

Статистический анализ динамики и структуры импорта машин и оборудования в процессе дореволюционной индустриализации России

Петров Антон Юрьевич

студент

Московский государственный университет им. М. В. Ломоносова, Москва, Россия

E-mail: Antoine-petroff@yandex.ru

У термина индустриализация существует множество определений. Все они, однако, совпадают в понимании индустриализации как процесса создания крупного машинного производства во всех отраслях народного хозяйства и особенно в промышленности (БСЭ). Началом процесса дореволюционной индустриализации России принято считать 1880-е годы. Характерными чертами этого процесса стали стремительный рост рабочей силы в промышленности и ее концентрация в таких отраслях производства, как металлургия, машиностроение и текстильная промышленность. В России, как и в ряде других западноевропейских стран, наиболее быстрыми темпами развивались отрасли легкой промышленности (прежде всего текстильная), поскольку они не требовали столь крупных первоначальных капиталовложений, как металлургия и машиностроение, и оборот капитала здесь происходил быстрее. Однако с самого начала процесса индустриализации приоритетное значение начинают приобретать такие отрасли народного хозяйства, как металлургия и машиностроение, которые работают на техническое переоснащение промышленности и аграрного сектора, определяя темп и характер процесса индустриализации.

В отличие от Великобритании и Германии, полагавшихся на ресурсы отечественного машиностроения, Россия к началу 1880-х годов не могла последовать примеру своих западноевропейских соседей по причине недостаточного развития собственной машиностроительной отрасли. Именно поэтому с особой остротой встал вопрос о необходимости ввоза машин из-за границы. Таким образом, в условиях слаборазвитого отечественного машиностроения, особенно на ранней стадии дореволюционной индустриализации России, именно импорт машин и оборудования являлся одним из важнейших индикаторов темпов и характера российской индустриализации.

Как показывает опыт многих стран, прошедших через индустриальную модернизацию, новые тенденции, связанные с переходом к новой стадии развития, возникают изначально в промышленном секторе, а уже затем распространяются на область сельского хозяйства и сферу услуг. Поскольку применительно к дореволюционной истории России говорить о выделении сферы услуг в качестве самостоятельной отрасли народного хозяйства преждевременно, очевидно, что линия водораздела в данном случае проходит между аграрным и промышленным секторами производства. Такая постановка вопроса актуальна и при анализе динамики и структуры импорта машин и оборудования в Россию в указанный период. Действительно, сельскохозяйственные машины составляли очень важную и объемную статью российского импорта. Однако эта тема остается за пределами настоящего исследования по нескольким причинам. Во-первых, именно промышленность, а не сельское хозяйство, является той областью, где берет начало процесс индустриализации. Во-вторых, нас интересует вопрос о роли импорта машин в создании технической базы российской промышленности, без которого дальнейшее движение по пути индустриализации было бы невозможно. В-третьих, надо признать, что импорт сельскохозяйственных машин является довольно масштабной темой, требующей отдельного и всестороннего изучения.

Хронологические рамки исследования охватывают период с конца 1870-х годов до начала Первой мировой войны, вызвавшей разрушение традиционных

внешнеэкономических и торговых связей России с ее западными соседями. Необходимость некоторого расширения хронологических рамок до конца 1870-х годов была связана с тем, что именно с этого времени наметился поворот российской таможенной политики от относительно фритредерского к протекционистскому курсу, и эта тенденция осталась неизменной вплоть до начала Первой мировой войны (М.Н. Соболев, 1915, с. 12). Поскольку импорт любых товаров невозможно анализировать в отрыве от таможенной политики государства, то время с конца 1870-х до 1913 г. справедливо рассматривать как единый период, объединенный внутренней логикой государственной таможенной политики.

Хронологические рамки работы ограничиваются 1913 годом, и этот выбор был сделан не случайно. Как известно, уже с лета 1914 г. основные европейские государства оказались в состоянии войны, что самым существенным образом сказалось на характере международного товарообмена, частью которого являлся ввоз Россией иностранных машин и оборудования. Поскольку отчеты о внешнеторговом обороте России составлялись в конце года, то именно 1913 г., а не 1914 г. следует рассматривать в качестве рубежа, после которого структура и объем российского импорта претерпевают коренные трансформации и оказываются под влиянием принципиально новых факторов.

Таким образом, настоящая работа призвана ответить на следующие вопросы. Какова была номенклатура импортируемых Россией машин и оборудования и как она изменялась в рассматриваемый период? Какова была динамика ввоза по отдельным видам машин? Какие государства выступали в качестве основных поставщиков машин и оборудования? Через какие участки границы и таможи осуществлялся привоз? Будет также предпринята попытка проследить связь между импортом машин и оборудования и их производством внутри России.

В качестве основного источника в настоящей работе был использован «Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе» за соответствующие годы. Систематическая публикация сведений о внешнеторговом обороте страны начинается в России с 1802 г. Тогда издание носило название «Государственная торговля в разных ее видах». В течение XIX в. название несколько раз менялось. В результате с 1873 по 1914 годы за изданием закрепилось название «Обзора внешней торговли России по европейской и азиатской границе», и именно в таком виде оно вошло в научный оборот. На протяжении тридцати с небольшим лет формуляры претерпевали некоторые изменения, которые, однако, не мешают проследить динамику и структуру российского импорта машин и оборудования по таким важным критериям, как привоз по отдельным государствам, участкам границы и таможенным учреждениям.

Для решения последней из поставленных задач, а именно соотнесения динамики импорта машин и оборудования с успехами отечественного машиностроения, будут использованы статистические подсчеты выдающегося экономиста Л.Б. Кафенгауза, изложенные в его книге (Кафенгауз, 1994).

Проведенное исследование позволяет сделать следующие выводы. Главный недостаток таможенной статистики как источника, используемого для анализа динамики и структуры импорта машин и оборудования в Россию, заключается в том, что далеко не каждый вид привозимых машин учитывался по отдельной статье тарифа. В силу этого исследователю зачастую приходится иметь дело с агрегированными данными, которые не позволяют в полной мере проследить динамику ввоза отдельных видов машин за весь период с конца 1870-х до 1913 г. Достаточно сказать, что в конце 1870-х годов все привезенные машины распределялись между четырьмя статьями таможенного тарифа, в то время как в 1911 г. их было уже 35. Более или менее детальная картина российского импорта машин и оборудования может быть составлена не ранее, чем с 1896 г. Вместе с тем состояние статистики позволяет судить о динамике ввоза ряда машин и за более ранний период. Прежде всего это касается таких важных с точки зрения

индустриализации видов машин, как паровозы (учет велся с 1877 г. включительно), паровые машины (с 1886 г.) и машин для обработки волокнистых веществ (с 1883 г.).

Лидирующими странами-экспортерами в Россию машин и оборудования являлись Германия и Великобритания. К концу 1900-х годов, все более прочные позиции в этом секторе российской внешней торговли стали занимать Соединенные Штаты Северной Америки. Например, в 1913 г. США доставили 33% от общего объема ввезенных в Россию швейных машин, обогнав тем самым Великобританию и заняв второе место после немецких экспортеров. Помимо перечисленных стран, на российском рынке соперничали французские, австро-венгерские и бельгийские производители, которые, однако, сильно отставали от своих английских, немецких, а порой даже и американских коллег по объему поставляемой продукции машиностроения. Порой к ним присоединялись предприниматели из Голландии, Швеции, Норвегии и Швейцарии, хотя доля их в данном сегменте российского рынка была незначительна.

Что касается портов и участков границы, через которые в Россию поступали зарубежные машины и оборудование, то здесь неоспоримым лидером на протяжении всего рассматриваемого периода являлись порты Балтийского моря (Ревельский, Рижский, Санкт-Петербургский) и таможенные пункты, находившиеся на границе с Германией и Австро-Венгрией (крупнейшими были Вержболовская и Александровская таможни). Поставки машин и оборудования по черноморским портам были на порядок меньше, хотя и здесь Одесский, Новороссийский и Батумский играли важную роль в обеспечении промышленности на юге России импортными технологиями.

Сопоставление данных Кафенгауза о развитии российской промышленности с анализом динамики импорта машин и оборудования в Россию позволяет сделать вывод о том, что в области машиностроения Россия шла по пути постепенного импортозамещения. Наиболее показательна в этом отношении ситуация в сфере транспортного машиностроения. Согласно данным Кафенгауза, в ходе промышленного подъема 1890-х годов имена эта отрасль отечественного машиностроения развивалась наиболее быстрым темпом. При общем росте всей металлообрабатывающей промышленности в три раза производство вагонов и паровозов возросло больше чем в семь раз (Кафенгауз, 1994, с. 39). Проведенный нами анализ динамики импорта паровозов в указанный период показал, что между 1891 и 1896 гг. ввоз увеличился почти в 10 раз, а к 1901 г. снова оказался на уровне 1891 г. Столь стремительные изменения динамики импорта вполне объяснимы, принимая во внимание тот факт, что в 1900 г. собственное производство паровозов внутри России в 10 раз превысило их привоз из-за границы. Такое положение дел, однако, было характерно только для тех отраслей машиностроения, которые находились под активным правительственным патронажем. Не стоит забывать о том, что вплоть до начала Первой мировой войны Россия находилась в очевидной зависимости от поставок продукции зарубежного машиностроения, что наглядно демонстрирует рост ввоза практически всех видов машин и оборудования в предвоенный период. Таким образом, несмотря на предпринятые меры таможенной защиты, России так и не удалось создать собственной конкурентоспособной машиностроительной промышленности. Согласно данным Кафенгауза (Кафенгауз, 1994, с. 144), «несмотря на значительную пошлину, доходившую до 60% стоимости иностранных машин, наши заводы не в состоянии были конкурировать с иностранными». И это обстоятельство лишним раз подчеркивает значение импорта машин и оборудования в ходе дореволюционной индустриализации России.

Литература

1. Бовыкин В. И. (1964) К вопросу о роли иностранного капитала в России // Вестник Московского университета. История. 1964. №1.
2. Витчевский В. (1909) Торговая, таможенная и промышленная политика России со времен Петра Великого до наших дней, Спб.
3. Кафенгауз Л. Б. (1994) Эволюция промышленного производства России (последняя треть XIX в. – 30-е годы XX в.). М.

4. Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе, за 1877-1913 гг.
5. Соболев М. Н. (1915) История русско-германского торгового договора. Спб.
6. Соболев М. Н. (1911) Таможенная политика России во второй половине XIX в. Томск.
7. Томпстон С. Р. (2008) Российская внешняя торговля XIX – начала XX в.: организация и финансирование. М.:РОССПЭН.