1917 года в России (по материалам публикаций англо-американских советологов)

В современном мире способность управлять сложными экономическими процессами как в отдельных странах, так и в международных торгово-экономических отношениях становится главным условием сохранения политического равновесия и поддержания международной стабильности. Недооценка масштабов и глубины экономических проблем, с которыми сталкивается общество, в некоторых случаях приводит к серьезным политическим изменениям. Так было в России на рубеже XIX–XX вв., когда существенный дисбаланс в экономике, усиливающийся в результате безграмотной экономической политики, осуществляемой царским правительством, привел к глубоким политическим изменениям. Американские ученые Пол Грегори и Роберт Стюарт, проводившие исследования этого периода российской истории, справедливо утверждают в книге «Советская и постсоветская структура экономики и ее характеристики»: «Российская экономическая история — это ожидание предстоящего кризиса: аграрного кризиса, депрессии, обвала фондового рынка и политических беспорядков»¹.

Взаимосвязь экономических и политических процессов, как и прежде, остается в современной России таким же малоизученным и до конца не понятым феноменом. Можно согласиться с мнением указанных выше

***Бойко Ирина
Викторовна***
д-р экон. наук, проф.,
Северо-Западный
институт управления,
филиал Российской
академии народного
хозяйства
и государственной
службы при
Президенте
Российской
Федерации
(Санкт-Петербург,
Россия)

авторов: «Объяснение российской экономической истории на основе теории революции имеет многочисленные подводные камни. В этом случае экономисты становятся новичками в объяснении политических событий, а историки становятся новичками в понимании экономической сути исторических событий. Связь между экономикой и политикой зачастую подвергается неправильному толкованию»².

Увы, в современном обществе все так же широко распространено мнение о том, что социально-экономические проблемы, с которыми сталкивается общество, обусловлены прежде всего несовершенством политической системы, а смена политических элит — необходимое и достаточное условие для их решения. Именно поэтому исследование реальных процессов в экономике Российской империи и принимаемых царским правительством решений является как никогда актуальным для современной России. Поэтому нельзя не согласиться с Полем Грегори и Робертом Стюартом: «Для того чтобы понять настоящее, необходимо изучать прошлое»³.

В данной статье на основе зарубежных научных публикаций, содержащих профессиональный, политически неангажированный и беспристрастный анализ экономической ситуации, складывавшейся в российской экономике на рубеже XIX и XX вв., будут представлены причины и последствия ошибочной экономической политики, проводившейся правительством в те годы.

К концу XIX в. Россия, по сравнению с другими европейскими странами и США, была экономически отсталой страной. Британский ученый Алекс Ноув в книге «Экономическая история СССР: 1917–1991» приводит данные, которые свидетельствуют о том, что в период с 1894 по 1913 г. Россия не только отставала от всех указанных стран по объему созданного национального дохода (измеренного в российских рублях), но и имела более низкие темпы его роста (табл. 1).

Таблица 1

Национальный доход европейских стран в период с 1894 по 1913 г.

Страна	1894 год, руб./чел.	1913 год, руб./чел.	Рост, %
Великобритания	273	463	70
Франция	233	355	52
Италия	104	230	121
Германия	184	292	58
Австро-Венгрия	127	227	79
Россия (европейская часть)	67	101	50

Источник: *Nove A. An Economic History of the USSR: 1917–1991. London, 1992. P. 5.*

Россия представляла собой страну с аграрной экономикой. Это означает, что преобладающая часть валового внутреннего продукта производилась в сельском хозяйстве, где было занято большинство населения страны. Так, в подтверждение преобладания сельского населения в России А. Ноув приводит следующие цифры: в 1897 г. численность сельского населения составляла в России 82,1 млн чел., а городского — 12,1 млн чел. (по сравнению с 1863 г., когда эти показатели составляли 55,3 и 6,1 млн чел. соответственно). В период между 1900 и 1914 гг. численность сельского населения увеличилась еще на 20 %⁴.

Преобладало неграмотное население. Согласно данным, которые приводит А. Ноув, в ходе переписи населения, проведенной в 1897 г., было установлено, что в европейской части России грамотными являлись только 35,8 % мужчин и 12,4 % женщин⁵.

Уровень производительности труда в сельском хозяйстве был очень низким. Прирост продукции обеспечивался не применением сельскохозяйственной техники, а приростом численности рабочих рук на селе: «Производство зерна на каждый акр земли в России было на треть меньше, чем в Великобритании, Германии и США, тем не менее крестьянам приходилось с трудом производить излишки зерна, которое требовалось для экспорта и уплаты налогов»⁶.

Современная по тем временам сельскохозяйственная техника не использовалась, но и спроса на нее практически не существовало. Как отмечает британский экономист Морис Добб, «большую часть населения в России составляли крестьяне, которые занимались малопродуктивным — как по отношению к численности занятых, так и по отношению к площади пахотной земли — трудом»⁷.

Труд был тяжелым, уровень жизни оставался очень низким, что, вкупе с периодически возникавшим дефицитом продовольствия, приводило к низкой продолжительности жизни и высокой смертности на селе. Это факт подтверждает американская исследовательница Салли Уоллер: «Уровень смертности среди крестьян был высоким, при этом значительная их численность считалась непригодной для военной службы. Средняя ожидаемая продолжительность жизни (в России. — *И. Б.*) в 1900 г. составляла 27,25 лет для мужчин и 29,83 лет для женщин (в Англии общий средний показатель составлял 45,25 лет)»⁸.

Как и в настоящее время, на рубеже веков Россия экспортировала в основном сырье — зерно, обязательства по поставкам которого создавали дополнительное давление на сельских производителей: «Зерно и другие продукты питания составляли в 1914 г. более половины всего российского экспорта, товары группы “сырье и полуфабрикаты” — еще 36 %»⁹. Экспортом зерна оплачивался в основном импорт промышленных товаров: «Промышленные товары составляли третью часть импорта, из которых почти половина — сырье, такое как хлопок, шерсть, джут и шелк, а также некоторые цветные металлы и полуфабрикаты»¹⁰. О противоречивой структуре внешней торговли России пишет американская исследовательница Салли Уоллер: «Иван Вышнеградский (министр финансов. — *И. Б.*) увеличил экспорт зерна за счет дополнительных поборов

с крестьян. Эта жестокая политика стала причиной голода в 1891–1892 гг., в результате которого погибло много крестьян, вынужденных продавать резервное зерно, хранимое на случай неурожая, как раз случившегося в те годы. Несмотря на голод, экспорт зерна в 1892 г. по сравнению с предыдущим годом вырос на 18 %. Таким образом Вышнеградский решал проблему финансирования индустриализации и, несмотря на то что в 1892 г. он был снят с должности за допущение голода, его политику продолжил следующий министр финансов Сергей Витте... Поскольку зерно являлось единственным для России товаром, который можно было в значительных объемах вывозить на экспорт, неудивительно, что и Вышнеградский, и Витте выжимали из крестьян все, что можно, чтобы увеличить объемы экспорта зерна. Если бы не было возможности привлекать значительные финансовые ресурсы в результате экспорта зерна, то российское правительство вряд ли смогло бы финансировать строительство железных дорог и крупных заводов, необходимых для существенного увеличения добычи угля, выплавки железа и роста нефтедобычи»¹¹.

Перед самым началом Первой мировой войны экспорт зерна был значительно увеличен: «В 1911–1913 гг. экспорт зерна в среднем на 50 % превышал показатель 1901–1905 гг.»¹². Это во многом обуславливалось тем, что, как замечает Салли Уоллер, экспорт зерна представлял собой основной источник российских доходов для приобретения промышленной продукции — станков, оборудования, транспортных средств и механизмов за рубежом. О такой структуре импорта пишет и А. Ноув: «В 1912 г. 57 % всего промышленного оборудования, работающего в России, ввозилось из-за рубежа»¹³.

Противоречивость столыпинской аграрной реформы¹⁴ не является предметом данного исследования, но отметим, что одним из ее результатов стал существенный отток сельского населения в города, о чем пишет А. Ноув: «К 1916 г. около 2 млн чел. покинули свои сельские общины и создали частные фирмы. 2,7 млн чел. имели намерение сделать то же самое»¹⁵. Такой внутренний миграционный процесс привел к созданию дополнительного спроса на продовольствие со стороны растущей численности городского населения, что требовало увеличения производства зерна. Это было бы возможно только в результате роста производительности труда в сельском хозяйстве и повышения степени его механизации (что, в свою очередь, требовало индустриализации экономики) или в результате существенного снижения экспортных поставок. Однако и это было невозможно в условиях растущей потребности в зарубежном оборудовании для обеспечения начавшейся индустриализации. Нерешенность проблемы дисбаланса в развитии промышленного и сельскохозяйственного секторов экономики стала одной из причин краха экономической политики последнего царского правительства. По этому поводу очень точно, на наш взгляд, высказался американский историк-экономист Александр Гершенкрон: «Индустриализация, расходы на которую (в России. — И. Б.) в значительной степени покрывало крестьянство, сама по себе представляла угрозу политической стабильности и таким образом создавала угрозу для продолжения этой самой политики индустриализации»¹⁶.

Несмотря на преобладающий аграрный характер российской экономики, царское правительство предприняло в конце XIX — начале XX вв. существенные усилия по развитию промышленности. Как отмечает А. Ноув, «в 1913 г. в Российской империи происходили бурные изменения, связанные с прогрессивным развитием промышленности, которое оказывало положительное влияние и на развитие сельского хозяйства. Но это прогрессивное развитие не было равномерным и вызывало социальные и политические напряжения, которые, в свою очередь, приводили к росту протестов в городах, нехватке пахотных земель и бунту сельских жителей»¹⁷.

Рост объемов промышленного производства впечатлял: «За десятилетие с 1891 г. промышленное производство увеличилось более чем вдвое, в частности произошел очень заметный рост тяжелой промышленности... Производство чугуна в России за этот период выросло в три раза, в то время как в Германии — всего в 1,6 раза. Темпы роста добычи нефти были сопоставимы с аналогичным показателем в США, и к 1900 г. Россия заняла первое место в мире, несколько опередив по объемам добычи нефти США. За это же десятилетие наблюдался бум в железнодорожном строительстве, а объемы железнодорожных перевозок увеличились на 73,5%»¹⁸.

Однако А. Ноув также признает, что промышленность была представлена в основном малыми, полукустарными предприятиями: «Об относительном преобладании малых предприятий, прежде всего ремесленных и кустарных, в этот период свидетельствуют следующие цифры: в 1915 г. в них было занято около 67% всех промышленных занятых, общая численность которых составляла 5,2 млн чел. Данные предприятия произвели 33% всего объема промышленной продукции»¹⁹.

Основными государственными приоритетами в промышленном развитии являлись металлургия и железнодорожное строительство. Обоюдное развитие этих отраслей происходило вследствие их тесной связи, поскольку бурное строительство железных дорог, начавшееся в конце XIX в., позволило существенно увеличить добычу угля, железной руды и стали в различных удаленных от Москвы и Санкт-Петербурга регионах страны²⁰. «За период с 1885 по 1898 г. производство чугуна увеличилось более чем в четыре раза. К окончанию данного периода производство чугуна превысило 2 млн т, и эту цифру планировалось увеличить вдвое в течение следующих 15 лет — до 4,7 млн т (по сравнению с 5,2 млн т во Франции и 10 млн т в Соединенном Королевстве). В результате бурного развития железнодорожного строительства в 1890-х годах фабричное производство товаров в России увеличилось почти в четыре раза. В начале XX в. и до Первой мировой войны этот показатель, по всей вероятности, также вырос в два раза»²¹.

Вполне очевидно, что такое бурное промышленное строительство требовало значительных инвестиций. Как мы уже отмечали, это приводило к потребности в увеличении производства зерна, о чем также пишет А. Гершенкрон: «Великий прогресс в развитии промышленности, которого достигла Россия в последнее десятилетие XIX в., стал возможен благодаря руководящей роли правительства и был связан прежде всего с железнодорожным строитель-

ством, которое неизбежно требовало принесения жертв со стороны крестьянства»²².

Однако индустриализация также вызвала потребность в привлечении иностранного капитала в различных формах — и кредитов, и прямых инвестиций. Как отмечает М. Добб в книге «Советское экономическое развитие с 1917 г.», «большинство промышленных предприятий имело зависимость от иностранного участия: иностранной собственности, зарубежного финансирования, иностранного управленческого и технического персонала»²³. Он приводит более конкретные цифры, свидетельствующие о серьезной экономической зависимости России от других стран: «Общий объем иностранного капитала, вложенного в российскую промышленность, составил более 2 млрд золотых рублей, из которых 32 % — французские займы, 22 % — британские займы; и еще 5 млрд — вложения в муниципальные и правительственные займы. Кроме того, 42 % из 18 ведущих акционерных банков находились в иностранной собственности, в первую очередь Франции и Германии»²⁴.

В тот же период была развернута реализация крупных инвестиционных проектов с участием государства. Но, как известно из мировой практики, в большинстве случаев они требуют существенных дополнительных вложений по сравнению с первоначально планируемыми. Таким крупным проектом в России стало строительство Транссибирской железнодорожной магистрали: «В 1891 г. началось строительство Транссибирской магистрали, которое до сих пор считается одним из величайших инфраструктурных проектов в истории человечества. Весной 1891 г., после жарких споров в высших кабинетах власти о размере финансирования, ширине дорожных путей и сроках их строительства, проект был одобрен императором. Затем началась его реализация, которая оказалась более продолжительной, чем ожидалось. Несмотря на все попытки экономии средств, окончательная смета была превышена на 350 млн золотых рублей, выделенных из бюджета, и достигла непомерной суммы в 1,5 млрд руб.»²⁵. Также не были соблюдены сроки строительства Транссиба: вместо запланированного окончания работ в 1900 г. они были завершены уже в годы Первой мировой войны — в 1916 г.²⁶ Это значительно увеличило сроки окупаемости капиталовложений и, в совокупности с огромными объемами финансирования, не могло не оказать отрицательного влияния на стабильность финансовой системы страны в целом.

Несмотря на огромные финансовые ресурсы, которые направлялись на развитие промышленности, результаты не были впечатляющими. По многим показателям промышленного развития Россия к 1913 г. отставала от западных стран (табл. 2). Так, по производству электричества Россия отставала от США более чем в 10 раз, от Великобритании — более чем в 2 раза; по добыче угля отставание составило 17,7 и 10 раз соответственно.

По поводу ресурсной оснащенности промышленных рабочих и производительности их труда М. Добб приводит следующие данные: «Показатель механической силы, измеренной в лошадиных силах на сотню рабочих, в России составил только 1,6 против 13 — в Германии, 24 — в Англии и 25 — в США»²⁷.

Таблица 2

Промышленное производство в России, США и Великобритании, 1913 г.*

Вид производства	Россия	США	Великобритания
Производство электричества (млрд кВт)	2,0	25,8	4,7
Добыча угля (млн т)	29,2	517,8	292,0
Добыча нефти (млн т)	103	34,0	–
Добыча железной руды (млн т)	4,2	31,5	10,4
Производство стали (млн т)	4,3	31,8	7,8
Производство хлопчатобумажных тканей (млрд м)	1,9	5,7	7,4

* Таблица дается в редакции А. Ноува. В оригинале вместо некоторых цифр использовались латинские буквы. Недостающие данные скорректированы нами на основании аналогичных данных, приводимых в книге: *Rice R. F. Marx and Education in Russia and China* (London, 1977). P. 165–166.

Источник: *Nové A. An Economic History of the USSR: 1917–1991*. P. 4.

Кроме того, существенными проблемами, сопутствовавшими начавшейся в конце XIX в. индустриализации российской промышленности, стали коррупция и взяточничество: «Феноменальный уровень взяточничества и коррупции приобрел огромные масштабы при осуществлении крупнейшего проекта в сфере гражданского строительства. Города подкупали чиновников, ответственных за строительство железной дороги (Транссиба. — *И. Б.*), чтобы обеспечить прохождение маршрута по своей территории, надеясь, что железная дорога принесет им процветание. Другие города, напротив, прикладывали усилия к тому, чтобы не пропустить дорогу через свою территорию, считая, что она принесет с собой пьянство и нарушение общественного порядка»²⁸. О расцвете коррупции и взяточничества, связанного с промышленным и транспортным строительством в России на рубеже веков, пишет и А. Ноув: «Российские промышленники зачастую имели возможность расширить свой бизнес за счет государственных субсидий, использования льготных тарифов или получения государственных заказов. Коррупционная практика оставалась обычным явлением, таким образом промышленники получали государственную поддержку в обмен на взятки. Взяточничество представляло собой обычные расходы на ведение бизнеса в бюрократической России»²⁹.

Начавшаяся в 1914 г. Первая мировая война обнажила уязвимость экономической политики царского правительства. По этому поводу М. Добб замечает: «Слабость ее (России. — *И. Б.*) экономического потенциала проявилась даже в том, что в течение первых трех лет войны производство винтовок составляло лишь от трети до половины потребности в них»³⁰.

Несмотря на существенные усилия, направленные на развитие промышленности, многие технологически сложные производства, например производство станков и оборудования, в России оставались в зачаточном состоянии:

«Промышленные отрасли, имеющие большое значение в условиях войны, такие как химическое производство и производство оборудования, были практически не развиты»³¹. Сохранявшаяся зависимость от зарубежных поставок критически значимой для экономики России продукции, даже из стран — военных противников, создавала серьезные проблемы. По этому поводу Питер Гатрелл пишет: «Германия была важным торговым партнером (России. — И. Б.), а также источником иностранных инвестиций в инфраструктуру, электротехническое производство, химическую промышленность и финансовый сектор. В военное время эти активы могут быть заморожены или даже конфискованы. Торговля создала большие проблемы, поскольку внешнеторговый оборот России с Германией в стоимостном выражении составлял 47 % от общего объема внешне-торгового оборота России»³².

Существенную проблему создавала нехватка подвижного транспортного состава, в то же время обеспечивать его функционирование и проводить необходимые ремонтные работы оказалось сложно ввиду дефицита кадров: «К концу 1916 г. одна пятая часть железнодорожных локомотивов была выведена из эксплуатации, в течение последующих 12 месяцев эта цифра увеличилась до более чем одной трети. В то же время квалифицированные рабочие были мобилизованы на военную службу, а многие железнодорожные цеха переоборудованы под производство продукции военного назначения»³³.

Значительная часть рабочих и крестьян, способных производить промышленную продукцию и продовольствие, в том числе для обеспечения фронта, была рекрутирована в армию: «Мобилизация достигла значительной цифры в 15 млн чел. и привела к тому, что промышленность и сельское хозяйство потеряли более трети мужской рабочей силы. Это в значительной степени способствовало сокращению посевных площадей в юго-восточных регионах страны, из которых отток рабочей силы, прежде всего из казацких станиц, был особенно значительным. К 1916 г. сокращение общих посевных площадей составило 10 %, картофеля — более 15 %, а сахарной свеклы — 20 %»³⁴. М. Добб отмечает, что «растущая нехватка продовольствия усилила страдания рабочего населения городов зимой 1916–1917 гг. и довела народ до полного отчаяния»³⁵.

Огромные потери, которые понесла страна, не только сказались на сокращении аграрного и промышленного производства, но и привели к снижению численности экономически активного населения страны в целом, что имело существенные негативные долговременные социально-демографические и экономические последствия: «Участие России в Первой мировой войне длилось чуть более трех с половиной лет, с июля 1914 по 26 октября 1917 г. (по старому стилю). За указанное время через эту “мельницу” были пропущены жизни около 15 млн чел. Около 5 млн российских солдат попали в плен, а 2 млн чел. погибли на поле боя, в результате ранений или инфекционных заболеваний»³⁶.

Перевод экономики на военные рельсы повлек за собой перераспределение не только рабочей силы, но и финансовых ресурсов страны: «В 1913 г. военные расходы России составили около 965 млн руб. по сравнению с 640 млн в 1909 г., доля военных расходов в правительственном бюджете увеличилась за указанный период с 25 до 30 %»³⁷.

Еще одной проблемой, обнажившейся в военное время, стала диспропорциональность в территориальном размещении аграрного и промышленного производства. Эту проблему отмечает А. Ноув: «Непропорционально высокая доля промышленности находилась в тех регионах, которые Россия потеряла в ходе Первой мировой войны и Гражданской войны (страны Балтии, а также территории, отошедшие к Польше и Румынии)»³⁸. Общие потери промышленности в связи с потерей территорий составили в России более 18 % (табл. 3).

Таблица 3

Общий объем промышленного производства в России (1915 г.)

Вид производства	Общий объем производства (млн руб.)	
	На оставшихся территориях	На потерянных территориях
Вся промышленность	6095	1384
Производство шерсти	344	297
Производство кожи	76	44
Производство бумаги	61	33
Производство джута и мешков	28	14
Деревообработка	163	53
Производство химической продукции	223	64
Производство хлопчатобумажных тканей	1389	364
Производство металлических изделий	1137	258

Источники: *Nové A. An Economic History of the USSR: 1917–1991. P. 6.*

Таким образом, экономическая система, созданная в России за годы, предшествовавшие Первой мировой войне, оказалась неспособной не только решить задачи материально-технического обеспечения действующей армии, но и организовать производство в тылу. Эта система характеризовалась тем, что: имела высокую экономическую зависимость от внешних финансовых и материальных ресурсов; несмотря на попытки индустриализации экономики сохраняла аграрно-сырьевой характер; демонстрировала нарастающие внутренние дисбалансы в развитии как основных секторов экономики, так и территорий; обладала низкой производительностью труда и имела высокую коррупционность при реализации крупных государственных проектов. Экономически страна была готова к глубоким политическим изменениям, начавшимся в 1917 г.

- ¹ *Gregory P. L., Stuart R. C.* Soviet and Post-Soviet Economic Structure and Performance. 5th ed. New York, 1994. P. 9.
- ² *Ibid.*
- ³ *Ibid.*
- ⁴ *Nove A.* An Economic History of the USSR: 1917–1991. London, 1992. P. 12.
- ⁵ *Ibid.* P. 17.
- ⁶ *Waller S.* My Revision Notes: AQA AS History: Tsarist Russia 1855–1917. London, 2012. P. 8.
- ⁷ *Dobb M.* Soviet Economic Development Since 1917. London, 1966. P. 11.
- ⁸ *Waller S.* My Revision Notes... P. 8.
- ⁹ *Dobb M.* Soviet Economic Development... P. 37.
- ¹⁰ *Ibid.* P. 11.
- ¹¹ *Waller S.* My Revision Notes... P. 4.
- ¹² *Nove A.* An Economic History of the USSR... P. 23.
- ¹³ *Ibid.*
- ¹⁴ Иногда о ее положительных результатах судят по объему произведенной сельскохозяйственной продукции. Но следует иметь в виду, что стоимостные показатели могут содержать инфляционную составляющую. Иными словами, стоимостной рост обеспечивается не столько реальным приростом объемов продукции, сколько ростом цен на нее. Так, А. Ноув приводит данные, опубликованные советским экономистом П. И. Ляшенко: «Чистый доход сельского хозяйства увеличился на 88,6% за период с 1900 по 1913 г., в то время как в постоянных ценах производство продукции выросло только на 33,8%» (*Ibid.* P. 14).
- ¹⁵ *Ibid.* P. 13.
- ¹⁶ Цит. по: *Ibid.* P. 20.
- ¹⁷ *Ibid.* P. 17.
- ¹⁸ *Ibid.* P. 3.
- ¹⁹ *Ibid.* P. 6.
- ²⁰ Еще одна крупная экономическая задача, которую решало строительство железных дорог, — увеличение подвоза зерна из разных регионов страны для его экспорта в европейские страны.
- ²¹ *Ibid.*
- ²² *Gershenkron A.* Economic Backwardness in Historical Perspective: A Book of Essays. Cambridge, Massachusetts, 1962. URL: http://www.ide.go.jp/library/English/Publish/Periodicals/Def/pdf/64_04_06.pdf (дата обращения: 24.05.2019).
- ²³ *Dobb M.* Soviet Economic Development... P. 36.
- ²⁴ *Ibid.* P. 38.
- ²⁵ Transsib — the great Russian Railroad. URL: <https://russkiymir.ru/en/publications/206169/> (дата обращения: 26.05.2019).
- ²⁶ *Ibid.*
- ²⁷ *Dobb M.* Soviet Economic Development... P. 36.
- ²⁸ The Trans-Siberian History. URL: <https://www.trans-siberian.com.au/history-trans-siberian-railway/> (дата обращения: 26.05.2019).
- ²⁹ *Nove A.* An Economic History of the USSR... P. 33.
- ³⁰ *Dobb M.* Soviet Economic Development... P. 69.
- ³¹ *Gatrell P.* Russia's First World War: A social and Economic History. Introduction. London, 2014. P. 6.
- ³² *Ibid.* P. 5.
- ³³ *Dobb M.* Soviet Economic Development... P. 70.
- ³⁴ *Ibid.* P. 71.
- ³⁵ *Ibid.* P. 72.
- ³⁶ *Gatrell P.* Russia's First World War... P. 2.
- ³⁷ *Ibid.* P. 8.
- ³⁸ *Nove A.* An Economic History of the USSR... P. 6.

Статья поступила в редакцию 24 мая 2019 г.

Рекомендована в печать 14 ноября 2019 г.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

Бойко И. В. Экономические предпосылки революционной ситуации 1917 года в России (по материалам публикаций англо-американских советологов) // *Новейшая история России.* 2020. Т. 10, № 1. С. 8–19. <https://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2020.101>
УДК 338

Аннотация: Политический кризис начала XX в. в России был в значительной степени обусловлен серьезными экономическими проблемами, накопившимися в обществе. Начавшаяся на рубеже веков индустриализация требовала значительных финансовых ресурсов, главным источником для которых стало увеличение экспорта зерна — основного товара, продаваемого Россией на зарубежных рынках. В то же время низкая производительность сельскохозяйственного труда, неудачные реформы, снижение численности сельскохозяйственного населения в результате миграции людей в города, периодические неурожаи и высокие налоги стали причиной бедственного положения крестьян, что существенно осложнило поставки продовольственной продукции на внутренний и внешний рынки. Начавшаяся индустриализация была ориентирована не на увеличение производства продовольствия, а на рост объемов добычи угля, развитие металлургической промышленности и транспортное, преимущественно железнодорожное, строительство. Существенная зависимость от импортных поставок оборудования и материалов снизила уровень экономической безопасности страны и не позволила осуществить модернизацию экономики. Значительные объемы государственного финансирования, требовавшиеся для развития промышленности и транспортной системы, прежде всего для строительства Транссибирской железнодорожной магистрали, привели к росту дефицита бюджета и развитию коррупции. Начавшаяся Первая мировая война выявила масштабные диспропорции в экономике, продемонстрировала ее высокую уязвимость от внешних факторов и низкую эффективность. Нарастание экономического хаоса потребовало глубоких политических изменений. Экономическая система, созданная в России за годы, предшествовавшие Первой мировой войне, оказалась неспособной не только обеспечить армию необходимым вооружением и боеприпасами, но и создать условия для производства продовольствия и промышленной продукции в тылу.

Ключевые слова: аграрная экономика, внешняя торговля, иностранные инвестиции, индустриализация, производительность труда, Транссибирская железнодорожная магистраль.

Сведения об авторе: *Бойко И. В.* — д-р экон. наук, Северо-Западный институт управления, филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Санкт-Петербург, Россия); boiko-iv@ranepa.ru

Северо-Западный институт управления, филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, Россия, 199178, Санкт-Петербург, Средний пр. В. О., 57/43

FOR CITATION

Boiko I. V. 'Economic Preconditions of the Revolutionary Situation in Russia in 1917 (as seen by British and American Sovietologists)', *Modern History of Russia*, vol. 10, no. 1, 2020, pp. 8–19. <https://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2020.101>

Abstract: At the beginning of the 20th century, substantial economic problems accumulating in Russian society brought the country to profound political transformations. Industrialization began at the turn of the century and required substantial financial resources from expanded grain exports, an important export for foreign markets. However, low labor productivity in the Russian agricultural sector, along with unsuccessful reforms and a drasti-

cally diminished rural population due to urban migration, temporary harvest failures, and high taxes, squeezed the life of agrarians. Consequently, the food supply in the national economy and foreign markets encountered a harsh challenge. Despite the urgent need to modernize agricultural production, the main aim of Russian industrialization embraced coal production, metallurgy, and transportation, especially railroad construction. Significant dependence on foreign supplies of equipment and tools reduced the rate of Russian economic independence and became one main constraint on economic modernization. Another problem was substantial state financial support for developing industrial and transportation systems, with the construction of the Trans-Siberian Railroad as one of the most financially consuming, contributing to the state budget deficit and corruption. The First World War revealed substantial economic distortions, especially enormous dependence on foreign aid and low productivity. Rapidly spreading economic chaos brought the country to profound political transformations.

Keywords: agrarian economy, foreign trade, foreign investments, industrialization, productivity of labor, Trans-Siberian Railroad.

Author: *Boiko I. V.* — Dr. Sci. in Economics, Professor, North-West Institute of Management, Branch of The Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (St. Petersburg, Russia); boiko-iv@ranepa.ru

North-West Institute of Management, Branch of The Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, 57/43, Srednii pr. V. O., St. Petersburg, 199178, Russia

References:

- Dobb M. *Soviet Economic Development Since 1917* (London, 1966).
Gatrell P. *Russia's First World War: A Social and Economic History. Introduction* (London, 2014).
Gerschenkron A. *Economic Backwardness in Historical Perspective: A Book of Essays* (Massachusetts, 1962).
Gregory P. L., Stuart R. C. *Soviet and Post-Soviet Economic Structure and Performance*. 5th ed. (New York, 1994).
Nove A. *An Economic History of the USSR: 1917–1991* (London, 1992).
Rice R. F. *Marx and Education in Russia and China* (London, 1977).
Waller S. *My Revision Notes AQA AS History: Tsarist Russia 1855–1917* (London, 2012).

Received: May 24, 2019

Accepted: November 14, 2019