

На правах рукописи

ПЕТРОВ АНТОН ЮРЬЕВИЧ

**Импорт машин как фактор экономического развития
России (вторая половина XIX в. – 1913 г.)**

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата исторических наук

Москва – 2011

Работа выполнена на кафедре истории России XIX – начала XX века
Исторического факультета Московского государственного университета имени
М.В.Ломоносова

Научный руководитель: доктор исторических наук, профессор
Захарова Лариса Георгиевна

Официальные оппоненты: доктор исторических наук, профессор
Керов Валерий Всеволодович
Российский университет дружбы народов

доктор исторических наук
Степанов Валерий Леонидович
Институт экономики РАН

Ведущая организация: Московский педагогический
государственный университет

Защита диссертации состоится 27 декабря 2011 г. в 16 часов на заседании
диссертационного совета Д. 501.001.72 при Московском государственном
университете имени М.В.Ломоносова по адресу: 119991, ГСП-1, Москва,
Ломоносовский просп., д. 27, корп. 4, ауд. А 419.

С диссертацией можно ознакомиться в Научной библиотеке МГУ имени М.В.
Ломоносова по адресу: 119991, Москва, ГСП-1, Ломоносовский проспект, д. 27.

Автореферат разослан 25 ноября 2011 г.

Ученый секретарь
Диссертационного совета
Доктор исторических наук, профессор

Г.Р. Наумова

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность исследования. Импорт машин в Российскую империю с середины XIX в. до начала Первой мировой войны является составной частью крупной, по сей день не утратившей актуальности проблемы – экономического взаимодействия Запада и России. Последняя, как известно, принадлежала к числу государств «догоняющего» типа экономического развития, вступив на путь современного индустриального роста позже ведущих стран Западной Европы и США. При этом Россия имела возможность воспользоваться так называемыми «преимуществами отсталости», заимствуя капиталы, технические достижения и организационно-хозяйственный опыт экономически развитых стран. В какой степени удалось реализовать эти преимущества и использовать западные технологии для ускорения экономического роста страны – таков основной вопрос настоящего исследования.

Предмет исследования. Предметом исследования является динамика и структура импорта промышленных и сельскохозяйственных машин в Российскую империю во второй половине XIX в. – 1913 г. Помимо этого, в работе анализируется правительственная политика в области регулирования импорта машин.

Цели и задачи исследования. Целью исследования является создание детальной картины импорта машин в пореформенную Россию как существенного фактора экономического развития. Крайне важным представляется также выявление факторов, влиявших на динамику импорта машин – в частности, государственной политики, циклов мировой экономической конъюнктуры и др.

Для достижения поставленной цели были сформулированы следующие задачи. **Во-первых**, необходимо рассмотреть проблему государственного регулирования импорта промышленных машин в аспекте таможенно-тарифной политики правительства. Как менялась таможенная политика государства в 1850-х – начале 1890-х гг., когда в России действовал автономный таможенный тариф? Какие изменения в политику таможенного покровительства, проводимого правительством по отношению к российской промышленности,

привнесли международные торговые договоры, заключенные Россией с зарубежными странами в 1893–1913 гг.? Эти вопросы обстоятельно освещены в первой главе диссертации. Здесь же рассмотрены внетамозженные меры воздействия на импортную торговлю.

Во-вторых, особого внимания заслуживает правительственная политика в области импорта сельскохозяйственных машин, рассмотренная во второй главе диссертации. Выработка конкретных мер происходила в условиях столкновения интересов различных ведомств – министерств государственных имуществ (с 1894 г. – Министерства земледелия и государственных имуществ (МЗиГИ), с 1905 г. – Главного управления землеустройства и земледелия (ГУЗиЗ)), внутренних дел и финансов. В итоге механизм принятия решений складывался как сложный процесс, в котором интересы фиска подчас противостояли как общей экономической стратегии, направленной на развитие аграрного сектора, так и курсу внутриведомственного ведомства на «успокоение» деревни.

В-третьих, приоритетной задачей исследования является анализ количественных параметров импорта промышленных и сельскохозяйственных машин по широкому спектру вопросов: динамика и структура этого вида импорта, его удельный вес в общем ввозе страны, номенклатура машин, конкурентная борьба основных стран-поставщиков на российском рынке. Эта задача решается в заключительной третьей главе работы.

Методологической основой работы стали основные принципы исторического исследования – историзма, научной объективности и системности. При этом импорт машин в Россию во второй половине XIX в. – 1913 г. рассматривается не изолированно, а в связи с важнейшими мероприятиями российского правительства, а также макро- и микроэкономическими процессами, происходившими в экономике дореволюционной России.

Хронологические рамки исследования охватывают период с 1850-х гг., когда проблема импорта машин впервые оказывается в фокусе внимания правительства и начинается вестись статистический учет ввозимой техники, до

Первой мировой войны, оборвавшей традиционные внешнеэкономические связи страны.

Степень изученности темы. В отечественной и зарубежной историографии импорт машин в Россию специально не изучался. В поле зрения исследователей оказывались лишь отдельные аспекты данной проблемы.

В трудах дореволюционных отечественных экономистов и статистиков достаточно детально прослежена таможенная политика государства на основе законодательных материалов и данных официальной статистики. Причем исследователи касались таможенного регулирования импорта как сельскохозяйственных, так и промышленных машин¹. Особенно следует отметить фундаментальные работы М.Н. Соболева², в которых анализируется таможенное законодательство империи во второй половине XIX в.

Ряд работ посвящен проблеме ввоза сельскохозяйственных машин в связи с их внутренним производством³. В них рассмотрены конкуренция между странами-производителями на российском рынке, соотношение между ввозом сельскохозяйственной техники и ее производством в самой России. Впрочем, эти вопросы были скорее поставлены, чем всесторонне исследованы.

Послереволюционный период вплоть до 1940-х гг. в отечественной историографии характеризовался в целом спадом исследовательского интереса к внешнеторговой проблематике. Данные по импорту использовались

¹ *Лодыженский К.Н.* История русского таможенного тарифа. СПб., 1886; *Витчевский В.* Торговая, таможенная и промышленная политика России со времен Петра Великого до наших дней, СПб., 1909; *История торговли и промышленности в России.* Т. 3. СПб., 1914; *Кун Е.* Развитие нашего таможенного обложения в последние десятилетия. Пг., 1917; *Кулишер И.М.* Основные вопросы международной торговой политики. Ч. 1-2. Пг., 1918-1919.

² *Соболев М.Н.* Таможенная политика России во второй половине XIX в. Томск, 1911; *Он же.* Перестройка принципов торговой политики России в связи с вопросом о протекционизме. Харьков, 1915.

³ *Мичерлих Э.Ф.* Ввоз в Россию иностранных сельскохозяйственных орудий и машин и меры к поощрению отечественного их производства (записка). СПб., 1907; *Кафенгауз Л.Б.* Развитие русского сельскохозяйственного машиностроения. Харьков, 1910; *Полферов Я.Я.* Сельскохозяйственные машины и орудия, их производство и ввоз в Россию. Пг., 1914; *Семенов М.С.* Внутреннее производство сельскохозяйственных машин и орудий в 1912 г. и привоз их в Россию. СПб., 1914.

эпизодически и были призваны подчеркнуть успехи развития отечественной промышленности – в частности, паровозостроения⁴.

Единственной работой, в которой затрагивались вопросы импорта сельскохозяйственных машин в царскую Россию, стала книга Е.И. Измайловской, во многом продолжавшая традиции дореволюционных исследований⁵. Новизна исследования заключалась в том, что автор попыталась рассмотреть историю сельскохозяйственного машиностроения в связи с общей экономической политикой. В целом же внимание автора было сосредоточено на проблеме развития отечественного сельскохозяйственного машиностроения, и потому импорт сельхозтехники был исследован в меньшей степени.

Важной вехой в изучении внешней торговли России стала работа С.А. Покровского⁶. В числе прочего внимание автора привлекли проблемы импорта машин в Россию, их внутреннего производства и таможенные мероприятия правительства. С.А. Покровский первым сформулировал парадигму, в рамках которой в дальнейшем рассматривалось история отечественного машиностроения и проблема ввоза машин в Россию. По его мнению, «в решающей и ключевой позиции индустриализации и технико-экономической независимости страны – в области машиностроения и станкостроения – Россия была особенно отсталой и зависела от иностранного импорта прежде всего в этой области»⁷.

Отдельные аспекты проблемы затрагивались в обобщающих трудах П.И. Лященко, П.А. Хромова и С.Г. Струмилины по истории народного хозяйства России⁸. Заметной вехой стало фундаментальное исследование «История машиностроения в СССР»⁹. В монографии на широкой источниковой базе

⁴ *Иванов П.Г.* Очерк истории и статистики русского заводского паровозостроения. Пг., 1920; *Ильинский Д.П., Иваницкий В.П.* Очерк истории русской паровозостроительной и вагоностроительной промышленности. М., 1929.

⁵ *Измайловская Е.И.* Русское сельскохозяйственное машиностроение. М., 1920.

⁶ *Покровский С.А.* Внешняя торговля и внешняя торговая политика России. М., 1947.

⁷ Там же. С. 386.

⁸ *Лященко П.И.* История народного хозяйства СССР. Т. 2. М., 1946; *Хромов П.А.* Экономическое развитие России в XIX–XX вв., 1800–1917 гг. М., 1950. С. 261; *Струмилин С.Г.* Очерки экономической истории России. М., 1960.

⁹ *Розенфельд Я.С., Клименко К.И.* История машиностроения в СССР (с первой половины XIX в. до наших дней). М., 1961.

прослежено развитие всех отраслей российского машиностроения (включая сельскохозяйственное) с 1861 по 1913 гг. Работа позволяет уточнить, потребность в каких именно машинах могла быть удовлетворена российскими машиностроительными предприятиями и, соответственно, какие ниши занимала импортная техника. Однако данные по импорту машин в работе используются преимущественно в качестве иллюстративного материала.

В 1960-е гг. начали появляться работы и по отдельным странам – внешнеторговым партнерам царской России. В.В. Лебедев в монографии об истории русско-американских экономических отношений за период 1900–1917 гг. констатировал факт выдвижения США на позиции ведущего поставщика сложных сельскохозяйственных машин в Россию¹⁰. В книге намечена проблема закупок иностранной сельскохозяйственной техники Переселенческим управлением ГУЗиЗ, а также рассматривается деятельность иностранных производителей сельскохозяйственной техники в России (на примере «Международной компании жатвенных машин» – крупнейшего американского треста, в 1911 г. открывшего собственное производство в России).

В 1970–1980-е гг. интерес к теме внешнеэкономических отношений царской России возрос, появилось несколько обстоятельных монографий, затрагивающих эту проблематику¹¹. Особо отметим труды Л.Е. Шепелева по истории взаимоотношений царизма и буржуазии в сфере торгово-промышленной политики, в том числе и по вопросам таможенно-тарифной политики¹².

Тем не менее, в целом проблема импорта зарубежной техники как фактора индустриального и аграрного развития дореволюционной России в советской историографии не была разработана.

¹⁰ *Лебедев В.В.* Русско-американские экономические отношения, 1900–1917 гг. М., 1964.

¹¹ *Ананьич Б.В.* Россия и международный капитал, 1897–1914. Очерки истории финансовых отношений. Л., 1970; *Он же.* Российское самодержавие и вывоз капиталов, 1895–1914 (по материалам Учетно-ссудного банка Персии). Л., 1975; *Китанина Т.М.* Хлебная торговля России в 1875–1914 гг. (очерки правительственной политики). Л., 1978; *Бовыкин В.И.* Россия накануне великих свершений. К изучению социально-экономических предпосылок Великой Октябрьской социалистической революции. М., 1988.

¹² *Шепелев Л.Е.* Царизм и буржуазия во второй половине XIX в. Проблемы торгово-промышленной политики. Л., 1981; *Он же.* Царизм и буржуазия в 1904–1914. Проблемы торгово-промышленной политики. Л., 1987.

С 1990-х гг. наметился определенный подъем интереса исследователей к истории экономических отношений царской России с внешним миром. Разработка этой проблематики велась в аспекте изучения положения России на мировом рынке (прежде всего в связи с экспортом зерна)¹³, в плане исследования иностранного предпринимательства и заграничных инвестиций в России¹⁴, отношений России с внешнеторговыми партнерами, прежде всего с Германией¹⁵.

Следует отметить работы, посвященные общим проблемам индустриального и сельскохозяйственного развития России¹⁶, а также труды по истории таможенно-тарифной политики и биографии наиболее выдающихся министров финансов¹⁷. Проблема таможенного обложения как составной части налоговой системы рассмотрена в коллективной монографии по истории налогов в России¹⁸. Интересный опыт сотрудничества отечественных и зарубежных исследователей представляет сборник по истории российской текстильной промышленности, значительное место в котором отведено анализу импорта текстильных машин и оборудования в Россию¹⁹.

Ввоз сельскохозяйственных машин в Россию также привлекал внимание исследователей. В частности, проблема обеспечения аграрного сектора России машинной техникой рассмотрена в работе В.Г. Тюкавкина и В.И. Скрябина²⁰.

¹³ *Изместьева Т.Ф.* Россия в системе европейского рынка, конец XIX–начало XX в. М., 1991.

¹⁴ Иностранное предпринимательство и заграничные инвестиции в России. Руководитель проекта В.И. Бовыкин. М., 1997.

¹⁵ *Субботин Ю.Ф.* Россия и Германия: партнеры и противники (торговые отношения в конце XIX в. – 1914 г.). М., 1996.

¹⁶ *Корелин А.П.* Сельскохозяйственный кредит в России в конце XIX – начале XX в. М., 1988; *Соловьева А.М.* Промышленная революция в России в XIX в. М., 1990; *Дякин В.С.* Деньги для сельского хозяйства, 1892–1914 гг. Аграрный кредит в экономической политике царизма. СПб., 1997; *Анфимов А.М.* П.А. Столыпин и российское крестьянство. М., 2002.

¹⁷ *Куприянова Л.В.* Таможенно-промышленный протекционизм и российские предприниматели (40–80-е годы XIX в.). М., 1994; *Степанов В.Л.* Н.Х. Бунге. Судьба реформатора. М., 1998; *Корелин А., Степанов С. С.* Ю. Витте – финансист, политик, дипломат. М., 1998; *Ананьич Б.В., Ганелин Р.Ш.* Сергей Юльевич Витте и его время. СПб., 1999.

¹⁸ *Захаров В.Н., Петров Ю.А., Шаццлло М.К.* История налогов в России. IX – начало XX века. М., 2006.

¹⁹ Российская текстильная промышленность: технологический трансферт, сырье, финансы. Сост. Ст. Томпстон. СПб., 2006.

²⁰ *Тюкавкин В.Г., Скрябин В.И.* Применение машин в сельском хозяйстве России в конце XIX – начале XX века // Аграрная эволюция России и США в XIX – начале XX века. М., 1991.

Авторы пришли к выводу, что с введением машин «происходила замена неквалифицированно труда квалифицированным, нарастало применение детского и женского труда на машинах и ряд других процессов, что не означало простого сокращения рабочих»²¹. Динамика и структура ввоза сельскохозяйственных машин в Россию анализировались М.А. Давыдовым²², который, впрочем, использовал данные только за предвоенное пятилетие 1909–1913 гг.

Определенной вехой нового этапа историографии стал выход книги английского историка С.Р. Томпстона о российской внешней торговле XIX – начала XX вв.²³ Несомненным ее достоинством является анализ организации и системы финансирования внешнеторговых обменов на основе тщательного изучения архивных материалов торговых фирм, прежде всего британских. С.Р. Томпстону удалось детально охарактеризовать торговую инфраструктуру, а также раскрыть позиции русских торговцев в международной торговле. Однако исследование импорта машин в Россию не входило в задачу автора.

Таким образом, несмотря на обширную литературу по различным аспектам торговой политики и внешнеэкономических связей России, импорт промышленных машин в дореволюционную Россию пока не стал предметом специального исследования. Проблема ввоза сельскохозяйственной техники в историографии поставлена, но решалась на ограниченном хронологическом отрезке, тогда как она требует изучения в более длительной перспективе, т.е. на протяжении второй половины XIX в. – начала XX вв.

Источниковая база исследования. Исследование выполнено на комплексной источниковой базе.

Анализ таможенно-тарифной политики государства проведен на базе разного рода источников. Прежде всего были привлечены основные законодательные акты, касавшиеся изменения пошлин на ввозимые машины и

²¹ Там же. С. 291-292.

²² Давыдов М.А. Всероссийский рынок в конце XIX – начале XX вв. и железнодорожная статистика. СПб., 2010.

²³ Томпстон Стюарт Росс. Российская внешняя торговля XIX – начала XX в.: организация и финансирование. М., 2008 (перевод с англ. неопубликованной PhD диссертации: *Thompstone S.R. The Organisation and Financing of Russian Foreign Trade before 1914. London, 1991*).

оборудование, а именно общие таможенные тарифы 1868, 1891 и 1903 гг., а также частные новеллы по поводу ряда товаров. Непосредственное отношение к проблеме импорта машин имеют и торговые договоры России с рядом европейских стран.

Мотивы формирования курса таможенно-тарифной политики раскрывают доклады и записки ряда министров финансов конца XIX – XX вв. по проблемам экономического развития страны, опубликованные И.Ф. Гиндиным и Л.Е. Шепелевым²⁴.

Особый интерес для характеристики правительственной политики представляют делопроизводственные материалы, отражающие ход и механизм принятия законодательных решений. На протяжении второй половины XIX в. импорт машин несколько раз становился предметом обсуждения в высших правительственных сферах. Развитие внутриведомственной дискуссии по вопросам экономической политики государства в целом и импорта машин в частности прослежено по материалам Департамента торговли и мануфактур Министерства финансов (ф. 20 РГИА) и Департамента экономии Государственного совета (ф. 1152 РГИА).

Основная часть использованных в работе делопроизводственных материалов впервые вводится в научный оборот. Помимо документов, связанных с заграничными правительственными заказами, к ним относятся материалы Особого совещания «для обсуждения вопросов, связанных с делом развития сельскохозяйственного машиностроения в России», созванного при Министерстве торговли и промышленности в апреле 1907 г., а также внутриведомственная переписка между министерствами финансов, торговли и промышленности и Главным управлением землеустройства и земледелия (ГУЗиЗ) в 1905–1913 гг. (РГИА. Ф. 23).

²⁴ Гиндин И.Ф. Об основах экономической политики царского правительства в конце XIX–XX вв. // Материалы по истории СССР. Т. VI. Документы по истории монополистического капитализма в России. Отв. ред. А.Л. Сидоров. М., 1959. С. 157–222; Судьбы России. Доклады и записки государственных деятелей императорам о проблемах экономического развития страны (вторая половина XIX в.). Подготовил к изд. Л.Е. Шепелёв. СПб., 1999.

Закулисная сторона политических практик в области импорта машин отражена в архивных материалах о правительственных заказах техники за границей, отложившихся в Научно-справочной библиотеке РГИА и фонде Министерства торговли и промышленности (ф. 23 РГИА). Обнаруженные документы содержат сведения о законоположениях, обязывавших различные ведомства размещать заказы на необходимые им товары (в том числе машины) внутри страны. Этот источник свидетельствует о последовательных, но малоэффективных попытках С.Ю. Витте (сначала на посту министра финансов, затем – председателя Совета министров) установить контроль над заграничными казенными заказами и сократить их объем.

Важные подробности формирования общеэкономического курса и таможенно-тарифной политики как его составляющей содержат опубликованные воспоминания министров финансов С.Ю. Витте и В.Н. Коковцова²⁵.

Ценные сведения о тенденциях правительственной политики регулирования импорта машин, динамике роста отечественного машиностроения, деятельности иностранных поставщиков машинной техники на российском рынке содержатся в официальных периодических изданиях – «Вестнике финансов, промышленности и торговли» и «Торгово-промышленной газете».

Количественные параметры импорта промышленных и сельскохозяйственных машин в Россию на протяжении длительного периода удалось наметить на основе уникального статистического источника. Речь идет о ежегоднике «Обзор внешней торговли России по Европейской и Азиатской границам», который в 1802–1916 гг. публиковался Департаментом таможенных сборов Министерства финансов²⁶. Сначала издание называлось

²⁵ Из архива С.Ю. Витте. Воспоминания. Рассказы в стенографической записи. Рукописные заметки. Ред. коллегия: Б.В. Ананьич, Ф. Вчисло, Р.Ш. Ганелин, Р. Уортмен, А.А. Фурсенко, Л. Хеймсон. Т. 1–2. СПб., 2003; *Коковцов В.Н.* Из моего прошлого (1903–1919). Воспоминания. Мемуары. Минск, 2004 (первое издание: Париж, 1933).

²⁶ Общую характеристику этого источника см.: *Дворецкий Е.В.* Статистика внешней торговли // Массовые источники по социально-экономической истории России периода капитализма. М., 1979.

«Государственная торговля в разных ее видах», а с 1873 г. приобрело окончательное название. На протяжении практически всего XIX в. «Обзор...» составлялся на основе сведений, представляемых отдельными таможенными, пока в 1896 г. не было создано специальное статистическое отделение Департамента таможенных сборов. С этого времени сбор статистических данных о внешней торговле России проводился на более высоком профессиональном уровне, что положительно сказалось на полноте и достоверности информации.

Учет ввезенных в Россию машин и оборудования в «Обзоре...» велся по нескольким статьям, число которых постоянно росло (за исключением периода 1891–1895 гг., когда некоторые статьи, напротив, были объединены). За 1850–1868 гг. имеются лишь суммарные данные по импорту всех машин в Россию. С 1869 г. в «Обзоре...» впервые появляется отдельная статья о ввозе сельскохозяйственных машин. К 1896 г. число видов сельскохозяйственной техники, фиксируемых таможенной статистикой, достигло 11, а с 1899 г. динамику их импорта возможно проследить по 24 видам.

Что касается промышленных машин, то сведения об их импорте с течением времени также становились подробными. Если в 1869 г. ввоз машин и оборудования фиксировался по четырем статьям, в 1883 г. – пяти, а в 1886 г. – семи, то в 1896 г. их было уже 14, в 1898 г. – 17, а в 1899 г. – 19. В новом таможенном тарифе, введенном в действие в 1906 г., импорт промышленных машин распределялся по 37 статьям, а со всеми изменениями по 1911 г. включительно число статей составило 38.

Технический прогресс вел к появлению новых типов машин, для фиксации которых в таможенный тариф вводились специальные статьи. Усложнение формуляра происходило в основном за счет разделения уже существовавших статей на ряд новых, и далее учет производился по отдельной статье. Важное значение имело и стремление таможенного ведомства получить более детальную информацию о структуре российского импорта, равно как фискальные и протекционистские соображения, подталкивавшие правительство к установлению дифференцированных пошлин на различные виды машин.

Таким образом, «Обзор...» позволяет проследить не только динамику, но и структуру российского импорта машин. Проблема, однако, состоит в том, что на протяжении долгого времени далеко не каждый вид привозимых машин учитывался по отдельной статье тарифа. По этой причине максимально детализированная картина ввоза промышленных и сельскохозяйственных машин в Россию может быть составлена не ранее, чем с 1896 г. С другой стороны, «Обзор...» позволяет судить о динамике ввоза ряда машин и за более ранний период. Прежде всего, это касается таких важных с точки зрения индустриализации механизмов, как паровозы (учет велся с 1877 г. включительно), паровые машины (с 1886 г.) и машины для обработки волокнистых веществ, то есть текстильные станки (с 1869 г.).

Все сведения о ввезенных товарах в источнике приводятся в стоимостном (рубли) и количественном (пуды) показателях, что дает возможность сопоставить данные о ввозе промышленных и сельскохозяйственных машин в Россию с рядом макроэкономических показателей российской экономики (общим объемом импорта, суммой таможенных поступлений и т. д.). Вместе с тем поштучный учет импортных машин и оборудования не велся, что оставляет открытым вопрос о точном количестве единиц ввозимой техники.

Несмотря на указанные недостатки, «Обзор внешней торговли России» представляет собой достаточно информативный и достоверный источник, позволяющий решить широкий спектр исследовательских задач. Следует согласиться с высокой оценкой данного источника, принадлежащей П. Грегори, который подчеркивал, что сведения «Обзора» «являются наиболее адекватными оценками российского экспорта и импорта»²⁷. Помимо динамики и структуры импорта машин к ним относится проблема конкурентной борьбы иностранных производителей машинной техники за овладение российским рынком. Источник также позволяет наметить влияние циклов экономической конъюнктуры на динамику ввоза промышленного оборудования в Россию.

²⁷ Грегори П. Экономический рост Российской империи (конец XIX – начало XX в.). Новые подсчеты и оценки. Перев. с англ. М., 2003. С. 209.

Для оценки роли импорта машин в экономическом развитии дореволюционной России требуется также сопоставить динамику импорта с темпами роста и изменением структуры отечественного машиностроения. Статистические сведения о развитии российского машиностроения рассредоточены в различных источниках²⁸. Сравнение данных об импорте и внутреннем производстве машин позволяет наметить проблему импортозамещающих тенденций. В конечном итоге данные «Обзора внешней торговли России» могут помочь ответить на ключевой вопрос исследования, в какой мере России к началу Первой мировой войны удалось добиться независимости от поставок иностранных машин разных видов.

Научная новизна исследования. В работе впервые проведен комплексный анализ динамики и структуры импорта машин за более чем полувековой период, а также прослежена государственная политика регулирования импорта машин во второй половине XIX в. – 1913 г. с использованием впервые введенного в научный оборот статистического и нарративного материала.

Практическая значимость исследования. Материалы диссертации могут быть использованы в научной работе, при создании лекционных курсов по экономической истории дореволюционной России, а также при чтении специальных курсов.

Апробация работы. Диссертация обсуждена и рекомендована к защите на заседании Кафедры истории России XIX – начала XX века Исторического факультета МГУ имени М.В.Ломоносова. Основные положения диссертации изложены в ряде статей.

Структура работы. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения и списка источников и литературы.

²⁸ См., например: Производительные силы России. Отдел XII. Машины, аппараты, машиностроение и электротехника. СПб., 1896; *Измайловская Е.И.* Указ. соч.; *Кафенгауз Л.Б.* Эволюция промышленного производства России (последняя треть XIX в. – 30-е годы XX в.). М., 1994; *Он же.* Развитие русского сельскохозяйственного машиностроения.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** определяется проблематика, ставятся цели и задачи диссертационного исследования, обосновывается его научная новизна, дается характеристика источников и литературы.

В **первой главе «Импорт промышленных машин в правительственной политике, середина XIX в. – 1913 г.»**, состоящей из двух параграфов, дается анализ государственного регулирования импорта машин в период действия автономного таможенного тарифа (до 1893 г.) и в эпоху международных торговых договоров, заключенных Россией с иностранными государствами в 1893–1913 гг. Кроме того, рассматриваются внетамозенные меры регулирования импорта машин в каждый из указанных периодов.

Таможенная политика России со второй половины XIX в. до начала Первой мировой войны строилась в соответствии с общими установками министров финансов, которые определялись, с одной стороны, противоборством двух основных внешнеэкономических концепций того периода – фритредерства и протекционизма, а с другой – насущными потребностями российской экономики. Ф.П. Вронченко и П.Ф. Брок были сторонниками умеренно-протекционистского курса таможенной политики: промышленные машины и оборудование в годы их министерства ввозились в Россию беспошлинно. А.М. Княжевич, считавший себя сторонником политики протекционизма, ограничился введением меры косвенной поддержки отечественного машиностроения, освободив от таможенного обложения импортные металлы, тогда как ввоз промышленных машин по-прежнему оставался беспошлинным.

Новая страница в истории таможенного регулирования импорта промышленных машин в Россию была открыта в годы министерства М.Х. Рейтерна. Несмотря на введение ввозных пошлин, свободный доступ иностранной техники в Россию происходил по другим каналам. Во-первых, многие российские акционерные общества, действовавшие в сфере транспорта, городского благоустройства, горнодобывающей, металлургической и

металлообрабатывающей промышленности, согласно своим уставам, имели право ввозить заграничные машины и оборудование без уплаты таможенных пошлин. Во-вторых, в 1868–1879 гг. довольно широкий размах приобрела практика беспошлинного ввоза машин по ходатайствам, удовлетворенным Министерством финансов. Тем самым правительство получало возможность направлять ввозимые машины в те сферы народного хозяйства, которые наиболее в этом нуждались и не могли удовлетворить потребность в технике за счет российского машиностроения, находившегося в стадии становления.

Н.Х. Бунге и И.А. Вышнеградский, признавая важность импорта машин и оборудования для развития отечественной промышленности и транспорта, тем не менее, придерживались курса на повышение таможенных пошлин, причем соображения протекционистского характера в теоретических представлениях и практической деятельности Бунге выражены более отчетливо. Таможенное покровительство распространяется на новые виды машин (в частности, на текстильное оборудование). В 1880-е гг. Министерство финансов перестает удовлетворять прошения о беспошлинном ввозе машин.

Свои окончательные очертания таможенно-тарифная политика поддержки российской машиностроительной индустрии, принимает в период министерства С.Ю. Витте. Считая протекционистские начала, положенные в основу таможенного тарифа 1891 г., абсолютно верными и соответствующими уровню развития российской промышленности, министр финансов, тем не менее, всеми силами старался развить конкурентные начала в экономике России. Залогом успешного развития отечественной промышленности он считал привлечение иностранных инвестиций для ускорения роста промышленного производства внутри России.

С.Ю. Витте дважды (в 1893 и 1898 гг.) прибегал к повышению пошлин на импортные машины для оказания давления на торговых партнеров России с целью обеспечения выгодных условий для сбыта продуктов сельского хозяйства за рубежом. При этом министр финансов, вне всякого сомнения, придавал таможенному обложению машин значение

самостоятельной меры, призванной придать импульс российскому машиностроению.

Однако и в период расцвета политики таможенного покровительства С.Ю. Витте снимал таможенные барьеры, стоявшие на пути иностранных экспортеров машин в Россию, если эта мера отвечала стратегическим интересам страны. В целях облегчения российским текстильным предприятиям выхода на международный рынок (прежде всего на среднеазиатском и дальневосточном направлениях) по инициативе Витте в начале XX в. была разработана схема, согласно которой текстильным промышленникам, работавшим на экспорт, возвращались таможенные пошлины, уплаченные ими за импортное оборудование для оснащения своих фабрик.

Немало усилий было потрачено С.Ю. Витте на то, чтобы добиться сокращения казенных заказов на импортные машины и оборудование. Однако, несмотря на то, что на бумаге эта проблема к концу министерства Витте была, казалось бы, решена, ведомства (прежде всего Морское и Военное министерства) продолжали размещать за границей крупные заказы. Причиной обычно являлась невозможность изготовить в России необходимое оборудование или несоблюдение требуемых сроков. Дело, очевидно, было в том, что даже при наличии государственной поддержки не все отрасли российского машиностроения к началу XX в. смогли выйти на уровень западноевропейских производителей, и правительству поневоле приходилось обращаться к услугам последних.

В.Н. Коковцов в целом следовал в русле намеченной С.Ю. Витте финансово-экономической политики. Он также был сторонником таможенного покровительства отечественной промышленности, однако, подобно своему предшественнику, при определении размера ввозных пошлин был вынужден учитывать новые международные обязательства России, принятые по торговым договорам с иностранными державами. На протяжении двух предвоенных десятилетий таможенное обложение ввозимых в Россию машин регулировалось торговыми договорами с Германией 1894 и 1904 гг. При этом размер пошлин на промышленные машины в 1904–1914 гг. (за исключением холодильного

оборудования) оставался без изменений, что в условиях предвоенного промышленного подъема способствовало усиленному притоку в Россию машинной техники из-за рубежа.

Во второй главе, «Государственное регулирование ввоза сельскохозяйственных машин, 1880-е–1913 гг.», состоящей из двух параграфов, анализируется правительственная политика в области импорта сельхозтехники.

Таможенное покровительство российскому сельскохозяйственному машиностроению по сравнению с промышленным было начато позже (с 1885 г.), оказывалось в меньшем объеме, а после 1898 г. не распространялось на ряд наиболее высокотехнологичных видов импортной сельхозтехники. Применение зарубежных земледельческих машин новейшей конструкции в российском аграрном секторе не всегда давало оптимальный результат, поскольку эффективность машины определялась главным образом ее приспособленностью к местным хозяйственным условиям.

Правительство не ставило цель вытеснить иностранные земледельческие машины и орудия с российского рынка и полностью заменить их изделиями отечественного производства. Таможенные пошлины призваны были компенсировать отечественным машиностроителям те преимущества, которые имелись у иностранных конкурентов: более дешевое и качественное сырье, выгодные кредиты, возможность выхода на мировой рынок, более дешевое оборудование для предприятий и более высококвалифицированная рабочая сила.

Весь этот комплекс проблем не мог быть решен за счет только лишь таможенных пошлин, которые к тому же были относительно невысоки, поскольку лейтмотивом всех правительственных совещаний, посвященных вопросам регулирования импорта сельхозтехники и поддержки отечественного производства, была забота о потребителе. К концу XIX в. проблема эта стала тем более актуальной, что главным потребителем земледельческих машин и орудий в России стало крестьянство, чьи финансовые возможности были ограниченными по сравнению с владельцами помещичьих латифундий.

С последней четверти XIX в. наращивание экспорта продуктов сельского хозяйства (прежде всего зерна) приобретает для России характер проблемы государственного значения, так как именно экспорту отводилась роль одного из главных средств расчета по международным финансовым обязательствам империи. В этой ситуации правительство оказывается перед необходимостью облегчить доступ улучшенной импортной сельхозтехники на российский рынок и с 1899 г. отменяет ввозные пошлины на ряд так называемых «сложных» машин. Вместе с тем по отношению к тем видам машин, которые могли производиться в России, принцип таможенного покровительства последовательно проводился вплоть до Первой мировой войны.

Помимо установления таможенных пошлин на определенные виды импортной сельхозтехники государство принимало иные меры, следствием которых должны были стать подъем российского сельскохозяйственного машиностроения и, следовательно, сокращение импорта.

Одним из главных средств поддержки российского машиностроения являлись ссуды на покупку сельхозтехники отечественного производства, которые выдавались Государственным банком с 1894 г. Попытки ГУЗиЗ добиться распространения кредита на импортные земледельческие машины и орудия, предпринятые им в 1907 г. в ходе работы Особого совещания при Министерстве торговли и промышленности, не увенчались успехом.

Такая форма поддержки отечественного сельскохозяйственного машиностроения, как выдача премий за производство некоторых видов сложных земледельческих машин (жнеи-самосброски, сноповязалки, сложные молотилки и сельскохозяйственные локомобили), была введена законом 26 апреля 1912 г. и не успела сыграть существенной роли до Первой мировой войны. Тем не менее размер премий, предусмотренных законом, был довольно существенным, о чем, в частности, свидетельствует тот факт, что в борьбу за их получение активно включился Люберецкий завод «Международной компании жатвенных машин».

Таким образом, как таможенное покровительство, так и прочие меры поддержки российского сельскохозяйственного машиностроения,

принимавшиеся правительством в последней четверти XIX – начале XX вв., в силу своей ограниченности, не могли оказать серьезного негативного влияния на динамику импорта сельскохозяйственной техники в Россию. Отечественное производство земледельческих машин и орудий развивалось преимущественно за счет внутренних ресурсов, важнейшими из которых были лучшее по сравнению с зарубежными конкурентами знание местных хозяйственных реалий и устойчивый спрос, предъявляемый крестьянами на более простую в обращении и дешевую сельхозтехнику.

В третьей главе, «Динамика и структура импорта промышленных и сельскохозяйственных машин в Россию, 1850-е–1913 гг.», состоящей из шести параграфов, анализируются статистические параметры ввоза машин в Россию.

Сначала рассмотрен период 1850–1868 гг., в отношении которого имеются лишь агрегированные данные. В 1869–1913 гг. номенклатура таможенного тарифа постепенно усложняется, что позволило проанализировать импорт отдельных видов машин. Анализ данных проведен для определения влияния на динамику импорта факторов мировой экономической конъюнктуры, таможенной политики государства и темпов роста российской экономики (промышленности, транспорта, городского и сельского хозяйства).

Установлено, что подавляющая масса импортных поставок промышленного оборудования предназначалась для оснащения промышленных предприятий и транспорта и использовалось в производственных целях. Доля ввоза машин для производства потребительских товаров колебалась в пределах 20–30%. Таким образом, импорт машин и оборудования в целом был ориентирован на развитие промышленной и транспортной инфраструктуры, обеспечивая в конечном итоге углубление процесса индустриализации.

Специальный параграф посвящен проблеме конкурентной борьбы стран-экспортеров промышленных машин за российский рынок. Анализ статистических данных позволил установить, что главными поставщиками промышленных машин на российский рынок являлись Германия и Великобритания. Последняя выступала в роли главного экспортера

промышленных машин в Россию до 1894 г. Однако после заключения торгового договора 1894 г., эту позицию занимает Германия, которая в канун мировой войны ввозила в Россию до $\frac{3}{4}$ всех импортированных машин. Великобритания оказалась оттеснена на вторые роли, и ее удельный вес в структуре российского импорта машин снизился с 57,1% в 1888 г. до 13,6% в 1913 г.

Особое внимание в главе уделено проблеме импортозамещения, то есть вытеснения отдельных видов зарубежных промышленных машин отечественными аналогами. Выяснилось, что в начале XX в. Россия смогла наладить в необходимых масштабах производство традиционных паровых двигателей для промышленности и транспорта, но в области новейших технологий сохранялась серьезная зависимость от иностранных поставок ввиду недостаточного развития собственного машиностроения.

Благодаря усиленному ввозу из-за границы двигателей внутреннего сгорания и динамо-машин происходило обновление технологического парка российской индустрии и транспорта, росли объемы производства промышленной продукции. Однако, как показали события Первой мировой войны, такая «импортозависимость» была чревата серьезной опасностью для обороноспособности страны. Разрыв экономических отношений с Германией обернулся для России громадным дефицитом важнейших машин, нехватку которых пришлось компенсировать мобилизацией внутренней промышленности и усиленными военными заказами у союзников по Антанте.

Помимо ввоза промышленной техники в главе рассмотрены динамика и структура импорта сельскохозяйственных машин, который рос высокими темпами с конца 1860-х до середины 1880-х гг. Во второй половине 1880-х–1890-х гг. эта динамика ввоза отличается неустойчивостью, что, по всей видимости, было связано с влиянием мирового аграрного кризиса. Ослабление кризисных тенденций в аграрном секторе к концу XIX в. и превращение крестьян в основных потребителей земледельческой техники привело к бурному росту применения машин и усовершенствованных орудий в сельском хозяйстве.

Столыпинская аграрная реформа способствовала как интенсификации импорта земледельческих машин и орудий, так и подъему отечественного сельскохозяйственного машиностроения. При этом в 1890–1910-е гг. происходит увеличение доли импортной техники в общем объеме потребления земледельческих машин и орудий в России. Сравнительный анализ индексов роста стоимости и физического объема ввоза сельхозтехники позволяет сделать вывод о ее постепенном удешевлении, вызванном, очевидно, конкуренцией иностранных поставщиков друг с другом и с российскими производителями.

Каждая из стран-экспортеров ввозила в Россию широкий ассортимент сельхозтехники и вместе с тем специализировались на экспорте одного или нескольких видов земледельческих машин. «Коньком» Германии являлись машины и орудия для обработки почвы, а также удобрительные машины; Австро-Венгрии – сеялки; США – уборочная и кормозаготовительная техника; Великобритании – машины для послеуборочной обработки урожая и сельскохозяйственные локомобили; Швеции и Дании – машины и аппараты для молочного хозяйства.

В целом борьба стран-экспортеров на российском рынке сельхозтехники в начале XX в. разворачивалась под знаком растущего соперничества Германии и США. С 1908 г. конкуренция со стороны германских производителей стала ощущаться американцами даже в сфере экспорта уборочных машин в Россию, где США традиционно играли ведущую роль. Однако изменить ситуацию коренным образом в свою пользу Германии не удалось.

Помимо американцев, германские фирмы успешно конкурировали в России с поставщиками сельхозтехники из других стран. В частности, к 1913 г. они сумели оттеснить на позиции аутсайдеров французских экспортеров удобрительных машин. С 1903 г. немцы активно включаются в борьбу с англичанами за российский рынок машин послеуборочной обработки урожая. Германии удастся отвоевать позиции даже у Швеции – безусловного лидера по поставкам в Россию машин и аппаратов для молочного хозяйства.

В заключении подводятся общие итоги проделанной работы. Диссертационное исследование позволило прийти к нескольким

принципиально важным выводам по истории импорта машин в Россию во второй половине XIX в. – 1913 г.

Во-первых, проведенное исследование показало, что руководители Министерства финансов, главного органа регулирования экономической деятельности, сознавали важность поставок импортного оборудования для развития российской промышленности. Вместе с тем на выработку таможенно-тарифной политики государства воздействовали противоречивые факторы: с одной стороны, соображения фискальной выгоды («таможенный доход») от ввоза импортных машин, нередко более дешевых и совершенных по сравнению с отечественными, а с другой, интересы государственной безопасности и перспективы экономического роста, требовавшие поощрения отечественного машиностроения и достижения максимальной независимости от поставок технологий и оборудования из-за рубежа (импортозамещение).

Норма таможенного обложения ввозившихся в Россию промышленных машин была высока. Эта норма, хотя и снизилась вследствие заключения торговых договоров с Францией (1893) и Германией (1894, 1904), оставалась высокой вплоть до Первой мировой войны. Подписание русско-германского торгового договора не обеспечивало Германии особых преимуществ, поскольку ставки конвенционного российского тарифа на основании принципа наибольшего благоприятствования, действовавшего между основными странами-поставщиками промышленного оборудования в Россию, распространялись и на последних.

Вместе с тем отечественное машиностроение, хотя и защищенное высокими ставками таможенного тарифа на готовые изделия, зачастую было вынуждено использовать импортное сырье и полуфабрикаты, также обложенные высокими ввозными пошлинами. Понижение тарифов на сырье (прежде всего металлы и минеральное топливо) для российских машиностроительных предприятий было невозможно по той причине, что российское правительство отдавало приоритет покровительству металлургической и горнодобывающей промышленности. Это обстоятельство ослабляло позиции отечественной отрасли машиностроения (особенно

сельскохозяйственного) и, напротив, усиливало зависимость России от поставок машинной техники из-за рубежа.

Во-вторых, было установлено, что таможенные пошлины на сельскохозяйственные машины были введены позже (с середины 1880-х гг.) и значительно уступали по своему размеру нормам таможенного обложения промышленных машин. Кроме того, в интересах отечественных потребителей сельхозтехники в 1899–1913 гг. допускался беспошлинный ввоз сложных машин для уборки урожая, тогда как с простых сельскохозяйственных машин, поступавших на российский рынок из-за рубежа, вплоть до мировой войны взимались ввозные пошлины. Помимо таможенного обложения, правительство не прибегало к ограничению импорта сельскохозяйственных машин иными мерами. Вместо этого после революции 1905–1907 гг. государство направило дополнительные ресурсы на поддержку отечественного сельскохозяйственного машиностроения.

В-третьих, проведенное исследование позволяет заключить, что в целом экономическая конъюнктура являлась более значимым фактором динамики импорта промышленных машин, чем таможенная политика государства. Подтверждением тому служит, в частности, тот факт, что повышение таможенных пошлин на промышленные машины далеко не всегда вызывало сокращение импортных поставок. Отчасти это объяснялось стратегией иностранных экспортеров, которые рассчитывали компенсировать потери за счет реализации большего объема машинной техники на российском рынке.

В-четвертых, в ходе исследования установлено, что зависимость России от поставок зарубежного промышленного оборудования не была тотальной. Важно подчеркнуть, что ввоз заграничной техники стал серьезным катализатором развития и российского машиностроения. С середины 1890-х гг. наблюдалось сокращение привоза по ряду традиционных статей импорта (паровозы, паровые машины, текстильное оборудование), вызванное ростом производства российских машиностроительных предприятий (процесс импортозамещения).

При этом сокращая отставание от Запада в традиционных отраслях машиностроения (паровые двигатели), Россия оставалась в зависимом положении от иностранных поставок в области технологических новинок (углеводородные и электрические двигатели). Удельный вес и абсолютные показатели этих статей в структуре российского импорта машин продолжали расти даже в годы предвоенного промышленного подъема. При всех положительных сторонах усиленного импорта техники (быстрое насыщение российской промышленности и транспорта технологией нового поколения), такая «импортозависимость» была чревата серьезной угрозой для обороноспособности страны, что и показали события Первой мировой войны.

В-пятых, прослежена конкурентная борьба иностранных поставщиков за российский рынок промышленного оборудования. Лидирующие позиции по объему поставок промышленных машин в Россию занимали Великобритания и Германия, причем после 1894 г. Германия сумела оттеснить соперницу на второй план, особенно в области электротехники и двигателей внутреннего сгорания. Даже в таких традиционных отраслях, как импорт паровых машин и металлообрабатывающих станков, бывшая «мастерская мира» уступила первенство новой индустриальной державе. Единственной «нишей», где Великобритании удалось удержать лидирующие позиции на российском рынке машин, являлся импорт текстильного оборудования, которое традиционно с 1840-х гг. ввозилось в Россию с британских островов.

В-шестых, исследование показало, что динамика как импорта, так и внутреннего производства сельхозтехники во второй половине XIX – начале XX вв. определялась, с одной стороны, уровнем и характером спроса со стороны российского аграрного сектора, а с другой – способностью иностранных и отечественных производителей приспособиться к рыночной конъюнктуре и хозяйственным особенностям того или иного региона России.

Иностранные фирмы-экспортеры сельхозтехники с конца 1870-х гг. постоянно расширяли масштаб своих операций в России: в 1913 г. стоимость ввезенных в Россию из-за рубежа земледельческих машин и орудий выросла в 74 раза по сравнению с 1869 г. (с 0,6 до 46 млн руб.). Значительная часть этого

прироста пришлось на долю уборочных машин, которые в 1899–1913 гг. ввозились в Россию беспошлинно. Однако решающим фактором стало все-таки не снятие таможенных пошлин, а переход крестьян к более интенсивным методам хозяйствования. Мощный импульс этому процессу дал стремительный рост цен на рабочие руки, а также введение в хозяйственный оборот крупного массива пахотных земель за Уралом в результате столыпинской аграрной реформы.

Российская промышленность в канун Первой мировой войны контролировала большую часть рынка орудий и машин для обработки почвы (плуги, бороны и т.д.), зерноочистительных машин (сеялок, веялок и т.д.) и сеялок. Что же касается отраслей интенсивного сельского хозяйства, к которым, в частности, относились мясное и молочное животноводство, то их механизация производилась на основе преимущественно импортной техники. Производство сложных уборочных машин в России было налажено лишь незадолго до мировой войны (крупнейший и практически единственный завод данного профиля был основан в 1911 г. в Люберцах американским трестом Маккормика «Международная компания жатвенных машин»).

Вместе с тем отечественные производители добились решающего превосходства над иностранцами по производству простых уборочных машин (так называемых «лобогреек»), хотя с начала 1910-х гг. спрос на эти машины упал в связи с переориентацией крестьянских хозяйств на использование более совершенной уборочной техники.

Наконец, был установлен круг стран-поставщиков сельхозтехники в дореволюционную Россию. Он оказался шире по сравнению с экспортерами промышленного оборудования. Каждая из стран-экспортеров, крупнейшими из которых являлись Германия и США, ввозила в Россию широкий ассортимент изделий и вместе с тем специализировалась на экспорте одного или нескольких видов земледельческих машин.

Таким образом, импорт машинной техники являлся важным катализатором промышленного развития России на рубеже XIX–XX вв., наряду с прямыми иностранными инвестициями и импортом «человеческого

капитала». Благодаря импорту западной техники Россия сумела наладить производство традиционных видов промышленных машин (паровозов и паровых машин), однако зависимость от импортных поставок авангардного с точки зрения технического прогресса промышленного оборудования (углеводородные и электрические двигатели) сохранялась вплоть до начала мировой войны. Импорт сельскохозяйственных машин сыграл заметную роль в эволюции аграрного сектора России, особенно в годы столыпинской реформы, содействуя наметившемуся переходу от экстенсивного к интенсивному типу ведения крестьянского хозяйства.

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДИССЕРТАЦИИ ОТРАЖЕНЫ

АВТОРОМ

В СЛЕДУЮЩИХ ПУБЛИКАЦИЯХ:

1. *Петров А.Ю.* Импорт машин из Великого княжества Финляндского: таможенное регулирование (конец 1870-х – 1914 г.) // Вестник Московского университета. – Сер. 8. – История. – 2010. – №4. – С. 55–63.
2. *Петров А.Ю.* Маккормик или Бутенопы? Проблема государственной поддержки импортозамещения сельскохозяйственных машин в России начала XX в. (по материалам Особого совещания 1907 г.) // Вестник Российского университета дружбы народов. – Серия: История России. – 2011. – № 3. – С. 19–33.