

О формировании феномена экономического отставания России в первой половине XIX века

С. А. Нефедов

Институт истории и археологии УрО РАН,
Российская Федерация, 620108, Екатеринбург, ул. Софьи Ковалевской, 16

Для цитирования: Нефедов С. А. (2021) О формировании феномена экономического отставания России в первой половине XIX века. *Вестник Санкт-Петербургского университета. Экономика*. Т. 37. Вып. 3. С. 489–509. <https://doi.org/10.21638/spbu05.2021.306>

Статья посвящена анализу причин обнаружившегося в период «великого расхождения» экономического отставания России. Автор проверяет известные гипотезы о том, что промышленное развитие тормозилось противодействием дворянства и дешевой рабочей силы крепостных крестьян. При ближайшем рассмотрении эти предположения не находят подтверждения. Экономическое отставание было связано прежде всего с отставанием в железнодорожном строительстве, которое в XIX в. было основным двигателем развития тяжелой промышленности. В статье анализируется политика в области железнодорожного строительства в правление императора Николая I (1825–1855). Показано, что формирование этой политики происходило в условиях конфликта между императором и министерской бюрократией, возглавлявшейся министром финансов графом Канкриным. В то время как Николай I руководствовался военно-стратегическими соображениями, министры исходили из экономических интересов. Экономические расчеты указывали на нерентабельность железных дорог по сравнению с транспортировкой по водным путям. Технический консерватизм бюрократии не позволял адекватно оценить перспективы новой техники и возможность удешевления перевозок в будущем. В статье анализируется различие между экономической политикой в России и в Англии, США, Франции и Германии, которое обусловило отставание России. На Западе (за исключением Франции) экономическая политика складывалась стихийно на основе частной инициативы. Российская бюрократия блокировала частную инициативу, она стремилась сохранить содержавшиеся в государственных банках капиталы для финансирования великодержавной политики. С другой стороны, «железнодорожная мания» в Англии сопровождалась спекулятивным бумом и разорением многих железнодорожных компаний. Для российской бюрократии это было еще одним аргументом в пользу отказа от привлечения частного капитала. Между тем «мания» способствовала мобилизации капиталов мелких акционеров на железнодорожное строительство и подстегивала развитие промышленности. Был возможен и другой путь использования контролируемой частной инициативы, реализованный во Франции в «проекте Леграна». Но российская бюрократия отказалась от использования частной инициативы, что обрекло страну на экономическое отставание.

Ключевые слова: экономическая политика, причины экономического отставания, железнодорожное строительство, бюрократия, блокирование частной инициативы.

Введение

Девятнадцатый век известен в экономической истории как период «великого расхождения» — это было время, когда западноевропейские страны и США совершили резкий экономический скачок, намного опередив в промышленном развитии остальной мир. Вплоть до конца столетия Россия оставалась на периферии этого развития, а к 1880-м годам отставание приняло драматический характер. Наиболее выразительным показателем этого отставания было производство металла, который в то время считался «хлебом промышленности».

Таблица. Выплавка чугуна, млн т

Страна	Год					
	1800	1825	1835	1845	1855	1880
Англия	0,16	0,59	1	1,5	3,3	7,5
США	0,04	0,08	0,22	0,57	0,71	3,9
Германия	–	0,04	0,14	0,18	0,42	2,7
Франция	–	0,2	0,3	0,44	0,85	1,7
Россия	0,12	0,16	0,17	0,19	0,27	0,45

Составлено по: [Мендельсон, 1959, т. 2, с. 523–524, 578, 734].

В 1800 г. по выплавке чугуна Россия лишь немного уступала Англии, в 1825 г. она еще опережала США и Германию (в границах 1880 г.). Отставание резко проявилось к концу правления Николая I, к 1855 г. Германия и США по выплавке чугуна уже намного опередили Россию, отставание от Франции было трехкратным, а от Англии — двенадцатикратным! К 1880 г. в России производилось металла в 6 раз меньше, чем в Германии, и в 9 раз меньше, чем в США. Производство на душу населения было в 12 раз меньше, чем в Германии, и в 15 раз меньше, чем в США (табл.). Отставание от лидера промышленного развития, Англии, стало столь огромным, что Англия казалась страной из другого мира.

Каковы были причины этого отставания в индустриализации? Исследователи советского периода отвечали на этот вопрос в рамках марксистского подхода. Так, А. М. Соловьева, не вдаваясь в детальный анализ, утверждала, что «феодално-крепостническая система хозяйства царской России препятствовала развитию... капиталистической промышленности, что наносило огромный урон развитию производительных сил страны» [Соловьева, 1975, с. 61]. Современные историки рассматривают проблему в рамках дихотомии «элита — абсолютизм». Д. Аджемоглу и Дж. А. Робинсон пишут: «Под угрозой потери политической и экономической власти элиты во многих странах активно сопротивлялись индустриализации. Однако сопротивление аристократов удалось преодолеть не везде. В Австро-Венгрии и в России, двух абсолютистских империях, где монарх и дворянство были гораздо меньше ограничены во властных полномочиях, они рисковали гораздо большим и смогли сильно замедлить процесс индустриализации. В обоих случаях это привело к стагнации экономики и отставанию от других европейских стран, экономический рост в которых начал быстро ускоряться в XIX веке» [Аджемоглу, Робинсон, 2016, с. 74].

Однако авторы не дают пояснений, каким образом российские элиты сопротивлялись индустриализации, в каких формах выражалось это сопротивление. Иногда указывается, что дворянство противилось отмене крепостного права, которое, как считалось, замедляло развитие промышленности. Однако, к примеру, существовавшее в США до 1862 г. рабовладение не мешало быстрому развитию экономики в этой стране. Кроме того, данные таблицы показывают, что после отмены крепостного права отставание еще более возросло. Тем не менее необходимо отметить, что крепостное право обуславливало дешевизну рабочей силы, что, как полагают экономисты, делало невыгодным внедрение новой техники (см., например: [Аллен, 2017, с. 48; Туган-Барановский, 1997, с. 138]). Однако С. Ю. Витте считал, что в плане индустриализации дешевизна рабочей силы — это преимущество России (см.: [Шепелев, 1992, с. 227]). В «эпоху Витте», в конце XIX — начале XX в., российская промышленность развивалась небывалыми темпами.

Таким образом, вопрос о конкретном механизме формирования феномена отсталости остается непроясненным. Какие силы и каким образом препятствовали индустриализации России?

1. Железные дороги как двигатель промышленного развития

Чтобы ответить на этот вопрос, придется рассмотреть механизмы индустриализации XIX в. Это было время промышленного переворота, и темпы развития промышленности разных стран зависели в значительной степени от скорости восприятия технических инноваций. Технические инновации имели место в нескольких областях: в текстильной промышленности это было создание прядильных и ткацких станков, в тяжелой промышленности — создание паровой машины и освоение производства металла с использованием кокса и пудлингового процесса. Создание и использование паровой машины было стержнем промышленного переворота: оно вызвало шлейф дальнейших инноваций, прежде всего создание точных металлообрабатывающих станков, развитие машиностроения, а затем появление пароходов, паровозов и железных дорог. Строительство железных дорог в дальнейшем произвело транспортную революцию, открыв для широкомасштабной торговли многие труднодоступные прежде регионы. Оно потребовало ускоренного развития машиностроения и металлургии и во многих странах стало двигателем промышленного прогресса. «Паровой локомотив и железные (или стальные) рельсы в большей степени способствовали ускорению процесса экономического развития, чем какое-либо другое технологическое нововведение XIX в.», — указывал Р. Камерон [Камерон, 2001, с. 246–247]. В последнее время появились математические доказательства взаимно обусловленной связи плотности транспортной сети и промышленного развития. «И количественный, и качественный анализ показывают самое непосредственное и сильное влияние создания и развития железнодорожной сети на экономический рост», — подчеркивает Д. А. Мачерет [Мачерет, 2011, с. 169]. По подсчетам А. М. Соловьевой, работа которой (несмотря на марксистский подход) до сих пор остается одним из наиболее подробных исследований по истории железнодорожного строительства в России, в начале XX в. железные дороги потребляли до половины продукции российской металлургии и подавляющую часть продукции машиностроения [Соловьева, 1975, с. 293].

Однако в 1830-х годах последствия появления железных дорог были еще неясными, и никто не мог предсказать, какую роль они сыграют в будущем «великом расхождении». Первая настоящая (без использования канатной тяги) железная дорога была построена в 1830 г. в Англии между Ливерпулем и Манчестером инженером Джорджем Стефенсоном. Стефенсон впервые применил выравнивание пути с помощью насыпей и выемок, поэтому 56-километровая дорога обошлась по тем временам чрезвычайно дорого: ее стоимость составляла 600 тыс. ф. ст. (ок. 4 млн серебряных рублей, 71 тыс. руб. за км). Соответственно, высокой была и стоимость перевозки грузов: 2,5 пенса за провоз одной тонны на одну милю, что эквивалентно плате 7 коп. за провоз одного пуда на 100 км¹. Но Манчестер был крупнейшим центром текстильной промышленности, а Ливерпуль — портом, через который шло его снабжение, и благодаря большому потоку пассажиров и грузов дорога давала прибыль 8–10% в год [Дестрем, 1831, с. 73–87].

Несмотря на финансовый успех дороги Манчестер — Ливерпуль, общество относилось к железным дорогам недоверчиво. Преобладало мнение, что успех этой дороги исключительный, что железные дороги могут приносить прибыль лишь в промышленных районах при перевозке на небольшие расстояния. Строительство большой дороги Лондон — Бирмингем наталкивалось на трудности, связанные с сопротивлением влиятельных местных землевладельцев. Во Франции депутаты парламента предложили построить дорогу из Парижа в Сен-Жермен, однако министр торговли Адольф Тьер ответил, что железные дороги могут служить забавой, но они не предназначены для перевозки грузов. В США не восприняли дорогих инноваций Стефенсона и продолжали строить дороги старого типа с применением канатной тяги и иногда даже с деревянными рельсами, поверх которых укладывалась железная полоса. В Германии известный экономист Фридрих Лист призвал к строительству железных дорог, но не был услышан. Первая немецкая железная дорога — между Нюрнбергом и Фюртом в Баварии — была построена лишь в 1835 г. и имела протяженность в 6 км [Верховской, 1898, с. 11–15].

Необходимо отметить, что в упомянутых западных странах правительство не оказывало содействия строительству железных дорог, но и не препятствовало ему. Дороги строились акционерными обществами, которые привлекали инвесторов, проводя рекламную кампанию и затем продавая акции и облигации. В Англии проект железной дороги утверждался парламентским актом после урегулирования споров с землевладельцами. В США обычно не было таких проблем; наоборот, власти штатов поощряли строительство дорог, передавая железнодорожным компаниям земли, прилегавшие к дороге. Именно этим процессом освоения новых богатых земель объяснялось энергичное строительство американских дорог.

2. Отношение к строительству железных дорог в России

Обратимся теперь к вопросу о том, как формировалась железнодорожная политика в России. Вопросы строительства здесь в значительной степени зависели от позиции правительства, а позиция министров — от мнения специалистов-инже-

¹ Далее при перерасчетах цен на русские деньги используется серебряный рубль, стоимость которого была в среднем в 3,5 раза выше стоимости ассигнационного рубля. Введенные в 1841 г. кредитные рубли до 1853 г. были практически равны по стоимости серебряным рублям.

неров. Становление инженерного образования в России было связано с созданием в 1809 г. Института Корпуса инженеров путей сообщения. Начальником института стал знаменитый инженер-механик Августин Бетанкур (по национальности испанец), которого Наполеон представил Александру I в Тильзите. Наполеон разрешил выезд Бетанкура в Россию и, кроме того, как вспоминал Ф.Ф. Вигель, «прислал Александру четырех лучших учеников Политехнической школы: Базена, Потье, Фабра и Дестрема», так что институт представлял собой «совершенно французское училище», созданное Бетанкуром по образцу французского Корпуса дорог и мостов [Вигель, 2000, с. 210]. Упомянутые французские профессора играли ведущую роль в институте и в 1820-е годы; это были крупные специалисты, осуществлявшие сложные строительные проекты и известные своими работами в области математики и механики. В частности, Жан-Антуан-Морис («Морис Гугович») Дестрем в 1824 г. стал редактором первого российского инженерного журнала («Журнал путей сообщения»), а затем (с 1828 г.) возглавил Комиссию проектов и смет Главного управления путей сообщения. В 1822–1833 г. начальником Главного управления был герцог Александр Вюртембергский, при котором развернулось интенсивное строительство каналов и были реконструированы существовавшие ранее водные системы. Генерал-майор Дестрем выступал в качестве идеолога и проводил экспертизу этих проектов². Значительная часть книги Дестрема «Общие суждения об относительных выгодах каналов и дорог с колеями...» посвящена описанию масштабных и успешных работ по созданию сети водных коммуникаций, в том числе по реконструкции Вышневолоцкой и Мариинской водных систем, по которым осуществлялось снабжение Петербурга [Дестрем, 1831].

Конечно, приближенные к верхам специалисты, десятилетиями убеждавшие титулованных шефов в благодетельности проводимой ими политики, должны были встретить в штыки любую крупную новацию. Но в Институте Корпуса инженеров путей сообщения были и другие инженеры, которым новации не грозили потерей авторитета. Институт поддерживал тесные связи с международным инженерным сообществом и часто командировал своих сотрудников для ознакомления с последними европейскими достижениями. Во время одной из таких командировок в 1830 г. профессор Габриэль Ламе присутствовал на открытии дороги Ливерпуль — Манчестер, познакомился с Дж. Стефенсоном и осмотрел паровоз «Ракета». Вернувшись в Россию, Ламе прочитал в институте две публичные лекции, высоко оценив перспективы железнодорожного строительства. Эти заявления вызвали незамедлительный ответ Дестрема, который выступил с лекциями о «причинах невозможности устройства железных дорог в России» и опубликовал на эту тему большую статью в редактируемом им «Журнале путей сообщения» (см.: [Елютин, 2000, с. 30]).

Однако необходимо признать, что генерал-майор Дестрем и министр А. Тьер были в чем-то правы. Основным аргументом против железных дорог была их дороговизна и высокая стоимость перевозок. Дестрем с цифрами в руках показал, что перевозка зерна летом по Вышневолоцкой системе от Твери к Петербургу обойдется в 4,5 раза дешевле, чем по железной дороге, если отталкиваться от цен дороги Ливерпуль — Манчестер (7 коп. за 100 км). Кроме того, Дестрем указывал на доро-

² Пути сообщения неисповедимы, или Одиссея инженера Дестрема. (2009) *Мир транспорта*. Т. 7. № 3 (27). С. 166–171.

говизну строительства железных дорог в России ввиду необходимости усиленной отсыпки насыпей во избежание деформации при морозах и оттепелях. Наоборот, средняя стоимость строительства каналов в России (15 тыс. руб. за км) была вдвое меньше, чем на Западе, и в пять раз меньше, чем стоимость дороги Ливерпуль — Манчестер [Дестрем, 1831, с. 42, 79, 89–90].

Относительная дешевизна строительства каналов в России объяснялась дешевизной крепостного труда: каналы строили крепостные крестьяне, отпущенные их владельцами на оброк. Казалось бы, это подтверждает тезис Р. Аллена: дешевизна рабочей силы препятствует внедрению новой техники, железных дорог. Однако в данном конкретном случае это не так: несмотря на меньшие строительные затраты, *стоимость перевозки* по водным путям в России была примерно такой же, как во Франции [Чупров, 1875, с. 7, 14]. И так же как во Франции, в первоначальных оценках рентабельности железных дорог преобладал скептицизм.

В итоге вопрос о возможности строительства железных дорог дважды (в 1831 и 1833 гг.) обсуждался в возглавляемой Дестремом Комиссии проектов и смет Главного управления путей сообщения, и оба раза по этому вопросу было вынесено негативное заключение [Елютин, 2000, с. 28; История железнодорожного транспорта России, 1994, с. 32].

Однако, анализируя оценку рентабельности, сделанную Дестремом и его сотрудниками, нужно отметить наличие двух принципиальных ошибок. Одна из них заключалась в игнорировании резкого ускорения перевозок. Это имело особое значение при пассажирских перевозках: пассажиры были готовы платить за скорость и удобство передвижения, и это значительно повышало рентабельность. Кроме того, скорость была важна и при перевозке грузов: она ускоряла оборачиваемость капитала. Если в 1860-х годах средний срок оборота денег в хлебной торговле составлял около одного года и для обеспечения прибыли наценка на один пуд равнялась 5–10 коп., то после проведения железных дорог срок оборота сократился до 25–30 дней, а наценка на пуд уменьшилась до 0,25 коп. [Китанина, 1978, с. 54, 61, 91]. Другая принципиальная ошибка заключалась в том, что в расчетах Дестрема использовались финансовые характеристики очень дорогой дороги Ливерпуль — Манчестер. Дестрем не мог предвидеть, что эта железная дорога только начало, что к 1850-м годам цены на провоз в Европе упадут в несколько раз, до 1–1,5 коп. за 100 км, и станут реально конкурировать с ценами водной перевозки [Чупров, 1875, с. 9]. Однако эти ошибки стали очевидными лишь *a posteriori*, в 1830-х годах было трудно загадывать о будущем.

В 1834 г. в Россию приехал известный пропагандист железных дорог австрийский профессор Франц фон Герстнер. Совершив поездку по стране и ознакомившись с географическими условиями, он подал прошение о предоставлении ему двадцатилетней концессии («привилегии») для постройки целой сети железных дорог, в том числе дороги между Петербургом и Москвой. В январе 1835 г. Герстнер был принят Николаем I и произвел на него благоприятное впечатление. Помимо экономических соображений, Герстнер приводил доводы военно-стратегического характера, касающиеся возможности быстрой переброски войск по железным дорогам [Виргинский, 1949, с. 130; История железнодорожного транспорта России, 1994, с. 33].

Прошение Герстнера поначалу обсуждалось в Главном управлении, где была создана специальная Комиссия под руководством ректора Института инженеров

путей сообщения генерал-лейтенанта Шарля Мишеля («Карла Ивановича») Потье, в свое время приехавшего в Россию вместе с Дестремом. Потье, по-видимому, придерживался тех же взглядов, что и Дестрем; во всяком случае, Комиссия заключила, что железные дороги очень дороги и для перевозки грузов выгоднее использовать рельсовые дороги с конной тягой («конки») [Виргинский, 1949, с. 134–135]. Однако заключение не было окончательным; по указанию императора в феврале 1835 г. дело обсуждалось на совещании специально созданного Особого комитета. Как пишет в своих воспоминаниях М. А. Корф, в начале совещания Николай I «изобразил в живой и увлекательной речи все выгоды, какие, по его мнению, приняло бы устройство у нас железных дорог в большом размере, особенно для внезапных, когда понадобится, передвижений войск» [Корф, 1896, с. 125].

Согласившись с императором относительно технической возможности постройки железных дорог, Особый комитет перешел к обсуждению вопроса об их рентабельности. Некоторые члены комитета выражали опасение, что дороги не покроют издержек содержания и разорят вкладчиков акционерных обществ. Император заявил, что «правительство должно быть дальновиднее... и не допускать подобного предприятия, не удостоверившись сперва, что оно может совершиться не только с собственной его выгодой, но без разорения вкладчиков» [Корф, 1896, с. 127].

Министр финансов граф Георг Людвиг («Егор Францевич») Канкрин выразил свое мнение в особой докладной записке. Канкрин утверждал, что железные дороги нерентабельны и не покроют расходов на их содержание (при этом он отчасти повторял цифры, приводившиеся Дестремом). Правительство, разрешив создание акционерной компании, вовлечет своих подданных в величайшие убытки. Кроме того, в России нет каменного угля, и использование дров как топлива для паровозов приведет к истреблению лесов. Железные дороги отнимут заработки у извозчиков и бурлаков. Наконец, беспошлинный ввоз чугуна и рельсов повлечет утечку капиталов (см.: [Верховской, 1898, с. 26]).

Таким образом, обращение к частной инициативе с самого начала было сковано стремлением правительства не подвергать риску капиталы вкладчиков. Очевидно, это были капиталы, принадлежащие в основном землевладельческой элите. Следует ли отсюда, что (в соответствии с тезисом Аджемоглу и Робинсона) правительство тормозило строительство железных дорог, оберегая интересы дворянства? Это не так: в 1818 г. Канкрин представил в правительство проект освобождения крестьян, в котором писал: «...Все усилия сельских хозяев обращены не сколько к улучшению быта крестьян, сколько к их угнетению. Увеличить поборы с земледельца — единственная цель помещика» [Канкрин, 2018, с. 124]. Так что, оберегая помещиков от возможных напрасных трат в связи с покупкой акций железнодорожных компаний, Канкрин в первую очередь беспокоился о том, не увеличат ли они в этой связи поборы с крестьян.

Но с другой стороны, оказывается, что и абсолютизм в 1835 г. не имел решающего влияния на формирование экономической политики: желания императора оказалось недостаточно для предоставления привилегии Герстнеру. Решающее слово осталось за бюрократией, которая сумела утопить вопрос в комитетах, где он уперся в финансовую проблему. Появились сомнения, что Герстнер сможет собрать необходимый для строительства акционерный капитал; к тому же стали известны

его прошлые неудачи на этом поприще, а также и то, что строившаяся им «конка» между Будвайсом и Линцем оказалась нерентабельной. Тогда Герстнер предложил построить для начала, в виде опыта, 26-километровую дорогу из Петербурга в Царское Село. С разрешения Особого комитета он основал акционерное общество, которое должно было собрать 3 млн руб. на строительство дороги. В комитете сомневались, что Герстнер сможет собрать даже такую сравнительно небольшую сумму, что закрыло бы этот вопрос. Но неожиданно проявилось влияние третьей силы — предпринимательских кругов. Проект заинтересовал графа А. А. Бобринского, который был инициативным предпринимателем, основателем российской свеклосахарной промышленности и притом имел обширные связи при дворе. Благодаря его активности в компанию вошли некоторые представители высшей знати и крупного купечества. По некоторым данным, кое-кого из высших сановников (в том числе графа А. Х. Бенкендорфа) удалось привлечь с помощью взяток [Виргинский, 1949, с. 140–141, 160–163; Верховской, 1898, с. 32; Ружицкая, 2007, с. 487].

Открытие Царкосельской дороги состоялось в октябре 1837 г. Дорога, проходившая по ровной местности, обошлась в 57 тыс. руб. за километр — почти вдвое дороже, чем первоначально предполагал Герстнер, и дороже, чем в расчетах Дестрема [Виргинский, 1949, с. 172–173]. Это отбило у публики желание вкладывать деньги в дальнейшие проекты. Герстнер, поссорившись с акционерами и осознав бесперспективность дальнейшей деятельности в России, в 1838 г. уехал в США [Виргинский, 1949, с. 173].

3. «Железнодорожная мания» на Западе

Между тем, пока в России шло обсуждение проекта Герстнера, отношение европейской общественности к железным дорогам резко изменилось. В 1833 г., после долгих споров с землевладельцами, наконец началось строительство 180-километровой дороги Лондон — Бирмингем. Строительство сопровождалось широкой рекламной кампанией. В декабре 1834 г. премьер-министр Роберт Пиль, выступая перед избирателями в Тамворте, закончил свою речь такими словами: «Поторопимся, господа, поторопимся. Необходимо устроить паровые сообщения от одного конца королевства до другого, если Великобритания хочет удержать в мире свое значение и преимущество»³. В 1835 г. в Англии началась первая «железнодорожная мания»; благодаря рекламной кампании от новых железных дорог ожидали таких же дивидендов, что и от доказавшей свою прибыльность дороги Ливерпуль — Манчестер. За два года было создано 88 железнодорожных компаний с номинальным капиталом 70 млн ф. ст. (457 млн руб.); было реально вложено в строительство 39,1 млн ф. ст. (255 млн руб.). Ажиотаж был такой, что акции покупались даже людьми скромного достатка; для них выпускались бумаги номиналом в 5 и 10 ф. ст. [Лескюр, 1908, с. 24; Мендельсон, 1959, т. 1, с. 365, 378]. Один из членов парламента говорил с трибуны, что «страна охвачена манией железнодорожных спекуляций. Между компаниями существует безрассудное соперничество, в особенности около Лондона. Проектируется проведение не менее трех железных дорог в Брайтон... Эта безумная мания,

³ Цит. по: Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798–1898 гг.). (1898) СПб.: Типография Министерства путей сообщения. С. 74–75.

несомненно, разорит многих, в то время как первоначальные прожектеры, по всей вероятности, ускользнут» (цит. по: [Мендельсон, 1959, т. 1, с. 379]).

В 1837 г. произошло то, чего опасались Канкрин и император: наступил кризис, многие скороспелые компании разорились, и их акционеры потеряли свои деньги. Однако в конечном счете эти деньги были вложены в реальное строительство. К концу 1840 г. в Англии было построено 2309 км железных дорог. Это строительство потребовало резкого увеличения производства металла и машин [Верховской, 1898, с. 15; Мендельсон, 1959, т. 1, с. 436, 439]. Начался промышленный бум, резко увеличивший скорость «великого расхождения». При этом «расхождение» приобрело качественный характер: для производства паровозов и рельсов были созданы мощные паровые молоты и прокатные станы.

Очевидно, что в Англии (в отличие от России) экономическая политика в вопросе о железных дорогах формировалась в значительной степени стихийно. В конечном счете «железнодорожная мания» была торжеством частной инициативы, торжеством принципа *laissez-faire*. Взрыв промышленного развития был вызван мобилизацией частных капиталов — вплоть до небольших денег мелких вкладчиков. Из Англии бум перекинулся в США. Английские инвесторы вкладывали деньги в американские дороги и своей активностью увлекали американских инвесторов. До 1842 г. в США было построено 6,7 тыс. км железных дорог, но это были легкие и дешевые дороги старого типа, которые потом пришлось перестраивать. В США (как и в России) проводилась протекционистская политика и ввоз металла облагался высокими пошлинами. Однако для паровозов и рельсов делалось исключение: они ввозились из Англии беспошлинно (ввозилось около 40 % необходимого металла). Остальное металлическое оборудование (чугунные подушки для рельсов, железные фермы для мостов и т. п.) производилось на местных заводах, которые, как и в России, работали на древесном угле и устарелой контуазской технологии. Тем не менее спрос со стороны железных дорог привел к быстрому росту выплавки чугуна [Tomlinson, 1915; Мендельсон, 1959, т. 1, с. 373].

Похожая ситуация была и в Германии, где местные предприниматели также были увлечены «английской манией». Дороги строились при участии английского капитала, к 1841 г. было построено 580 км железных дорог. Вопреки советам Фридриха Листа, политика Германского таможенного союза была относительно либеральной, таможенные пошлины были небольшими, и более трети металла, рельсы и паровозы ввозились из Англии. Германская металлургия по-прежнему использовала устаревшие технологии, английская экспансия оказывала угнетающее воздействие на местную промышленность, и производство почти не росло [Верховской, 1898, с. 25; Мендельсон, 1959, т. 1, с. 415, 451–452].

Во Франции «английская мания» не сказала так сильно, как в Германии или США; здесь, как и в России, экономическую политику определяла правительственная бюрократия. Решающую роль в организации строительства железнодорожных линий играли инженеры Корпуса дорог и мостов, в свое время послужившего образцом при создании русского Корпуса инженеров путей сообщения. Инженеры определяли маршрут линии, ширину колеи, размещение станций, радиус кривых поворота, уровни уклонов на возвышениях и т. д. [Доббин, 2013, с. 206–207].

Целью строивших дороги английских и американских компаний было извлечение прибыли, но во Франции имели приоритет государственные интересы, поэто-

му тарифы на перевозки также устанавливались властями. Генеральный инспектор Корпуса мостов и дорог Арсен Дюпюи заявлял, что следует отдать предпочтение эксплуатации дорог государством, поскольку, в отличие от частных акционеров, государство преследует интересы нации, оно будет устанавливать самый низкий тариф и может пойти на некоторые убытки, коль скоро получает выгоды другого рода. Маршрут всех линий утверждался правительством с тем, чтобы избежать дублирования (что не было редкостью в других странах) [Доббин, 2013, с. 219].

Построенная в 1837 г. первая железная дорога Париж — Сен-Жермен имела протяженность в 19 км. Как и Царскосельская дорога в России, она служила по большей части для развлечения столичной публики. Затем, в 1838 г. (после отставки А. Тьера), под впечатлением «английской мании» были выданы концессии на строительство трех крупных железных дорог. Но уже в следующем году последовал кризис, компании стали отказываться от строительства, что вынудило правительство в некоторых случаях гарантировать 4%-й дивиденд по акциям; предоставлялись также и прямые субсидии. К концу 1841 г. на строительство было израсходовано 179 млн франков (45 млн руб.); было построено 648 км дорог; затраты составляли в среднем 69 тыс. руб. за км [Верховской, 1898, с. 11–12]⁴.

4. Реакция на «железнодорожную манию» в России

Реакция российской бюрократии на «английскую манию» была холодной. Граф Канкрин заявил, что «ажитаж акциями есть явление времени, не представляющее доказательства успеха»⁵. Однако снова заявили о себе предпринимательские круги. Более восприимчивые к западным веяниям польские подданные империи прониклись идеей железных дорог. В 1838 г. группа предпринимателей во главе с Петром-Антоном Штейнкеллером при участии Польского банка образовала акционерное общество с капиталом в 21 млн польских злотых (3,3 млн руб.) для постройки первой в империи большой (330 км) железной дороги. Нюанс заключался в том, что дорога проектировалась не на Москву и не на Петербург, а на Вену, то есть до австрийской границы (австрийцы уже тянули дорогу с другой стороны). Польские финансисты известными им способами сумели заинтересовать наместника графа И. Ф. Паскевича, и его стараниями общество получило не только разрешение на постройку дороги, но и гарантию 4 % дивидендов на акции. Однако военно-стратегическое значение дороги было слишком очевидным; вскоре в Петербурге одумались, и когда компания запросила увеличить капитал, ей было отказано. В итоге акционерам вернули их деньги, и дорогу (открытую в 1848 г.) достраивали российские военные — инженер-генералы Ден и Герстфельд [Верховской, 1898, с. 51–52].

В поддержку строительства железных дорог выступили и отдельные русские промышленники. В 1838 г. богатейший сахарозаводчик и откупщик А. А. Абаза предложил создать акционерное общество с капиталом в 34 млн руб. для строительства дороги Петербург — Москва. Предполагалось, что затраты составят 53 тыс. руб. на километр. Абаза желал придать строительству дорог характер национального предприятия, взывая к патриотическим чувствам и призывая императора подать пример приобретением пакета акций. Предполагалось, что акции

⁴ См. также: Первые железные дороги в России. (1936) *Красный архив*. Т. 3 (76). С. 106.

⁵ Там же. С. 107.

будут приниматься в залог по всем казенным подрядам и поставкам; кроме того, помещики могли бы получить кредит в Опекунском совете для помещения денег в акции. Далекоидущий проект предусматривал создание для нужд дороги рельсопрокатного и паровозостроительного производств, что дало бы толчок дальнейшему железнодорожному строительству и в целом промышленному развитию России. Как и польские финансисты, Абаза испрашивал у правительства гарантию дивидендов на акции (в размере 5 %). Он рассчитывал, что в действительности дивиденды на акции будут значительно большими, порядка 10 %, что эти обещания вместе с гарантией и другими льготами привлекут вкладчиков казенных банков (где давали 4 % на капитал) [Виргинский, 1949, с. 210]⁶.

Как показали дальнейшие события, связанные с созданием в 1857 г. Главного общества российских железных дорог, таким путем действительно можно было добиться мобилизации средств российских вкладчиков. В этом случае открывалась возможность развития железнодорожного строительства (и промышленности) на основе частной инициативы. Однако министр финансов граф Канкрин возражал против изъятия больших сумм из казенных банков на предприятие «совершенно рисковое и по опытам чужих краев и у нас, по всему вероятно, неудачное»⁷. «Все разумные люди за границею того мнения, — говорил Канкрин, — что она (железная дорога. — С. Н.) не будет приносить никакого дохода, испортит нравственность и убьет непроизводительно капиталы, которые могли бы быть употреблены с большею пользою. На вопрос, почему же иностранные правительства строят также железные дороги, отвечаю, что необходимость заставляет сделать уступку этой современной болезни и подражать соседям, чтобы они не могли присвоить себе преимуществ в промышленном отношении. Так смотрят на это в Пруссии и Австрии» (цит. по: [Божерянов, 1897, с. 233–234]).

Канкрин твердо стоял на позиции ограждения вкладчиков от риска неудачных вложений — в особенности это касалось вкладчиков казенных банков. В 1843 г. в государственных банках («кредитных установлениях») имелось вкладов на 477 млн руб., и эта масса денег постоянно росла. «Капиталы, которыми располагали кредитные установления при Канкрине, были громадны», — писал известный экономист П. П. Мигулин [Мигулин, 1899, с. 134]. Но лишь незначительная часть этих средств (около 8 млн руб.) использовалась для кредитования коммерческих операций; основная их часть (помимо ипотечных кредитов помещикам) предназначалась для негласных займов казне. В 1842 г. (когда было принято решение о строительстве Николаевской дороги) казна была должна банкам не менее 190 млн руб., так что значительный отток вкладов для приобретения акций мог привести банки к дефолту. Причиной такого положения был хронический дефицит бюджета из-за огромных военных расходов. В 1842 г. военные расходы составляли 83 млн руб. при 164 млн руб. обыкновенных (то есть не считая займов) доходов. Это была плата за великодержавные амбиции николаевской России, имевшей армию, превосходящую по численности объединенные армии Пруссии и Австрии. Из оставшихся 81 млн руб. на уплату процентов банкам и частичный возврат заимствований требовалось 26 млн руб., так что свести концы с концами можно было только путем новых заимствований из государственных банков. Но 1842 г. был относительно мирным годом;

⁶ См. также: Там же. С. 112–114.

⁷ Там же. С. 119.

Канкрин и его преемник Ф. П. Вронченко должны были беречь капиталы банков на случай большой войны. В годы Крымской войны из этих банков было негласно позаимствовано еще 229 млн руб., и, когда вкладчики стали изымать свои деньги (чтобы вложить их в железнодорожные акции), обнаружилась огромная недостача. Разразился грандиозный финансовый кризис [Мигулин, 1899, с. 135–136, 198; Блиох, 1882, с. 231, 233].

Впрочем, Канкрин был не одинок в своем скептическом отношении к железным дорогам. Главноуправляющий путями сообщения граф Карл Вильгельм («Карл Федорович») Толь также возражал против, как казалось, нерентабельного строительства. Отвечая в 1839 г. на проект дороги между Петербургом и Рыбинском (портом на Волге, где начиналась Мариинская водная система), он приводил расчеты, по-видимому сделанные Дестремом и свидетельствующие, что перевозка водой обойдется вдвое дешевле [Верховской, 1898, с. 51; Кислинский, 1902, с. 7]. Николай I согласился и заметил, что, «во всяком случае, где есть возможность к удобному водяному сообщению, там оно следует предпочитать сообщению по железной дороге»⁸. Но по военно-стратегическим соображениям еще со времен обсуждения проекта Герстнера император считал необходимым строительство железной дороги Петербург — Москва. Николай I пояснил Толю, что «насколько он убежден в необходимости и пользе сооружения железной дороги между столицами, настолько же он считает не нужным пролагать теперь железные дороги в других местностях России»⁹. Это была компромиссная форма разрешения конфликта между бюрократией, которая приводила экономические аргументы, и монархом-главнокомандующим, исходившим из военных задач.

Граф Толь, однако, продолжал выступать против строительства дороги между столицами, утверждая, что, по распространенному мнению, железные дороги способствуют распространению демократических идей, и приводил в пример США. «Доклад этот, по-видимому, как говорится, переполнил чашу, — писал историк В. М. Верховской, — и при рассмотрении его Государю угодно было выразить мнение, что по развитию устройства дорог в Северной Америке было бы весьма полезным послать для осмотра их двух офицеров» [Верховской, 1898, с. 49].

Выбор пал на профессоров Института Корпуса инженеров путей сообщения полковника Н. О. Крафта и подполковника П. П. Мельникова. По возвращении из командировки в июне 1840 г. офицеры представили рапорт, в котором доказывали возможность и выгодность строительства железных дорог в России. В марте 1841 г. по повелению Николая I был создан новый Особый комитет для предварительного рассмотрения проекта дороги Петербург — Москва. Сначала по инициативе неизменного энтузиаста железных дорог графа Бобринского было рассмотрено предложение лейпцигских банкиров А. Дюфур-Ферона и Г. Гаркорта. Банкиры предлагали при условии 4%-й гарантии дивидендов привлечь иностранных вкладчиков и создать для строительства дороги акционерное общество с капиталом 43 млн руб. Подразумевалось, что рельсы и паровозы будут ввозиться из Англии. Особый комитет согласился на эти условия с тем, что, как было принято во Франции, гарантия должна была действовать с начала движения по дороге. Однако банкиры требовали, чтобы гарантия была назначена не с открытия дороги,

⁸ Пути сообщения неисповедимы, или Одиссея инженера Дестрема. С. 166.

⁹ Там же.

а после сбора 1/10 уставного капитала. Это вызвало подозрения, что они намереваются использовать полученную привилегию не для реального строительства, а для биржевой игры (что было обычным делом в период «английской мании»). В итоге проект был отвергнут министерской бюрократией [Виргинский, 1949, с. 210–214; Кислинский, 1902, с. 42].

Заметим, что впоследствии схема лейпцигских банкиров (даже в более радикальном варианте) использовалась в 1860-х годах, и именно при ее посредстве была создана основа российской железнодорожной сети (но не основа российской тяжелой промышленности).

В итоге, как указывает В. М. Верховской, «вопрос об этих дорогах не двигался до конца 1841 года, и, когда по повелению Государя вопрос о постройке С[анкт]-Петербургско-Московской жел[езной] дороги был снова вынесен на обсуждение Особого Комитета, то все Министры по-прежнему оказывались противниками вообще железных дорог; в том числе граф Толь и граф Канкрин приводили опять уже прежде высказанные ими доводы; сторонниками же... железной дороги... являлись лишь трое приглашенных в Комитет, а именно: граф Бобринский, генерал Чевкин и герцог Лихтенбергский» [Верховской, 1898, с. 55–56]. Назревал открытый конфликт между императором и министерской бюрократией. «Авторы некоторых изданий, упоминая об этих разногласиях, — продолжает В. М. Верховской, — свидетельствуют, что, будучи недоволен отрицательностью мнений большинства и дав полную свободу излиться всем этим мнениям до конца, Император Николай Павлович пожаловал сам на заседание 1 февраля 1842 года и, выслушав все возражения гг. Министров, изволил с нахмуренным лицом объявить решительным тоном Высочайшую волю свою, что признает сооружение дороги между столицами вполне возможным и полезным и что к исполнению должно быть немедленно преступлено» [Верховской, 1898, с. 56].

5. Строительство Николаевской дороги

Таким образом, конфликт между высшей бюрократией и абсолютизмом на почве определения железнодорожной политики завершился победой абсолютизма. Оставалось решить вопрос финансирования строительства железных дорог. Как отмечалось выше, министр финансов граф Канкрин выступал против привлечения к строительству частных акционерных компаний, а также против использования капиталов вкладчиков государственных банков. Между тем в казне не было средств, поэтому было решено строить дорогу на зарубежные займы. По расчетам Особого комитета, стоимость строительства дороги длиной в 662 км оценивалась в 43 млн руб. (65 тыс. руб. за км), чистая прибыль — 6% на капитал [Виргинский, 1949, с. 216–219]. После смерти графа Толя новым главноуправляющим и руководителем строительства стал граф Петер («Петр Андреевич») Клейнмихель. Инженер А. Дельвиг отмечает, что Клейнмихель «не только ничего не знал о финансовых и технических вопросах по устройству железных дорог, но по недостатку образования не мог никогда приобрести о них никакого понятия, и, сверх того, никогда не видал ни одной железной дороги» [Дельвиг, 1913, с. 10]. П. П. Мельников, осуществлявший (вместе с Н. О. Крафтом) техническое руководство строительством, позднее писал, что при «лучшей центральной администрации» по смете была бы

достигнута значительная экономия и дорога могла бы быть построена не в девяти-летний, а в четырехлетний срок (см.: [Виргинский, 1949, с. 235]).

Граф Клейнмихель не экономил государственные деньги, и многие обвиняли его в казнокрадстве. С другой стороны, дорога строилась капитально и действительно требовала больших расходов. По официальным данным, Николаевская дорога обошлась казне в 76 млн руб. (110 тыс. руб. на километр). Между тем во Франции в 1854 г. средняя стоимость километра железной дороги в пересчете на рубли составляла 86 тыс. руб., в Германии — 43 тыс. руб. При чрезвычайно высокой стоимости строительства дорога была мало доходной. Чистый доход в 1857–1861 гг. составлял в среднем 2,5 млн руб., то есть 3,3 % на капитал. В результате среди предпринимателей сложилось мнение, что строительство дорог в России обходится слишком дорого и они почти не дают прибыли [Кислинский, 1902, с. 58; Мендельсон, 1959, т. 1, с. 527; Мигулин, 1899, с. 255, 257]¹⁰.

Во всех странах Запада строительство железных дорог стимулировало развитие промышленности, в частности через производство паровозов и рельсов. Если задача освоения производства паровозов была решена относительно успешно, то производство рельсов для Николаевской дороги так и не было налажено. Николай I выражал твердое желание, чтобы рельсы производились в России, и назначил для них цену, почти в два раза превосходившую цену английских рельсов. Было основано Общество горнозаводчиков с капиталом 400 тыс. руб., и при нем — «Образцовое рельсовое заведение» на базе Петербургского чугунолитейного завода. Для организации производства был приглашен английский инженер Томас Бель. Весной 1844 г. на заводе были прокатаны первые рельсы, однако массовое производство к назначенному сроку наладить не удалось. Между тем императорская стройка не могла остановиться, и в итоге рельсы были закуплены в Англии. Это были издержки непродуманной экономической политики; промышленникам просто не предоставили достаточно времени, чтобы наладить новое производство [Кеппен, 1899, с. 10–23]. В итоге строительство Николаевской дороги не стало толчком к развитию российской промышленности. Впрочем, и масштабы строительства были недостаточны для такого толчка.

6. Вторая «железнодорожная мания» на Западе

Между тем в Европе и Америке начался новый железнодорожный бум. В то время как Россия встала на путь государственного строительства, на Западе был найден более эффективный путь. Во Франции 11 июня 1842 г. был принят закон, который позже назвали «Звездой Леграна» — по имени генерального инспектора Корпуса мостов и дорог Алексиса Леграна (Alexis Legrand). Закон стал призывом ко всем французам «для выполнения великого национального дела объединить усилия и силы государства, промышленности и отдельных местностей» (цит. по: [Лескюр, 1908, с. 34]). Государство брало на себя нивелировку маршрута, выкуп земли у собственников и подготовку полотна дороги; оно выделяло на эти цели 400 млн франков (100 млн руб.), по 150 тыс. франков (38 тыс. руб.) на километр пути; 2/3 этой суммы позже должны были вернуть муниципалитеты («отдель-

¹⁰ См. также: Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798–1898 гг.). С. 98.

ные местности»). Акционерные общества получали подготовленные пути в аренду; они должны были проложить рельсы и обеспечить дорогу подвижным составом, затратив на это не менее 125 тыс. франков (31 тыс. руб.) на километр. Срок аренды первоначально был установлен в 36 лет, в 1857 г. он был увеличен до 99 лет; по окончании срока государство возмещало компаниям их затраты. Закон предполагал строительство пяти основных железнодорожных линий, расходившихся от Парижа в форме звезды [Лескюр, 1908, с. 34; Верховской, 1898, с. 12].

Закон Леграна породил гриндерскую лихорадку, причем в железнодорожное строительство вкладывались не только французские, но и английские капиталы. К 1847 г. было построено 1921 км путей, всего же выдано концессий на 4133 км. Можно сравнить эффективность экономической политики во Франции и в России. При примерно одинаковых (по 100 млн руб.) государственных расходах инициированная государством дополнительная мобилизация частных капиталов дала еще примерно 200 млн руб. За счет этого во Франции было построено втрое больше железных дорог (и акционерные общества выразили готовность построить в шесть раз больше). В отличие от русских, французы придерживались строгой протекционистской политики; все оборудование для дорог производилось во Франции. Это дало мощный стимул для развития металлургии; выплавка чугуна в 1837–1847 гг. увеличилась в 1,8 раза; домы, работавшие прежде (как и в России) на древесном угле, постепенно переходили на каменный уголь, росло применение горячего дутья и пудлингования; было налажено производство рельсов и паровозов [Верховской, 1898, с. 12; Мендельсон, 1959, т. 1, с. 448–449].

Правда, как и в Англии, гриндерская лихорадка закончилась кризисом. Однако первый толчок был дан, и в 1850-х годах бум возобновился. Такая промышленная динамика была характерна для всех стран, где инвестирование опиралось на привлечение частного капитала. В Англии 1844–1846 гг. также были временем промышленного бума (вторая «железнодорожная мания»). В данном случае бум инвестиций был связан с уменьшением ставок по облигациям займов до 3,25%; недовольные вкладчики продавали свои облигации и покупали акции железнодорожных компаний, где дивиденды составляли 8–9% [Верховской, 1898, с. 12; Мендельсон, 1959, т. 1, с. 437, 448].

Важный пример воздействия экономической политики на промышленную динамику дает бум 1840-х гг. в США. Железнодорожное строительство в США развивалось быстрыми темпами, но до 1842 г. рельсы и паровозы импортировались из Англии. В 1842 г. ввоз железнодорожного оборудования был обложен очень высокими пошлинами, что привело к резкому повышению спроса на местный металл. В 1843–1847 гг. были построены сотни новых домен, было освоено производство рельсов, выплавка чугуна увеличилась в 2,5 раза. В. Тауссиг утверждал, что это произошло благодаря открытию способа производства чугуна на антраците, но в 1847 г. в США из 553 домен только 65 работали на каменном угле. Очевидно, промышленный бум был следствием перехода к протекционистской политике. Однако торжество протекционизма было недолгим; под давлением южных плантаторов в 1846 г. пошлины были уменьшены до 30% от цены товара, импорт из Англии резко возрос, а рост внутреннего производства замедлился [Tausig, 1910, p. 91–100; Мендельсон, 1959, т. 1, с. 437, 516].

Закон Лейпцига вызвал реакцию в Германии. В Пруссии в 1843 г. был принят закон, предоставляющий железнодорожным компаниям гарантию дивидендов на акции в 3,5 %. Благодаря поощрительной политике и активному участию английского капитала железнодорожное строительство приобрело большой размах, в 1842–1848 гг. было построено 4058 км дорог. Это был пример экономической политики другого рода, нежели во Франции и США. Как и раньше, таможенные пошлины в Германии были невелики; паровозы и рельсы ввозились из Англии, в 1847 г. ввозилось 42 % от внутреннего производства чугуна. Английская конкуренция подавляла местное производство, и оно почти не росло; больше $\frac{3}{4}$ чугуна по-прежнему выплавлялось в печах, работавших на древесном угле [Верховской, 1898, с. 16; Мендельсон, 1959, т. 1, с. 437, 439, 448, 451–452].

Железнодорожный бум на Западе вызвал реакцию и в России. В конце 1840-х годов акционерам стали обещать гарантированный дивиденд в 4 %, а затем даже в 4,5 % — существенно больше, чем в Пруссии. Однако бюрократия по-прежнему не доверяла частным предпринимателям и стремилась оградить вкладчиков (и себя) от рисков, связанных со спекулятивным ажиотажем. Гарантии дивидендов вступали в действие лишь после окончания строительства дороги и сопровождалась стеснительными условиями: компания, подававшая заявку на концессию, должна была провести нивелировку трассы, представить технический проект и обоснованную смету, а также внести залог в 5 % от капитала. Главноуправляющий граф Клейнмихель решительно отвергал проекты, если сомневался в выполнении этих условий. Лишь в одном случае группе предпринимателей удалось преодолеть эти препятствия, предложив Клейнмихелю стать главным учредителем компании для строительства дороги Харьков — Феодосия. Проект был, безусловно, экономически выгодным; главноуправляющий оставил сомнения и даже выхлопотал для компании право на беспошлинный ввоз железнодорожных материалов. Но у широкой публики сохранялись сомнения в рентабельности дорог, и компании не удалось собрать акционерный капитал [Кислинский, 1902, с. 38–43; История железнодорожного транспорта России, 1994, с. 72–74].

Иногда утверждается, что российские акционеры не желали инвестировать в железнодорожные компании по причине некоей особой «неподвижности» русских капиталов [Кислинский, 1902, с. 55]. Эта «неподвижность» имела простое объяснение: государственные банки давали 4 % на вклады — без всяких хлопот и рисков. Когда в 1857 г. процент по вкладам уменьшили до 3 %, а гарантии увеличили до 5 %, «неподвижность» исчезла — началось изъятие вкладов с целью помещения в акции железнодорожных компаний (как было в Англии в 1844 г.) [Мигулин, 1899, с. 134, 205].

В итоге николаевская бюрократия так и не смогла (или не захотела) привлечь частные капиталы, и к началу Крымской войны Россия намного отставала от Запада в строительстве железных дорог. Между тем военно-стратегические соображения требовали строить дороги к границе. Повторилась ситуация 1842 г.: в 1851 г. император снова принял волевое решение и приказал срочно строить стратегическую дорогу от Петербурга к Варшаве.

Заключение

В 1855 г. в России насчитывалось 1004 км железнодорожных путей, во Франции — 4536 км, в Германии — 7540 км, в Англии — 12 914 км (подсчитано по: [Мендельсон, 1959, т. 2]). В России производилось металла в 3 раза меньше, чем во Франции и США, и в 12 раз меньше, чем в Англии (см. табл.). Задержка в строительстве дорог привела к тому, что «великое расхождение» проявило себя во всей силе — и не только в экономике, но и на полях сражений. Во время Крымской войны едва ли не главной проблемой в отсутствие железных дорог стала переброска войск на театр боевых действий. М. Н. Анненков, впоследствии управляющий Комитетом по передвижению войск, писал: «Мы не можем позабыть, что две дивизии гренадеров, выступившие из Северо-Западного края, силою в 30 000 чел., считали в своих рядах под Евпаторией не более 8 000, не участвовав перед тем ни в одной стычке» (цит. по: [Елютин, 2000, с. 50]).

Таким образом, причина столь резко обозначившегося экономического отставания России заключалась в неверной экономической политике. Конечно, в формировании этой политики определенную роль играли политические институты. Однако в Англии и США их роль была минимальной, экономическую политику формировала частная инициатива. Во Франции правительство направляло частную инициативу; эта политика позднее стала называться «дирижизмом». В России же политические институты блокировали частную инициативу, причем блокирование исходило не от дворянской элиты, а от абсолютистской бюрократии. Под впечатлением спекулятивной «железнодорожной мании» на Западе российские министры отказывали в доверии частным предпринимателям и частной инициативе, отказывались направить на производительные цели огромные средства, накопленные в государственных банках («кредитных установлениях»). Правительство предпочитало использовать эти деньги для финансирования военных расходов. Аргументы о нерентабельности железных дорог также были достаточно весомыми, плюс к тому в казне не было средств на государственное строительство. Это привело к тому, что вплоть до 1842 г. высшая бюрократия принципиально выступала против строительства железных дорог каким бы то ни было способом.

Что касается позиции императора Николая I, то, проявляя осторожность по отношению к частной инициативе, он все же выступал за строительство железных дорог — главным образом из военно-стратегических соображений. В итоге между императором и его министрами произошел конфликт, и Николай I сломил сопротивление министров — принципиальных противников железных дорог. Была построена дорога между Москвой и Санкт-Петербургом, но при отказе от привлечения хранившихся в «кредитных установлениях» частных капиталов и недостатке средств у казны масштабы этого строительства были несопоставимы с западными.

Таким образом, мы можем объяснить отставание России в железнодорожном строительстве (и, как следствие, в развитии промышленности) в рамках институционального подхода. Основную роль в формировании феномена отсталости до 1855 г. сыграла не дворянская элита, а институт абсолютистской бюрократии, действовавший из неверно понимаемых государственных интересов.

Между тем при более адекватном понимании этих интересов для бюрократии были возможны и другие подходы, наподобие проекта Леграна, которые совмести-

ли бы государственное участие и государственный контроль с частной инициативой и позволили бы запустить быстрое промышленное развитие. Главную роль в выборе того или иного подхода играла позиция технической бюрократии, министерских советников-специалистов. Любопытно, что и в России, и во Франции этими советниками были лучшие выпускники парижской Политехнической школы, признанные специалисты своей профессии, вот только предлагавшиеся ими рецепты были разными. Причиной этого расхождения взглядов, вероятно, было то обстоятельство, что добившиеся высокого положения в России французские инженеры усваивали традиции бюрократического консерватизма.

Таким образом, можно выделить две основные причины формирования феномена отсталости. Одна из них субъективная — это консерватизм высшей российской бюрократии, непонимание перспектив строительства железных дорог и недоверие к частной инициативе. Другая причина объективная — это великодержавная политика Николая I, огромные военные расходы, требовавшие сохранения капиталов вкладчиков государственных банков как постоянно используемого финансового резерва правительства. Впрочем, и в этой политике была доля субъективизма; при более рациональном подходе можно было бы умерить великодержавные амбиции.

В итоге консервативная политика блокирования частной инициативы сохранялась вплоть до поражения в Крымской войне. Приговор этой политике был вынесен в 1866 г. министром финансов М. Х. Рейтерном.

«Целый почти век сбережения народа стягивались в руки правительства или принадлежащих ему кредитных установлений, — писал М. Х. Рейтерн. — Из сих последних они переходили, в виде ссуд, частью к помещикам, частью к правительству, и самая незначительная только часть, менее 30 млн из миллиарда, обращалась в торговле и промышленности. Между 1831 и 1865 гг. правительство израсходовало, сверх своего дохода, почти 1600 млн; в то же время помещикам было роздано в ссуду не менее 400 млн, не считая сумм, которые они позаимствовали у частных лиц и которые определить невозможно. Много ли из этих 2 млрд руб. серебром употреблено производительно? Конечно, только малейшая часть, все остальное пропало бесследно для народного богатства. Если бы только половина этой суммы была употреблена производительно, то Россия была бы покрыта сетью железных дорог, имела бы сильную промышленность, деятельную торговлю, богатое народонаселение и цветущие финансы» [Рейтерн, 2007, с. 151–152].

Литература

- Аджемоглу Д., Робинсон Дж. А. (2016) *Почему одни страны богатые, а другие бедные. Происхождение власти, процветания и нищеты*. Пер. с англ. Д. Литвинова. М.: АСТ. 693 с.
- Аллен Р. (2017) *Глобальная экономическая история. Краткое введение*. Пер. с англ. Ю. Каптуревского. М.: Издательство института Гайдара. 224 с.
- Блиох И. С. (1882) *Финансы России XIX столетия: в 4 т. Т. I*. СПб.: Типография М. М. Стасюлевича. 292 с.
- Божеянов И. Н. (1897) *Граф Егор Францевич Канкрин, его жизнь, литературные труды и двадцатилетняя деятельность управления Министерством финансов*. СПб.: Общественная польза. 25 с.
- Верховской В. М. (1898) *Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно*. Вып. 1. СПб.: Типография Министерства путей сообщения. 176 с.
- Вигель Ф. Ф. (2000) *Записки*. М.: Захаров. 590 с.

- Виргинский В. С. (1949) *Возникновение железных дорог в России до начала 40-х годов XIX века*. М.: Государственное транспортное железнодорожное издательство. 272 с.
- Дельви́г А. И. (1913) *Мои воспоминания: в 4 т.* Т. II. М.: Издание Московского и Румянцевского музея. 448 с.
- Дестрем М. Г. (1831) *Общие суждения об относительных выгодах каналов и дорог с колеями, и приложение выводов к определению удобнейшего для России способа перевозки тяжестей*. СПб.: Главное управление путей сообщения. 91 с.
- Доббин Ф. (2013) *Формирование промышленной политики. Соединенные Штаты, Великобритания и Франция в период становления железнодорожной отрасли*. Пер. с англ. Е. Б. Головляничиной. М.: Издательский дом Высшей школы экономики. 368 с.
- Елютин О. Н. (2000) *Вопросы железнодорожного строительства в общественном мнении России, 1830-е — 1880-е гг.* Дис. ... канд. ист. наук. М. 278 с.
- История железнодорожного транспорта России: в 2 т.* Т. 1. (1994) Под ред. Е. Я. Красковского, М. М. Уздина. М.: Иван Федоров. 336 с.
- Камерон Р. (2001) *Краткая экономическая история мира. От палеолита до наших дней*. Пер. с англ. Е. Н. Шевцовой. М.: РОССПЭН. 544 с.
- Канкрин Е. Ф. (2018) *Мировое богатство и национальная экономика*. М.: Дело. 501 с.
- Кеппен А. (1899) *Материалы для истории рельсового производства в России*. М.: Типография Министерства путей сообщения. 131 с.
- Кислинский Н. А. (1902) *Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров: в 3 т.* Т. 1. СПб.: Издание канцелярии Комитета министров. 343 с.
- Китанина Т. М. (1978) *Хлебная торговля России в 1875–1914 гг.* Л.: Наука. 287 с.
- Корф М. А. (1896) Император Николай в совещательных собраниях. *Сборник Русского исторического общества*. Т. 98. С. 101–283.
- Лескур Ж. (1908) *Общие и периодические промышленные кризисы*. Пер. с фр. Н. И. Сувилова. СПб.: Общественная польза. 559 с.
- Мачерет Д. А. (2011) Создание сети железных дорог и экономический рост. *Мир транспорта*. № 1. С. 164–169.
- Мендельсон Л. А. (1959) *Теория и история экономических кризисов и циклов: 3 т.* Т. 1–2. М.: Издательство социально-экономической литературы.
- Мигулин П. П. (1899) *Русский государственный кредит (1769–1899): в 3 т.* Т. I. Харьков: Печатное дело. 632 с.
- Рейтерн М. Х. (2007) Секретная записка М. Х. Рейтерна Александру II «О мерах по улучшению финансового и экономического положения государства». В кн.: *Судьбы России. Проблемы экономического развития страны в XIX — начале XX вв.: документы и мемуары государственных деятелей*. Под ред. Л. Е. Шепелева. СПб.: Лики России. С. 139–187.
- Ружицкая И. В. (2007) Император Николай I и железные дороги в России. *Индустриальное наследие. Материалы III Международной научной конференции (Выкса, 28 июня — 1 июля 2007 г.)*. Под ред. Т. М. Арсентьева. Саранск: Издательство Мордовского университета. С. 483–493.
- Соловьёва А. М. (1975) *Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в.* М.: Наука. 315 с.
- Туган-Барановский М. (1997) *Избранное. Русская фабрика в прошлом и настоящем*. М.: Наука. 735 с.
- Чупров А. И. (1875) *Железнодорожное хозяйство. Его экономические особенности в отношении к интересам страны*. М.: Типография А. И. Мамонтова. 352 с.
- Шепелев Л. Е. (1992) Проблемы развития промышленности и рабочий вопрос в России в 1904–1914 гг. *Реформы или Революция? Россия 1861–1917*. Под ред. В. С. Дякина. СПб.: Наука. С. 223–234.
- Taussig F. W. (1910) *The Tariff History of the United States*. New York and London, G. P. Putnam's Sons. 394 p.
- Tomlinson W. W. (1915) *The North Eastern Railway: Its rise and development*. London, Longmans. 890 p.

Статья поступила в редакцию: 08.12.2020
Статья рекомендована в печать: 30.06.2021

Контактная информация:

Нефедов Сергей Александрович — д-р ист. наук, доц.; hist1@yandex.ru

On the formation of the phenomenon of the economic lag of Russia in the first half of the 19th century

S. A. Nefedov

Institute of History and Archaeology of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences,
16, ul. Sof'i Kovalevskoy, Ekaterinburg, 620108, Russian Federation

For citation: Nefedov S. A. (2021) On the formation of the phenomenon of the economic lag of Russia in the first half of the 19th century. *St Petersburg University Journal of Economic Studies*, vol. 37, iss. 3, pp. 489–509. <https://doi.org/10.21638/spbu05.2021.306> (In Russian)

The article is devoted to the analysis of the reasons for Russia's economic lagging behind during the Great Divergence. The author tests the well-known hypotheses that industrial development was hampered by the opposition of the nobility and the cheap labor of serfs. Upon closer examination, these assumptions are not confirmed. The economic lag was primarily due to the lag in railway construction, which in the 19th century was the main driver of the development of heavy industry. The article analyzes the policy in the field of railway construction during the reign of Emperor Nicholas I (1825–1855). It is shown that the formation of this policy took place in a conflict between the emperor and the ministerial bureaucracy, headed by the Minister of Finance, Count Kankrin. While Nicholas I was guided by military-strategic considerations, the ministers proceeded from economic interests. Economic calculations pointed to the unprofitability of railways compared to transportation by waterways. The technical conservatism of the bureaucracy did not allow adequately assessing the prospects for new technology and the possibility of reducing the cost of transportation in the future. The article analyzes the difference between economic policy in Russia and in England, the United States, France and Germany, which led to the lag of Russia. In the West (with the exception of France), economic policy developed spontaneously on the basis of private initiative. The Russian bureaucracy blocked private initiative, it sought to preserve the capital stored in state banks to finance the great power politics. On the other hand, the railroad "mania" in England was accompanied by a speculative boom and the ruin of many railroad companies. For the Russian bureaucracy, this was another argument in favor of refusing to attract private capital. Meanwhile, "mania" promoted the mobilization of capital from small shareholders for railway construction and spurred the development of industry. Another way of using controlled private initiative was possible, which was implemented in France in the "Legrand project". But the Russian bureaucracy refused to use private initiative, which doomed the country to an economic lag.

Keywords: economic policy, causes of economic lag, railway construction, bureaucracy, blocking of private initiative.

References

- Acemoglu D., Robinson J. (2016) *Why nations fail: The origins of power, prosperity, and poverty*. Transl. D. Litvinov. Moscow, AST Publ. 693 p. (In Russian)
- Allen R. (2017) *Global economic history. A very short introduction*. Transl. Iu. Kapturevskii. Moscow, Gaidar Institute Publ. 224 p. (In Russian)
- Bliokh I. S. (1882) *Finance of Russia of the 19th century*. 4 vols. Vol. I. St. Petersburg, Tipografii M. M. Stasiulevicha Publ. 292 p. (In Russian)
- Bozherianov I. N. (1897) *Graf Egor Frantsevich Kankrin, his life, literary works and twenty years of management of the Ministry of Finance*. St. Petersburg, Obshhestvennaia pol'za Publ. 25 p. (In Russian)
- Chuprov A. I. (1875) *Railway facilities. Its economic features in relation to the interests of the country*. Moscow, Tipografii A. I. Mamontova Publ. 352 p. (In Russian)
- Delvig A. I. (1913) *My memoirs*. 4 vols. Vol. II. Moscow, Izdanie Moskovskogo i Rumiantsevskogo muzeia. 448 p. (In Russian)

- Destrem M. G. (1831) *General judgments about the relative benefits of canals and roads with ruts, and the application of conclusions to the definition of the most convenient way for Russia to transport heavy loads*. St. Petersburg, Glavnoe upravlenie putei soobshcheniia Publ. 91 p. (In Russian)
- Dobbin F. (2013) *Forging industrial policy. The United States, Britain, and France in the Railway Age*. Transl. E. Golovlianitsina. Moscow, Izdatel'skii dom Vysshei shkoly ekonomiki. 368 p. (In Russian)
- Eliutin O. N. (2000) *Questions of railway construction in the public opinion of Russia, 1830s — 1880s*. Diss. ... kand. ist. nauk. Moscow. 278 p. (In Russian)
- Kameron R. (2001) *Concise economic history of the world: from Paleolithic times to the present*. Transl. E. Shevtsova. Moscow, ROSSPEN Publ. 544 p. (In Russian)
- Kankrin E. F. (2018) *World wealth and national economy*. Moscow, Delo Publ. 501 p. (In Russian)
- Keppen A. (1899) *Materials for the history of rail production in Russia*. Moscow, Tipografia Ministerstva putei soobshcheniia Publ. 131 p. (In Russian)
- Kislinskii N. A. (1902) *Our railway policy according to the documents of the archive of the Committee of Ministers*. In 3 vols. Vol. 1. St. Petersburg, Izdanie kantseliarii Komiteta ministrov Publ. 343 p. (In Russian)
- Kitanina T. M. (1978) *Bread trade in Russia in 1875–1914*. Leningrad, Nauka Publ. 287 p. (In Russian)
- Korf M. A. (1896) Emperor Nicholas in consultative meetings. *Sbornik Russkogo istoricheskogo obshchestva*, vol. 98, pp. 101–283. (In Russian)
- Lescure J. (1908) *General and periodic industrial crises*. Transl. N. I. Suvirov. St. Petersburg, Obshchestvennaia pol'za Publ. 559 p. (In Russian)
- Macheret D. A. (2011) Creation of a network of railways and economic growth. *Mir transporta*, no 1, pp. 164–169. (In Russian)
- Mendel'son L. A. (1959) *Theory and history of economic crises and cycles*. In 3 vols. Vol. 1–2. Moscow, Izdatel'stvo sotsial'no-ekonomicheskoi literatury Publ. (In Russian)
- Migulin P. P. (1899) *Russian state credit (1769–1899)*. In 3 vols. Vol. 1. Kharkiv, Pechatnoe delo Publ. 632 p.
- Reutern M. (2007) Secret note by M. Reutern to Alexander II “On measures to improve the financial and economic situation of the state”. *Sud'by Rossii. Problemy ekonomicheskogo razvitiia strany v XIX — nachale XX vv.: dokumenty i memuary gosudarstvennykh deiatelei*. Ed. L. E. Shepeleva. St. Petersburg, Liki Rossii Publ., pp. 139–187. (In Russian)
- Ruzhitskaia I. V. (2007) The Emperor Nicholas I and the railroad in Russia. Industrial heritage. *Materialy III Mezhdunarodnoi nauchnoi konferentsii (Vyksa, 28 iyunia — 1 iuliia 2007 goda)*. Ed. T. M. Arsentiev. Saransk, Izdatel'stvo Mordovskogo universiteta Publ., pp. 483–493. (In Russian)
- Shepelev L. E. (1992) Problems of industrial development and the working question in Russia in 1904–1914. *Reformy ili Revolyutsiia? Rossiia 1861–1917*. Ed. V. S. Dyakin. St. Petersburg, Nauka Publ., pp. 223–234. (In Russian)
- Solov'eva A. M. (1975) *Railway transport of Russia in the second half of the 19th century*. Moscow, Nauka Publ. 315 p. (In Russian)
- Taussig F. W. (1910) *The Tariff History of the United States*. New York and London, G. P. Putnam's Sons. 394 p.
- The history of railway transport in Russia*. In 2 vols. Vol. 1 (1994). Pod red. E. Ia. Kraskovskii, M. M. Uzdin. Moscow, Ivan Fedorov Publ. 336 p. (In Russian)
- Tomlinson W. W. (1915) *The North Eastern Railway: Its rise and development*. London, Longmans. 890 p.
- Tugan-Baranovskii M. (1997) *Favorites. Russian factory in the past and present*. Moscow, Nauka Publ. 735 p. (In Russian)
- Verkhovskoi V. M. (1898) *Historical sketch of the development of railways in Russia from their foundation to 1897 inclusive*. Iss. 1. St. Petersburg, Tipografia Ministerstva putei soobshcheniia. 176 p. (In Russian)
- Vigel F. F. (2000) *Notes*. Moscow, Zakharov Publ. 590 p. (In Russian)
- Virginskii V. S. (1949) *The emergence of railways in Russia before the beginning of the 40s of the 19th century*. Moscow, Gosudarstvennoe transportnoe zheleznodorozhnoe izdatel'stvo Publ. 272 p. (In Russian)

Received: 08.12.2020

Accepted: 30.06.2021

Author's information:

Sergey A. Nefedov — Dr. Sci. in History, Associate Professor; hist1@yandex.ru